

MT – DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES
DIRETORIA DE PLANEJAMENTO E PESQUISA
COORDENAÇÃO GERAL DE PLANEJAMENTO E PROGRAMAÇÃO DE INVESTIMENTOS
COORDENAÇÃO GERAL DE ESTUDOS E PESQUISA
INSTITUTO DE PESQUISAS RODOVIÁRIAS

ROTEIRO BÁSICO PARA
SISTEMAS RODOVIÁRIOS ESTADUAIS

Outubro / 2006

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	4
INTRODUÇÃO	5
1ª PARTE – DEFINIÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS	6
I – DEFINIÇÕES	6
1 - Plano Nacional de Viação	6
2 - Sistema Rodoviário Nacional	6
3 - Sistema Rodoviário Federal	6
4 - Sistema Rodoviário Estadual	6
5 - Sistema Rodoviário Municipal	6
6 - Rodovias Federais	6
7 - Rodovias Estaduais	6
8 - Rodovias Municipais	6
9 - Rodovias Estaduais Coincidentes	7
10 - Rodovias Concedidas	7
11 - Rodovias Federais Delegadas	7
12 - Acessos	7
13 - Extensão Urbana	7
II – CONDIÇÕES GERAIS	7
1 - CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA	7
1.1 - Sistema Rodoviário Nacional	7
1.2 - Acessos	10
1.3 - Extensões Urbanas	10
2 - JURISDIÇÃO DAS RODOVIAS	11
3 - SITUAÇÃO FÍSICA DAS RODOVIAS	12
4 - SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL	14
4.1 – NOMENCLATURA E NUMERAÇÃO DAS RODOVIAS	14
4.1.1 - Fixação dos Critérios Gerais	14
4.1.2 - Rodovias Estaduais	14
4.1.3 - Rodovias Estaduais Coincidentes	20
5 - CODIFICAÇÃO DAS RODOVIAS ESTADUAIS	20
6 - REVISÃO E ATUALIZAÇÃO ANUAL	20
6.1 – Revisão do PNV	21
6.2 – Revisão Antecipada	21
6.3 – Atualização Anual	21
2ª PARTE – CONTEÚDO DO SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL	22
I - FORMATO E DIMENSÕES	22
II - DISPOSIÇÃO DO CONTEÚDO DO SRE	23

III - DESCRIÇÃO DO CONTEÚDO DO SRE	24
1 - Apresentação	24
2 - Índice	24
3 - Introdução	24
4 - Justificativa	24
5 - Definição da Malha – Critérios Utilizados	24
6 - Rodovias Estaduais Coincidentes	24
7 - Rodovias Concedidas	24
8 - Nomenclatura e Numeração	25
9 - Situação Física das Rodovias	25
10 - Relação Descritiva das Rodovias do SRE	25
11 - Divisão em Trechos	27
11.1 – Rede Rodoviária Estadual	27
11.2 – Rodovias Estaduais Coincidentes	33
11.3 – Acessos, Anéis, Contornos, Alças, Retornos, Arcos, Trevos e Interseções Estaduais	35
11.4 – Extensões Urbanas	38
12 - Trechos Rodoviários Objeto da MP-082/2002	40
13 - Rodovias Federais Delegadas ao Estado	42
14 - Rede Rodoviária Municipal – Extensões Globais	44
15 – Quadro Resumo da Rede Rodoviária Estadual e Municipal	46
16 – Quadro Resumo da Rede Rodoviária Estadual Pavimentada a ser considerada no cálculo dos recursos da CIDE	48
17 - Mapa do SRE	50
17.1 – Material, Dimensões e Escalas	50
17.2 – Elementos Constituintes	50
17.3 – Quadro de Convenções	52

APRESENTAÇÃO

Este documento, intitulado Roteiro Básico para Sistemas Rodoviários Estaduais, tem como objetivo estabelecer critérios mínimos e padronizados para a elaboração de Sistemas Rodoviários Estaduais, em conformidade com as diretrizes estabelecidas por lei.

Face ao tempo decorrido desde a primeira edição e, sobretudo, tendo em vista as recentes transformações ocorridas na área de transportes, tanto na parte tecnológica de equipamentos e materiais, como também, nas transformações institucionais do setor, é que se tornou necessária a revisão deste Roteiro Básico, para que ele continue a atender aos seus objetivos e que seus usuários possam usufruir dos benefícios de sua implantação.

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT é o órgão responsável, de acordo com a Lei nº 10.866, de 4 de maio de 2004, pelos levantamentos estatísticos relativos à malha viária federal e estadual pavimentada, variável que integra o cálculo dos coeficientes de participação dos Estados e Distrito Federal na arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE e para isso utiliza como fontes dessas informações os “Sistemas Rodoviários Estaduais (SRE’s)”, documentos elaborados e atualizados anualmente pelos órgãos rodoviários estaduais e a “Rede Rodoviária do PNV – Divisão em Trechos”, elaborado e atualizado anualmente por esse órgão rodoviário federal.

Motivado por estas transformações, o DNIT incorpora nesta edição as alterações decorrentes dessa evolução do setor rodoviário, no que tange aos Sistemas Rodoviários e ao Plano Nacional de Viação.

INTRODUÇÃO

A primeira edição do “ROTEIRO BÁSICO PARA SISTEMAS RODOVIÁRIOS ESTADUAIS”, publicada em 1980, teve como objetivo dotar o Setor Rodoviário de instrumento destinado a padronizar a elaboração dos Sistemas Rodoviários Estaduais, adequando-os às diretrizes estabelecidas na Lei nº 5.917, que aprovou o Plano Nacional de Viação vigente.

Com a promulgação desta lei em 10 de setembro de 1973, as Unidades da Federação tiveram que apresentar seus planos rodoviários ao então Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, cuja obrigatoriedade de elaboração de Sistemas Rodoviários Estaduais, com a finalidade de se obter adequada articulação e compatibilização entre esses sistemas viários e o Sistema Rodoviário Federal, foi estabelecida no artigo 11.

Na ocasião, coube à Diretoria de Planejamento do DNER o exame dos Planos Rodoviários Estaduais, tendo-se constatado nesta etapa do processo a necessidade da padronização de tais planos. A partir de então, idealizou-se o presente instrumento normativo que, ao invés da designação anterior de Planos Rodoviários Estaduais, recebeu a denominação de **Sistemas Rodoviários Estaduais**, mais adequada aos objetivos da Lei nº 5.917/73.

Desde 1980, vem o DNER e o DNIT, órgão sucessor, utilizando-se do “ROTEIRO BÁSICO” como guia para as sucessivas atualizações anuais que os Órgãos Rodoviários Estaduais procedem em seus Sistemas Rodoviários.

Por meio desta nova edição do “ROTEIRO BÁSICO”, o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, hoje com a grande maioria das atribuições do antigo DNER, já extinto, e sem pretender extrapolar de suas atribuições dadas pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, Capítulo VII, e alterações posteriores, se propõe a buscar uma melhor padronização das informações que caracterizam a referida malha, visando obter maior eficácia na verificação da compatibilidade entre Redes Federal e Estaduais.

Todas as prescrições contidas neste instrumento normativo e detalhadas a partir dos próximos capítulos encontram-se organizadas em duas partes:

“1ª PARTE” - coloca as definições e as condições gerais e demais prescrições que vão fundamentar as especificações, segundo as quais será produzido o documento Sistema Rodoviário Estadual (SRE) de cada unidade da Federação.

“2ª PARTE” - trata especificamente do modo de elaborar o “documento SRE”, definindo-lhe formato, dimensões e conteúdo, e estipulando para este a relação dos itens que devem compor o texto, os formulários e as respectivas instruções de preenchimento, além de sugerir as características básicas do mapa rodoviário a ser entregue ao DNIT.

1ª PARTE

I – DEFINIÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

1 - PLANO NACIONAL DE VIAÇÃO - PNV

Resultado do planejamento do desenvolvimento global das vias de transporte de uma Nação. A Lei nº 5917, de 10 de setembro de 1973, e suas alterações, aprovou o Plano Nacional de Viação vigente no Brasil.

2 - SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL - SRN

Conjunto de rodovias e acessos, sob jurisdição do governo federal, estadual e municipal, compreendendo infra-estrutura rodoviária e estrutura operacional.

3 - SISTEMA RODOVIÁRIO FEDERAL - SRF

Conjunto de rodovias e acessos, sob jurisdição do governo federal, compreendendo infra-estrutura rodoviária e estrutura operacional.

4 - SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL - SRE

Conjunto de rodovias e acessos, sob jurisdição do estado, compreendendo infra-estrutura rodoviária e estrutura operacional.

5 - SISTEMA RODOVIÁRIO MUNICIPAL - SRM

Conjunto de rodovias e acessos, sob jurisdição do município, compreendendo infra-estrutura rodoviária e estrutura operacional.

6 - RODOVIAS FEDERAIS

São estradas de rodagem, sob jurisdição do governo federal, cuja relação descritiva e pontos de passagem é definida pela Lei nº 5917 de 10 de setembro de 1973, que estabelece o Plano Nacional de Viação (PNV). A responsabilidade por sua administração pode estar a cargo do governo, por administração direta, ou delegada ao estado ou município, ou ainda, estar concedida à iniciativa privada.

7 - RODOVIAS ESTADUAIS

São estradas de rodagem, sob jurisdição do governo do Estado, constante de seu sistema rodoviário, cuja administração pode ser por administração direta, por concessão à iniciativa privada ou por delegação ao município através de convênios.

8 - RODOVIAS MUNICIPAIS

São estradas de rodagem, sob jurisdição do governo do Município, constante de seu sistema rodoviário, cuja administração pode ser por administração direta ou por concessão à iniciativa privada.

9 - RODOVIAS ESTADUAIS COINCIDENTES

São rodovias existentes, sob jurisdição estadual, cujo traçado está na diretriz definida pelos pontos de passagem de uma rodovia federal planejada, constante do Plano Nacional de Viação.

10 - RODOVIAS CONCEDIDAS

São rodovias que sofreram processo de transferência à iniciativa privada para exploração por prazo determinado, devendo, por contrato, garantir aos usuários adequados serviços de trafegabilidade e conforto com a contrapartida da cobrança de pedágio, revertendo ao poder concedente, no final do período contratado, a rodovia em perfeito estado em sua condição física e operacional.

11 - RODOVIAS FEDERAIS DELEGADAS

São rodovias federais que, após celebração de convênios, transfere a administração e exploração da rodovia ao estado ou município por tempo determinado, continuando com sua jurisdição federal.

12 – ACESSOS

São segmentos rodoviários, sob jurisdição federal, estadual ou municipal, que ligam a rodovia principal a determinado ponto de interesse, tais como: áreas urbanas, portos, parques, etc.

13 - EXTENSÃO URBANA

Distância percorrida dentro do perímetro urbano de uma localidade.

II – CONDIÇÕES GERAIS

1 - CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DA MALHA RODOVIÁRIA

A malha rodoviária a ser considerada como integrante do SRE deverá ser composta pelo conjunto das rodovias do Sistema Rodoviário Nacional, extensões urbanas e acessos.

