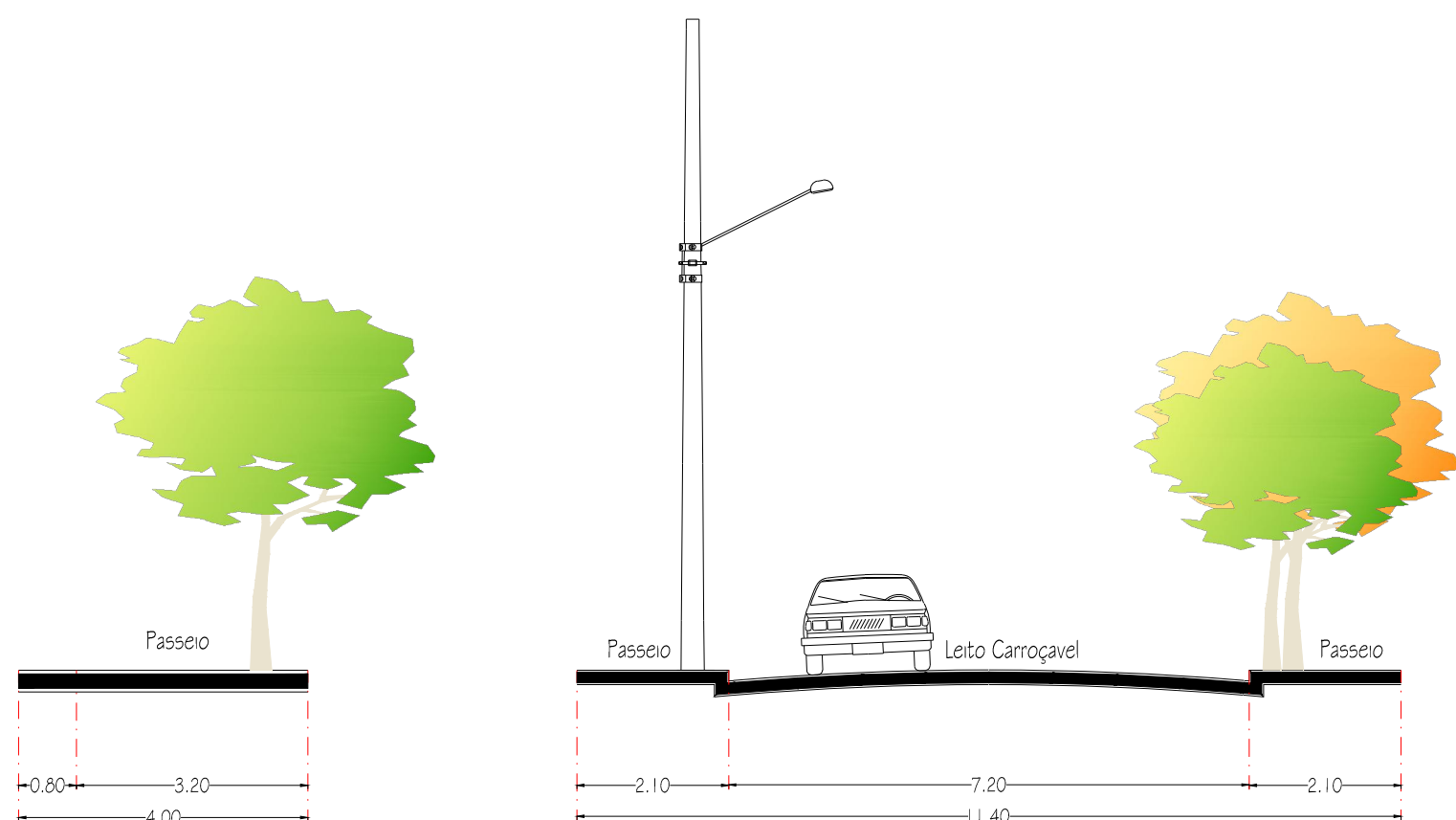
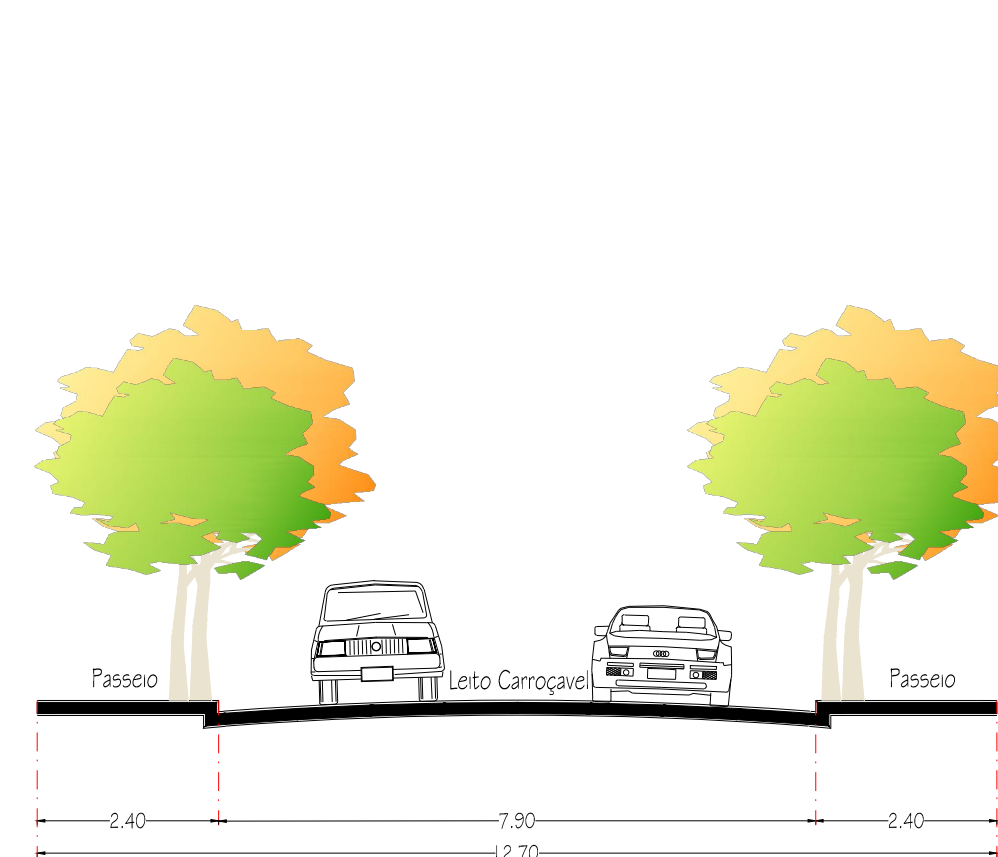


