

PDDU/ CAUCAIA

LEI DO SISTEMA VIÁRIO



BR 222

BR 222

BR 020

Sobral, 208

TASSO RIBEIRO JEREISSATI
GOVERNADOR DO ESTADO DO CEARÁ

FRANCISCO DE QUEIROZ MAIA JÚNIOR
SECRETÁRIO DE INFRAESTRUTURA DO ESTADO DO CEARÁ

DOMINGOS JOSÉ BRASILEIRO PONTES
PREFEITO MUNICIPAL DE CAUCAIA

PEDRO AUGUSTO DE SALES GURJÃO
SECRETÁRIO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO E CONTROLE

LÚCIA DE SALES MACEDO
SECRETÁRIA DO DESENVOLVIMENTO SOCIAL E CIDADANIA

JOAQUIM BENTO CAVALCANTE FILHO
SECRETÁRIO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E INFRAESTRUTURA

LANA AGUIAR ARAÚJO
COORDENADORA DO PROJETO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E GESTÃO
DOS RECURSOS HÍDRICOS DO ESTADO DO CEARÁ – PROURB-CE

SÉRGIO DE CARVALHO LIMA CORDEIRO
COORDENADOR DO NÚCLEO DE GESTÃO DO PROURB/ CAUCAIA

LEI DO SISTEMA VIÁRIO DE CAUCAIA

ÍNDICE

ÍNDICE

CAPÍTULO I	6
DISPOSIÇÕES GERAIS	6
CAPÍTULO II	7
DOS SISTEMAS VIÁRIOS	7
CAPÍTULO III	9
CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	9
SEÇÃO 1.....	10
Vias Troncais.....	10
SEÇÃO 2	12
Vias Arteriais	12
SEÇÃO 3	13
Vias Coletoras	13
SEÇÃO 4	14
Vias Locais	14
SEÇÃO 5	15
Vias Paisagísticas.....	15
CAPÍTULO IV	16
DAS CICLOVIAS	16
CAPÍTULO V	17
DISPOSIÇÕES FINAIS	17
ANEXO I – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO	19
ANEXO I-A, I-B, I-C E I-D	21
ANEXO II – MAPA DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO E METROVIÁRIO	26
ANEXO III – CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS	30
ANEXO IV – SEÇÃO DAS VIAS	32
ANEXO V – VIAS NAS UNIDADES DE PLANEJAMENTO	52
ANEXO V-A	53
ANEXO V-B	55
ANEXO VI	56
GLOSSÁRIO	56
EQUIPE TÉCNICA	58



PREFEITURA MUNICIPAL DE CAUCAIA

LEI N.º 1368 de 15 de maio de 2001

“Dispõe sobre o sistema de circulação
e transporte do município de Caucaia
e dá outras providências.”

O PREFEITO MUNICIPAL DE CAUCAIA, no uso de suas atribuições legais.

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece um sistema de circulação e transporte para o município de Caucaia como forma de viabilizar a interconexão dos três sistemas presentes no município: rodoviário, metroviário e ferroviário, beneficiando o transporte público e permitindo uma melhor acessibilidade e fluidez de trânsito no município.

Art. 2º Para viabilizar a integração do sistema viário com a paisagem urbana, a revitalização das áreas críticas e o ordenamento de todo o sistema de transporte intermodal, serão obrigadas as seguintes intervenções:

I - hierarquização das vias para a distribuição do tráfego segundo a velocidade e distância.

II - classificação funcional das vias e conseqüente distribuição do tráfego, quanto ao tipo de transporte (cargas, ônibus, bicicletas, pedestres).

III - sistematização de recomendações para a otimização da circulação de pedestres e ciclistas, com ênfase na segurança e conforto ambiental.

Art. 3º As vias que venham a surgir e o alargamento ou regularização das vias existentes, deverão integrar-se ao sistema viário existente e o proposto pelo PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano), devendo passar pela aprovação do CMDU (Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano e Avaliação do PDDU) e pelo órgão competente da Prefeitura.

Art. 4º Os desmembramentos que comprometam o prolongamento e/ou alargamento de vias existentes ou projetadas não deverão ser aprovados.

Art. 5º Deverá ser incluída nas plantas dos projetos de vias, logradouros públicos, planos urbanísticos e nos novos projetos de parcelamento do solo, a exata localização das novas vias com o detalhamento do alinhamento e nivelamento.

Art. 6º A abertura, ampliação ou prolongamento de vias, estradas e caminhos deverão seguir as normas fixadas por esta Lei e o Mapa do Sistema Viário, ANEXO I-A, I-B, I-C, I-D e ANEXO V – Vias nas Unidades de Planejamento.

Parágrafo Único – As vias constantes no mapa anexo podem ser retificadas, de acordo com estudo topográfico, mantendo as seções e localizações propostas.

Art. 7º As novas edificações devem obedecer os recuos e afastamentos frontais exigidos para permitir alargamentos das vias existentes ou projetadas, conforme Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo.

CAPÍTULO II

DOS SISTEMAS VIÁRIOS

Art. 9º Caucaia possui três sistemas viários:

I - metroviário, Linha Oeste do METROFOR;

II - sistema ferroviário, onde opera a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima), no transporte de cargas, e a CBTU (Companhia Brasileira de Trens

Urbanos), no transporte de passageiros por trem para Fortaleza, que será extinta para implementação do transporte metroviário;

III - sistema Rodoviário, composto pelas vias regionais e urbanas presentes no município.

Art 10. Para viabilizar a integração do sistema viário, a compatibilização da estrutura metroviária com a paisagem urbana e a revitalização das áreas no entorno das estações, serão obrigadas as seguintes intervenções de acordo com MAPA ANEXO II-A e II-B (Integração do Sistema Viário e Metroviário):

I - construção de vias marginais ao longo dos muros da linha metroviária, permitindo melhor acessibilidade e integração dos diversos meios de locomoção, ônibus, automóveis, bicicletas e pedestres, sendo estritamente proibida a construção, de qualquer natureza, ao longo do muro de proteção da linha do Metrô.

II - construção de um viaduto rodoviário nas imediações da Estação São Miguel, transpondo a linha e ligando a rua Cariacica à rua 15 de Outubro.

III - construção de viaduto rodoviário na Avenida Dom Almeida Lustosa, cruzando a linha, próximo à estação da Jurema.

IV - construção de viaduto rodoviário na Avenida Central Leste próximo à estação Araturi.

V - construção de transposição ferroviária ligando a rua Andira, na Jurema, à avenida Central no Conjunto Ceará.

VI - construção de viaduto rodoviário ligando a Av. de Contorno Norte no Planalto Caucaia à rua D no Parque Soledade.

VII - construção de dois viadutos rodoviários, um ultrapassando à Rua Coronel Correia no prolongamento da Av. Contorno Leste/ Rua Vicente Salles/ rua Campos e o outro na Rua Joacir Sampaio Pontes ligando a rua Gerônimo Amaral.

- VIII - construção de passagem viária sob viaduto na Av. Barão de Ibiapaba próximo à estação de Caucaia.
- IX - construção de passagem viária sob viaduto na Rua santa Helena, próximo ao açude.
- X - construção de passagens em desnível rampadas para acesso de deficientes, pedestres e ciclistas a uma distância máxima entre elas de 500m (quinhentos metros).
- XI - construção de espaços para bicicletários controlados nas estações;
- XII - tratamento paisagístico e arborização das estações e das áreas públicas no entorno.

Art 11. Para compatibilização do Sistema Ferroviário com o Sistema Rodoviário, o Sistema Metroviário e a Estruturação Urbana do PDDU (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano) é necessário:

- I - a implantação de vias marginais à linha férrea na área urbana;
- II - a implantação de terminais de integração;
- III - propiciar condições na infra-estrutura para o fácil acesso à deficientes, pedestres e ciclistas, através da construção de rampas, nivelamento do asfalto e calçada, bicicletário, entre outras formas.

Art 12. No Sistema Rodoviário as vias deverão ter caixas de acordo com a sua necessidade de demanda, sendo obrigatória a reserva de faixa de domínio, que inclui calçadas, pista de rolamento, canteiros centrais, acostamentos, ciclovias, sempre que possível, e áreas “non aedificandi” que permita o alargamento quando necessário.

CAPÍTULO III

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

Art 13. As vias do município de Caucaia dividem-se em:

- I - Troncais Regionais;
- II - Troncais Locais;
- III - Arteriais;
- IV - Coletoras;
- V - Locais;
- VI - Paisagísticas.

Parágrafo Único – A classificação das vias, o tipo de tráfego e uso do solo é definido de acordo com o ANEXO III (Classificação das Vias) desta Lei.

SEÇÃO 1

VIAS TRONCAIS

Art 14. As Vias Troncais Regionais são aquelas que possuem tráfego de passagem inter-regional, com circulação prioritária para caminhões, ônibus e carros.

Parágrafo Único - Não é permitido o estacionamento ao longo da via, apenas o uso do acostamento em casos de emergência.

Art 15. O Município de Caucaia apresenta três importantes Vias Troncais Regionais com funções distintas:

- I - a BR-222, cujo tráfego de veículos é predominantemente regional e suporte do fluxo de cargas pesado proveniente do Porto do Pecém.
- II - a BR-020, que cruza o sertão, no setor leste, atravessando grandes áreas despovoadas, é importante eixo de ligação regional sul.
- III - a CE-085, ou Estruturante do Turismo Litoral Oeste do Estado que divide ao meio a zona destinada ao desenvolvimento da ocupação propriamente urbana do município de Caucaia.

Parágrafo Único – O tráfego de caminhões na CE-085 será restrito de acordo com a pesagem da carga (Estruturante do Turismo Litoral Oeste do Estado).

Art 16. As seções das vias troncais seguem as definições do ANEXO IV (Seção das Vias) desta Lei. (FIGURAS 1 e 2)

Art 17. As Vias Troncais Locais são importantes para o acesso preferencial de média e longa distância entre as Unidades de Planejamento e como elo de ligação entre as Vias troncais regionais como indutor da ocupação urbana.

Art 18. As Vias Troncais Locais deverão ter uma faixa de domínio de 30m (trinta metros), garantindo sua ampliação (FIGURA 3 – Versão Proposta), podendo ser implantada inicialmente de acordo com seção reduzida (FIGURA 3A - versão reduzida do ANEXO IV).

Art 19. As Vias Troncais Locais existentes são:

- I - Caucaia - Barra Nova e Caucaia- Cumbuco ligando à CE-085 à CE 090, no extremo oeste do Município. (ANEXO V)
- II - CE-421 e a CE-422, atravessando grandes áreas ainda despovoadas e interligando a rodovia Estruturante à BR-222, dando acesso ao Complexo Portuário Industrial do Porto do Pecém. (ANEXO V)
- III - CE-090 responsável pela estruturação do litoral, do Parque Leblon ao Cumbuco. (ANEXO V)

Art 20. São Vias Troncais Locais projetadas:

- I - Caucaia – Tabuba, interligando a BR–222 a CE-085 e CE-090, passado por Genipabu e Garrote, de acordo com MAPAS constantes nos ANEXO I e ANEXO V, desta Lei;
- II - a extensão de Caucaia-Cumbuco ligando a Salgada na CE-085, Camará na BR-222.

SEÇÃO 2

VIAS ARTERIAIS

Art 21. As Vias Arteriais são aquelas com tráfego de passagem de longo e médio percurso dentro de cada Unidade de Planejamento (UP), tendo como circulação prioritária carros e ônibus.

É permitido o estacionamento em área de recuo na calçada, fora da via.

O uso do solo lindeiro deverá ser preferencialmente para atividades de comércio, de serviços e lazer, sendo permitido o uso residencial.

Art 22. As vias arteriais atravessam toda uma unidade de planejamento, interligando bairros ou unidades territoriais e conectando vias troncais, podendo deste modo serem utilizadas para o trajeto de transporte coletivo.

Art 23. As vias arteriais projetadas em áreas não consolidadas devem distar em média, de 1Km (um quilômetro) a 3 Km (três quilômetros), de uma outra via de igual ou maior capacidade.

Art 24. As novas arteriais projetadas devem cumprir as mesmas funções das antecessoras ligando bairros distantes entre si e conectando a malha rodoviária ao transporte metroviário, nas proximidades das estações.

Art 25. As vias arteriais dividem-se em:

- I - arterial Tipo 01, deverá ter um faixa de domínio de 28m (vinte e oito metros) garantindo sua ampliação (ver figura 4 – versão proposta), podendo ser implantada inicialmente de acordo com seção reduzida (FIGURA 4A - versão reduzida DO ANEXO IV).
- II - arterial Paisagística Tipo 02, deverá ter um faixa de domínio de 35 (trinta e cinco metros) garantindo sua ampliação (figura 5 – versão proposta), podendo ser implantada inicialmente de acordo com seção reduzida (FIGURA 5A - versão reduzida do ANEXO IV).

Art 26. As Vias Arteriais nas Unidades Territoriais de Planejamento são as constantes no ANEXO V.

§1º - As vias arteriais da Unidade Territorial de Planejamento 2 - UTP2, são vias existentes que deverão atingir o desenho especificado para vias arteriais tipo 01, seguindo os afastamentos propostos para garantia de sua ampliação. (FIGURA 4A NO ANEXO IV)

§2º - As vias arteriais devem seguir as seções indicadas por sua classificação no ANEXO III – Classificação das Vias.

§3º - As vias arteriais projetadas estão localizadas nos MAPAS ANEXOS I-A, II-B, III-C, IV-D

SEÇÃO 3

VIAS COLETORAS

Art 27. As Vias Coletoras são as principais vias para deslocamentos de pedestres e veículos dentro das unidades territoriais, interligando vias arteriais e troncais. Importantes para a distribuição espacial da ocupação urbana e para o acesso de transportes coletivos.

§1º - O uso do solo permitido deve prever predominantemente a localização de equipamentos sociais, atividades comerciais e de serviços, podendo ser permitido o uso residencial.

§2º - Terá tráfego de passagem e local, com prioridade para circulação de carros, pedestres e ciclistas, com estacionamento permitido em faixas reservadas ao longo da via.

§3º - A inclusão de ciclovias ou ciclofaixas em vias coletoras existentes deve ser avaliada segundo a largura da via, o uso do solo lindeiro, o volume de tráfego e a demanda por estacionamento.

§4º - O conforto e a segurança de pedestres e deficientes devem ser previstos em toda a extensão do logradouro.

Art 28. As vias Coletoras dividem-se em:

- I - via Coletora Padrão – Tipo 1, com seção de acordo com ANEXO IV, FIGURA 6.
- II - via Coletora Vicinal à Linha Férrea ou Metroviária - Tipo 2, com seção de acordo com ANEXO IV, FIGURA 7.
- III - via Coletora Paisagística – Tipo 3, com seção de acordo com ANEXO IV, FIGURA 8.
- IV - via Coletora Especial (Litorânea) – Tipo 4– com faixa de domínio de 35 (trinta e cinco) metros, garantindo sua ampliação (FIGURA 10 – Versão Proposta), podendo ser implantada inicialmente de acordo com seção reduzida (FIGURA 9 - versão reduzida do ANEXO IV).

Art 29. As Vias Coletoras nas Unidades Territoriais de Planejamento são as constantes no ANEXO V, desta Lei.

§1º - As vias coletoras devem seguir as seções indicadas por sua classificação no ANEXO III, desta Lei.

§2º - As vias coletoras projetadas estão localizadas nos MAPAS ANEXOS I-A, I-B, I-C, I-D, desta Lei.

SEÇÃO 4

VIAS LOCAIS

Art 30. As Vias Locais são as vias de acesso às residências, onde é desestimulado o tráfego de passagem, inclusive de coletivos.

§1º - As condições de circulação dos pedestres e bicicletas devem ser priorizadas com tratamento adequado das calçadas, arborização e facilidades para a circulação de deficientes.

§2º - Será permitido o estacionamento ao longo das vias e o uso predominante será residencial.

Art 31. As Vias Locais são definidas como Local Padrão, devendo ter faixa de domínio de 11,50 m (onze metros e cinqüenta centímetros) com seção definida em ANEXO IV, FIGURA 11, desta Lei.