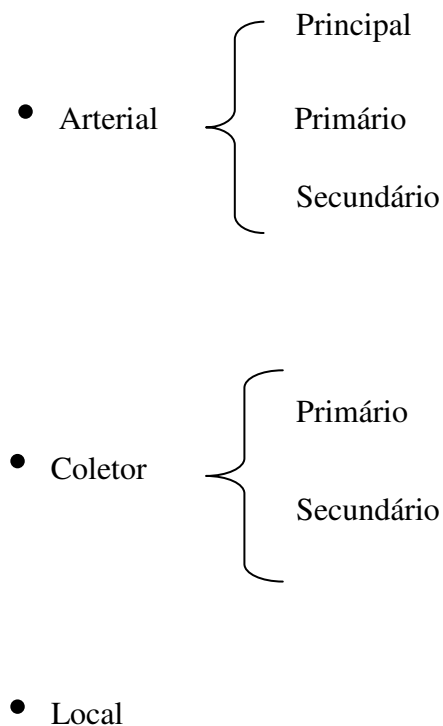
1.1 - SISTEMA RODOVIÁRIO NACIONAL

Em cada unidade da Federação, o Sistema Rodoviário Nacional é basicamente constituído pelos sistemas rodoviários federal, estadual e municipal; as redes definidas no mapa e relações descritivas destes sistemas devem compatibilizar suas funções de modo a otimizar o atendimento às necessidades do transporte rodoviário na unidade da Federação.

As amplas possibilidades de delimitar o alcance de atribuições das malhas, sob os três níveis de jurisdição já mencionados, recomendam o uso da metodologia da Classificação Funcional do Sistema Rodoviário do Brasil para facilitar o processo de definição das rodovias estaduais.

A Classificação Funcional citada, ao analisar as rodovias que compõem determinada malha, busca identificar aquelas rotas que melhor desempenham funções básicas preestabelecidas.

Os critérios de homogeneidade funcional previstos na referida metodologia dão origem aos seguintes sistemas:



Quantificando-se determinados parâmetros selecionados pela metodologia ora abordada, baliza-se o processo de caracterização das rotas que compõem os sistemas funcionais, pela comparação dos números obtidos com valores padronizados que a metodologia adota para distinguir esses sistemas, deste modo, correlacionam-se com cada grupo de funções básicas os parâmetros:

- Extensão (% km);
- Serviço (% veículos-quilômetros);
- Extensão média de viagem;
- Tráfego médio diário;
- Velocidade média de operação;
- Espaçamento.

SÍNTESE DAS CARACTERÍSTICAS E CRITÉRIOS DOS SISTEMAS FUNCIONAIS

Sistemas Funcionais		Funções Básicas	Extensão (% km)	Serviço (% Veículos - km)	Extensão Méd. Viagens (km)	Tráfego Médio Diário	Veloc. Média de Operação (km/h)	Espaçamento
Arterial	Principal	Tráfego internacional e inter-regional. Grande mobilidade. Sistema contínuo na região. Conexão com rodovias similares em regiões vizinhas. Conectar cidades com população acima de 150.000 habitantes e as capitais.	2 - 3,5	30 - 35	120	1000	60 - 120	Controlado pela localização das cidades e regiões conectadas por estas rodovias.
	Primário	Tráfego inter-regional e interestadual. Mobilidade. Sistema contínuo em combinação com o sistema principal. Conectar cidades com população acima de 50.000 habitantes.	1,5 - 3,5	15 - 20	80	500	50 - 100	Estabelecido de forma a não duplicar os serviços das rodovias arteriais principais.
	Secundário	Tráfego interestadual e intra-estadual. Mobilidade. Sistema contínuo combinado com os sistemas arteriais principal e primário. Conectar cidades com população acima de 10.000 habitantes.	2,5 - 5	10 - 20	60	250	40 - 80	Estabelecido de forma a não duplicar os serviços das rodovias arteriais principais.
Coletor	Primário	Tráfego intermunicipal. Mobilidade e acesso. Sistema contínuo combinado com o sistema arterial. Alimentador do sistema arterial. Conectar cidades com população acima de 5.000 habitantes.	4 - 8	8 - 10	50	150	30 - 70	Estabelecido de acordo com a distribuição e concentração populacional.
	Secundário	Tráfego intermunicipal. Acesso e mobilidade. Alimentador dos sistemas de mais alta função. Conectar cidades com população acima de 2.000 habitantes e as sedes-municipais. Atender as grandes áreas de baixa densidade populacional.	10 - 15	7 - 10	35	50	30 - 60	Não duplicar serviços.
Local		Tráfego intra-municipal. Deve proporcionar principalmente acesso. Pode sofrer descontinuidade mas não ser isolado do resto da rede.	65 - 80	5 - 30	20	10	20 - 50	Estabelecido de acordo com a distribuição e concentração populacional

O processo de classificar funcionalmente as rodovias e os conceitos daí derivados foram introduzidos no País pelo DNER em 1974, ocasião em que foi feita a primeira aplicação prática da metodologia. Em 1978, contando com a decisiva participação dos órgãos rodoviários estaduais, o DNER atualizou o trabalho “Classificação Funcional do Sistema Rodoviário do Brasil”, amplamente divulgado e que apresenta os resultados da classificação funcional de toda a malha rodoviária nacional.

Se de um lado, a aplicação da metodologia da classificação funcional verifica o princípio de compatibilidade entre redes através dos diferentes graus em que se combinam mobilidade e acesso nas ligações entre centros populacionais; por outro lado, tanto na revisão do PNV (Setor Rodoviário) como na elaboração do SRE, deverão ser considerados e verificados os critérios sócio-político-administrativos que, em nível estadual (à semelhança do que consta do PNV em termos federais), podem ser assim enunciados:

- ligar a capital da U.F. a uma ou mais sedes municipais;
- interligar as principais cidades ou sedes municipais;
- servir a ponto importante do interior do estado (pólos sócio-econômicos), da orla marítima, fronteira ou divisa terrestre;
- permitir o acesso a estâncias hidrominerais, a cidades tombadas pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e demais pontos de atração turística;
- permitir o acesso aos principais terminais de transportes e às instalações federais ou estaduais, às reservas florestais, quartéis, estabelecimentos industriais, etc.;
- ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais e/ou estaduais.

1.2 - ACESSOS

Caso interesse ao órgão rodoviário estadual, poderão ser considerados integrantes do SRE os acessos sob jurisdição estadual que, partindo de rodovias federais ou estaduais, atendam a centros populacionais ou a localidades de importância equivalente.

Recomenda-se que os acessos com extensões superiores a 10 (dez) quilômetros constituam rodovias com número próprio no SRE.

1.3 - EXTENSÕES URBANAS

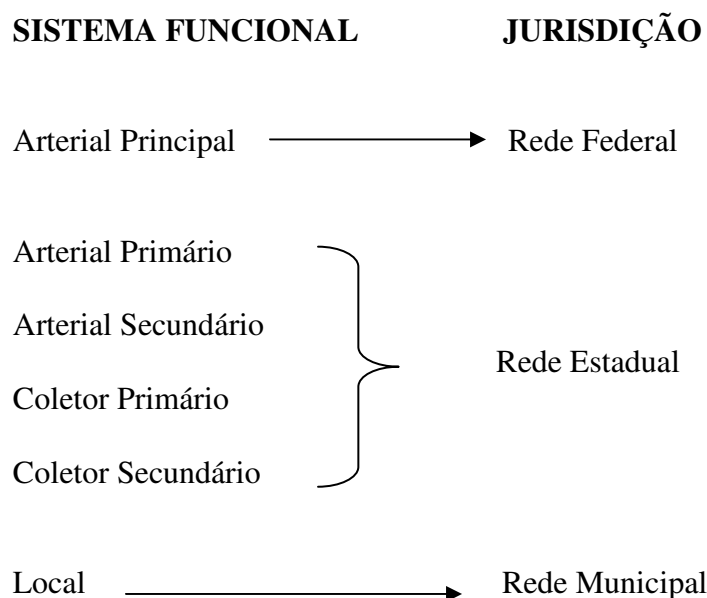
Ao se elaborar a divisão em trechos da Rede Rodoviária Estadual (ver Capítulo III - 2ª PARTE), verifica-se a ocorrência de centros populacionais (cidades, vilas, etc) que se localizam na diretriz de rodovias estaduais e que constituem apenas pontos de início ou fim de trechos. Entretanto, algumas vezes, a travessia desses centros populacionais pelo fluxo de tráfego, devido a inexistência de contornos, é feita obrigatoriamente através de ruas e avenidas que, por constituírem um prolongamento da rodovia, encontram-se sob jurisdição do estado.

Caso interesse ao órgão rodoviário estadual, tais prolongamentos de rodovias, aqui denominados extensões urbanas, poderão ser considerados integrantes do SRE.

2 - JURISDIÇÃO DAS RODOVIAS

A rede rodoviária que cobre por inteiro cada unidade da Federação se constitui basicamente de rodovias federais, estaduais e municipais.

No capítulo anterior pode-se observar que, como principal critério para definição da malha, a Classificação Funcional estabelece também uma delimitação jurisdicional, quando recomenda uma correspondência entre sistemas funcionais e jurisdições. Assim teríamos:



Foi dito também, entretanto, que fatores de caráter político-social-administrativo devem influir na malha rodoviária de cada jurisdição, para que sua representatividade abranja as necessidades globais do setor. Portanto, definida a rede de cada jurisdição com base na Classificação Funcional, a mesma seria submetida aos poderes executivo e legislativo, que nela fariam representar seus objetivos.

A adoção desta sistemática não impediu, entretanto, que problemas de indefinição de jurisdição ocorressem quando diretrizes de rodovias federais planejadas coincidiam com rodovias estaduais existentes. Tais problemas tiveram início quando do advento da Lei 5.917 de 1973 que aprovou o Sistema Rodoviário do PNV para os anos subsequentes. Na ocasião, o DNER, tendo por base o Art. 1º § 2º da própria Lei, optou por não assumir a jurisdição das rodovias estaduais existentes que coincidiam com federais planejadas. Essas rodovias estaduais que passaram a ser conhecidas como “rodovias estaduais transitórias” pela Resolução nº 2.646, de 11 de dezembro de 1978, não se apresenta mais adequada para os dias atuais, em função da política vigente para o Sistema Rodoviária Federal. Essa política está voltada para a descentralização da malha rodoviária federal, com concessão à iniciativa privada de trechos que se apresentem viáveis para tal e com transferência de jurisdição para os Estados e Municípios de trechos que não atendem a critérios estabelecidos para enquadramento na malha federal.

As Rodovias Estaduais Transitórias foram criadas em um momento em que a política para o setor rodoviário tinha diretrizes diferentes da atual, que conduzia à federalização de rodovias. A própria denominação indicava que as rodovias eram transitórias estaduais, até que fossem absorvidas pela União. Isso levava os Estados a terem uma política que conduzia à pavimentação de determinados trechos coincidentes com trechos federais planejados, muitas

vezes fora dos padrões técnicos do DNER/ DNIT, para, em seguida, fazerem gestões para transferência da jurisdição para a União, que assumia o ônus da manutenção desses trechos.

Existem diversos desses trechos de rodovias estaduais existentes, coincidentes com trechos de rodovias federais planejados, que deveriam ser incorporados à malha federal. No entanto, muitos outros não apresentam viabilidade, nem atendem a requisitos mínimos para a sua inclusão. A questão é que a denominação de Rodovias Estaduais Transitórias é um indicativo de que as mesmas deverão, todas, passar para a União, o que não é verdade.

Por isso, o Conselho de Administração do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT aprovou a Resolução nº 8, de 2 de maio de 2006, com as medidas que assim se resumem:

- Extinguir a denominação “Rodovias Estaduais Transitórias”, passando as rodovias estaduais existentes, coincidentes com rodovias federais planejadas, a serem denominadas de “Rodovias Estaduais Coincidentes”.

- Os trechos de rodovias federais identificados no documento “Rede Rodoviária do PNV – Divisão em Trechos”, como Estaduais Transitórias, passarão a ser identificados na coluna referente a superfície de rolamento – SUP, como planejados.