VIAS URBANAS

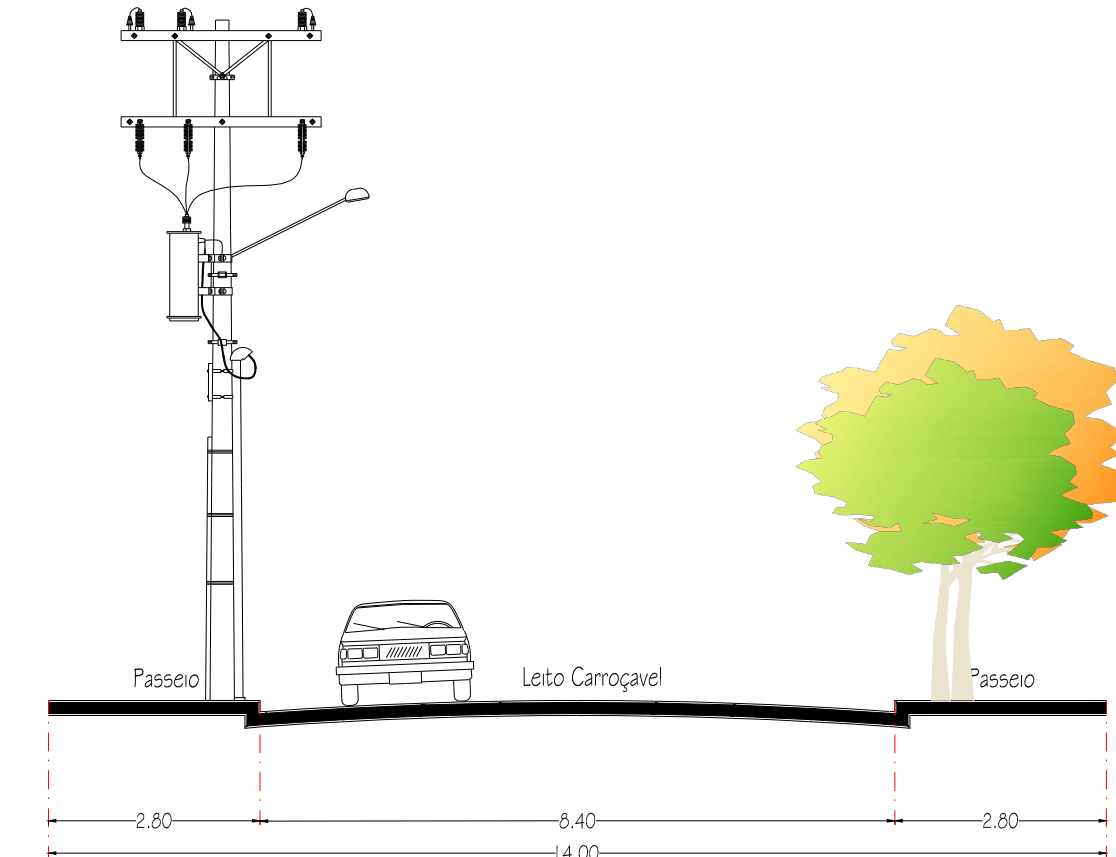


**G-1**  
VIA DE PEDESTRES  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100

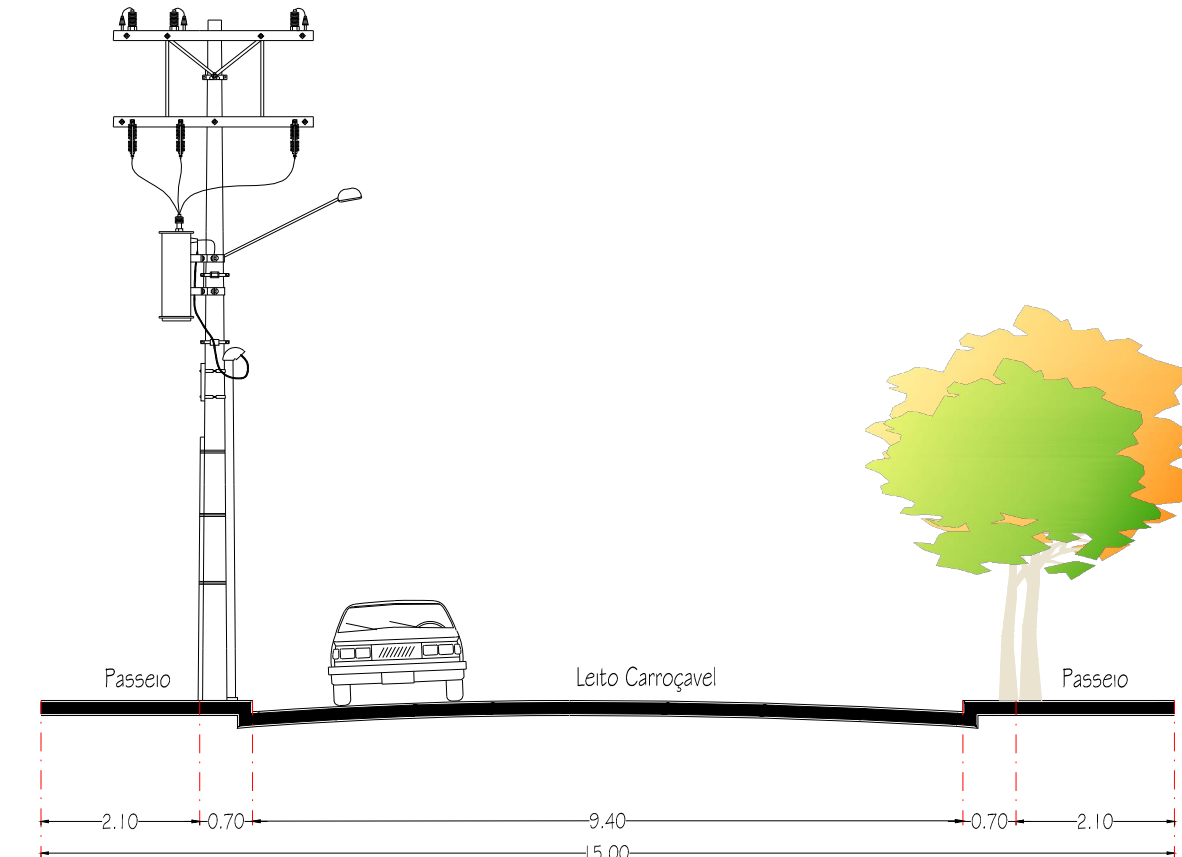
**G-2**  
VIA URBANA LOCAL - COMPLEXO DE TRATAMENTO DE VAS  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