Art 32. As Vias Locais nos assentamentos de Interesse Social têm seção especial definida na FIGURA 13 constante no ANEXO IV, desta Lei.

Art 33. As Vias Locais paisagísticas com faixa de domínio de 16,50 m (dezesseis metros e cinqüenta centímetros), conforme figura 12, constante do ANEXO IV, desta Lei.

SEÇÃO 5

VIAS PAISAGÍSTICAS

Art 34. As vias paisagísticas poderão ser Vias Paisagísticas e Vias Paisagísticas Ambientais.

Art 35. As Vias Paisagísticas são as vias arteriais, coletoras ou locais projetadas ao longo dos recursos hídricos após a faixa de preservação, com no mínimo 30m (trinta metros), e depois de transpor uma faixa de proteção destinada às atividades de lazer com medidas variando de 50m (cinqüenta metros) a 150m (cento e cinqüenta metros).

Parágrafo Único - As vias paisagísticas têm o objetivo de proteger os recursos naturais da ocupação indevida mediante o estabelecimento de um local para uso coletivo, limitando as áreas verdes e institucionais dos parcelamentos.

Art 36. As vias paisagísticas ambientais, com seção de 20 m (vinte metros), são vias especiais, obrigatoriamente inseridas entre as faixas de preservação e de proteção ambiental para evitar o confinamento dos recursos hídricos.

§1º - As vias paisagísticas ambientais terão calçada de 5m (cinco) metros no mínimo, ciclovia de 3m (três) metros e serão destinadas exclusivamente a pedestres e a instalação de equipamentos de lazer.

§2º - As vias paisagísticas ambientais serão obrigatórias quando a área de proteção for parcelada para fins residenciais.

Art 37. As vias paisagísticas podem apresentar diferentes seções conforme a localização, a dimensão do recurso hídrico e o caráter, local, municipal ou de prioridade turística regional.

Parágrafo Único - Em qualquer tipo, a via deve comportar, do lado do recurso natural, uma calçada, uma ciclovia e deverá ser revestida com paralelepípedos.

CAPÍTULO IV

DAS CICLOVIAS

Art 38. As ciclovias são vias especiais que garantem a circulação segura de ciclistas e deficientes.

§1º - Nas ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas é permitido:

III - circular de bicicleta;

IV - circular de cadeira de rodas motorizada;

V - trafegar com carrinhos de limpeza urbana e cadeira de rodas.

§2º - As ambulâncias, viaturas de polícia e defesa civil só poderão invadir a faixa de segurança em caso de emergência.

§3º - É proibido nas ciclovias, ciclofaixas e passeio separador:

I - entrar, circular ou estacionar com qualquer tipo de veículo motorizado, como automóveis, caminhões, motocicletas e similares de qualquer tipo;

II - conduzir animais de qualquer tipo, salvo para travessia;

III - realizar manobras perigosas ou acrobáticas com as bicicletas;

- IV - desrespeitar o sinal vermelho para ciclistas ou a prioridade de travessia de pedestres no sinal vermelho intermitente;
- V - trafegar na contramão;
- VI - estacionar, trafegar, obstruir acesso ou entrar com veículo de vendedor ambulante, motorizado ou a tração animal, bem como a venda de qualquer produto.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Art 39. São documentos integrantes desta Lei, como parte complementar de seu texto, os seguintes anexos:

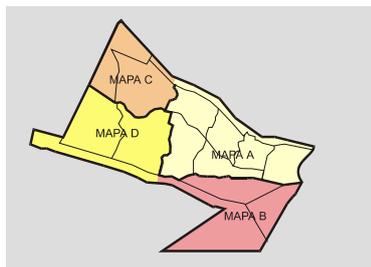
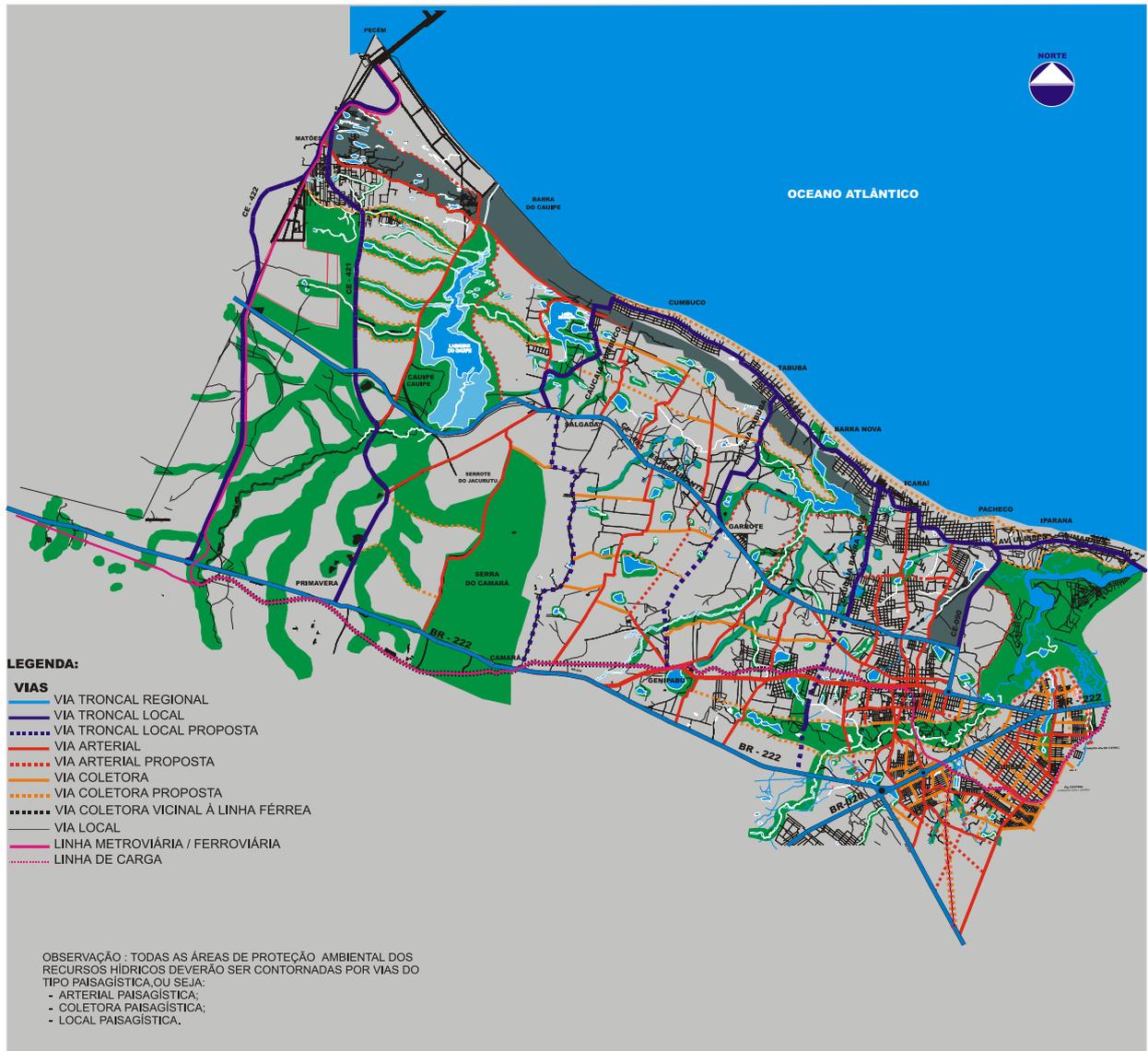
- I - ANEXO I – Mapa do Sistema Viário Básico.
- II - ANEXO II – Integração do Sistema Viário e Metroviário.
- III - ANEXO III – Classificação das Vias.
- IV - ANEXO IV – Seção das Vias.
- V - ANEXO V – Vias nas Unidades de Planejamento.

Art 40. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se as disposições em contrário.

Paço Municipal de Caucaia, aos 15 dias do mês de maio de 2001.

Domingos Pontes
Prefeito de Caucaia

ANEXO I – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO



PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

Caucaia
PROPOSTA MUNICIPAL
Feliz Cidade

GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
AVANÇANDO NAS MUDANÇAS

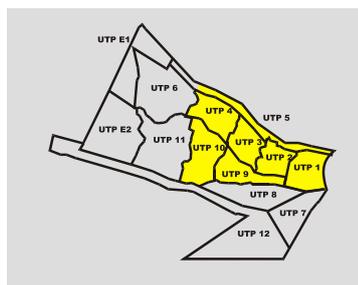
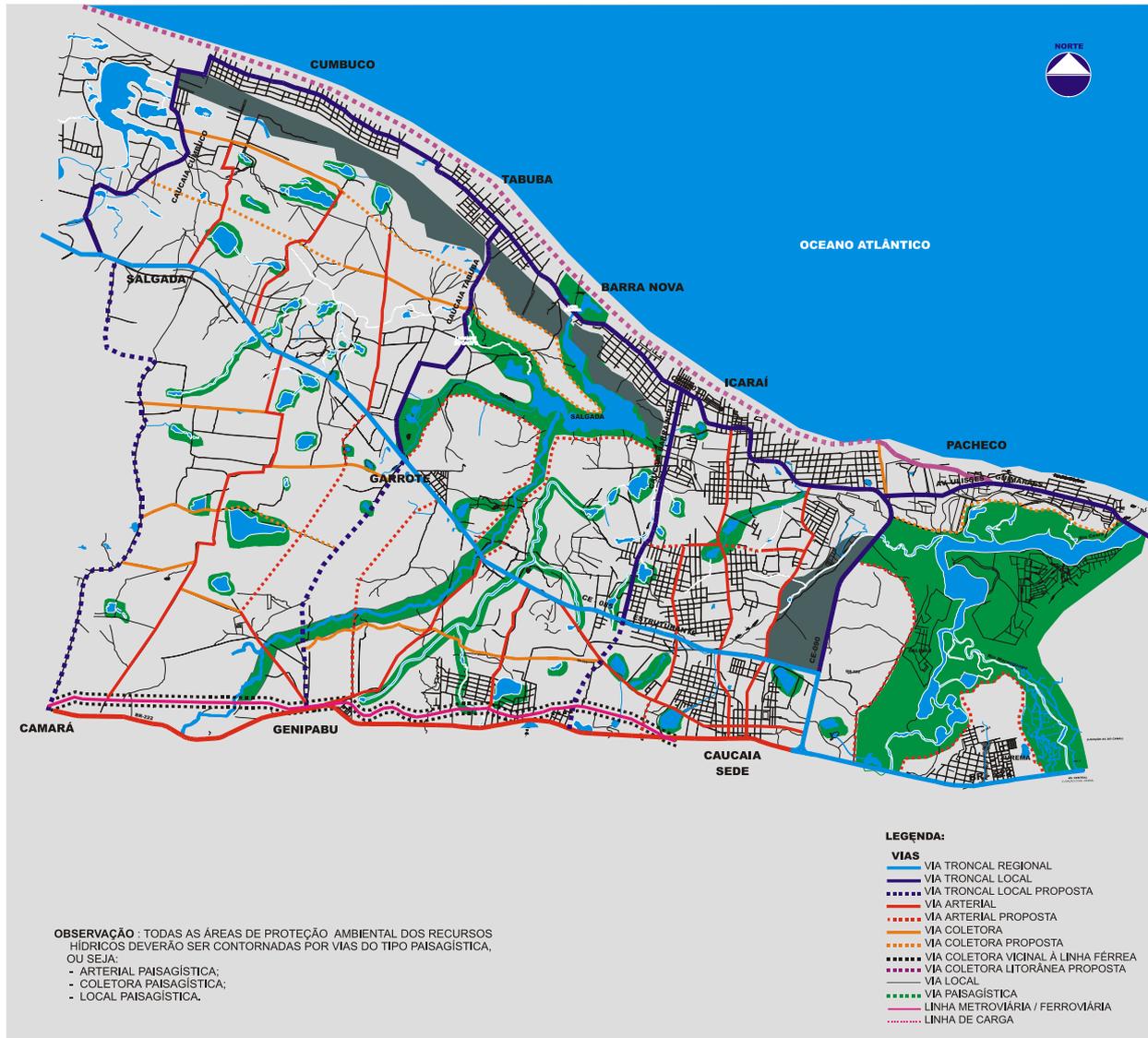
CONSORCIO:
Sismet
SERVIÇOS DE SANEAMENTO
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM ARQUITETURA E URBANISMO S/C LTDA

LEI DO SISTEMA VIÁRIO
ANEXO I

HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

ESCALA
0 1 Km 2 Km 5 Km

ANEXO I-A, I-B, I-C E I-D



PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

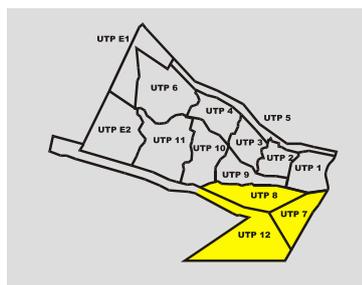
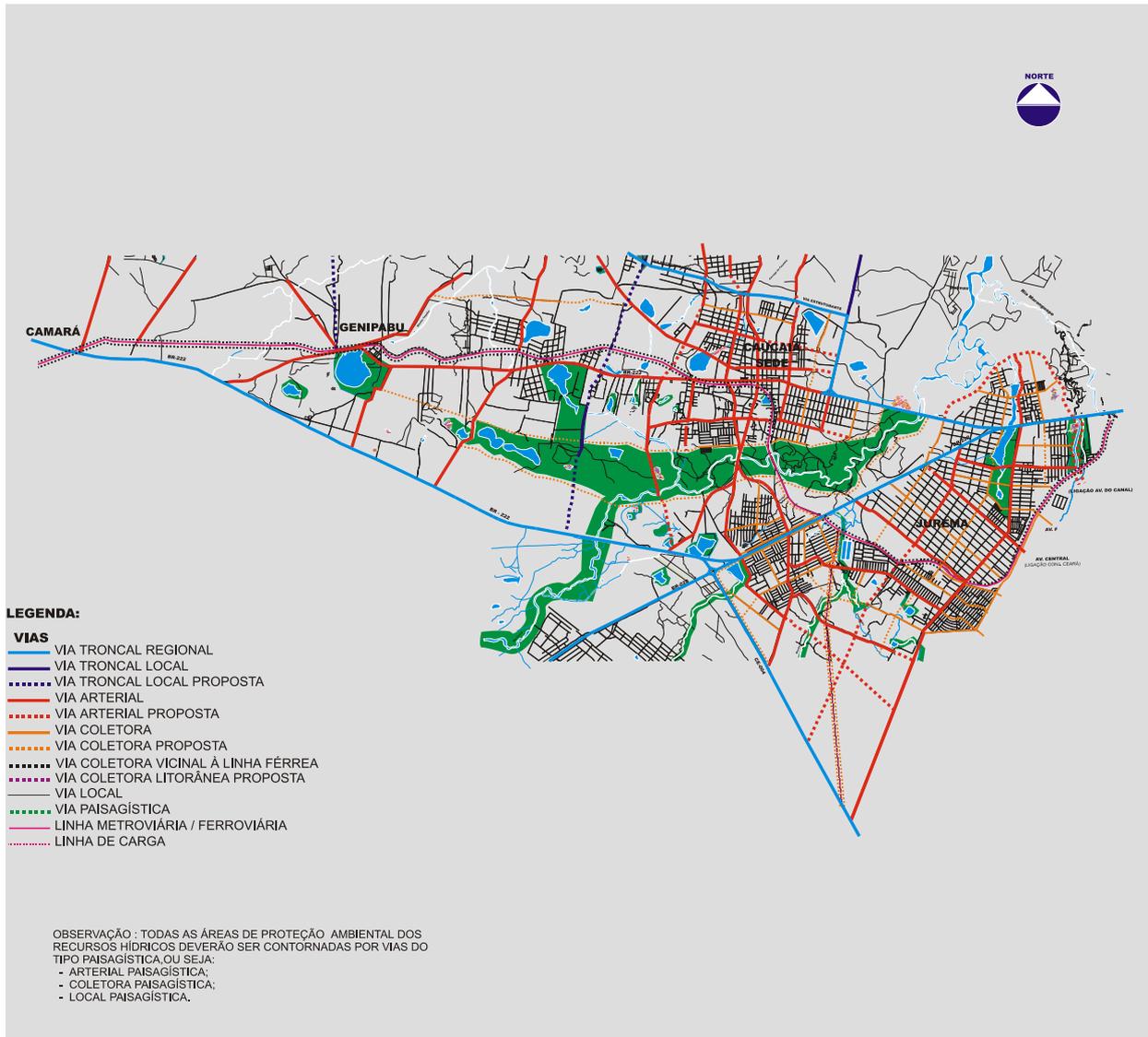
Caucaia
PREFEITURA MUNICIPAL
Feliz Cidade

GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
AVANÇANDO NAS MUDANÇAS

CONSORCIO:
Sismet
SERVIÇOS DE GESTÃO URBANA
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM ARQUITETURA E URBANISMO S/C LTDA

LEI DO SISTEMA VIÁRIO
ANEXO I - MAPA A
HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO 01/04

Escala: 1/25000



PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

Caucaia
PREFEITURA MUNICIPAL
Feliz Cidade

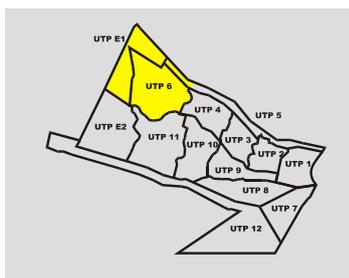
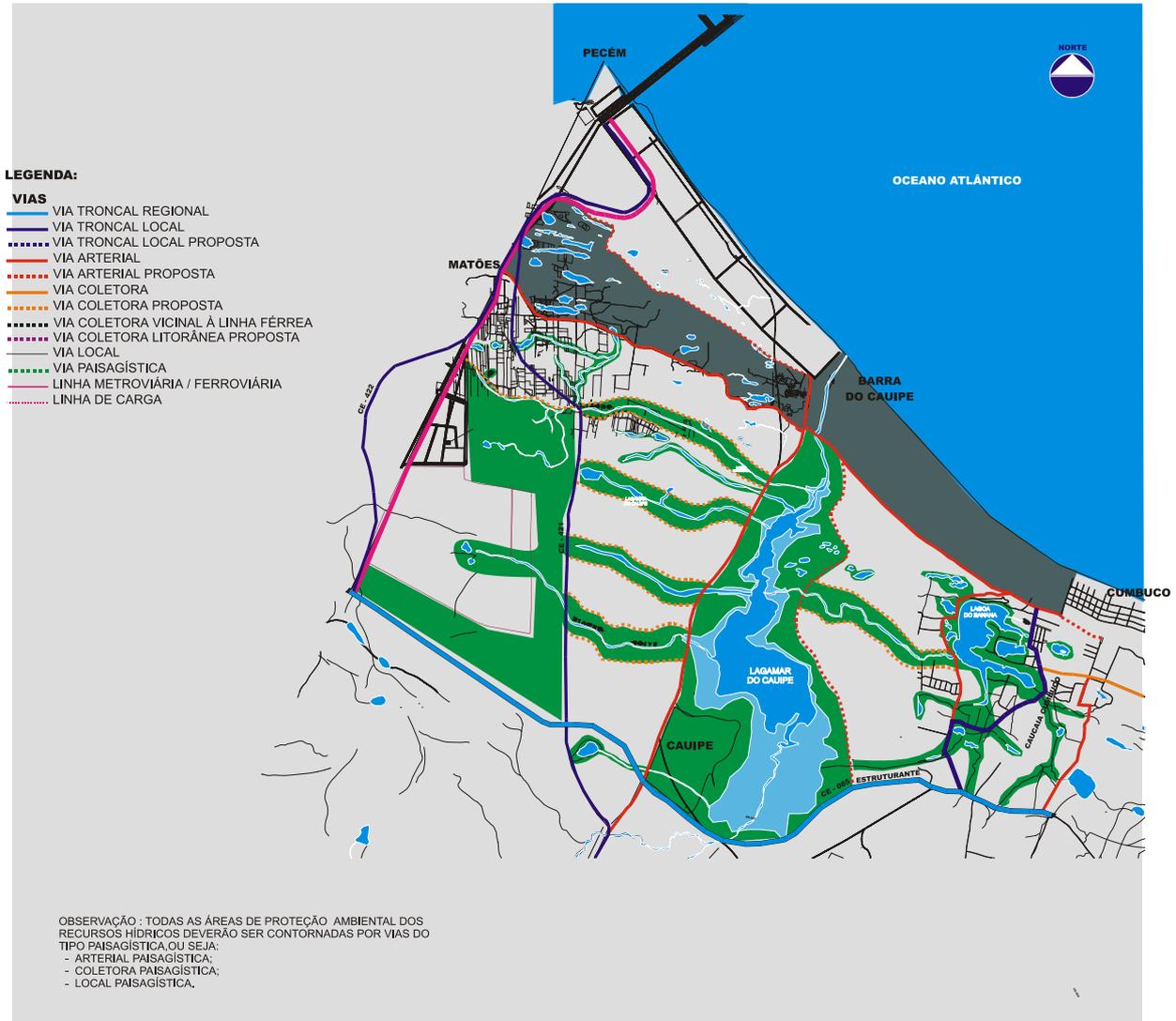
GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
AVANÇANDO NAS MUDANÇAS

CONSORCIO:
Sismet
SISMET BRASIL SISTEMAS LTDA
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM ARQUITETURA E URBANISMO S/C LTDA

LEI DO SISTEMA VIÁRIO
ANEXO I - MAPA B

HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO 02/04

Escala: 1/25000



PDDU
PLANO DIRETOR DE
DESENVOLVIMENTO
URBANO
CAUCAIA

Caucaia
PREFEITURA MUNICIPAL
Feliz Cidade

GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
AVANÇANDO NAS MUDANÇAS

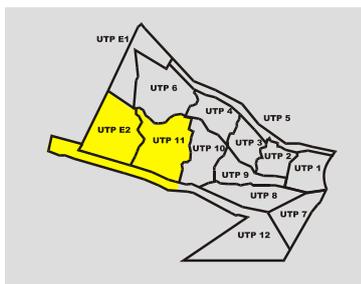
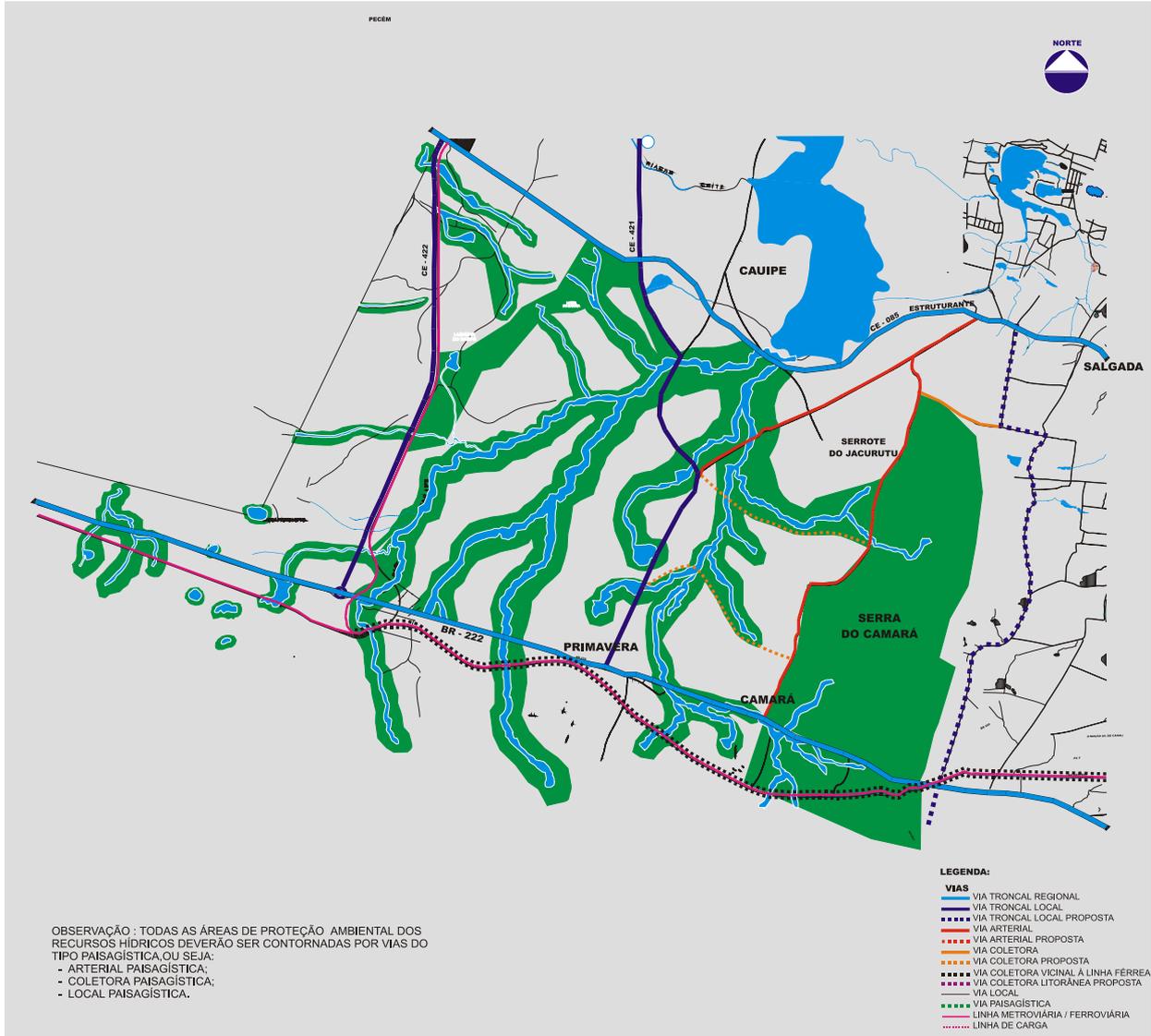
CONSORCIO:
Sismet
SISMET BRASIL SISTEMAS LTDA
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM
ARQUITETURA E URBANISMO S/C LTDA

**LEI DO
SISTEMA VIÁRIO**

ANEXO I - MAPA C

**HIERARQUIA DO
SISTEMA VIÁRIO 03/04**

Escala: 1/25000



PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

Caucaia
PREFEITURA MUNICIPAL
Feliz Cidade

GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
AVANÇANDO NAS MUDANÇAS

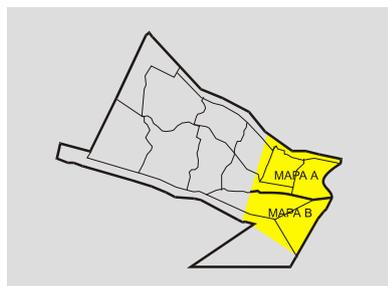
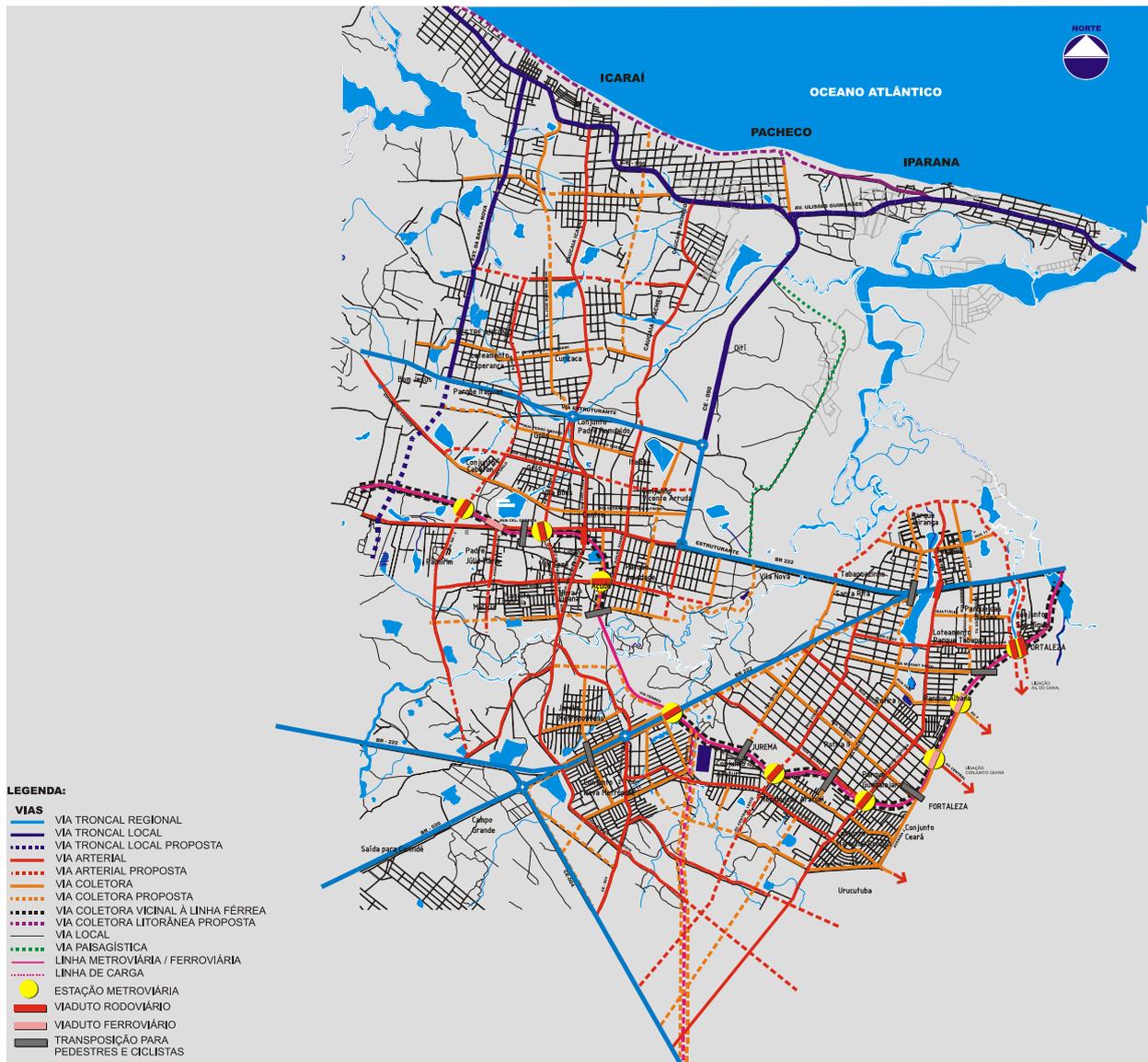
CONSÓRCIO:
Sismet
SISMET BRASIL SISTEMAS LTDA
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM ARQUITETURA E URBANISMO S/C LTDA

LEI DO SISTEMA VIÁRIO
ANEXO I - MAPA D

HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO 04/04

Escala: 1/25000

**ANEXO II – MAPA DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO E
METROVIÁRIO**



PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

Caucaia
FELIZ CIDADANIA
Feliz Cidade

GOVERNO DO ESTADO
CEARA
AVANÇANDO NAS MUDANÇAS

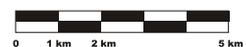
CONSORCIO:
Sismet
SERVIÇOS DE GESTÃO URBANA
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM ARQUITETURA E URBANISMO S.C. S.A.