O Decreto nº 5621, de 16 de dezembro de 2005, que regulamenta a Lei nº 5917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências, estabelece critérios a serem seguidos para incorporação à rede rodoviária sob jurisdição federal, de trechos de rodovia estadual implantada, cujo traçado coincide com diretrizes de rodovia federal planejada e constante do Sistema Rodoviário Federal.

A Resolução nº 9, de 2 de maio de 2006, aprovada pelo Conselho de Administração do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT, considerando o que estabelece a Portaria nº 69, de 25 de abril de 2006, do Ministério dos Transportes, para atuação do DNIT em relação à absorção de rodovias estaduais implantadas, coincidentes com rodovias federais planejadas, aprova os procedimentos e critérios a serem seguidos pelo DNIT, relativos a absorção daquelas rodovias.

3 - SITUAÇÃO FÍSICA DAS RODOVIAS

Visando a padronização de termos e definições que caracterizam a situação física de uma rodovia, o DNER procedeu à análise dos Planos Rodoviários Estaduais elaborados em 1974, buscando um denominador comum entre as diversas formas então utilizadas pelos órgãos rodoviários estaduais para designar a situação das rodovias.

Da análise efetuada resultaram os termos e as definições adiante relacionadas que, se não atendem a todas as situações que podem ser encontradas no campo, fogem da fórmula simplista “pavimentada”, “não pavimentada”, “planejada”. Assim é que se procurou estabelecer uma real distinção entre as características técnicas das rodovias não pavimentadas, através da sua subdivisão em duas categorias. É óbvio que as definições encontradas para estas duas categorias (leito natural e implantada) não prescindem de que, nos casos de classificação discutível, se recorra ao bom senso para o devido enquadramento da rodovia.

O DNIT, diante das divergências de interpretação das situações físicas das rodovias encontradas no meio rodoviário, realizou algumas complementações nas definições mais suscetíveis a dúvidas, que passam a ser adotados, portanto, os seguintes termos e definições:

PLANEJADA

Sob a situação de PLANEJADA devem ser consideradas as rodovias fisicamente inexistentes, mas para as quais são previstos pontos de passagem que estabelecem uma diretriz destinada a atender uma demanda potencial de tráfego. Estes pontos de passagem não são obrigatórios até que a realização de estudos e/ou projetos estabeleçam o traçado definitivo da rodovia;

LEITO NATURAL

Sob a situação de LEITO NATURAL considera-se toda rodovia existente, construída em primeira abertura, sem atendimento às normas rodoviárias de projeto geométrico, não se enquadrando, portanto, em nenhuma das classes de rodovia estabelecidas pelo DNIT. Sua superfície de rolamento se apresenta no próprio terreno natural, podendo eventualmente ter recebido revestimento primário;

IMPLANTADA

Devem ser consideradas IMPLANTADAS as rodovias construídas de acordo com as normas rodoviárias de projeto geométrico e que, se enquadrando em determinada classe estabelecida pelo DNIT, apresentam superfície de rolamento sem pavimentação. Estas rodovias, normalmente, apresentam sua superfície em revestimento primário e permitem tráfego o ano todo;

PAVIMENTADA

Sob esta situação devem ser consideradas as rodovias IMPLANTADAS que apresentam sua superfície de rolamento com pavimento asfáltico, de concreto ou de alvenaria poliédrica e que possuam uma pista com duas faixas de rolamento ou duas pistas separadas por sinalização horizontal e/ou tachões. A estrutura é constituída de camadas, tais como: sub-base, base e revestimento, destinada a resistir e distribuir ao subleito os esforços verticais oriundos dos veículos, a melhorar as condições de rolamento quanto ao conforto e segurança e a resistir aos esforços horizontais, tornando mais durável a superfície de rolamento;

DUPLICADA

Devem ser entendidas como DUPLICADAS as rodovias pavimentadas com duas ou mais pistas separadas por canteiro central, separador rígido ou ainda com traçados separados, muitas vezes, contornando obstáculos;

EM OBRAS

Devem ser considerados os trechos de rodovias em que se estejam executando serviços de implantação, pavimentação ou duplicação. De acordo com cada um desses três tipos de serviços, o trecho será designado como EM OBRAS DE IMPLANTAÇÃO, EM OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO ou EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO.

4 - SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL

4.1 - NOMENCLATURA E NUMERAÇÃO DAS RODOVIAS

4.1.1 - FIXAÇÃO DOS CRITÉRIOS GERAIS

Desde a elaboração dos primeiros Planos Rodoviários Estaduais, a partir de 1973, o DNER e o DNIT, órgão sucessor, vêm orientando os órgãos rodoviários estaduais no sentido de que utilizem como critério básico para denominação e numeração das rodovias estaduais aquele estabelecido pelo Plano Nacional de Viação e adotado para as rodovias federais. Entretanto, diversos estados há muito adotavam critérios outros para numerar suas rodovias, o que fez com que o Órgão Federal, sabedor dos problemas que acarretaria uma alteração substancial na numeração das rodovias, aprovasse os Planos Rodoviários daqueles estados, com a única exigência de que os números das rodovias tivessem três algarismos.

Porém, como orientação básica para os próximos Sistemas Rodoviários Estaduais, as seguintes diretrizes deverão ser observadas:

- os estados que já adotam o critério de numeração do PNV não poderão alterar o referido critério;
- os estados que não utilizam o critério do PNV mas que pretendem alterar a numeração de suas rodovias, deverão fazê-lo adotando o critério do PNV;
- os estados que não utilizam o critério do PNV e que não tencionam modificar o critério que utilizam, deverão ao menos adotar números com três algarismos para todas as rodovias estaduais.

4.1.2 - RODOVIAS ESTADUAIS

O critério de numeração do PNV com as adaptações à rede sob jurisdição estadual será descrito abaixo, recomendando-se que nenhuma rodovia estadual, à exceção das rodovias estaduais coincidentes com rodovias federais planejadas, receba número igual ao de qualquer rodovia federal que atravesse a U.F.

A nomenclatura das rodovias é definida pela justaposição do prefixo designativo da Unidade da Federação a três algarismos.

O primeiro algarismo indica a categoria da rodovia, de acordo com as definições estabelecidas no Plano Nacional de Viação:

- 0 (zero) rodovias radiais
- 1 (um) rodovias longitudinais
- 2 (dois) rodovias transversais
- 3 (três) rodovias diagonais
- 4 (quatro) ligações

Os dois outros algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativamente à capital da Unidade da Federação (U.F.) e aos limites extremos da Unidade da Federação (Norte, Sul, Leste e Oeste), obedecidas as indicações seguintes:

a) RODOVIAS RADIAIS – a numeração dessas rodovias varia de 005 a 095, segundo a razão numérica 005 e no sentido horário (ver desenho 1 anexo ao presente capítulo);

b) RODOVIAS LONGITUDINAIS – a numeração dessas rodovias varia de 100, no extremo Leste do Estado, a 150, na capital e de 150 a 199, no extremo Oeste.

O número de uma rodovia longitudinal é obtido, em caráter aproximado, por interpolação entre 100 e 150, se a rodovia estiver a Leste da capital da UF e, entre 150 e 199 se estiver a Oeste, em função da distância da rodovia ao meridiano da capital da U.F. (ver desenho 2 anexo);

c) RODOVIAS TRANSVERSAIS – a numeração dessas rodovias varia de 200, no extremo Norte da U.F., a 250, na capital da U.F., e de 250 a 299 no extremo Sul. O número de uma rodovia transversal é obtido, em caráter aproximado, por interpolação, entre 200 e 250, se a rodovia estiver ao Norte da capital da U.F., e entre 250 e 299, se estiver ao Sul, em função da distância da rodovia ao paralelo da capital da U.F. (ver desenho 3 anexo);

d) RODOVIAS DIAGONAIS – a numeração dessas rodovias obedece ao seguinte critério:

d. 1 – Diagonais orientadas na direção-geral NO-SE. A numeração varia, segundo números pares, de 300, no extremo NE da U.F., a 350, na capital da U.F., e de 350 a 398, no extremo SO.

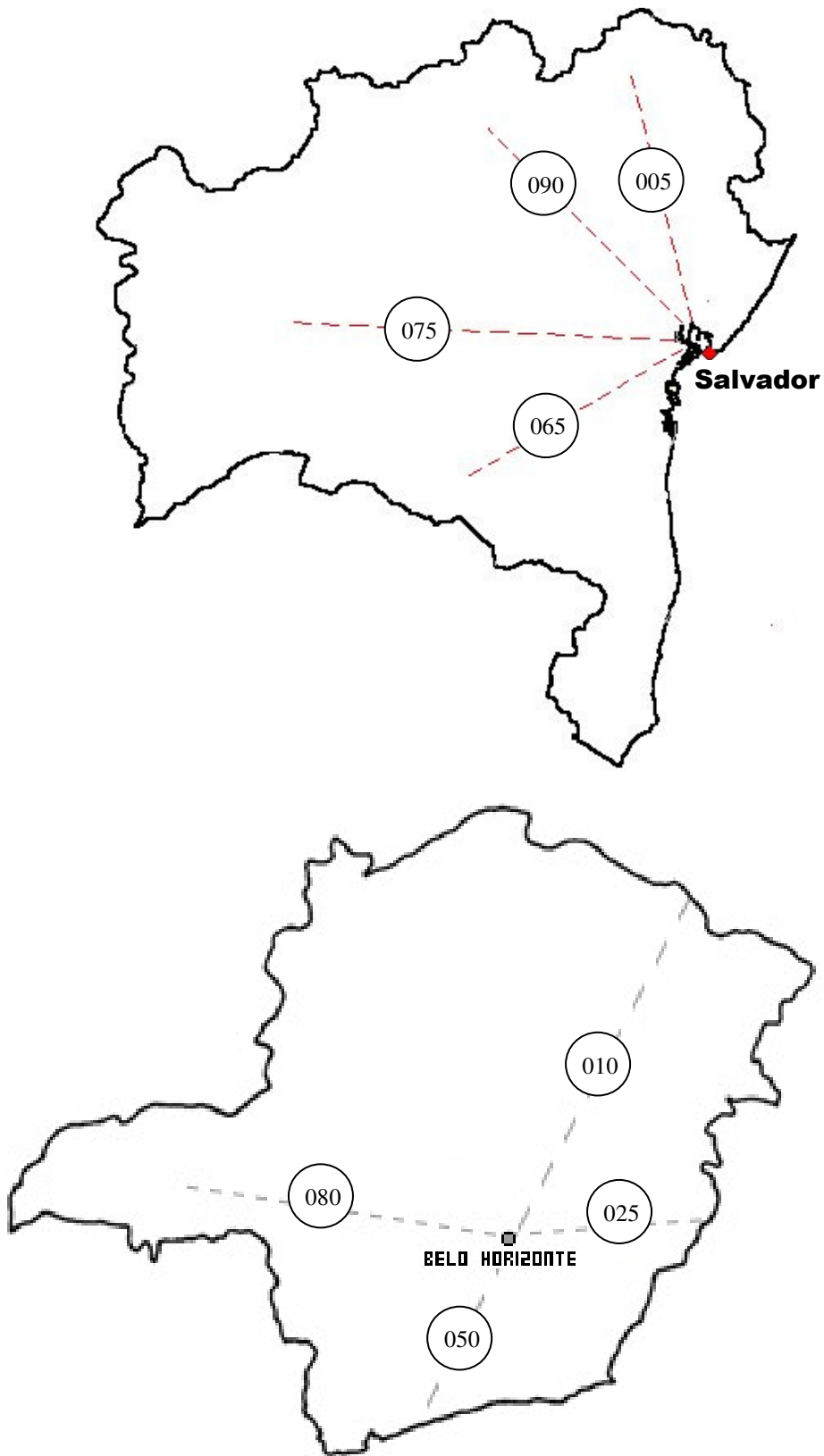
Obtém-se o número aproximado da rodovia mediante interpolação entre os limites consignados, em função da distância da rodovia a uma linha com a direção NO – SE, passando pela capital da U.F.;

d. 2 – Diagonais orientadas na direção geral NE–SO. A numeração varia, segundo números ímpares, de 301, no extremo NO da U.F., a 351, na capital da U.F., e de 351 a 399, no extremo SE.