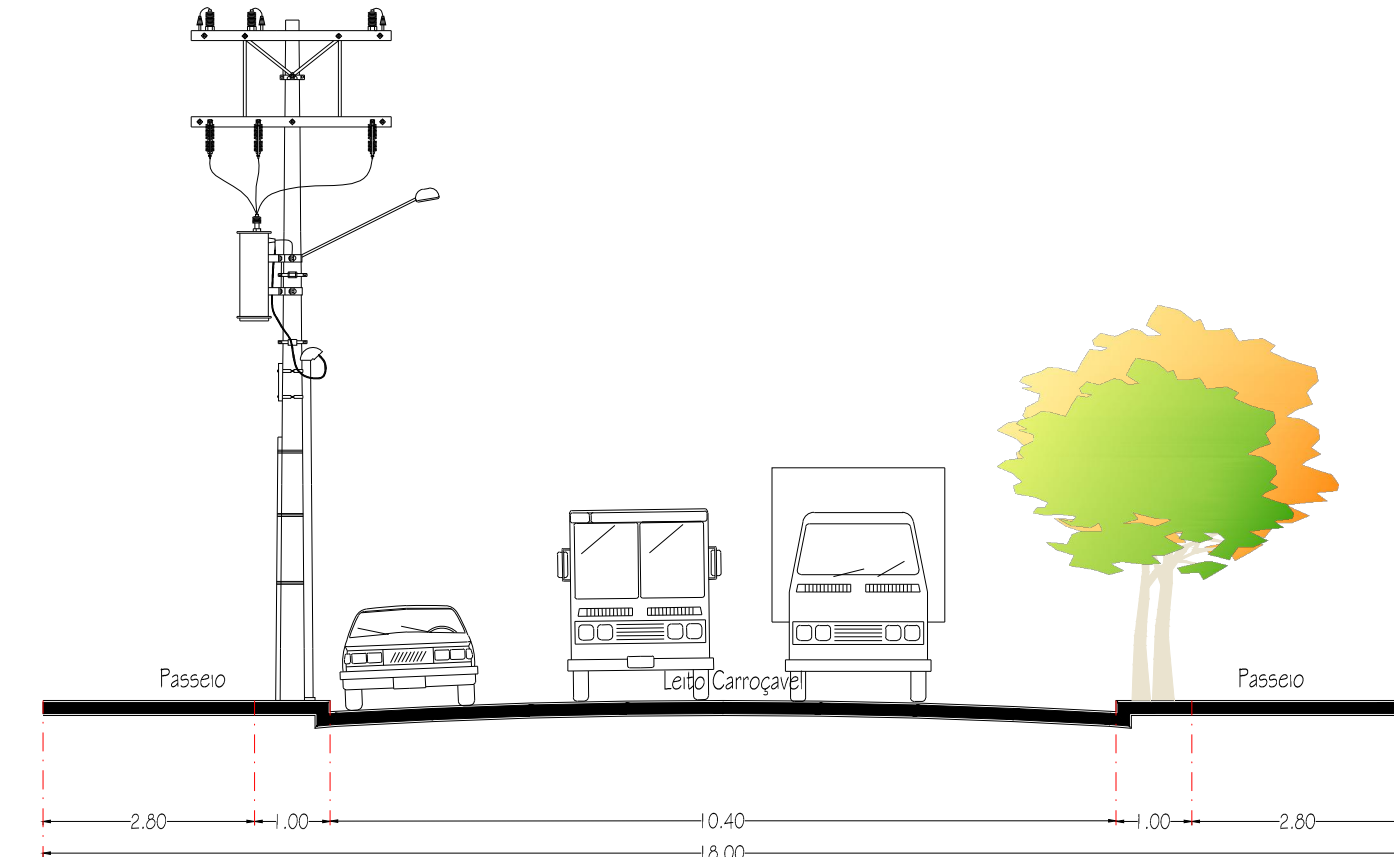
**G-3**  
VIA URBANA LOCAL - COMPLEXO DE TRATAMENTO DE VAS  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