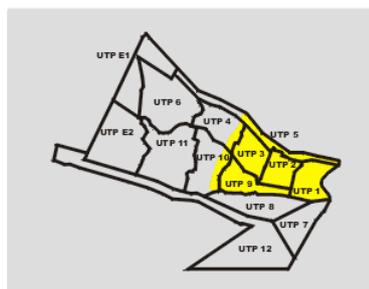
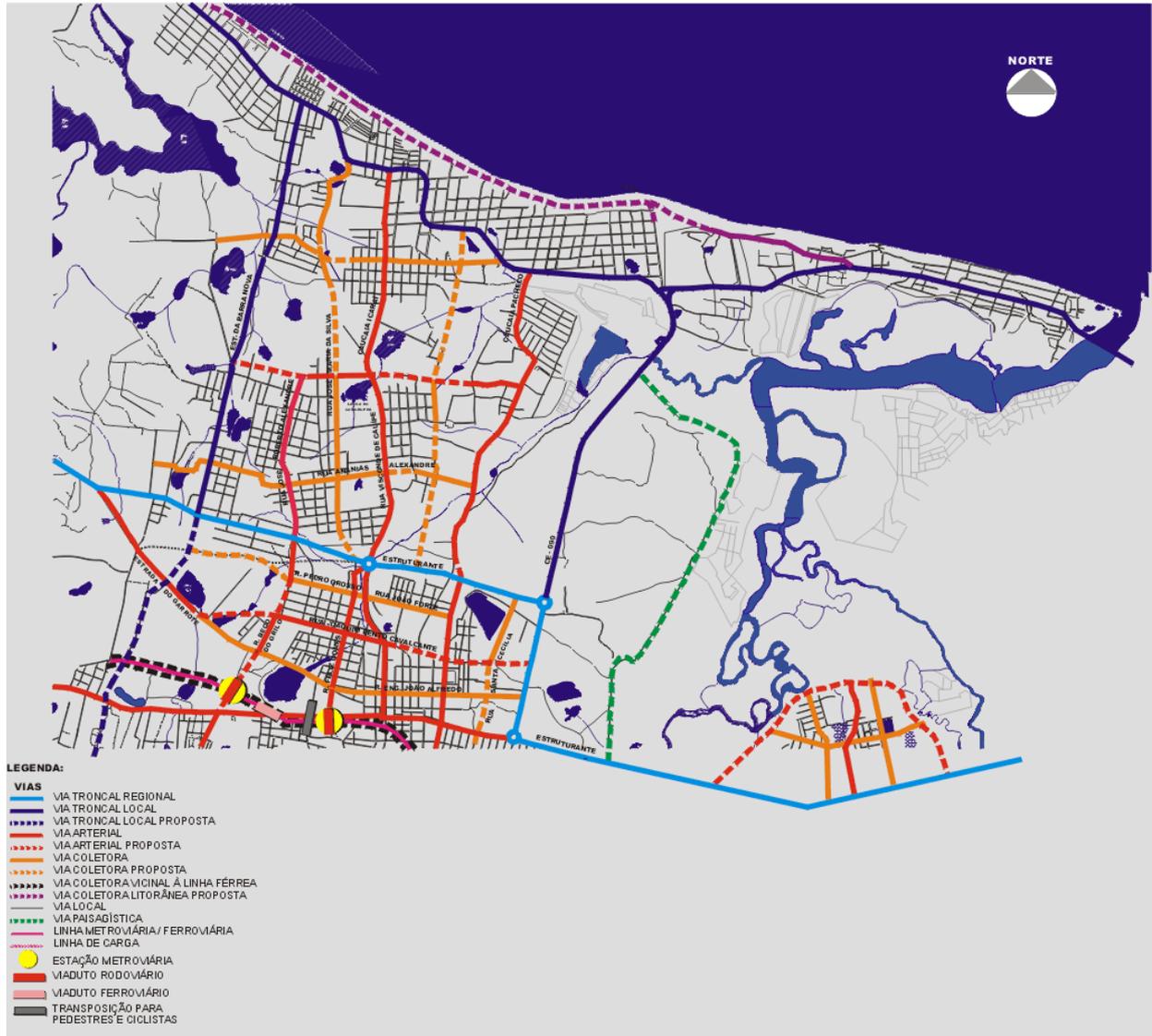
LEI DO SISTEMA VIÁRIO

ANEXO II

INTEGRAÇÃO SISTEMA VIÁRIO E METROVIÁRIO SEDE - LITORAL - JUREMA

ESCALA





PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

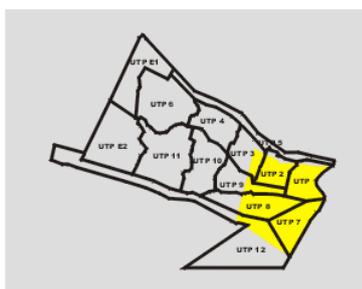
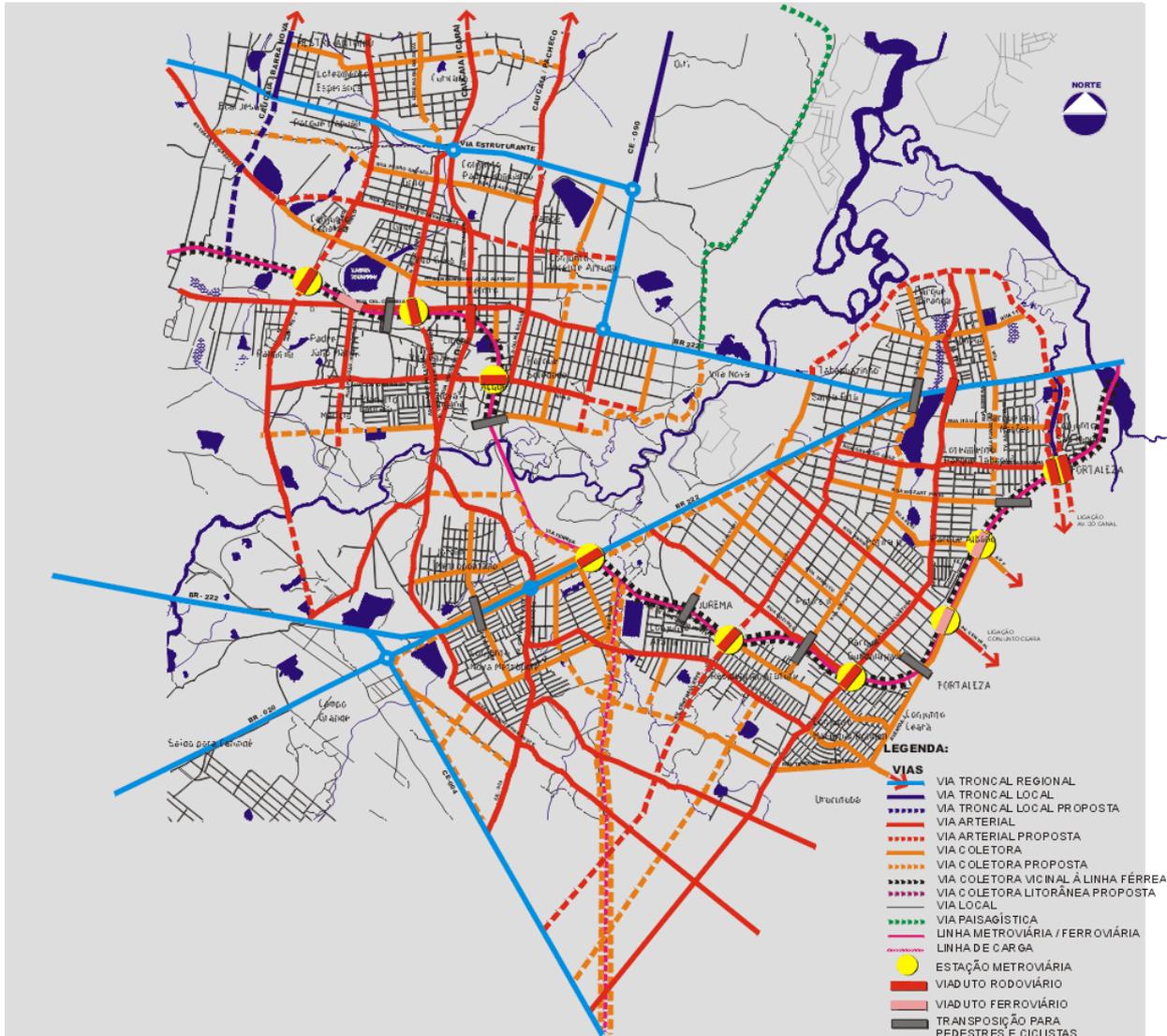
Caucaia
PROPOSTA URBANA MUNICIPAL
Feliz Cidade

GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
ANUARIANDO PELA INOVAÇÃO

COOPERADOR:
Sismet
SISTEMA DE SINALIZAÇÃO
ppau
PROPOSTA PERSONALIZADA À REALIDADE E URBANISMO SOCIEDADE

LEI DO SISTEMA VIÁRIO
ANEXO II - MAPA A

INTEGRAÇÃO SISTEMA VIÁRIO E METROVIÁRIO
SEDE - LITORAL 01/02



PDDU
PLANO DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO URBANO
CAUCAIA

Caucaia
FELIZ CIDADE

GOVERNO DO ESTADO
CEARÁ
RECONSTRUINDO NASCIMENTO

COI & ORÇIO:
Sismet
SINET ORÇÃO SISTEMA S. CIA.
ppau
PROJETOS E PESQUISAS EM ARQUITETURA E URBANISMO S. CO. LTDA.

LEI DO SISTEMA VIÁRIO
ANEXO II - MAPA B

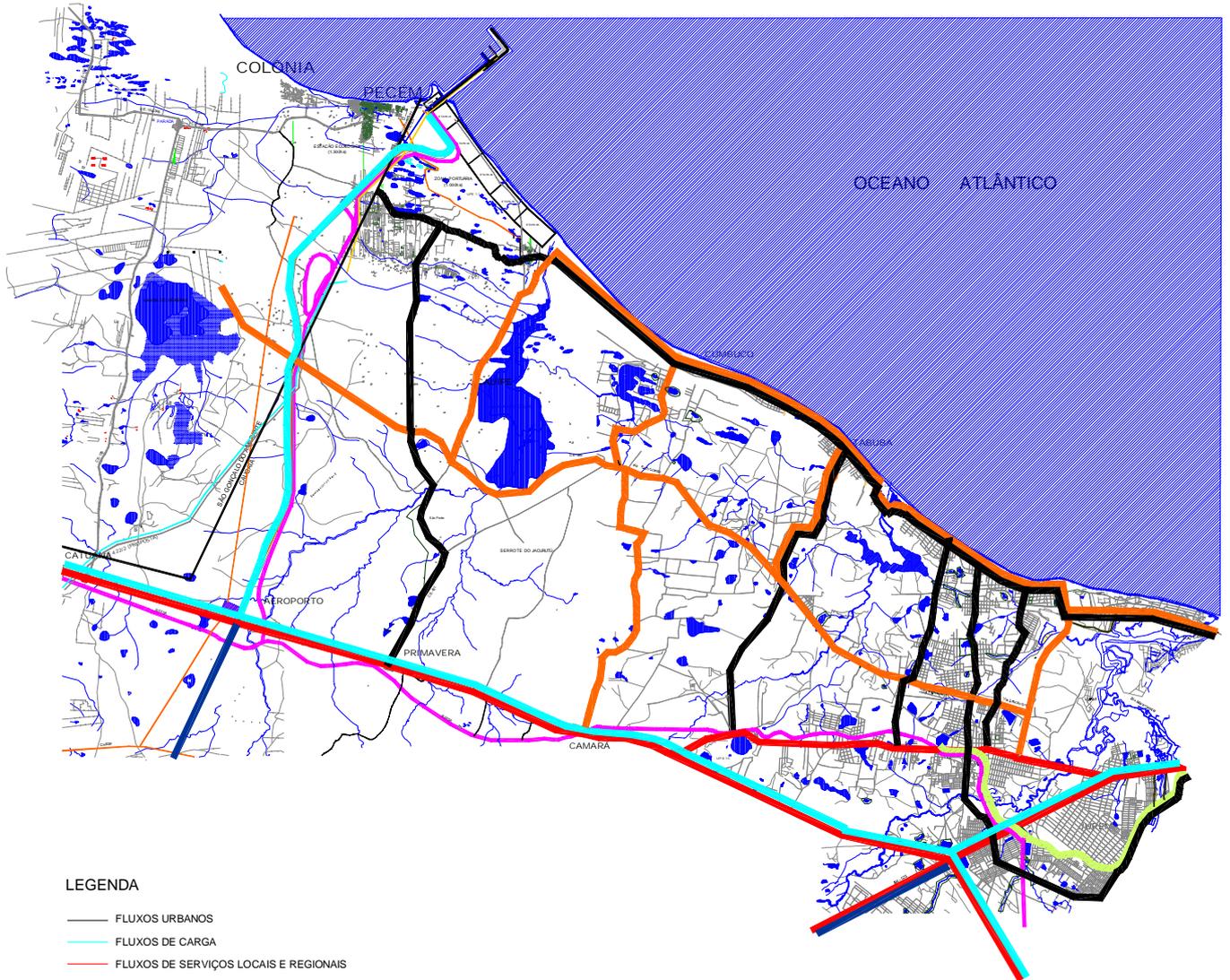
INTEGRAÇÃO SISTEMA VIÁRIO E METROVIÁRIO
SEDE - JUREMA 02/02

ANEXO III – CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS			
Classificação Viária	Tipo de Tráfego Predominante	Estacionamento	Uso do Solo Predominante
Troncal regional	Tráfego de passagem inter-regional Circulação prioritária: carros, ônibus e caminhões	Não permitido	Específico de acordo com recomendações do PDDU
Troncal local	Tráfego de passagem de longo e médio percurso, entre Unidades de Planejamento [UP] Circulação prioritária: carros, ônibus e caminhões	Não permitido	Específico de acordo com recomendações do PDDU
Arterial	Tráfego de passagem de longo e médio percurso dentro de cada Unidade de Planejamento [UP] Circulação prioritária: carros e ônibus	Permitido fora de via em áreas de recuo na calçada	Específico de acordo com recomendações do PDDU
Coletora	Tráfego de passagem e local. Circulação prioritária carros, coletivos, pedestres e ciclistas	Permitido em faixas reservadas ao longo da via	Residencial ou comercial e serviços

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS			
Classificação Viária	Tipo de Tráfego Predominante	Estacionamento	Uso do Solo Predominante
Local	Tráfego local. Circulação prioritária: Pedestres e ciclistas	Permitido	Residencial
Paisagística	Tráfego de passagem de média distância e local. Circulação prioritária: carros, pedestres e ciclistas	Permitido somente fora do campo de visão da paisagem natural	Diferenciado para cada lado da via. <ul style="list-style-type: none">• Preservação e proteção ambiental.• Lazer e turismo

ANEXO IV – SEÇÃO DAS VIAS



LEGENDA

- FLUXOS URBANOS
- FLUXOS DE CARGA
- FLUXOS DE SERVIÇOS LOCAIS E REGIONAIS
- FLUXO DE TURISMO E LAZER
- FLUXO DE CARGAS AGROINDUSTRIAIS
- LINHA METROVIÁRIA
- LINHA FERROVIÁRIA DE CARGA