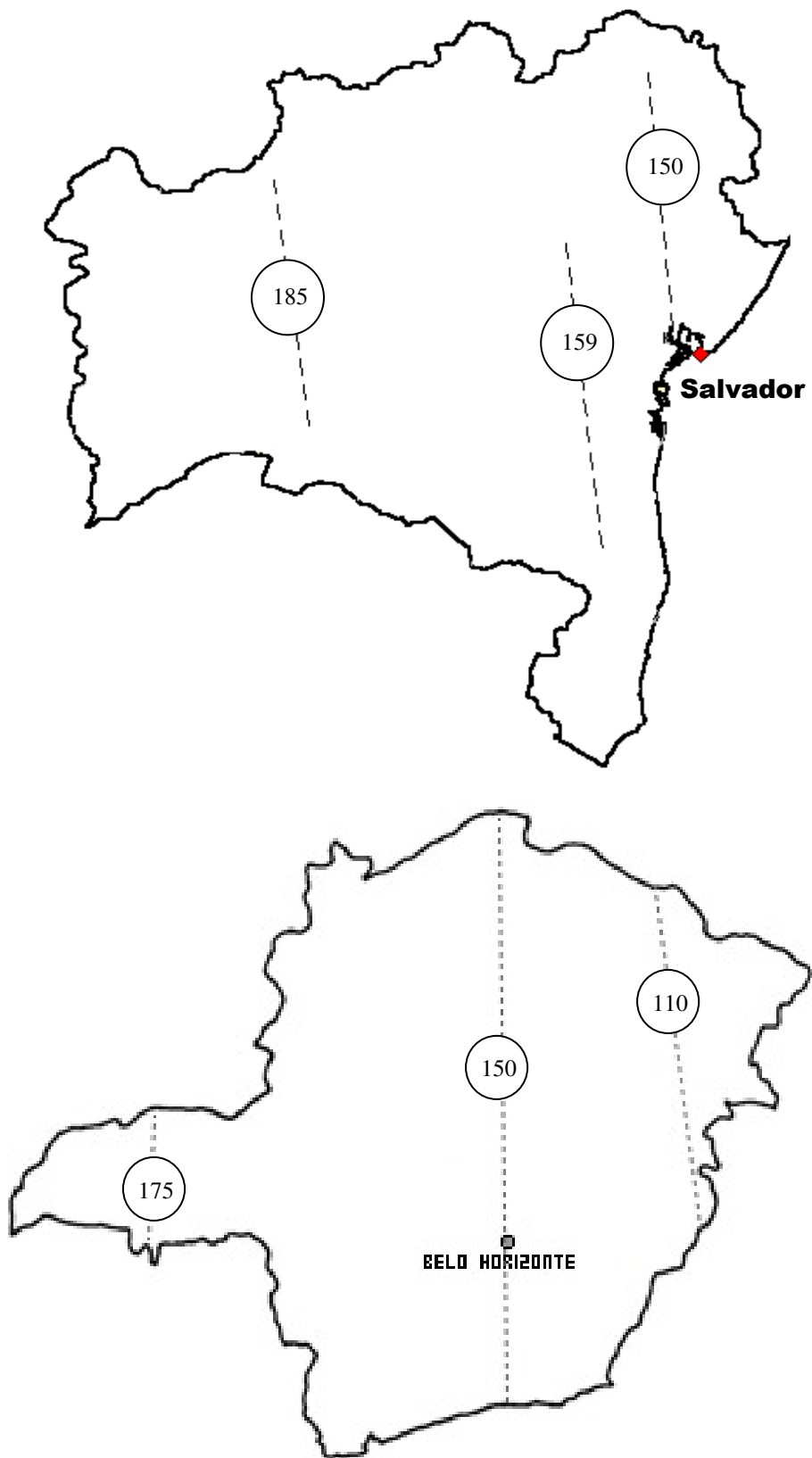
Obtém-se, em caráter aproximado, o número da rodovia, mediante interpolação entre os limites consignados, em função da distância da rodovia a uma linha com a direção NE–SO, passando pela capital da U.F. (ver desenho 4, anexo);

e) LIGAÇÕES – a numeração dessas rodovias varia entre 400 e 450, se a rodovia estiver ao norte do paralelo da capital da U.F., e entre 450 e 499, se estiver ao Sul desta referência.