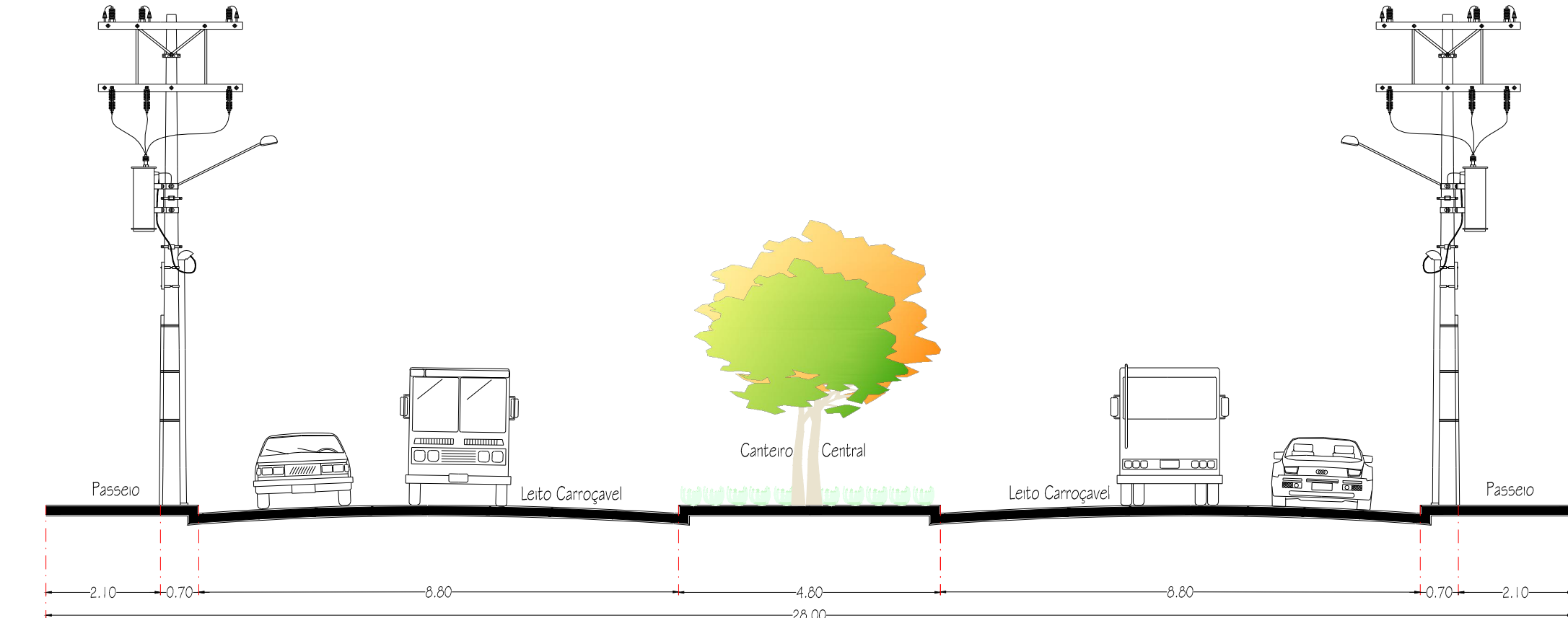
**G-4**  
VIA URBANA SECUNDARIA  
VIA PRINCIPAL - DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



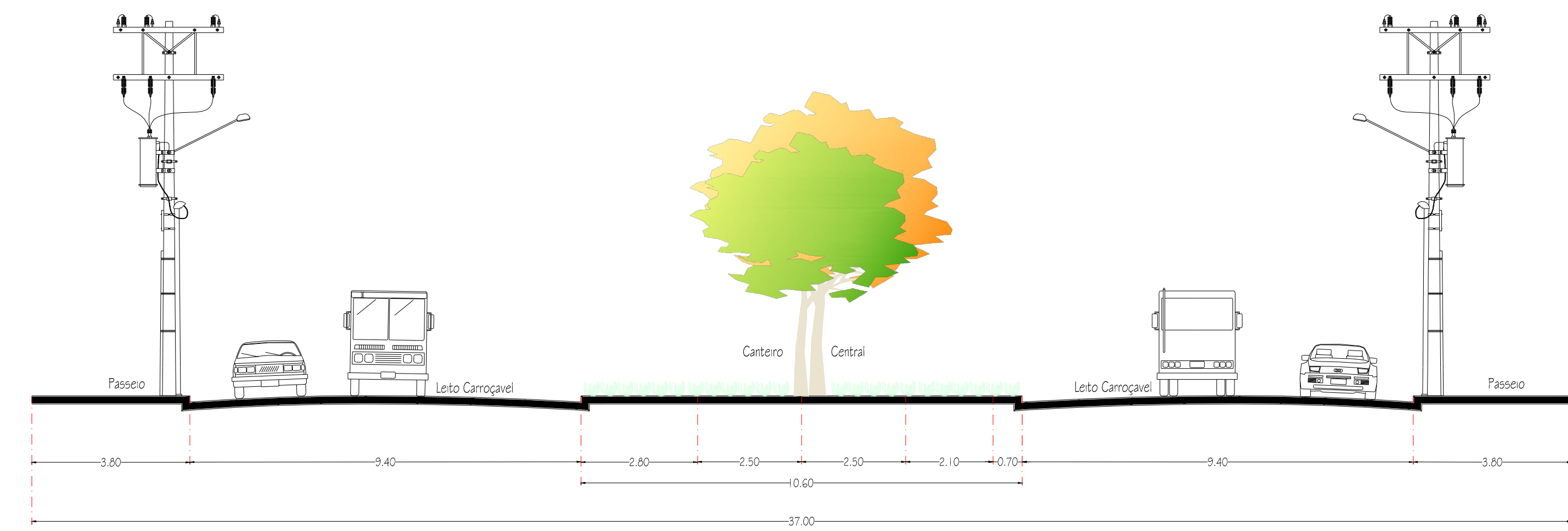
**G-5**  
VIA URBANA SECUNDARIA  
VIA PRINCIPAL - DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