LEI DO
SISTEMA VIÁRIO

ANEXO IV

FLUXOS PREDOMINANTES NOS
PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS



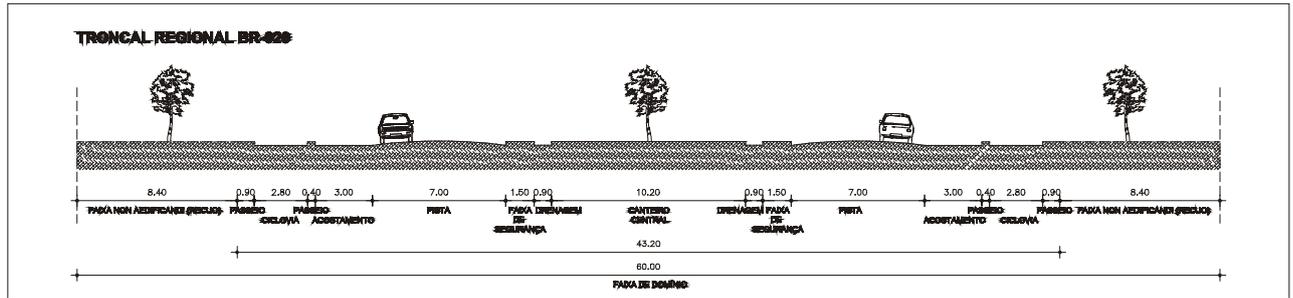


FIGURA 1

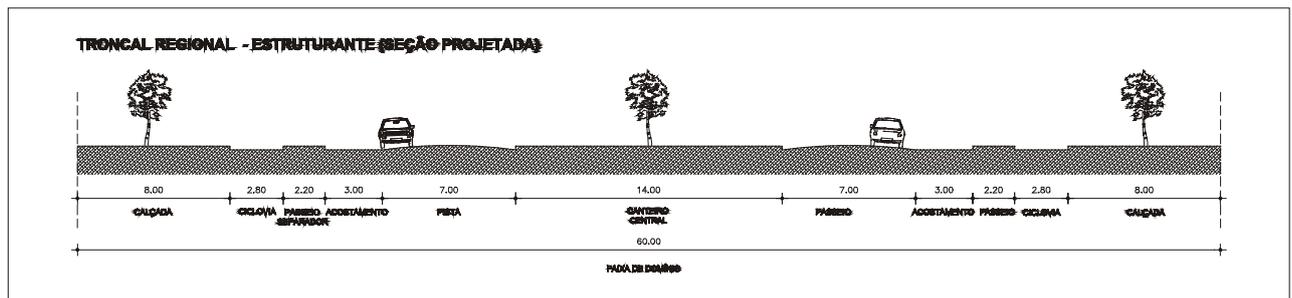


FIGURA 2



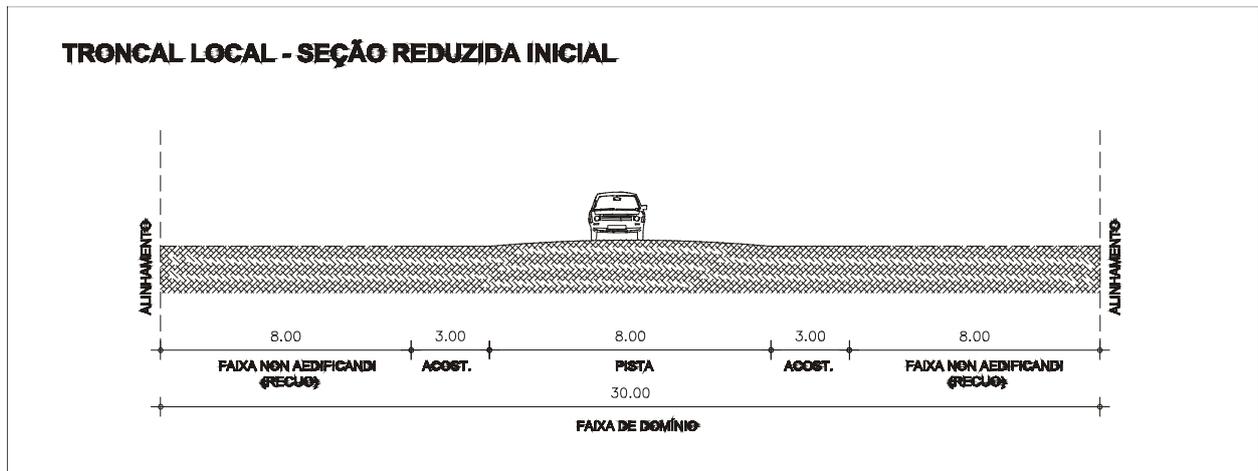


FIGURA 3

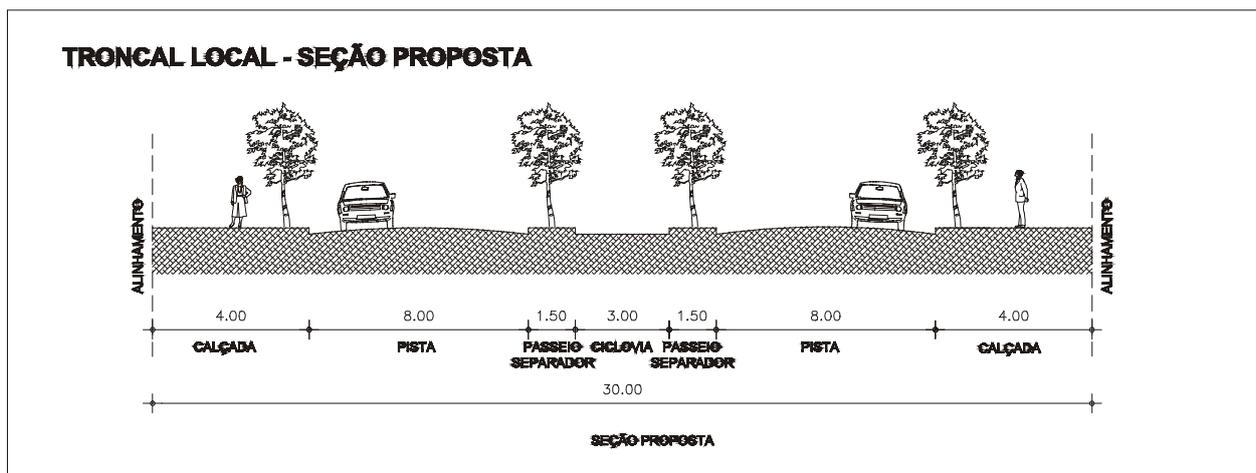


FIGURA 3A



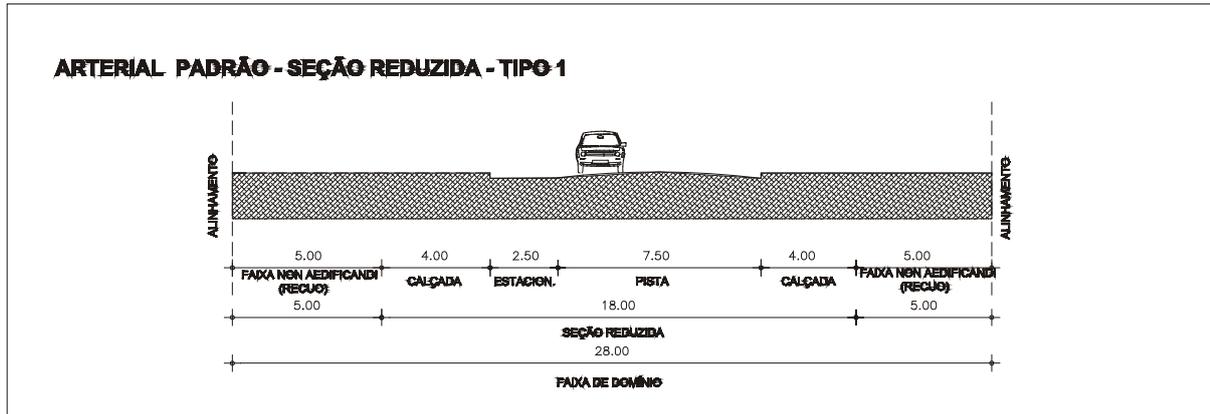


FIGURA 4

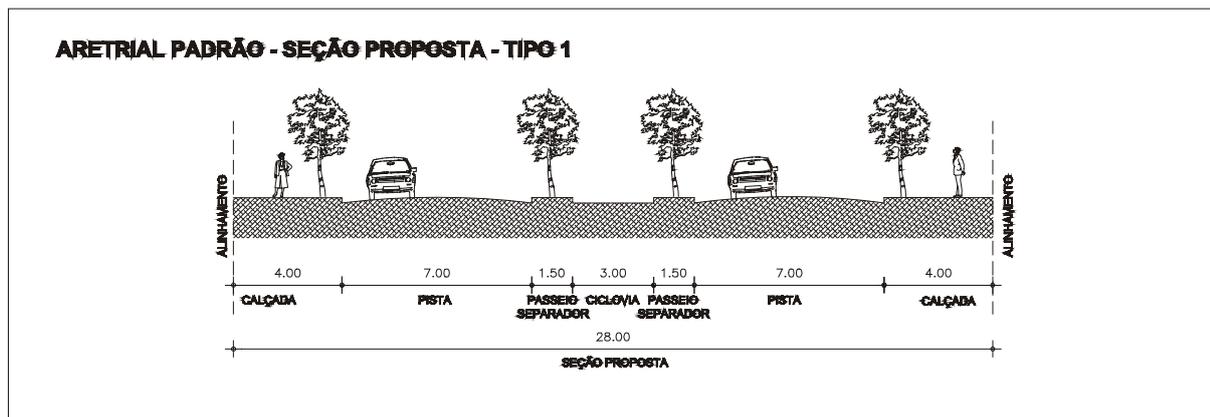


FIGURA 4A



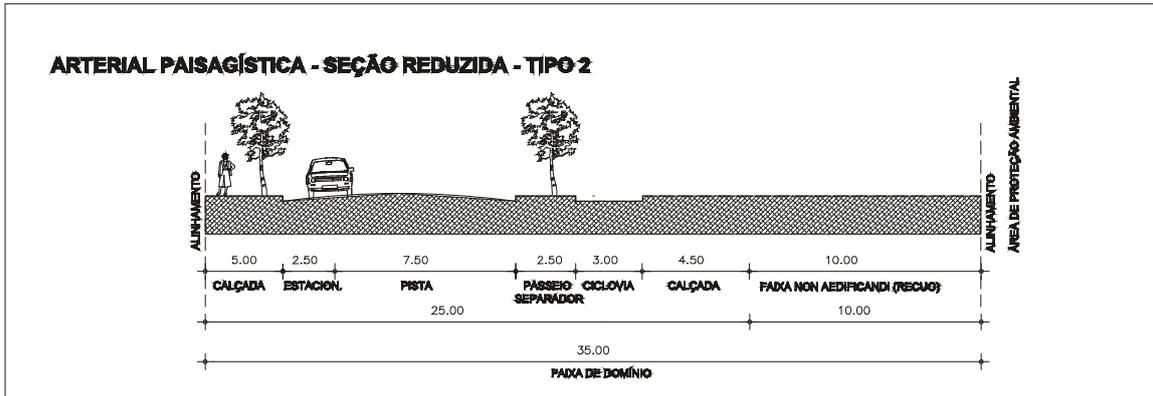


FIGURA 5

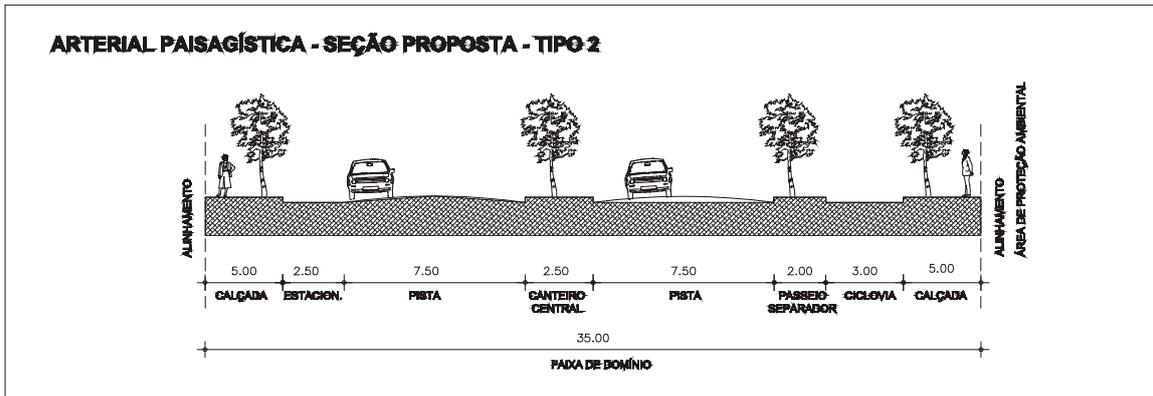


FIGURA 5A



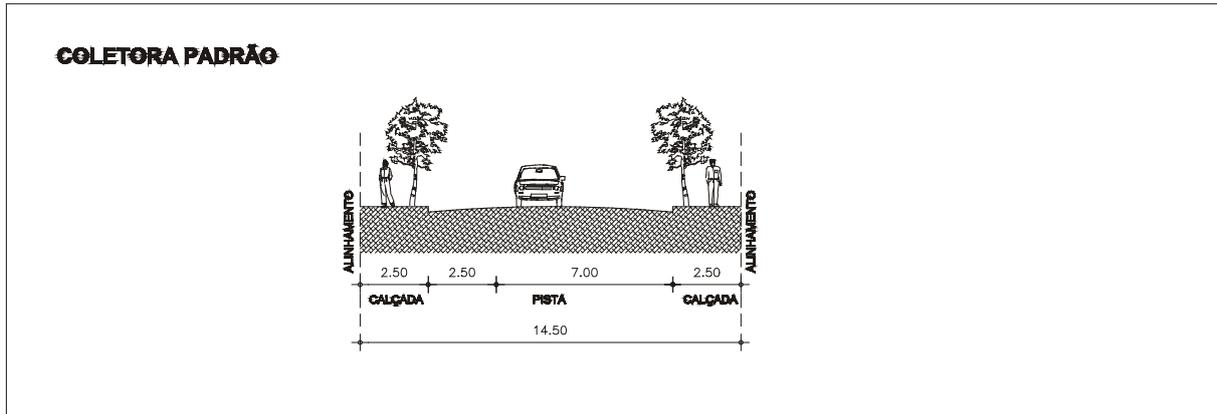


FIGURA 6

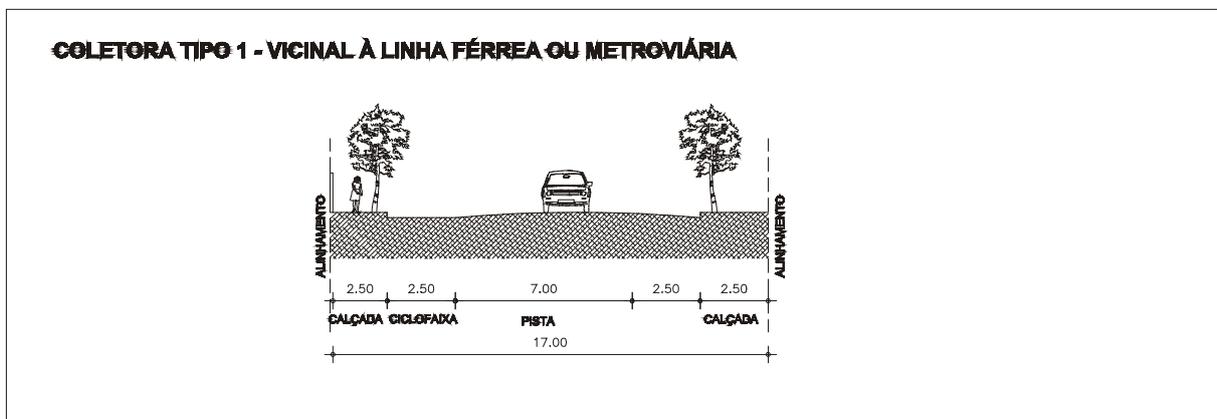


FIGURA 7



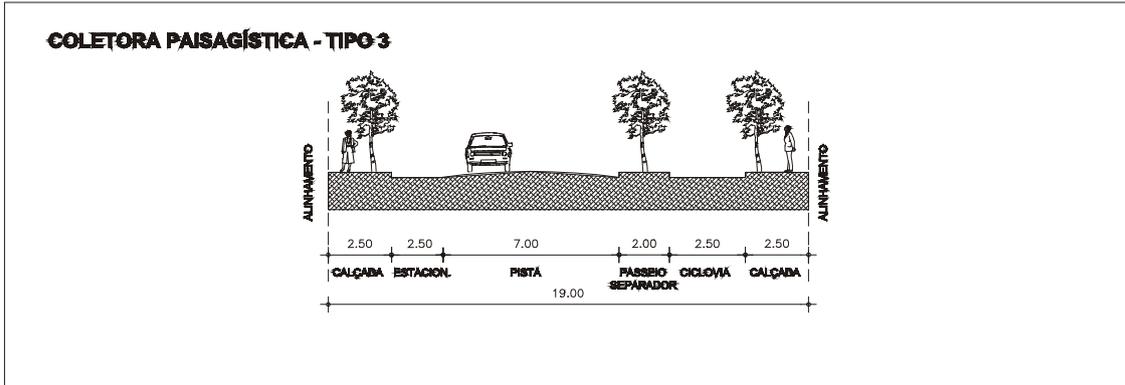


FIGURA 8

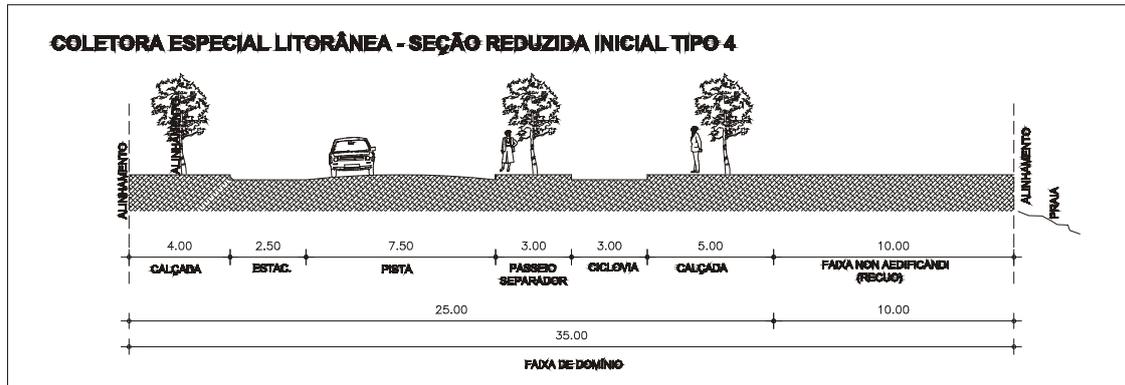


FIGURA 9

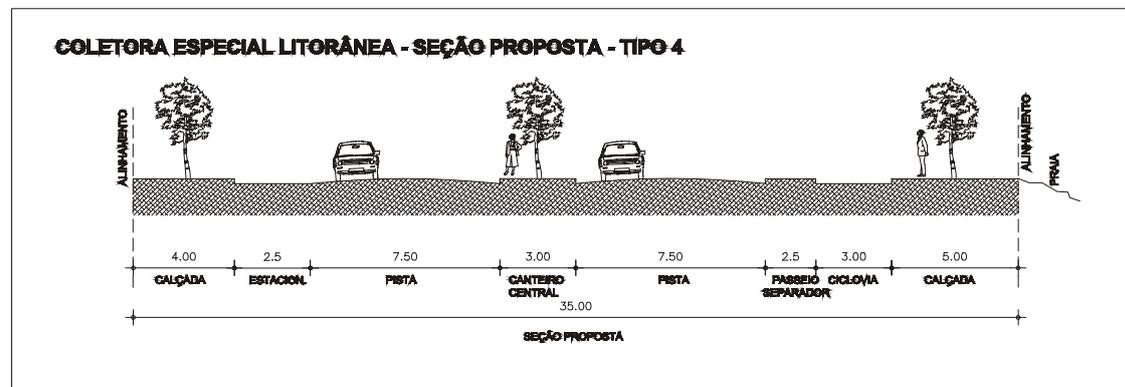


FIGURA 9A



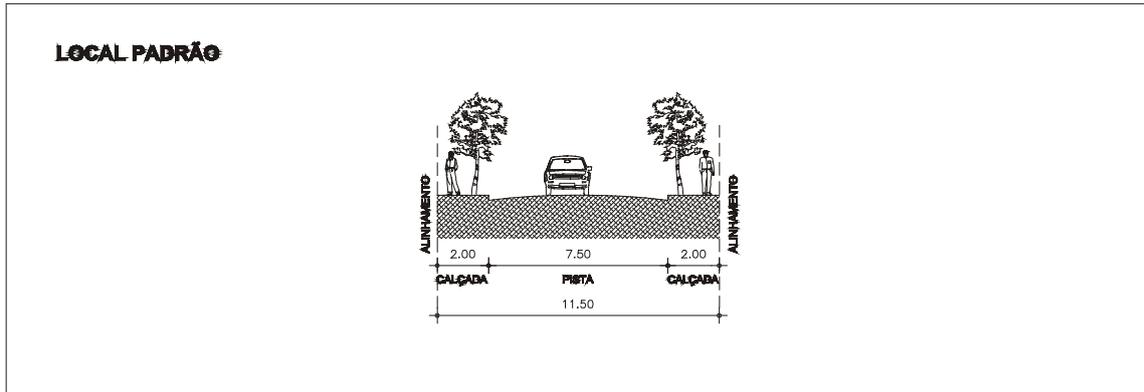


FIGURA 10

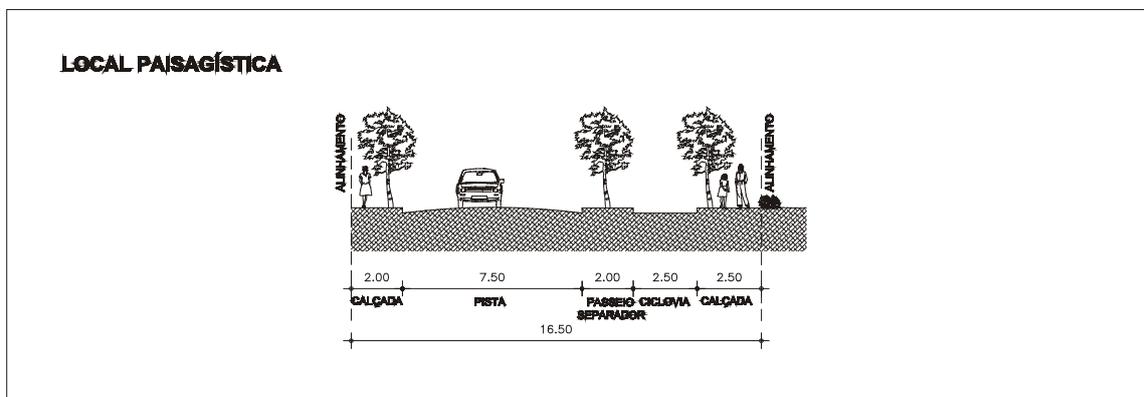


FIGURA 11

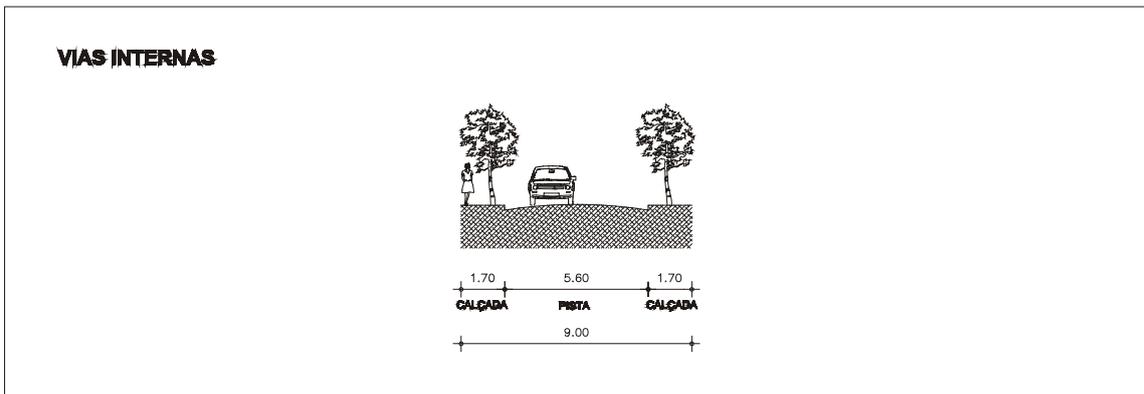


FIGURA 12



EQUIPAMENTOS SOCIAIS

VIA TRONCAL REGIONAL – BR – 020	
SEÇÃO (FIGURA 1)	Faixas non aedificandi (bilateral)– 8,40m Passeio (bilateral) – 0,90m Ciclovía (bilateral) – 2,80m Passeio separador (bilateral) – 0,40m Acostamento (bilateral) – 3,00m Pista (bilateral) – 7,00m Faixa de segurança (bilateral) – 1,50m Drenagem (bilateral) – 0,90m Canteiro Central – 10,20m Seção Total: 43,20m Faixa de domínio – 60,00m

VIA TRONCAL REGIONAL – CE- 085	
SEÇÃO (FIGURA 2)	Calçada (bilateral) – 8,00m Ciclovía (bilateral) – 2,80m Passeio separador (bilateral) – 2,00m Acostamento (bilateral) – 3,00m Pista – 7,00m Canteiro Central – 14,00m Seção Total: 60,00m

VIA TRONCAL LOCAL – SEÇÃO REDUZIDA	
SEÇÃO (FIGURA 3)	Alinhamento (bilateral) - 8,00m Acostamento (bilateral) – 3,00m Pista – 8,00m Faixa de Domínio - 30,00m

VIA TRONCAL LOCAL – SEÇÃO PROPOSTA	
SEÇÃO (FIGURA 3A)	Calçadas laterais – 4,00m Duas pistas de 8,00m Canteiro central com 6,00m de largura, devendo conter uma ciclovia central de 3,00m separada da pista por passeios separadores de 1,50m Seção Total: 30,00m

VIA ARTERIAL PADRÃO – TIPO 1 / SEÇÃO REDUZIDA	