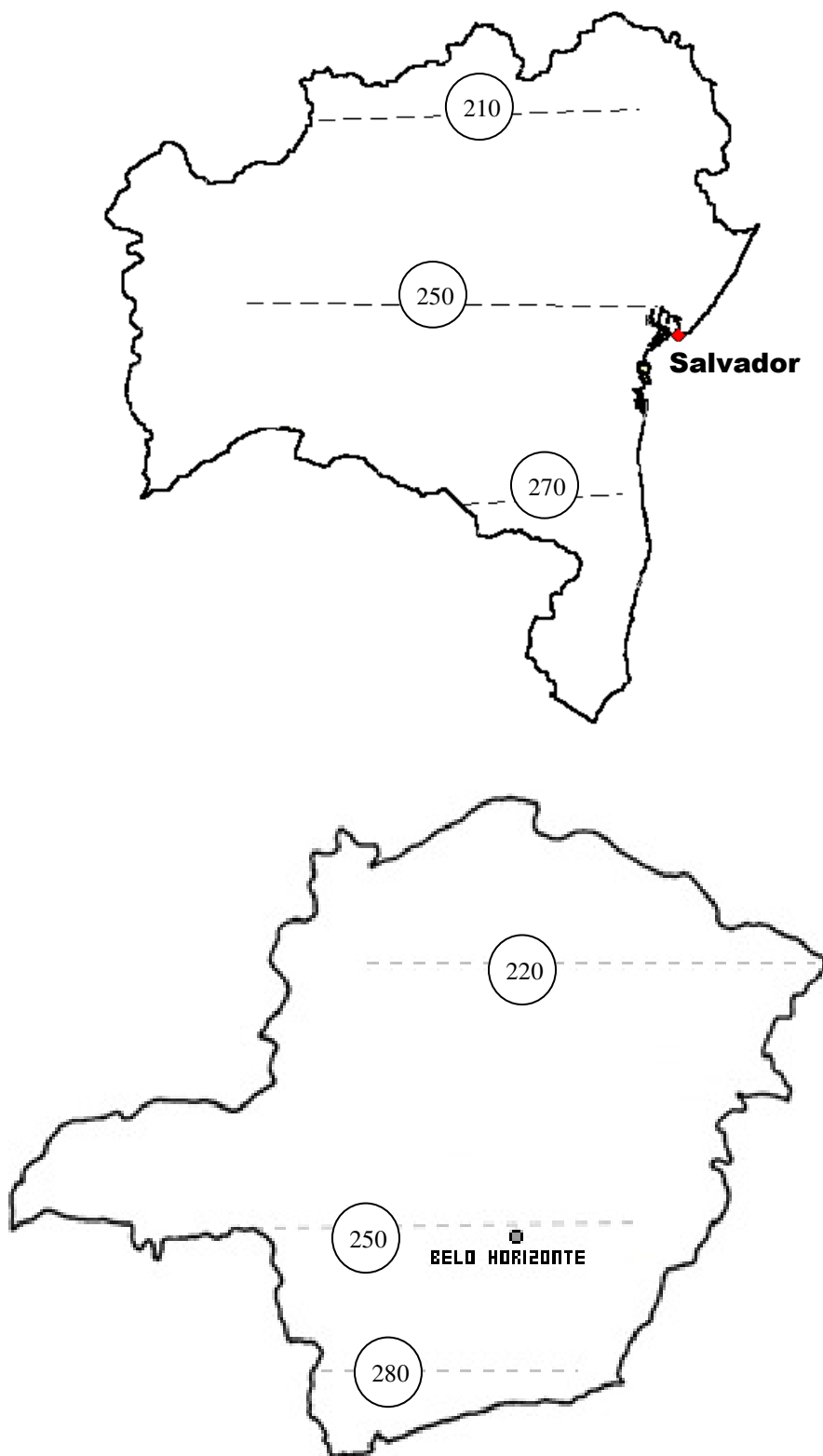
Desenho 1 – RADIAIS



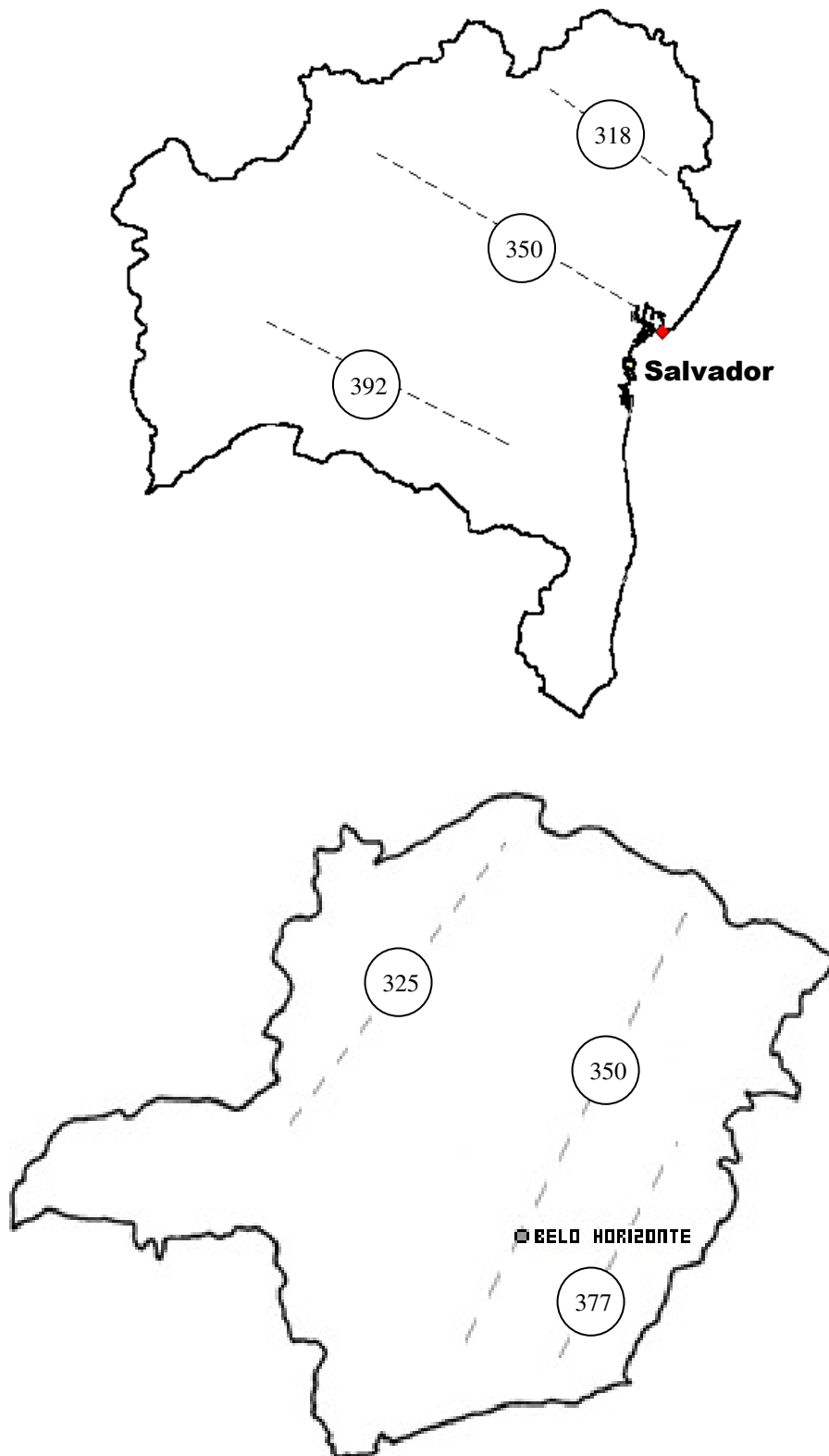
Desenho 2 – LONGITUDINAIS



Desenho 3 – TRANSVERSAIS



Desenho 4 – DIAGONAIS



4.1.3 – RODOVIAS ESTADUAIS COINCIDENTES

Normalmente, as rodovias estaduais existentes, cujos traçados coincidem com rodovias federais planejadas, já deverão ter sido numeradas em conjunto com as demais rodovias do SRE. Entretanto, em função da extinção da denominação de “Rodovia Estadual Transitória” destas rodovias, determinada pela Resolução nº 8, de 2 de maio de 2006, do Conselho de Administração do DNIT, as rodovias estaduais coincidentes com rodovias federais planejadas, que usam o prefixo designativo da UF, acrescido da letra “T”, seguida do número de identificação da rodovia federal com a qual se faz coincidir, deverá ser numerada em conjunto com as demais rodovias estaduais com número próprio no SRE, se possível, retornando a sua numeração antiga.

5 - CODIFICAÇÃO DAS RODOVIAS ESTADUAIS

Conforme será detalhado na 2ª Parte deste Roteiro, todas as rodovias estaduais serão divididas em trechos. Estes serão codificados de acordo com o critério descrito a seguir:

- o código será composto por 10 (dez) dígitos;
- os três primeiros dígitos indicarão o número da rodovia;
- o quarto dígito (E) indicará o trecho pertencente a rodovia estadual;
- o quinto e o sexto dígitos indicarão a unidade da Federação na qual o trecho se localiza;
- os quatro últimos dígitos identificarão o número do trecho.

Assim, o código 116 ERJ 0050 tem por significados:

- 116 - n.º da Rodovia Estadual;
- E - trecho de rodovia estadual;
- RJ - Unidade da Federação;
- 0050 - número do trecho.

6 - REVISÃO E ATUALIZAÇÃO ANUAL

O Sistema Rodoviário Estadual (SRE) de cada Unidade da Federação deverá ser estruturado consoante as diretrizes deste Roteiro e em contato com a Diretoria de Planejamento e Pesquisa do DNIT.

Em princípio, após a implantação, os Sistemas Rodoviários Estaduais deverão ser revisados sempre que o Plano Nacional de Viação for alterado. Entretanto, fatores políticos ou econômicos poderão ensejar uma revisão antecipada do Sistema Rodoviário Estadual de determinada unidade da Federação. Esta revisão antecipada normalmente se verifica pela necessidade de inclusão de novas rodovias no SRE, face ao desenvolvimento econômico do estado ou ao surgimento de planos de desenvolvimento específicos.

Além das revisões que se seguem à revisão do PNV e das eventuais revisões antecipadas, os Sistemas Rodoviários Estaduais deverão ser atualizados anualmente, através do encaminhamento de informações recentes sobre a rede rodoviária estabelecida.

Deve-se observar que, enquanto as revisões decorrentes da revisão do PNV podem ser completas, com a possibilidade inclusive de se alterar totalmente a estrutura das malhas rodoviárias e o critério de numeração das rodovias, as revisões antecipadas devem limitar-se a incluir algumas novas ligações na malha rodoviária já estruturada, sem alteração da malha básica e do critério de nomenclatura e numeração estabelecidas na última revisão. Já a atualização anual não deverá conter qualquer alteração na malha rodoviária estabelecida, limitando-se a fornecer informações atualizadas (extensão e situação física) sobre a mesma. Assim, ter-se-ia para os Sistemas Rodoviários Estaduais três formas de revisão ou atualização, que poderiam ser denominadas de: revisão PNV, revisão antecipada e atualização anual.

6.1 - REVISÃO DO PNV

CONTEÚDO: as alterações que ocorrerem na lei que estabelecer as diretrizes para o Plano Nacional de Viação poderão acarretar uma revisão no conteúdo do SRE que poderá modificá-lo, total ou parcialmente. Neste conteúdo devem ser incluídos itens básicos para elaboração do documento, constantes da 2ª Parte, Capítulo II, item 1 ao 17.

6.2 - REVISÃO ANTECIPADA

CONTEÚDO: havendo necessidade de uma revisão antecipada, deverá vir uma justificativa detalhada, incluindo as razões da inclusão de cada nova ligação no SRE e da necessidade de se promover a revisão antecipada. Nesta revisão, apenas novas ligações da malha rodoviária são permitidas. Neste conteúdo devem ser incluídos itens básicos para elaboração do documento, constantes da 2ª Parte, Capítulo II, item 1 ao 17.

6.3 - ATUALIZAÇÃO ANUAL

a) **CONTEÚDO:** o conteúdo do SRE, na atualização anual, não deverá sofrer qualquer alteração significativa na malha rodoviária estabelecida, limitando-se a fornecer informações atualizadas (extensão, situação física e mudança de traçado) sobre a mesma. Neste conteúdo devem ser incluídos itens básicos para elaboração do documento, constantes da 2ª Parte, Capítulo III, itens 1, 2, 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 17;

b) **PRAZO DE ENTREGA:** as informações sobre a rede rodoviária serão sempre referidas a outubro de determinado exercício. O documento SRE contendo a atualização anual deverá ser encaminhado até o último dia útil de novembro do corrente exercício.

Notas:

1. As instruções para **FORMATO E DIMENSÕES** deverão ser seguidas para as duas formas de apresentação do SRE.
2. O SRE deverá ser encaminhado, em meio magnético e em 2 (duas) vias impressas, para o seguinte endereço:

Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT
Diretoria de Planejamento e Pesquisa – DPP
Coordenação Geral de Planejamento e Programação de Investimentos – CGPLAN
Setor de Autarquias Norte – Quadra 3 – Lote “A” 1º andar – Sala 1.432
Edifício Núcleo dos Transportes – CEP.: 70.040-902 – Brasília - DF

2ª PARTE

CONTEÚDO DO SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL

I - FORMATO E DIMENSÕES

O SRE, tanto em minuta como na versão definitiva, deverá constituir um único volume com as seguintes características:

TEXTO

Apresentado no formato A-4 (210 mm por 297 mm), o texto deverá desenvolver-se acompanhando a menor dimensão do papel, fonte 12. Caso seja reproduzido em xerox ou off-set, evitar-se-á a utilização do verso das folhas.

QUADROS E TABELAS

Deverão ser adotados os modelos previstos neste Roteiro Básico.

MAPA

O mapa do SRE a ser enviado deverá ser confeccionado de acordo com as especificações constantes do capítulo III, 2ª Parte do presente Roteiro, atualizado de acordo com as informações do SRE e adequadamente inserido em encarte plástico transparente, posicionado ao final do texto, na contracapa.

CAPA

Poderá ser confeccionada em cartão triplex 300g (trezentos gramas), no formato A-4, com as seguintes indicações:

- a) na parte superior da capa:

Deve constar o nome do órgão rodoviário responsável pela elaboração do SRE correspondente - em letras verticais manuscritas, tipo bastão, de 4 mm, em preto, acompanhando a menor dimensão da capa;

- b) na parte central da capa:

Deve constar o título: Sistema Rodoviário do...; seguido da designação da Unidade da Federação correspondente (Exemplos: “Sistema Rodoviário do Estado do Rio de Janeiro”, “Sistema Rodoviário do Distrito Federal”) - em letras verticais, tipo bastão, de 7 mm, em preto, acompanhando a menor dimensão da capa;

- c) na parte inferior da capa:

Deve constar o ano a que o SRE refere sua rede, posicionado na parte inferior central com número em caracteres verticais, tipo bastão, de 4 mm, em preto.

- d) O volume do SRE deverá ser encadernado em espiral.

II - DISPOSIÇÃO DO CONTEÚDO DO SRE

O conteúdo do SRE deverá relacionar basicamente os seguintes títulos:

1. Apresentação
2. Índice
3. Introdução
4. Justificativa
5. Definição da Malha - Critérios Utilizados
6. Rodovias Estaduais Coincidentes
7. Rodovias Concedidas
8. Nomenclatura e Numeração
9. Situação Física das Rodovias
10. Relação Descritiva das Rodovias do SRE
11. Divisão em Trechos
 - 11.1. Rede Estadual
 - 11.2. Rodovias Estaduais Coincidentes
 - 11.3. Acessos, Anéis, Contornos, Alças, Retornos, Arcos, Trevos e Interseções Estaduais
 - 11.4. Extensões Urbanas
12. Trechos Rodoviários Objeto da MP-082
13. Rodovias Federais Delegadas ao Estado
14. Rede Rodoviária Municipal – Extensões Globais
15. Quadro Resumo da Rede Rodoviária Estadual e Municipal
16. Quadro resumo da rede rodoviária estadual pavimentada a ser considerada no cálculo dos recursos da CIDE.
17. Mapa do SRE

No capítulo III serão descritos, um a um, os títulos acima relacionados.

III - DESCRIÇÃO DO CONTEÚDO DO SRE

Neste capítulo, serão detalhados os itens que devem constar do documento “Sistema Rodoviário Estadual”. Embora suficientes para o atendimento às normas que regem sua aprovação, os itens do SRE descritos a seguir poderão ser acrescidos de outros subsídios, caso o órgão elaborador os considere importantes para os objetivos do SRE.

Os títulos que se seguem contêm a orientação básica de cada capítulo a ser desenvolvido no documento SRE.

1 - APRESENTAÇÃO

Na apresentação deverá ser mencionado o fato gerador da necessidade de atualização ou revisão do Sistema Rodoviário do Estado.

2 - ÍNDICE

O índice a ser apresentado deverá conter no mínimo os títulos indicados no capítulo II - “Disposição do conteúdo do SRE”.

3 - INTRODUÇÃO

Sob este título serão comentados sucintamente o conteúdo do trabalho, a sua vinculação legal, os seus objetivos e intenções e a síntese histórica do planejamento rodoviário da U.F.

4 - JUSTIFICATIVA

Quando ocorrer uma revisão antecipada do SRE, deverá ser apresentada uma justificativa detalhada, incluindo as razões da inclusão de cada nova ligação no SRE e da necessidade de se promover a revisão antecipada, assim como, quando ocorrer uma revisão do PNV.

5 - DEFINIÇÃO DA MALHA - CRITÉRIOS UTILIZADOS

Neste item deverão ser descritos os critérios utilizados pelo órgão rodoviário estadual para o estabelecimento de sua malha rodoviária. Os critérios mencionados na 1ª Parte - Capítulo II, item 1, deste Roteiro devem ser considerados, especialmente aqueles relacionados à utilização da Classificação Funcional Rodoviária como subsídio para definição da malha. Também os critérios utilizados para a seleção das extensões urbanas e dos acessos devem constar do presente item.