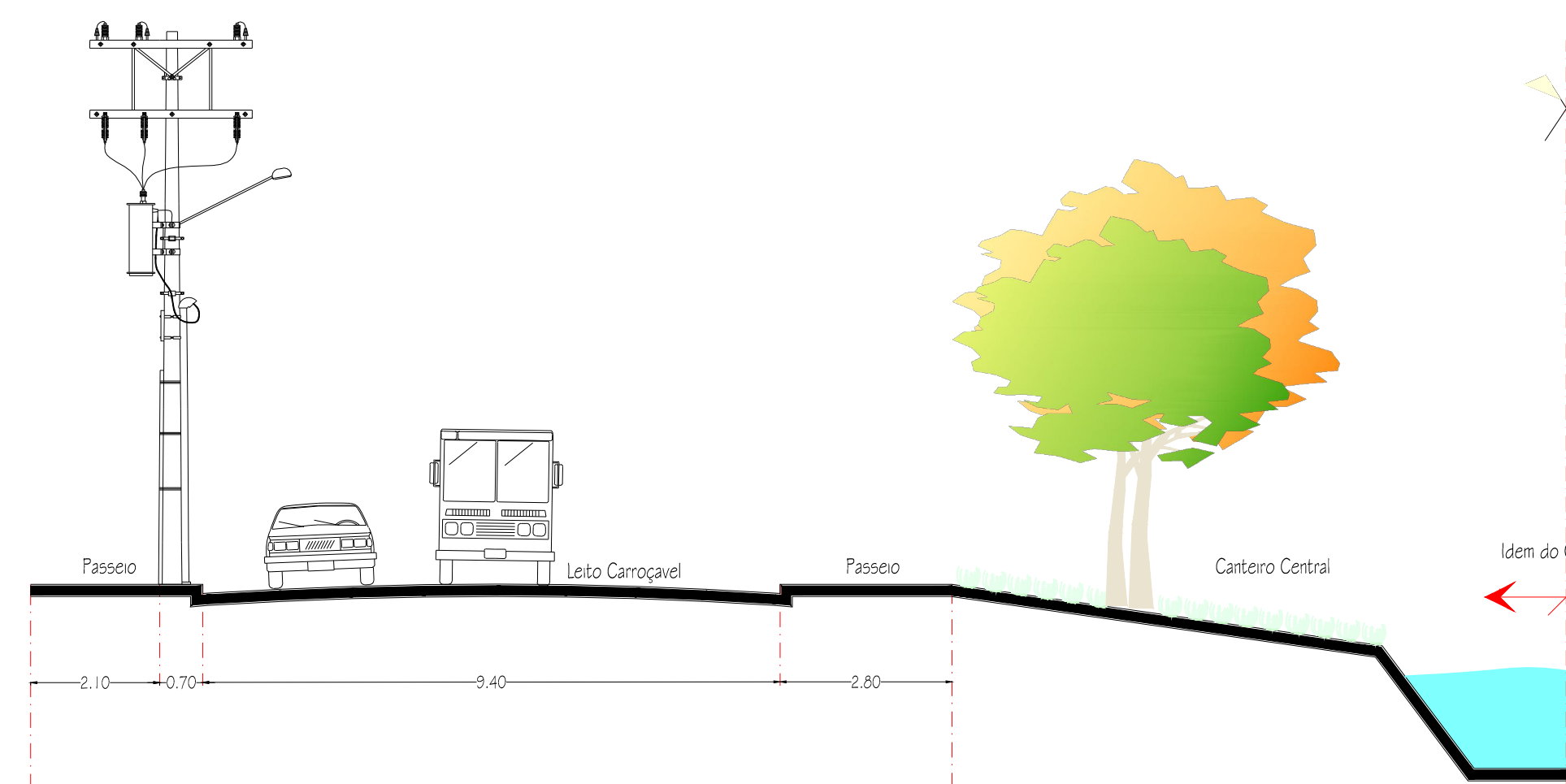
**G-6**  
VIA URBANA PRINCIPAL - PRIMA LANC  
VIA URBANA SECUNDARIA - DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



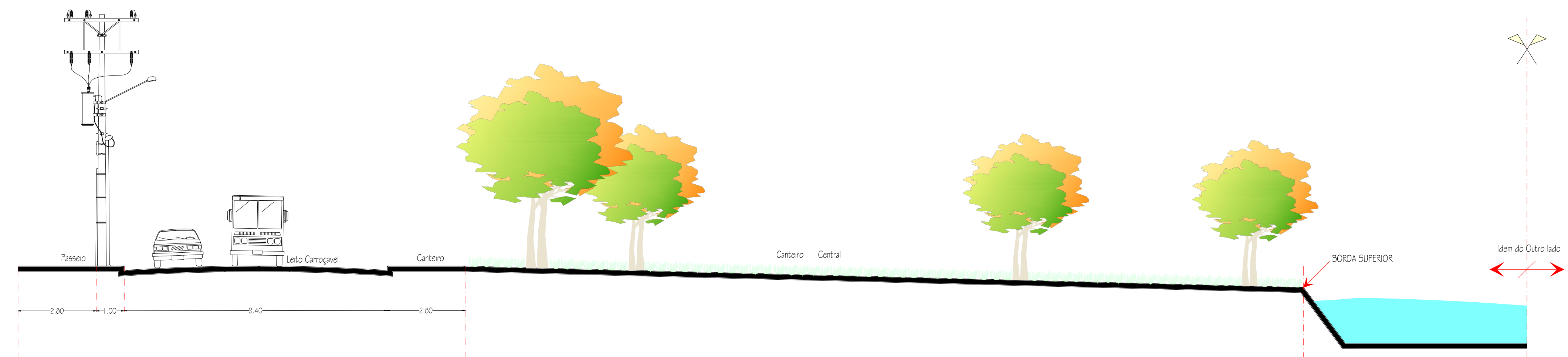
**G-7**  
VIA URBANA PRINCIPAL - PRIMA LANC  
VIA URBANA SECUNDARIA - DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



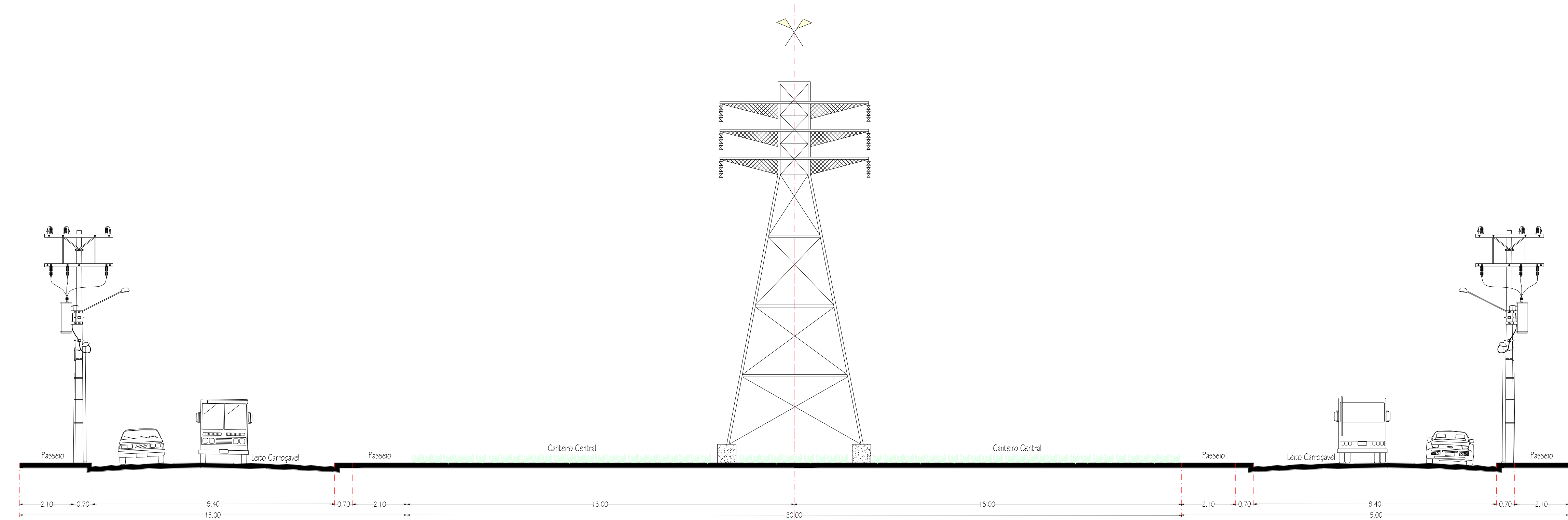
**G-8 - VIA PERIMETRAL**  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