SEÇÃO (FIGURA 4)	Faixa non aedificandi (bilateral) - 5,00m Calçada – 4,00 m Estacionamento – 2,50 m Pista – 7,50 m Calçada – 4,00 m Faixa non aedificandi (bilateral) - 5,00m Seção Total: 28,00m

VIA ARTERIAL PADRÃO – TIPO 1 / SEÇÃO PROPOSTA	
SEÇÃO (FIGURA 4 A)	Calçada lateral – 4,00 m Pista – 7,00 m Passeio separador – 4,00 m Ciclovia central – 3,00 m Passeio separador – 1,50 m Pista – 7,00 m Calçada lateral – 4,00 m Seção Total: 28,00m

VIA ARTERIAL PAISAGÍSTICA – TIPO 2 / SEÇÃO REDUZIDA	
SEÇÃO (FIGURA 5)	Calçada lateral – 5,00m Estacionamento – 2,50 m Pista – 7,00m Passeio separador - 2,50m Ciclovía – 2,50 m Calçada - 5,00m Faixa non aedificandi limítrofe com a área de proteção ambiental – 10,00 m Seção Total: 35,00m

VIA ARTERIAL PAISAGÍSTICA – TIPO 2 / SEÇÃO PROPOSTA	
SEÇÃO (FIGURA 5 A)	Calçada lateral – 5,00m Estacionamento – 2,50 m Pista – 7,50m Canteiro central – 2,50 m Pista – 7,50 m Passeio separador – 2,00m Ciclovía – 3,00 m Calçada - 5,00m Seção Total: 35,00m

VIA COLETORA PADRÃO – TIPO 1	
SEÇÃO (FIGURA 6)	Calçada - 2,50m Ciclofaixa – 2,50m Estacionamento – 2,50 m Pista - 7,00m Calçada – 2,50 m Seção total: 17,00m

VIA COLETORA VICINAL À LINHA FÉRREA OU METROVIÁRIA – TIPO 2

SEÇÃO (FIGURA 7)	Calçada - 2,50m Estacionamento – 2,50 m Pista – 7,00 m Ciclofaixa - 2,50m Calçada - 2,50m Seção total: 17,00m
-----------------------------	--

VIA COLETORA PAISAGÍSTICA – TIPO 3

SEÇÃO (FIGURA 8)	Calçada lateral - 2,50m Estacionamento – 2,50 m Pista – 7,00m Passeio separador - 2,00m Ciclovía - 2,50m Calçada - 2,50m Seção Total: 19,00m
-----------------------------	--

VIA COLETORA ESPECIAL LITORÂNEA – SEÇÃO REDUZIDA – TIPO 4

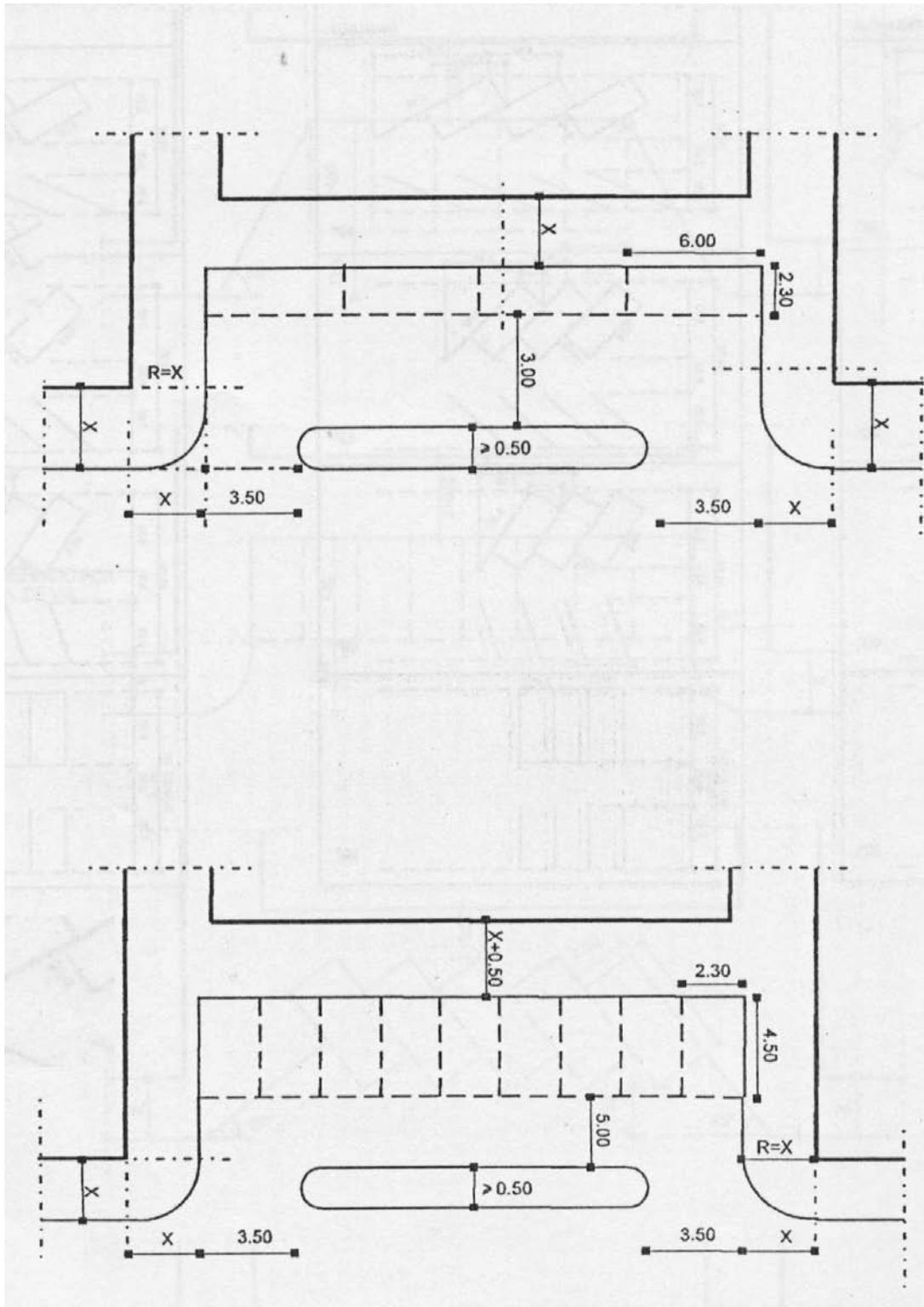
SEÇÃO (FIGURA 9)	Calçada lateral - 4,00m Estacionamento - 2,50m Pista - 7,50m Passeio separador - 3,00m Ciclovía – 3,00m Calçada – 5,00m Faixa non aedificandi limítrofe com a área de proteção ambiental da praia - 10,00m Seção Total: 35,00m
-----------------------------	---

VIA COLETORA ESPECIAL LITORÂNEA – SEÇÃO PROPOSTA – TIPO 4	
SEÇÃO (FIGURA 10)	Calçada lateral - 4,00m Estacionamento – 2,50m Pista - 7,50m Canteiro central – 3,00 m Pista – 7,50 m Passeio separador - 2,50m Ciclovia – 3,00m Calçada – 5,00m Seção Total: 35,00m