6 - RODOVIAS ESTADUAIS COINCIDENTES

Neste capítulo, os usuários do SRE devem ser informados sobre o conceito de “rodovia estadual coincidente”. O capítulo poderá ser suprimido para as Unidades da Federação que não possuam em sua malha rodovias estaduais existentes, coincidentes com rodovias federais planejadas.

7 - RODOVIAS CONCEDIDAS

Através deste capítulo, os usuários do SRE devem ser informados sobre o conceito de “rodovia concedida”. O capítulo poderá ser suprimido para as Unidades da Federação que não possuam em sua malha rodovias estaduais concedidas.

8 -NOMENCLATURA E NUMERAÇÃO

Aqui, deverão ser cuidadosamente descritos os critérios utilizados pelo órgão rodoviário para denominar, numerar e codificar suas rodovias. Visando o perfeito entendimento dos usuários do SRE, os critérios utilizados deverão ser exemplificados.

9 -SITUAÇÃO FÍSICA DAS RODOVIAS

Neste Capítulo, os termos e definições utilizados no SRE para caracterizar a situação física das rodovias deverão ser descritos, de acordo com o conteúdo do Capítulo II, item 3, da 1ª Parte do presente Roteiro.

10 - RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SRE

Em moldes semelhantes aos da Relação Descritiva do PNV, esta listagem, embora não prescindia do detalhamento da Divisão em Trechos, favorece uma visualização global e mais imediata da rede rodoviária sob jurisdição estadual, além de economizar espaço em publicações a cuja finalidade de divulgação melhor se adapta.

A “RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS DO SISTEMA RODOVIÁRIO ESTADUAL” deverá resultar do preenchimento do modelo 10, apresentado a seguir e que se constitui de apenas duas colunas:

- **RODOVIA:** sob este título serão marcadas em ordem crescente as siglas das rodovias estaduais e estaduais coincidentes, atribuídas conforme critérios previstos no capítulo “NOMENCLATURA E NUMERAÇÃO”;

- **PONTOS DE PASSAGEM:** far-se-á corresponder a cada rodovia identificada por seu número os pontos de passagem extremos, bem como as localidades intermediárias escolhidas entre aquelas de maior relevância alinhadas no percurso de cada rodovia; a ordem em que tais pontos serão mencionados caracterizará o sentido da rodovia denominado “SENTIDO SRE”. Este “SENTIDO SRE” deverá ser observado nas divisões em trechos que constituirão o objeto dos capítulos seguintes.

RELAÇÃO DESCRITIVA DAS RODOVIAS
SISTEMA RODOVIÁRIO DO ESTADO D_____

SRE - MODELO 10

SIGLA DA RODOVIA	PRINCIPAIS PONTOS DE PASSAGEM

11 - DIVISÃO EM TRECHOS

Neste capítulo será padronizada a forma de apresentação no SRE da malha rodoviária estadual situada na unidade da Federação, subdividida em trechos e com as informações que as caracterizam.

11.1 – REDE RODOVIÁRIA ESTADUAL

A Divisão em Trechos da Rede Rodoviária Estadual deverá listar os trechos de todas as rodovias existentes ou planejadas que constituem a rede rodoviária sob jurisdição estadual, acrescentando-lhe alguns elementos informativos necessários à caracterização da aludida rede.

Nesta listagem, em que se utilizará o Modelo 11.1 apresentado ao final deste item, será observada a numeração crescente das rodovias e, para este fim, deverá ser seguida a orientação descrita no capítulo “NOMENCLATURA E NUMERAÇÃO”.

Cada rodovia será dividida em trechos, observando-se o sentido em que ela é descrita no SRE, sem que haja qualquer descontinuidade em sua seqüência. Esta advertência visa evitar a possibilidade de serem omitidos da listagem os trechos de rodovias estaduais coincidentes com rodovias federais planejadas e os trechos coincidentes de rodovias estaduais.

Os trechos de rodovias estaduais existentes coincidentes com rodovias federais planejadas deverão constar desta listagem de rodovias estaduais de modo a que não haja interrupção na seqüência da rodovia estadual. Seus elementos (extensão, situação física, TMD, etc.) deverão constar na presente relação, sendo que o valor referente à extensão deve aparecer entre parênteses, o que o identifica como valor não computado na totalização desta listagem, pois estas extensões somente serão contabilizadas na listagem específica de rodovias estaduais coincidentes (modelo 11.2).

Com o mesmo objetivo de manter a continuidade da rodovia, os trechos coincidentes de duas ou mais rodovias estaduais deverão constar da listagem tantas vezes quantas forem as rodovias estaduais que eles integram. Seus elementos (extensão, situação física, TMD, etc.) deverão figurar em todos eles, no entanto, o valor referente à extensão deverá ser computado somente no trecho da rodovia de menor número. Nas demais este valor deve aparecer entre parênteses, o que o identifica como não contabilizável nesta listagem para efeito de extensão total.

Descrevem-se a seguir as instruções para preenchimento de cada coluna do modelo 11.1.

CÓDIGO DO TRECHO

Esta coluna deverá identificar cada trecho de rodovia estadual através de seu código, elemento este descrito no item “NOMENCLATURA E NUMERAÇÃO DAS RODOVIAS” (1ª Parte).

A listagem das rodovias estaduais será iniciada pela rodovia de menor número, seguindo-se as demais na ordem crescente de numeração.

Cada rodovia será dividida em trechos conforme instruções da coluna “TRECHO”, obedecido o sentido já definido para a rodovia.

Os trechos de uma mesma rodovia serão então codificados, sendo que os quatro últimos dígitos identificadores do trecho deverão inicialmente variar conforme uma progressão aritmética de razão 10, tendo como início o nº 0010, reservando-se para as possíveis inclusões de novos trechos (atualizações e revisões) os números correspondentes aos intervalos desta p.a.

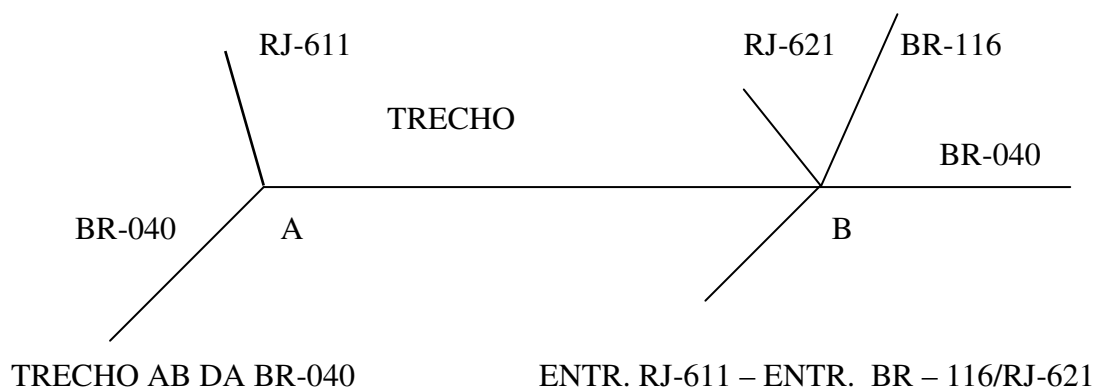
TRECHO - deverá ser definido por pares de pontos extremos, selecionados basicamente por exercerem ação modificadora no tráfego. Assim, serão considerados pontos extremos obrigatórios:

- 1º. Todos os entroncamentos com rodovias federais e estaduais, existentes ou planejadas;
- 2º. Centros populacionais de considerável magnitude para a unidade da Federação;
- 3º. Locais em que se verifica mudança de situação física da superfície de rolamento (a cada trecho corresponderá, portanto, uma única situação física);
- 4º. As divisas e fronteiras de cada unidade da Federação com outras unidades vizinhas e países limítrofes.

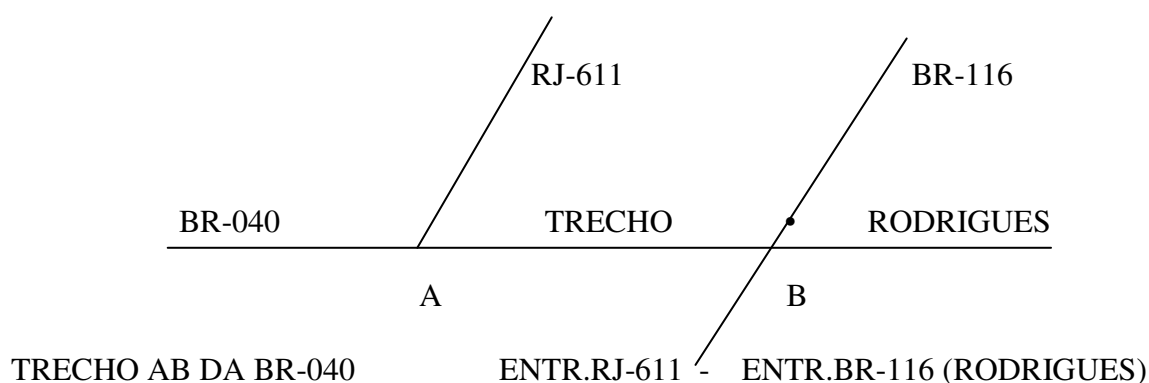
Obs.: A extensão máxima permitida para cada trecho é de 99,9 km.

Devem ser considerados também os seguintes requisitos:

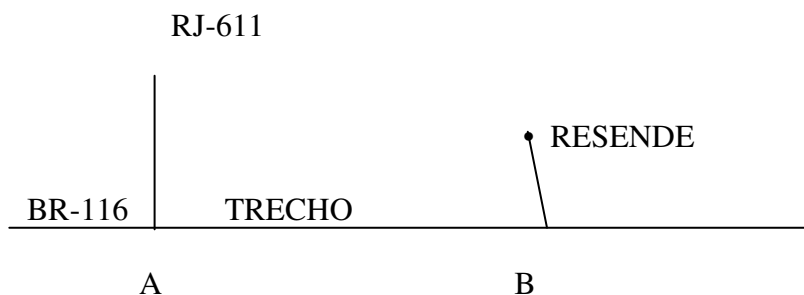
- a) Ao serem relacionados os trechos de cada rodovia, será sempre observado o sentido de traçado previsto na Relação Descritiva do SRE;
- b) Quando a rodovia que está sendo listada entroncar no mesmo ponto com duas ou mais rodovias, a designação deste ponto será indicada através das siglas de todas as rodovias que participam do entroncamento.



- c) Quando em um único ponto extremo de trecho coincidirem entroncamento e centro populacional, a identificação deste ponto se fará primeiramente pelo entroncamento, indicando-se em seguida e dentro de parênteses, o nome do centro populacional.



d) Os acessos a centros populacionais de significativa grandeza que se localizam próximos à rodovia que se está dividindo poderão ser pontos extremos, utilizando-se para designá-los a expressão “acesso para ...”



TRECHO AB DA BR-116 ENTR.RJ-611 - ACESSO P/ RESENDE

e) Buscando obter melhor apresentação no preenchimento digitado do modelo 11.1, entre os sucessivos trechos de uma mesma rodovia será mantido espaçamento constante para adequada visualização. Entre o último trecho de cada rodovia e o primeiro trecho da rodovia seguinte será observado espaço maior.