**G-9**  
VIA URBANA SECUNDARIA  
VIA PRINCIPAL - DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



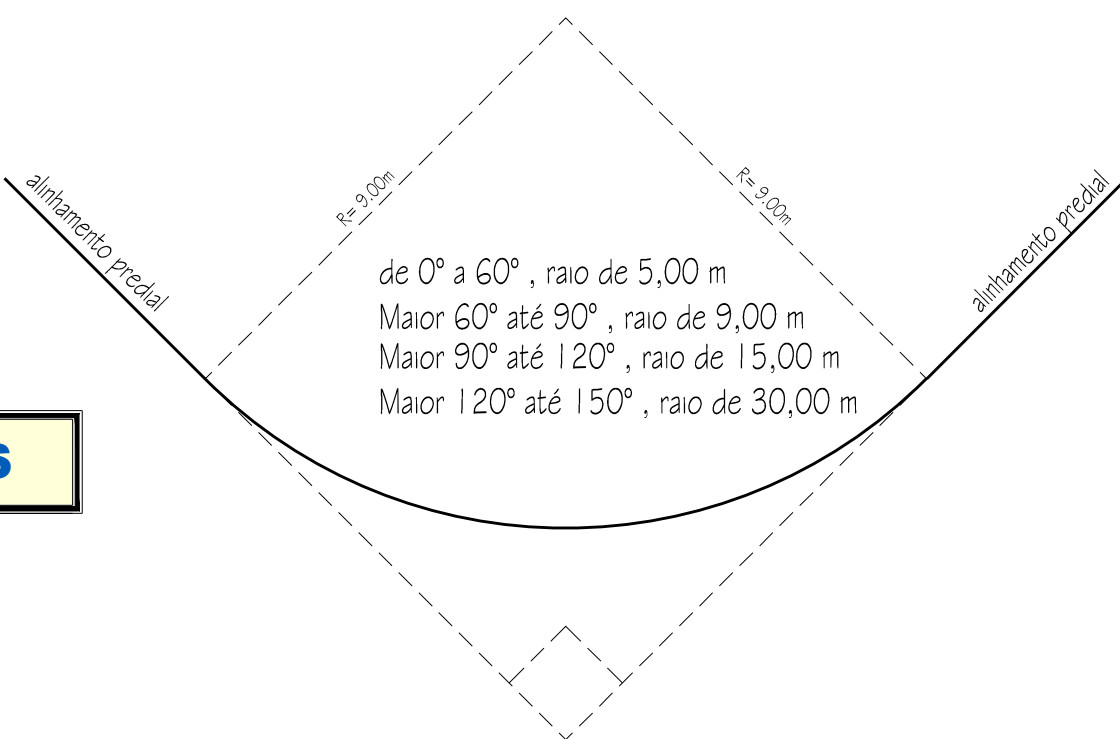
**G-10**  
VIA URBANA SECUNDARIA  
VIA PRINCIPAL - DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



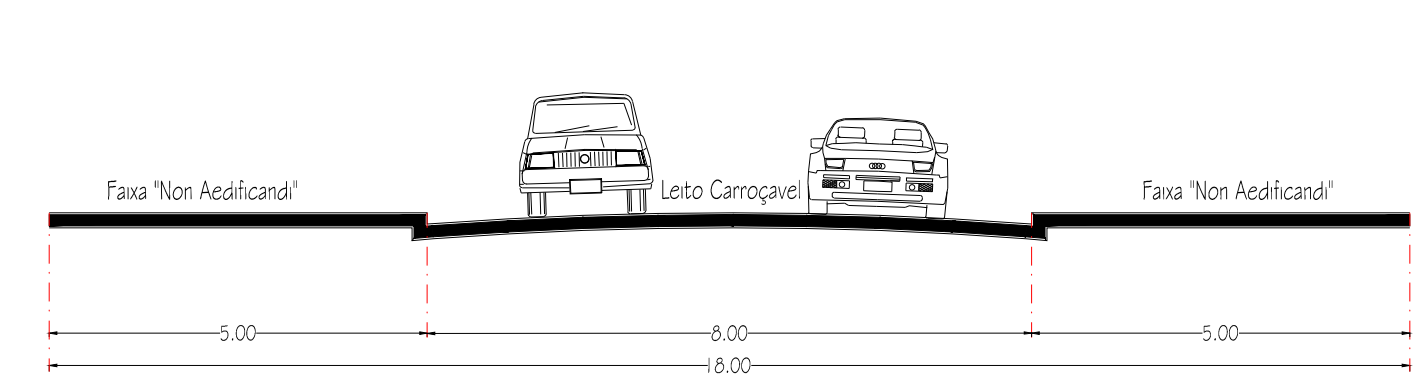
**G-11 - VIA PERIMETRAL**  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100

| Configurações dos Parâmetros |       |                          |
|------------------------------|-------|--------------------------|
| Id                           | Tempo | Exatidão (Sensibilidade) |
| 01                           | 01    | 0,15                     |
| 02                           | 02    | 0,2                      |
| 03                           | 03    | 0,2                      |
| 04                           | 07    | 0,4                      |
| 05                           | 05    | 0,5                      |
| 06                           | 07    | 0,5                      |
| 07                           | 07    | 0,1                      |
| 08                           | 08    | 0,2                      |
| 09                           | 08    | 0,2                      |
| 10                           | 10    | 0,2                      |
| 11                           | 11    | 0,2                      |
| 24                           | 24    | 3,05                     |
| 26                           | 26    | 3,02                     |
| 33                           | 33    | 3,05                     |
| 33                           | 33    | 3,03                     |
| 34                           | 34    | 3,02                     |
| 36                           | 36    | 3,05                     |
| 43                           | 43    | 3,05                     |
| 41                           | 41    | 1,58                     |
| 42                           | 42    | 0,25                     |
| 44                           | 44    | 3,05                     |
| 46                           | 46    | 0,25                     |
| 50                           | 50    | 1,08                     |
| 51                           | 51    | 0,25                     |
| 71                           | 71    | 1,58                     |
| 82                           | 82    | 0,25                     |
| 90                           | 90    | 1,58                     |
| 100                          | 100   | 1,58                     |
| 130                          | 130   | 1,08                     |
| 140                          | 140   | 1,08                     |
| 160                          | 160   | 1,08                     |
| 170                          | 170   | 1,08                     |
| 210                          | 210   | 0,25                     |