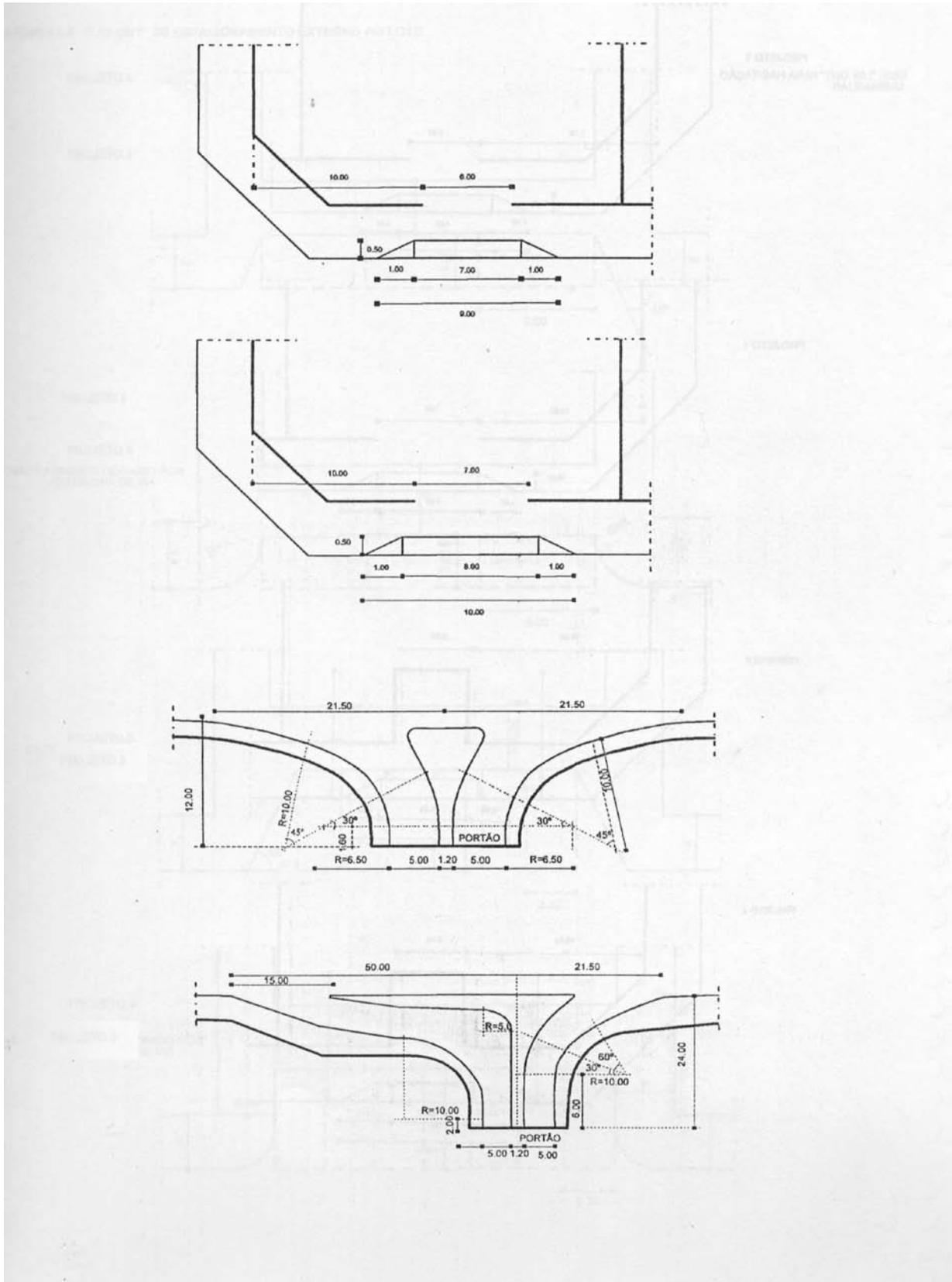
VIA LOCAL PADRÃO	
SEÇÃO (FIGURA 11)	Calçada - 2,00m Pista – 7,50m Calçada – 2,00 m Seção Total: 11,50m

VIA PAISAGISTICA LOCAL – TIPO 1	
SEÇÃO (FIGURA 12)	Calçada - 2,00m Pista – 7,50m Passeio separador - 2,00m Ciclovia – 2,50m Calçada – 2,50m Seção Total: 16,50m

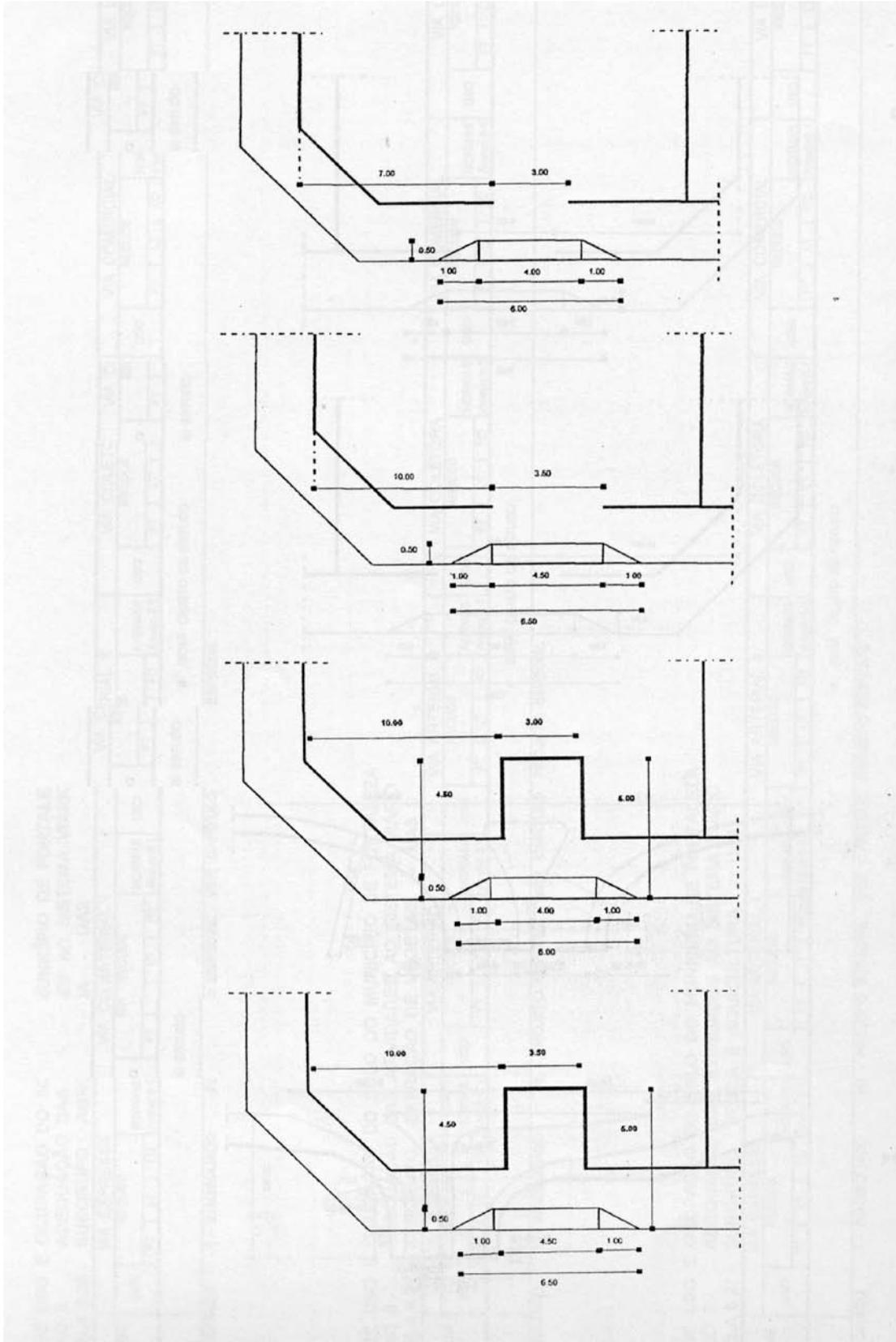
R.1S – VIAS INTERNAS	
SEÇÃO (FIGURA 13)	Calçada lateral – 1,70m (mín.) Pista – 5,60 (mín.) com extensão máxima de 200 m Seção Total: 9,00m



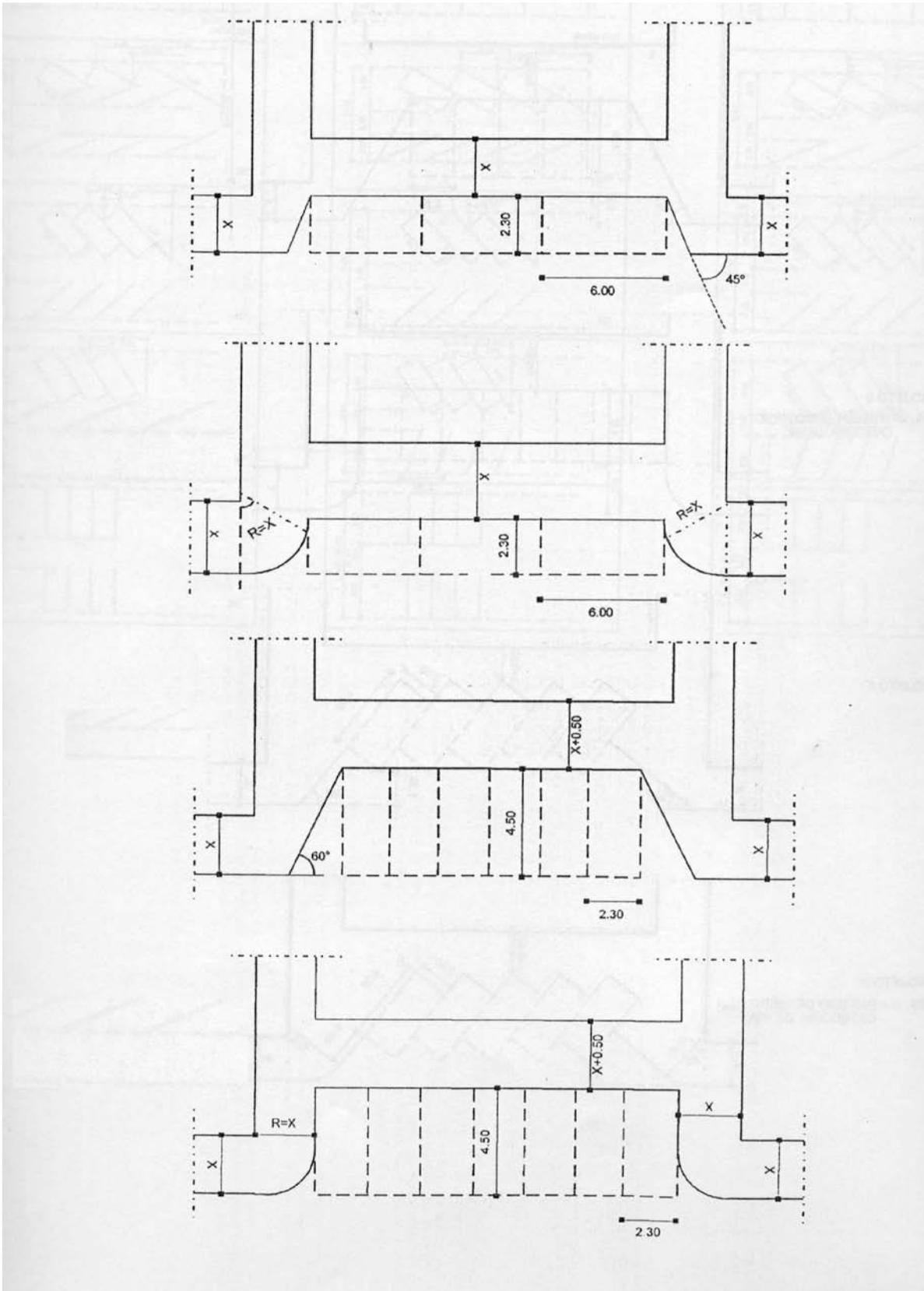
LAYOUT DE ESTACIONAMENTO EXTERNO AO LOTE