INÍCIO (km)

Nesta coluna será indicada a quilometragem acumulada desde o início da rodovia dentro do estado, com aproximação de uma decimal, referente ao início do trecho em questão.

FIM (km)

Nesta coluna será indicada a quilometragem acumulada desde o início da rodovia dentro do estado, com aproximação de uma decimal, referente ao final do trecho em questão.

EXTENSÃO

Nesta coluna será indicada a extensão total de cada trecho, expressa em quilômetros e com aproximação de uma decimal. A extensão referente ao trecho que corresponder a rodovia estadual existente coincidente com rodovia federal planejada deverá ser indicada nesta Divisão em Trechos entre parênteses, para que não seja computada na extensão total desta listagem.

Para os trechos coincidentes de duas ou mais rodovias estaduais, deverá ser computada somente a extensão do trecho da rodovia de menor número, preenchendo-se entre parênteses a extensão do mesmo trecho nas demais rodovias coincidentes.

SITUAÇÃO FÍSICA

Nesta coluna será indicada a situação física da superfície de rolamento de cada trecho, de acordo com o que foi definido na 1ª Parte, Capítulo II, item 3 deste Roteiro, inclusive para rodovia estadual existente coincidente com rodovia federal planejada.

A situação física será sempre referida a 30 de outubro do ano da elaboração ou atualização do SRE . O preenchimento da coluna se fará obrigatoriamente por meio das seguintes abreviaturas:

PLA - PLANEJADA

LEN - LEITO NATURAL

IMP - IMPLANTADA

PAV - PAVIMENTADA

DUP - DUPLICADA

EOI - EM OBRAS DE IMPLANTAÇÃO

EOP - EM OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO

EOD - EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO

Os trechos coincidentes de duas ou mais rodovias estaduais deverão ter indicada a situação física na rodovia de menor número, preenchendo-se a mesma situação nos espaços em que o trecho for repetido nas demais rodovias.

TIPO DE REVESTIMENTO

Nesta coluna será indicado o tipo de revestimento de cada trecho.

Para os trechos cuja situação física for planejada (PLA), em leito natural (LEN), em obras de implantação (EOI) ou implantada (IMP), esta coluna não deverá ser preenchida.

O preenchimento da coluna se fará obrigatoriamente através das seguintes abreviaturas:

TS - TRATAMENTO SUPERFICIAL SIMPLES

TD - TRATAMENTO SUPERFICIAL DUPLO

TT - TRATAMENTO SUPERFICIAL TRIPLO

MB - MACADAME BETUMINOSO

AA - AREIA ASFALTO

CA - CONCRETO ASFÁLTICO

PF - PRÉ-MISTURADO A FRIO

PQ - PRÉ-MISTURADO A QUENTE

RP - REVESTIMENTO POLIÉDRICO

CC - CONCRETO CIMENTO

TRECHO COINCIDENTE

Nesta coluna deverá ser indicado o código do trecho da rodovia estadual que possua trecho coincidente com o trecho da rodovia que está sendo listada.

CONCEDIDA

Esta coluna somente será preenchida se o trecho de rodovia estadual, que estiver sendo listado, foi transferido à iniciativa privada para exploração. Neste caso a coluna será preenchida com a letra “C”.

FEDERAL SUPERPOSTA

Quando o trecho da rodovia que se estiver listando constituir uma rodovia estadual coincidente com rodovia federal planejada (ver definição na 1ª Parte), o espaço desta coluna será preenchido com a sigla da rodovia federal de diretriz superposta.

TRÁFEGO MÉDIO DIÁRIO

Esta coluna deverá ser preenchida (excetuando-se somente os trechos relacionados como planejados) com os valores de TMD relativos ao exercício anterior ao da conclusão do SRE.

Na presente relação descritiva, deverá ser indicado o valor do TMD de trecho de rodovia estadual coincidente com rodovia federal planejada.

Os valores do TMD resultantes de contagem de tráfego deverão ser indicados simplesmente pelos números que os qualificam.

No caso de trechos para os quais não haja dados de tráfego contados, serão fornecidas estimativas, acrescentando-se a cada valor indicado a letra E.

NÚMERO ANTERIOR

Esta coluna somente será preenchida se o número da rodovia que está sendo listada diferir daquele que a designou no SRE anterior.

REDE RODOVIÁRIA ESTADUAL - DIVISÃO EM TRECHOS _____/200_____

SRE - MODELO 11.1

CÓDIGO DO TRECHO	TRECHO	INÍCIO (km)	FIM (km)	EXT. (km)	SIT. FÍS.	TIPO REV	TRECHO COINCID	CONC	FEDERAL SUPERPOSTA	TMD	NÚM ANT.

11.2 - RODOVIAS ESTADUAIS COINCIDENTES

As rodovias estaduais existentes coincidentes com rodovias federais planejadas deverão ser relacionadas no Modelo 11.2 apresentado ao final deste item. Esta listagem específica fornecerá, para os trechos de rodovias coincidentes, os elementos apresentados nas listagens de rodovias federais e estaduais (extensão, situação física, TMD, etc.), e somente nesta listagem específica as extensões destes trechos devem ser computadas para efeito de extensão total.

Ao se empreender o preenchimento do modelo 11.2, os trechos de rodovias coincidentes já terão sido identificados. Quando estas rodovias possuírem número próprio no SRE, os códigos dos trechos deverão ser os mesmos daqueles constantes no quadro modelo 11.1. No caso das rodovias estaduais existentes coincidentes com rodovias federais planejadas sem número próprio no SRE, a coluna “CÓDIGO DO TRECHO” deverá ser preenchida com o mesmo código da rodovia federal superposta, constantes da “Rede Rodoviária do PNV – Divisão em Trechos”, disponível no site do DNIT, até a sua renumeração no SRE. O preenchimento das demais colunas do modelo deve seguir as instruções já apresentadas para as rodovias estaduais, observando-se que a coluna “federal superposta” deverá ser preenchida para todos os trechos de estaduais coincidentes.

Nota-se que os trechos estaduais coincidentes com rodovias federais planejadas aparecem repetidos nas três listagens já citadas, porém, suas extensões, conforme citado acima, só serão contabilizadas na listagem do modelo 11.2.

RODOVIAS ESTADUAIS COINCIDENTES - DIVISÃO EM TRECHOS EM _____/200_____

SRE - MODELO 11.2

CÓDIGO DO TRECHO	TRECHO	INÍCIO (km)	FIM (km)	EXT. (km)	SIT. FÍS.	TIPO REV.	TRECHO COINCID.	CONC.	FEDERAL SUPERP.	TMD	NÚM ANT.

11.3 - ACESSOS, ANÉIS, CONTORNOS, ALÇAS, RETORNOS, ARCOS, TREVOS E INTERSEÇÕES ESTADUAIS

De acordo com a Portaria nº 197, de 19 de setembro de 2006, as extensões pavimentadas referentes aos acessos a centros populacionais, anéis, contornos, alças, retornos, arcos, trevos e interseções, com extensões superiores a 0,5 km, serão consideradas na estatística da malha rodoviária para o cálculo do coeficiente de participação dos Estados e do Distrito Federal na arrecadação da CIDE. Portanto, estes elementos integrantes de rodovias estaduais selecionados para integrarem o SRE, observadas as condições expostas na 1ª Parte deste Roteiro, serão relacionados no modelo 11.3 apresentado ao final deste item. Independente da situação física, os acessos, anéis, contornos e arcos deverão ser listados e considerados na estatística da rede.

RODOVIA

Indicar a sigla e o número da rodovia de onde parte o acesso para o centro populacional e no caso de anel, contorno, alça, retorno, arco, trevo e interseção, indicar a sigla e o número da rodovia onde se localizam. Observar a ordem crescente de numeração das rodovias.

TRECHO

Esta coluna deverá ser preenchida com o início e o final do trecho que compõe o anel, contorno, alça, retorno, arco, trevo e interseção, desde que não integre o eixo principal da rodovia e já tenha sido listado no quadro modelo 11.1 da Rede Rodoviária Estadual.

CENTRO POPULACIONAL

Indicar o centro populacional servido pelo acesso, anel, contorno, alça, retorno, arco, trevo e interseção; caso não seja a sede municipal, indicar também o nome do município. Os centros populacionais devem ser ordenados de acordo com o sentido da rodovia.

LOCALIZAÇÃO

Nesta coluna deverá ser indicado o quilômetro da rodovia no qual o acesso ao centro populacional, anel, contorno, alça, retorno, arco, trevo e interseção tem início (aproximação de uma decimal).

EXTENSÃO

Indicar a extensão do acesso, anel, contorno, alça, retorno, arco, trevo e interseção, expressa em quilômetros e com aproximação de uma decimal.

SITUAÇÃO FÍSICA

Indicar, observadas as mesmas abreviaturas utilizadas na divisão em trechos das redes federal e estadual, a situação física do acesso, anel, contorno, alça, retorno, arco, trevo e interseção.

TIPO DE REVESTIMENTO

Indicar, observadas as mesmas abreviaturas utilizadas na divisão em trechos das redes federal e estadual, o tipo de revestimento do acesso, anel, contorno, alças, retornos, arcos, trevos e interseções.

TMD

Da mesma forma observada para a rede rodoviária estadual, esta coluna deverá ser preenchida com os valores de tráfego médio diário relativos ao exercício anterior ao da conclusão do SRE. No caso de acesso, anel, contorno, alças, retornos, arcos, trevos e interseções, para os quais não haja dados de tráfego contados, serão fornecidas estimativas, acrescentado-se ao valor indicado a letra E.

ACESSOS, ANÉIS, CONTORNOS, ALÇAS, RETORNOS, ARCOS, TREVOS E INTERSEÇÕES ESTADUAIS - _____/20_____

SRE - MODELO 11.3

RODOVIA	TRECHO	CENTRO POPULACIONAL	LOCALIZAÇÃO	EXTENSÃO (km)	SITUAÇÃO FÍSICA	TIPO REV	TMD

11.4 - EXTENSÕES URBANAS

Foi exposto na 1ª Parte deste Roteiro que os órgãos rodoviários poderiam incluir no Sistema Rodoviário Estadual as extensões urbanas de rodovias estaduais que estejam sob sua jurisdição. Sob o título acima deverão ser relacionadas essas extensões urbanas, através do preenchimento do modelo 11.4 localizado ao final deste item.

Para as Unidades da Federação que não interesse a inclusão de extensões urbanas no SRE, o item 11.4 será omitido.

Segue-se a descrição das colunas que compõem o modelo:

RODOVIA

Indicar a sigla e o número da rodovia estadual que demanda ao perímetro urbano. Deve ser observada a ordem crescente de numeração das rodovias.

CENTRO POPULACIONAL

Indicar o centro populacional cujo perímetro urbano é atravessado pela rodovia estadual; caso o centro populacional indicado não for a sede municipal, acrescentar o nome do município. Ordenar os centros populacionais conforme o sentido da rodovia.

VIA URBANA

Indicar o nome de cada logradouro que compõe o trecho urbano da rodovia estadual.

EXTENSÃO

Indicar a extensão em metros de cada logradouro que compõe o trecho urbano.

SITUAÇÃO FÍSICA

Indicar, observadas as mesmas abreviaturas utilizadas na divisão em trechos das redes federal e estadual, a situação física de cada logradouro que compõe o trecho urbano.

TIPO DE REVESTIMENTO

Indicar, observadas as mesmas abreviaturas utilizadas na divisão em trechos das redes federal e estadual, o tipo de revestimento de cada logradouro que compõe o trecho urbano.