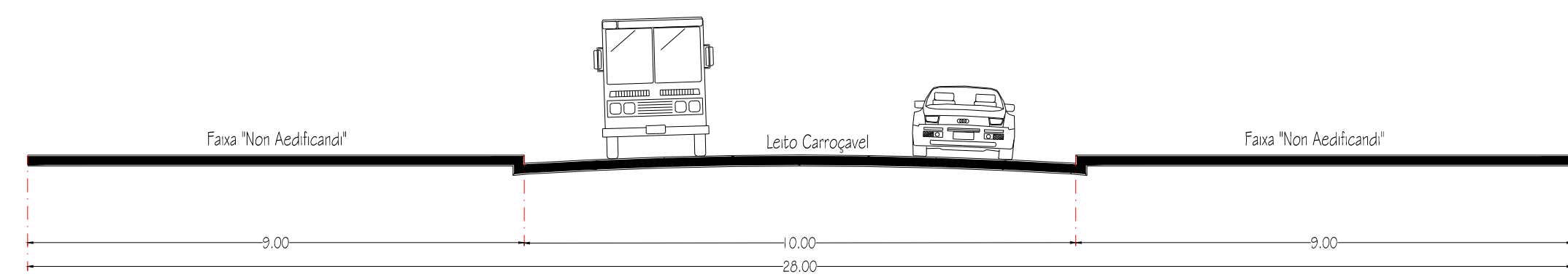
RAIOS DAS ESQUINAS



VIAS RURAIS



**G-12**  
VIA RURAL SECUNDARIA  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100

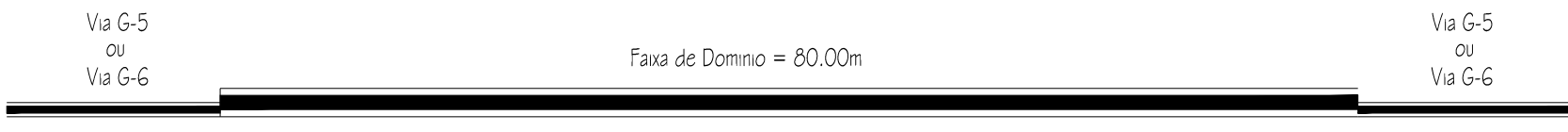


**G-13**  
VIA RURAL SECUNDARIA  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100

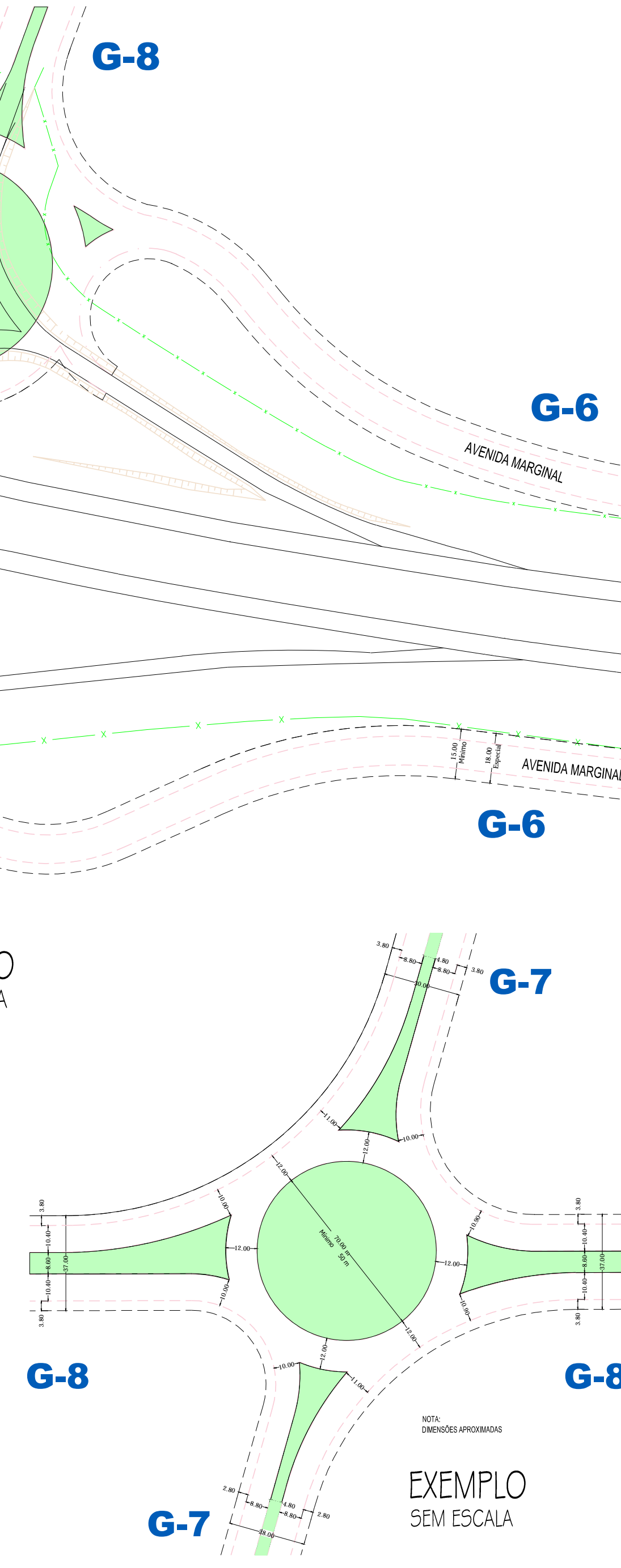
| VIAS | RAIO INTERNO MÍNIMO |
|------|---------------------|
| G-6  | 10,00 m             |
| G-7  | 20,00 m             |
| G-8  | 25,00 m             |

OBS: a- PREVALECE O RAO DA VIA DE MAIOR GABARITO.  
b- PARA OS CASOS NÃO PREVISTOS, A SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO, URBANISMO E MEIO AMBIENTE FORNECERÁ AS DIRETRIZES.