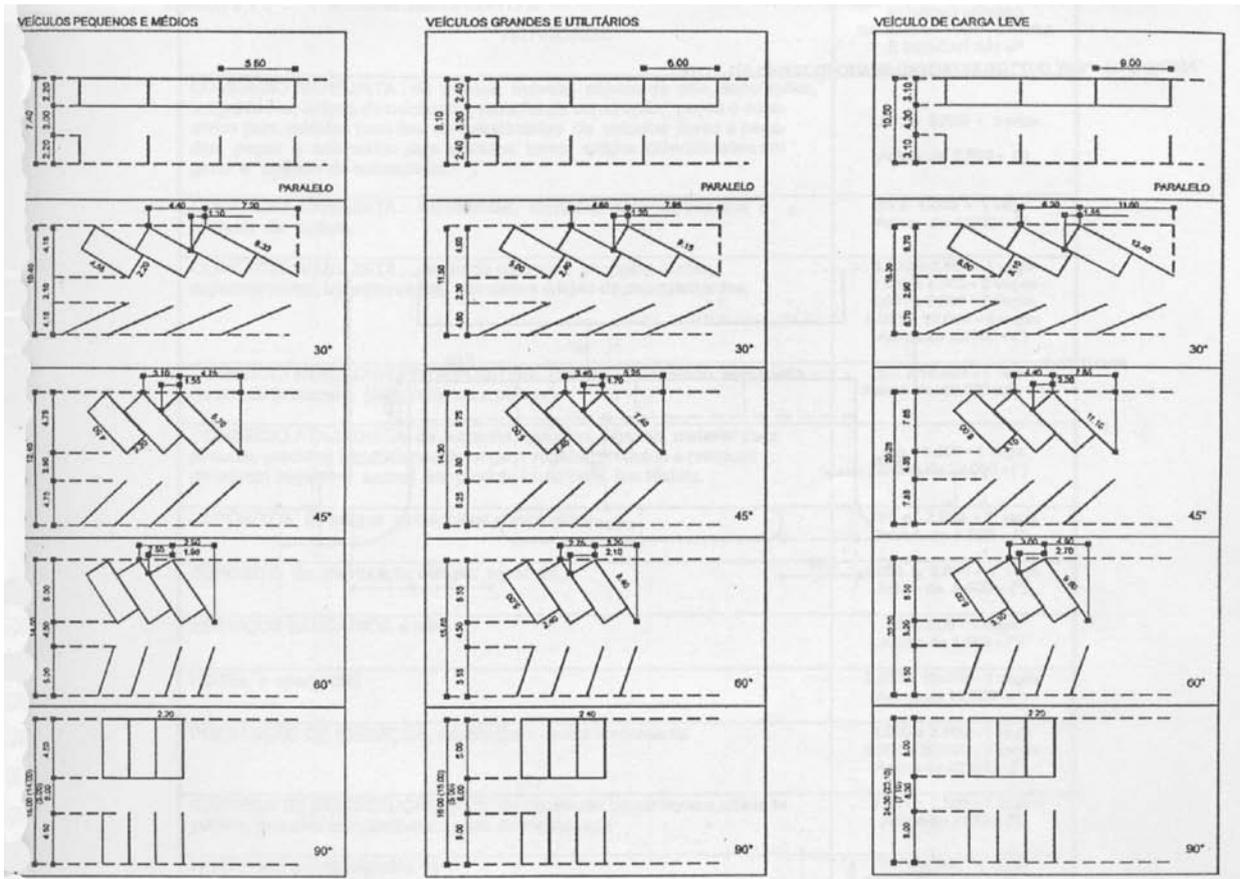
LAYOUT DE ACESSO AO LOTE



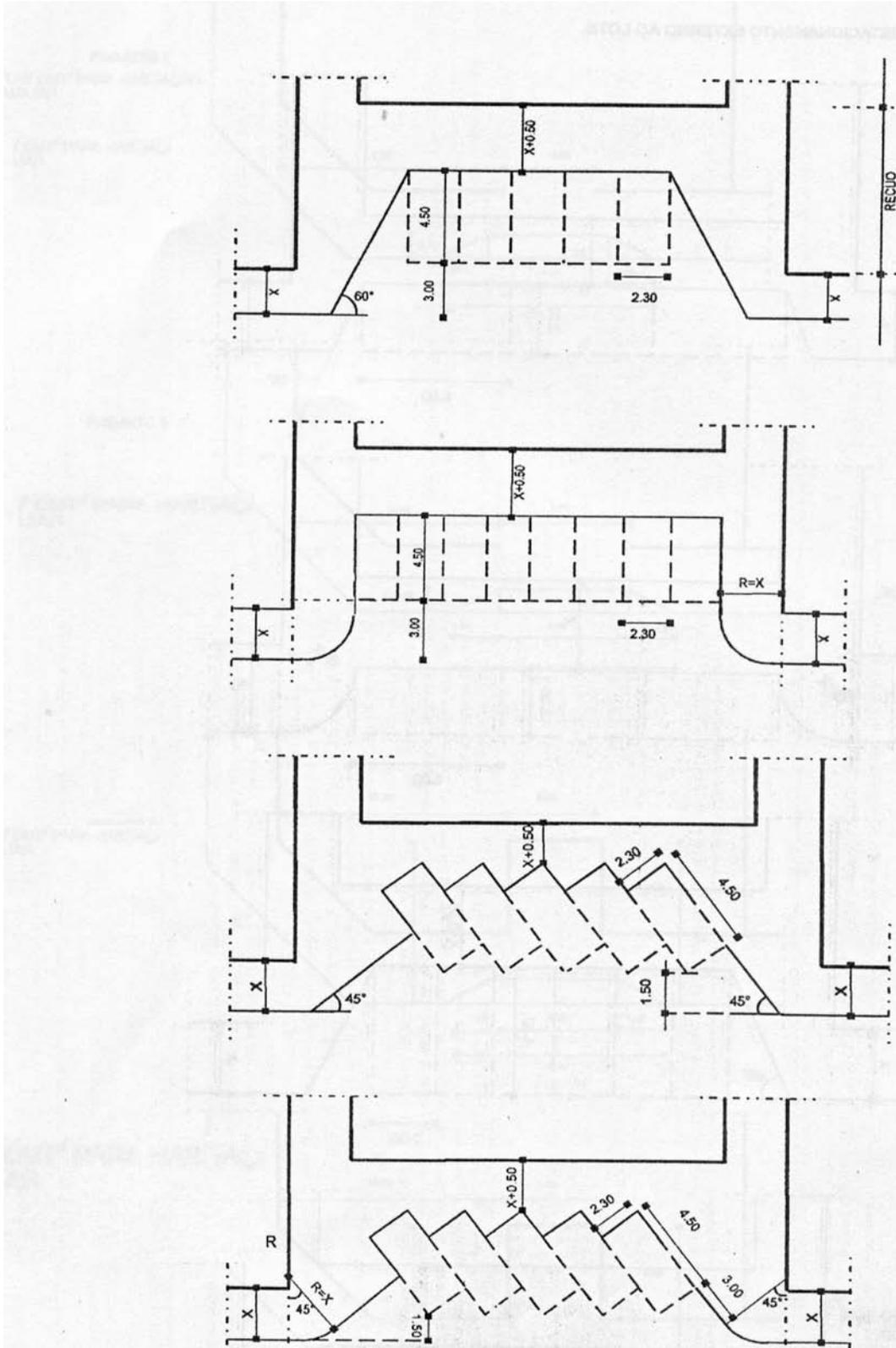
LAYOUT DE ACESSO AO LOTE



LAYOUT DE ESTACIONAMENTO AO LOTE



LAYOUT E DIMENSIOANMENTO DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO



LAYOUT DE ESTACIONAMENTO EXTERNO AO LOTE

ANEXO V – VIAS NAS UNIDADES DE PLANEJAMENTO

ANEXO V-A

VIAS ARTERIAIS NAS UNIDADES TERRITORIAIS DE PLANEJAMENTO

UTP	VIAS ARTERIAIS
UTP.1	<ul style="list-style-type: none"> ARTERIAL PAISAGÍSTICA – TIPO 2 - projetada sobre leito de terra existente ao longo da área de proteção ambiental do Rio Ceará
UTP.2	<p>Devido a pouca largura das pistas de rolamento na UP.8. foram classificadas como arteriais, 4 em direção norte -sul e 4 no sentido leste-oeste, exigindo que elas atuem na forma de binário. Foram previstos, no entanto, o alargamento de 6 destas vias, que quando prontas, as demais deverão funcionar dentro da rede urbana como coletoras. Para os seus alargamentos estão previstos recuos a serem exigidos das novas edificações a serem construídas ao longo das vias com seção semelhante à</p> <p>ARTERIAL PADRÃO TIPO 1 (seção reduzida ou proposta):</p> <ul style="list-style-type: none"> Caucaia - Pacheco Caucaia - Icaraiá ou CE-517 Rua Coronel Correia Rua Feliz Gomes – Rua José Maria da Silva Rua Engenheiro João Alfredo / Antiga Estrada do Garrote Rua Joaquim Bento Cavalcante
UTP.3	<ul style="list-style-type: none"> ARTERIAL TIPO 2: Via projetada ao longo do riacho do Juá, pelo lado leste, partindo do Cipó e ladeando a lagoa da Barra Nova sobre o caminho de terra existente Toda a margem da via lindeira ao recurso hídrico terá uso do solo especial de preservação e proteção ambiental sendo permitidas atividades de lazer. ARTERIAL TIPO 2: Via projetada partindo do condomínio do Garrote, ladeando a Lagoa da Barra Nova pelo lado Oeste, costurando caminhos existentes indo até a CE-090, passando por Maceió do Macário
UTP.4	<ul style="list-style-type: none"> ARTERIAL TIPO 1: Via projetada sobre leito de terra existente partindo da CE-085, na altura do Buriti do Emídio até a lagoa do Parnamirim, onde finda em confluência com nova via projetada. ARTERIAL TIPO 1: Via projetada saindo das proximidades do Garrote, por caminho de terra existente, ligando os seguintes locais: Lagoa do Pajuçara, indo até a nova via arterial projetada, paralela ao cordão das dunas. ARTERIAL TIPO 1: Via projetada saindo da CE-085, indo em direção Norte passando pelo lado oeste da Lagoa do Damião indo até a nova via arterial projetada, paralela ao cordão das dunas. ARTERIAL TIPO 1: Via projetada paralela ao cordão de dunas, por caminho de terra existente, ligando a ligando a Lagoa do Barro, Buriti do P. Forte até a troncal local que sai da Estruturante à Tabuba.
UTP.6	<ul style="list-style-type: none"> ARTERIAL TIPO 2: Via projetada a partir da Estruturante, indo por caminho de terra existente, ligando Buriti da Helena, Jacarandá, Amigos do Resende, Caraúbas, contornando a Lagoa do Banana até encontrar a via troncal Caucaia / Cumbuco. ARTERIAL TIPO 2: Via projetada sobre leito de terra existente ao longo da margem Leste do Lagamar do Cauípe, ligando Bebedouro, Pirapora e Frecheiras. ARTERIAL TIPO 2: Via projetada para via existente ao longo da margem Oeste do Lagamar do Cauípe.
UTP.7	<p>VIAS EXISTENTES</p> <ul style="list-style-type: none"> Av. Dom Almeida Lustosa – Av. Central Leste Av. de Integração – Contorno Leste Rua Andiro Rua Cozimel Rua Colibri Rua Osvaldo Cruz Rua São Vicente
UTP.8	<ul style="list-style-type: none"> ARTERIAL TIPO 1: Via projetada sobre leito de terra existente, margeando a Lagoa do Capuan, pelo lado Leste, passando por Maliça, indo até a BR-222. ARTERIAL TIPO 1: Via projetada sobre leito de terra existente partindo da Rua Coronel Correia, pelo lado Leste da Lagoa do Genipabu, indo até a BR-222, passando pela Lagoa das Bestas. AV. N.S.2 Av de Contorno Norte Av. de Contorno Leste - Rua Vicente Salles Rua Padre João Rua Francisco Djalma Soares Rua Visconde do Cauípe

Obs.: As vias projetadas, apresentadas nos quadros, são indicativas.

ANEXO V-A (cont.)

VIAS ARTERIAIS NAS UNIDADES TERRITORIAIS DE PLANEJAMENTO

UTP	VIAS ARTERIAIS
UTP.9	<ul style="list-style-type: none">• ARTERIAL TIPO 1: Caucaia – Pacheco• ARTERIAL TIPO 1: Visconde de Cauípe - Caucaia – Icarai• ARTERIAL TIPO 1: Rua Engenheiro João Alfredo, prosseguindo pela Estrada do Garrote• ARTERIAL TIPO 1: Rua Coronel Correia• ARTERIAL TIPO 1: Via projetada sobre leito de terra existente partindo da BR-222, na altura da Lagoa do Genipabu, chegando na via Estruturante, passando por Apotinga.
UTP.10	<ul style="list-style-type: none">• ARTERIAL TIPO 1: Via projetada, sobre leito de terra existente, saindo da BR-222, passando pela Fazenda São Carlos, Córrego do Alexandre e Araticuba indo até a Via Estruturante.• ARTERIAL TIPO 1: Via projetada, sobre leito de terra existente, ao longo do lado oeste do lote Parque Temático, partindo da BR-222, na altura do Boqueirão, passando por Mangabeira, Araticuba atingindo á rodovia Estruturante.
UTP.11	<ul style="list-style-type: none">• ARTERIAL TIPO 1: Via projetada, sobre leito de terra existente, ao longo do lado oeste da Serra do Camará, partindo da BR-222, ligando Bom Tempo, Santa Rosa e Mineiro, indo até a Estrada do Garrote.• ARTERIAL TIPO 1: Via projetada, sobre a estrada do Garrote existente.• ARTERIAL TIPO 1: Via projetada, sobre caminho existente ao longo do lado Leste da Serra do Camará

Obs.: As vias projetadas, apresentadas nos quadros, são indicativas.

ANEXO V-B

VIAS COLETORAS NAS UNIDADES TERRITORIAIS DE PLANEJAMENTO

UTP	VIAS COLETORAS
UTP.2	<ul style="list-style-type: none"> • COLETORA PADRÃO: Vias leste-oeste interligando as arteriais norte-sul desta UP
UTP.3	<ul style="list-style-type: none"> • COLETORA PAISAGÍSTICA: Via projetada ladeando a área de proteção ambiental no lado Oeste do rio Juá.
UTP.4	<ul style="list-style-type: none"> • COLETORA PADRÃO: São propostas duas vias coletoras no sentido leste-oeste ligando as troncais locais Caucaia/ Cumbuco e Caucaia/ Tabuba
UTP.5	<ul style="list-style-type: none"> • COLETORA LITORÂNEA: Via projetada de Iparana ao Cumbuco. • Para o primeiro trecho da zona litorânea até Iparana, onde a faixa de praia apresenta
UTP.7	<ul style="list-style-type: none"> • COLETORA TIPO 1: Via projetada ao longo da linha férrea e metroviária • COLETORA PADRÃO: Rua Itália Rua Mozart Pinto, Rua Peri. Rua Tampico, Rua Araquem, Rua Catumbi Rua Teodoro de Castro
UTP.8	<p>COLETORA PAISAGÍSTICA: Via projetada ladeando a área de proteção ambiental do rio Ceará, conectando todos os recursos hídricos ao longo do caminho até a Lagoa do Genipabú.</p> <p>COLETORA TIPO 1: Via projetada ao longo da linha férrea e metroviária</p>
UTP.9	<p>COLETORA TIPO 1: Via projetada ao longo da linha férrea e metroviária</p> <p>COLETORA PADRÃO: Via projetada sobre caminho de terra existente no sentido Leste – Oeste, interligando as três vias arteriais centrais da UTP até o distrito industrial</p> <p>COLETORA PADRÃO: Rua Pedro Grosso / João Bosco</p>
UTP.10	<p>COLETORA PADRÃO: São propostas ao menos três vias coletoras no sentido leste-oeste interligando as troncais locais Genipabu/Garrote e Camará/Salgada.</p>
UTP.11	<p>COLETORA PADRÃO: São propostas vias coletoras ligando as vias troncais Camará/ Salgada e Primavera/Cauípe à Serra do Camará</p>
UTP.12	<p>COLETORA TIPO 1: Via projetada ao longo da linha férrea</p>

Obs.: As vias projetadas, apresentadas nos quadros, são apenas indicativas.

ANEXO VI

GLOSSÁRIO

- I - **ACESSO** – É o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
- a) Logradouro público e propriedade privada;
 - b) Propriedade privada e área de uso comum em condomínio;
 - c) Logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
- II - **ACOSTAMENTO** – É a área adjacente a pista de rolamento, objetivando:
- a) permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
 - b) proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionamento fora da trajetória dos demais veículos.
- III - **ALINHAMENTO** é a linha divisória existente entre o terreno de propriedade particular ou pública e o logradouro público;
- IV - **BICICLETÁRIO DE CURTA DURAÇÃO** – É o estacionamento de bicicletas dotado de equipamentos mínimo para manter bicicletas acorrentadas.
- V - **BICICLETÁRIO DE LONGA DURAÇÃO** – É o estacionamento de bicicletas dotado de equipamentos mínimo para manter bicicletas acorrentadas, protegido por cobertura contra intempéries e com vigilância.
- VI - **CALÇADA** – É o espaço destinado a circulação de pedestres.
- VII - **CANTEIRO CENTRAL** – É a calçada edificada entre duas pistas de rolamento.

- VIII - CICLOFAIXA- É a faixa demarcada na pista de rolamento para circulação exclusiva de bicicletas.
- IX - CICLOVIA – é a via destinada, exclusivamente, à circulação de bicicletas, separada da pista de rolamento por calçada ou passeio separador.
- X - EIXO DA VIA – É a linha imaginária que, passando pelo centro da via, é eqüidistante aos alinhamentos.
- XI - ESTACIONAMENTO – É o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação.
- XII - FAIXA DE DOMÍNIO DE VIAS – É a área que compreende a largura ou caixa da via acrescida da área “non aedificandi”.
- XIII - LOGRADOURO PÚBLICO – é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer público.
- XIV - PASSEIO SEPARADOR – É a calçada que separa a ciclovia da via de rolamento.
- XV - PISTA DE ROLAMENTO – É o espaço destinado a circulação de veículos.
- XVI - TERMINAL INTERMODAL – É o espaço destinado a interconexão de diferentes modalidades de transporte.
- XVII - VIA DE CIRCULAÇÃO – É o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, os passeios, os acostamentos e canteiro central.

EQUIPE TÉCNICA

- **COORDENADOR** Arq. JOSÉ SALES COSTA FILHO, Esp.
- **PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO** Econ. ROBERTO SMITH, Phd
Arq. RENATO BEZERRA PEQUENO, Msc
- **ESTUDOS URBANOS/ REGIONAIS** Econ. ROBERTO SMITH, Phd
- **ESTRUTURAÇÃO URBANA** Arq. MONICA FIUZA GONDIM, Msc
- **ASPECTOS FÍSICO-AMBIENTAIS
E INFRAESTRUTURAS URBANAS** Geo. MARIA HELENA MAROUELLI, Phd
- **RELAÇÕES COMUNITÁRIAS** Soc. ELIANE DE SOUZA GALHARDI
- **LEGISLAÇÃO** Adv. GEOVANA CARTAXO, Msc
Adv. ALEXANDRE LANDIM
- **TRANSPORTES** Arq. MONICA FIUZA GONDIM, Msc
- **CONSULTORES ESPECIAIS
ESTUDOS URBANOS/ REGIONAIS** Adv. ANTÔNIO DRAY (in memoriam)
- **EQUIPE DE APOIO
ESTRUTURAÇÃO URBANA** Arq. MARIANA FURLANI
Arq. CAMILA BANDEIRA
Arq. CLARISSA FIGUEIREDO SAMPAIO
Arq. CAROLINA GONDIM ROCHA
Est. EMANUELA RANGEL
Est. JAILSON CLÁUDIO VIEIRA