RODOVIAS ESTADUAIS

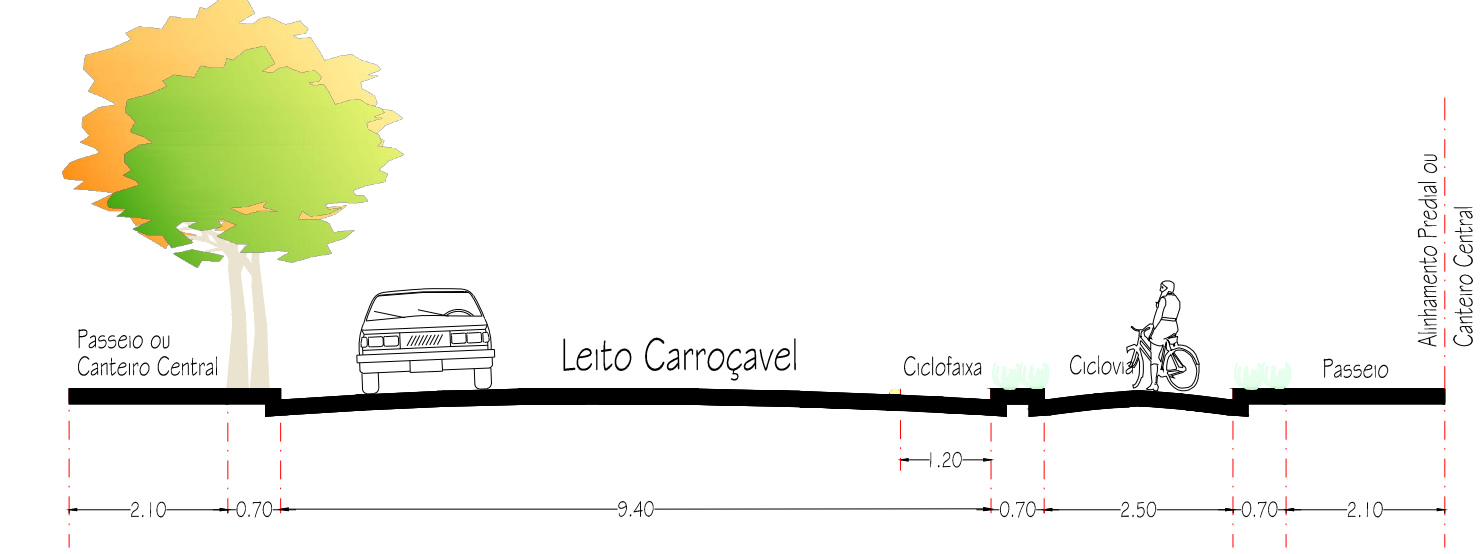


**SP - 330 - VIA ANHANGUERA - VIA DE CONEXÃO REGIONAL**  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100



EXEMPLO SEM ESCALA

EXEMPLO SEM ESCALA



**CICLOVIA E CICLOFAIXA**  
DESVIAÇÃO MÁXIMA: 12%  
ESC: 1:100

Observações:

- 01- AS ESTACÕES VAZÃO 12-1, TERÃO RECUO FRONTAL MÍNIMO DE 5,00 m.
- 02- O RAO MÍNIMO DE CONCERÊNCIA NAS ESTACÕES VAZÃO 12-1, DEVE SER MAIOR DO QUE O RAO MÍNIMO DE CONCERÊNCIA NAS ESTACÕES VAZÃO 12-2.
- 03- É DE RESPONSABILIDADE DO PROJETISTA A MANUTENÇÃO DAS FAIXAS GABARITADAS NOS PASSOS FRONTALS DOS SEUS VEÍCULOS.
- 04- A SUSPENSÃO PARCIAL DO TOTAL DA FAIXA DE GABARITO DEVE SER AUTORIZADA DA S.M.P.M.A.
- 05- É OBRIGATORIO RECUO FRONTAL MÍNIMO DE 5,00 m, NOS CORREDORES CIRCUNSCRITOS NO ANEXO IV.
- 06- O PROLONGAMENTO DE VIAS QUE TENHAM GABARITOS DIFERENTES SERÁ FEITO PARA O DESENVOLVIMENTO DE TRANSIÇÃO TIPO ROTATÓRIA, CUIDADO INTERIO SERÁ REALIZADO DA VIA DE MAIOR GABARITO.

# Prefeitura de Araras

ADMINISTRAÇÃO

DR. NELSON DIMAS BRAMBILLA / CARLOS ALBERTO JACOVETTI

OBJETO: PLANO DIRETOR - LEI COMPLEMENTAR Nº 4.189, DE 29 DE SETEMBRO DE 2008.

CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS

LOCAL: ARARAS / SP

|   |                           |
|---|---------------------------|
| TÍTULO  | ANEXO III                 |
| MODIFICAÇÕES  | LEI COMPLEMENTAR Nº 3.801 |
| DATA: JUNHO 2009  | 06/06/2009                |
| LEI COMPLEMENTAR Nº 4.191 / 2008 - CODIFICADO SOB Nº 002/2008 | 29/07/2008                |

SECRETARIA MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E MOBILIDADE

planejamento@araras.sp.gov.br - FONE: 1545-3319

SECRETÁRIO: ARO. FABIO AUGUSTO FRANCO

EQUIPE DE PROJETO:

Eng. CIVIL VINÍCIUS PENTEADO

Eng. ADRIANA CORREIA MENEZES

Eng. MANUELLA MOREIRA COELHO

Proj. ALEX ADRIANO DE SA

Proj. MARCELO ROZOLEM

Est. JOSE BERNARDINO JUNIOR

Data: SETEMBRO 2012

Escala: INDICADAS

FOLHA PD-III