EXTENSÕES URBANAS DE RODOVIAS ESTADUAIS _____/20_____

SRE - MODELO 11.4

RODOVIA	CENTRO POPULACIONAL	VIA URBANA	EXTENSÃO (m)	SITUAÇÃO FÍSICA	TIPO REV

12 - TRECHOS RODOVIÁRIOS OBJETO DA MP-082/2002

Os trechos rodoviários federais transferidos ao Estado pela MP-082/2002 deverão ser relacionados no Quadro Modelo 12, apresentado ao final deste item. Esta listagem específica fornecerá para os respectivos trechos, os seguintes elementos: código do trecho, trecho, início (km), fim (km), extensão (km), situação física e tipo de revestimento e somente nesta listagem as extensões destes trechos deverão ser computadas.

Para as Unidades da Federação que não participaram da MP-082/2002, o item 12 será omitido

TRECHOS RODOVIÁRIOS OBJETO DA MP-082/2002

SRE - MODELO 12

CÓDIGO DO TRECHO	TRECHO	INÍCIO (km)	FIM (km)	EXTENSÃO (km)	SITUAÇÃO FÍSICA	TIPO REV

13 - RODOVIAS FEDERAIS DELEGADAS AO ESTADO

Os trechos rodoviários federais delegados ao Estado ou Distrito Federal por meio de convênio para operação, execução de obras, conservação, administração ou para fins de concessão, deverão ser relacionados no Quadro Modelo 13, apresentado ao final deste item. Esta listagem específica fornecerá para os respectivos trechos, constantes do trabalho intitulado “Rede Rodoviária do PNV – Divisão em Trechos”, disponível no site do DNIT, os seguintes elementos: código do trecho, trecho, início (km), fim (km), extensão (km), situação física, tipo de revestimento, trecho coincidente, delegada, concedida, número do convênio e vigência do convênio.

O preenchimento da coluna “DELEGADA” se fará através das seguintes abreviaturas:

OB	-	PARA EXECUÇÃO DE OBRAS
CO	-	PARA CONSERVAÇÃO
AD	-	PARA ADMINISTRAÇÃO, EXPLORAÇÃO
CC	-	PARA CONCESSÃO

O preenchimento das demais colunas do Modelo deve seguir as instruções já apresentadas para as rodovias federais e estaduais.

Para as Unidades da Federação que não possuam convênio com o DNIT, o item 13 será omitido.

RODOVIAS FEDERAIS DELEGADAS AO ESTADO - DIVISÃO EM TRECHOS _____/200_____

SRE - MODELO 13

CÓDIGO DO TRECHO	TRECHO	INÍCIO (km)	FIM (km)	EXT (km)	SIT FÍS	TIPO REV	TRECHO COINC	DEL	CONC	Nº CONVENIO	VIGÊNCIA CONVÊNIO

14 - REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL – EXTENSÕES GLOBAIS

De acordo com o que estabelece o artigo 12 da Lei 5.917/73 que aprovou o atual PNV, é atribuição dos órgãos rodoviários estaduais a aprovação dos sistemas rodoviários municipais, cabendo portanto, também a eles, a tarefa de orientar os municípios na estruturação de seus sistemas rodoviários. Através do preenchimento do modelo 14, o DNIT será cientificado das aprovações e das extensões rodoviárias globais em cada município.

As seguintes observações deverão ser consideradas quando do preenchimento do modelo 14:

- a) os municípios deverão ser listados em ordem alfabética;
- b) na 2ª coluna deverá ser indicado o ano em que foi aprovado o último sistema rodoviário do município em questão; no caso de município que não tenha sistema rodoviário aprovado, o espaço a ele correspondente nesta coluna deverá ser preenchido com um traço;
- c) os dados sobre a extensões globais da rede rodoviária municipal deverão ser indicados para todos os municípios, inclusive para os que não possuem sistema rodoviário aprovado; na falta de dados precisos deverão ser fornecidas estimativas.

REDE RODOVIÁRIA MUNICIPAL _____/200_____

SRE - MODELO 14

MUNICÍPIO	SRM APROVADO EM	PLANEJADA	REDE NÃO PAVIMENTADA					PAVIMENTADA				TOTAL
			LEITO NATURAL	EM OBRAS IMPLANTAÇÃO	IMPLANTADA	EM OBRAS PAVIMENTAÇÃO	SUBTOTAL	PISTA SIMPLES	EM OBRAS DUPLICAÇÃO	PISTA DUPLA	SUBTOTAL	

15 - QUADRO RESUMO DA REDE RODOVIÁRIA ESTADUAL E MUNICIPAL

Sob este título deverá ser apresentado o quadro resumo contendo as extensões totais da rede rodoviária estadual, estadual coincidente e municipal localizada na unidade da Federação. As extensões totais deverão ser obtidas pelo somatório das extensões indicadas na divisão em trechos da rede estadual coincidente, estadual e municipal. No preenchimento do quadro (modelo 15) serão computadas as extensões referentes aos acessos, anéis, contornos, arcos e extensões urbanas sob jurisdição do Estado.

REDE RODOVIÁRIA ESTADUAL E MUNICIPAL - EXTENSÕES TOTAIS EM _____/200_____

SRE - MODELO 15

SITUAÇÃO REDE	PLANEJADA	REDE NÃO PAVIMENTADA					PAVIMENTADA				TOTAL
		LEITO NATURAL	EM OBRAS IMPLANT.	IMPLANTADA	EM OBRAS PAVIMENT.	SUBTOTAL	PISTA SIMPLES	EM OBRAS DUPLICAÇÃO	PISTA DUPLA	SUBTOTAL	
ESTADUAL COINCIDENTE (A)											
ESTADUAL (B)											
ACESSOS, ANÉIS, CONTORNOS E ARCOS ESTADUAIS (C)											
SUBTOTAL (A+B+C)											
MUNICIPAL (D)											
TOTAL (A+...+D)											

16 - QUADRO RESUMO DA REDE RODOVIÁRIA ESTADUAL PAVIMENTADA A SER CONSIDERADA NO CÁLCULO DOS RECURSOS DA CIDE

Para o cálculo do coeficiente de participação dos Estados e Distrito Federal na arrecadação da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE deverá ser apresentado o quadro resumo contendo as extensões totais da rede rodoviária pavimentada estadual ou distrital localizada na unidade da Federação. As extensões totais deverão ser obtidas pelo somatório das extensões indicadas na divisão em trechos da rede federal, estadual coincidente e estadual. No preenchimento do quadro (modelo 16) serão computadas as extensões referentes aos acessos, anéis, contornos, alças, retornos, arcos, trevos, interseções, trechos urbanos e à pista inversa ou lado esquerdo (LE) de trechos duplicados integrantes de rodovias estaduais, sob jurisdição do Estado.

**REDE RODOVIÁRIA ESTADUAL PAVIMENTADA A SER CONSIDERADA NO CÁLCULO DOS RECURSOS DA CIDE -
EXTENSÕES TOTAIS EM _____/200_____**

SRE - MODELO 16

REDE \ SITUAÇÃO	PAVIMENTADA				TOTAL
	PISTA SIMPLES	EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO	PISTA DUPLA		
			LADO DIREITO	LADO ESQUERDO	
ESTADUAL COINCIDENTE					
ESTADUAL					
MP-082/2002					
ACESSOS, ANÉIS, CONTORNOS, ALÇAS, RETORNOS, ARCOS, TREVOS E INTERSEÇÕES ESTADUAIS					
TOTAL					

17 - MAPA DO SRE

Os mapas rodoviários, já consagrados pelas múltiplas informações que oferecem e pela frequência com que são manuseados, constituem elementos indispensáveis à composição dos Sistemas Rodoviários Estaduais.

Para a elaboração e atualização do mapa rodoviário estadual recomenda-se a utilização do processo de cartografia digital, georreferenciado, assim como a realização de levantamento por GPS da malha rodoviária estadual para sua representação precisa no mapa, segundo critérios estabelecidos pelo DNIT.

Admitindo-se que cada Unidade da federação disponha de recursos técnicos e financeiros aplicáveis à produção de mapas de elevado padrão visual, o nível de informações básicas pretendido para o mapa do SRE requer, no mínimo, características relacionadas a seguir.

17.1 - MATERIAL, DIMENSÕES E ESCALAS

As dimensões da folha e a escala do mapa correspondente a cada unidade da Federação deverão observar, no mínimo, o padrão adotado para os mapas rodoviários estaduais editados pelo DNIT.

17.2 - ELEMENTOS CONSTITUINTES

O mapa do SRE, que deverá ser referido à mesma data da Divisão em Trechos, conterá no mínimo, os seguintes elementos:

a) Rede Rodoviária Federal e Estadual , numerada e representada de acordo com as situações de planejada, leito natural, em obras de implantação, implantada, em obras de pavimentação, pavimentada, em obras de duplicação e duplicada;

A rede deverá ser representada de forma tão real quanto o permita a escala do desenho. Os entroncamentos rodoviários serão posicionados de forma que o usuário do mapa visualize nitidamente o modo como as rodovias se entrecruzam ou convergem para centros populacionais. Em resumo, o mapa rodoviário, ainda que limitado por suas dimensões, deve evitar esquematizações e simplificações que ocultem a real configuração da malha rodoviária.

b) Distâncias parciais registradas entre entroncamentos rodoviários, centros populacionais, etc, com o emprego de setas nos locais onde se interrompe a contagem. Sempre que possível, a contagem deverá ser interrompida em cada ponto extremo estabelecido na Divisão em Trechos;

c) Principais localidades - cidades sedes dos municípios e dos distritos e demais núcleos populacionais considerados significativos (vilas, povoados, etc).

Os centros populacionais vizinhos às diretrizes rodoviárias poderão ocupar uma das seguintes posições em relação à rodovia:

- a diretriz da rodovia atravessa o centro populacional, diretamente ou por meio de contorno – em casos como este, o símbolo que representa o centro populacional será desenhado sobre a diretriz da rodovia;
- o centro populacional se localiza tão próximo à rodovia que a escala do mapa não permite a representação gráfica do acesso – em casos assim, o símbolo representativo do centro populacional deverá ser desenhado tangente à diretriz da rodovia;
- o centro populacional se localiza próximo à diretriz da rodovia, mas a uma distância tal que permite a representação gráfica do acesso – nesta condição, o símbolo representativo do centro populacional deverá ser desenhado fora da diretriz da rodovia, fazendo-se acompanhar obviamente do respectivo acesso.

No caso de centros populacionais de significativa importância em que não haja condições de representação clara de acessos (contornos, anéis, etc), deverão ser destacados em escala adequada os desenhos de tais centros e respectivos acessos. Para tanto serão aproveitados, preferencialmente, os espaços disponíveis da própria folha do mapa. Caso isto não seja possível, o detalhamento pretendido deverá ser feito em folhas de dimensões iguais às do texto do SRE e a este anexado.

d) Outros elementos rodoviários

- unidades locais do DER;
- postos de Polícia Rodoviária Federal;
- postos de Polícia Rodoviária Estadual;
- praças de pesagem de veículos;
- postos permanentes de contagem de tráfego;
- praças de pedágio.

e) Elementos correspondentes a outros meios de transporte

- estradas de ferro;
- hidrovias;
- balsas;
- portos;
- aeroportos;
- campos de pouso.

f) Pontos de referência

- ponto cotado;
- marco GPS;
- datum SIRGAS 2000.

g) Elementos geográficos e outras áreas

- principais bacias hidrográficas;
- principais lagos, lagoas, barragens, açudes e áreas alagadiças;
- recifes;
- dunas;
- reservas florestais;
- reservas indígenas;
- parques nacionais.

h) Linhas divisionais

- limites internacionais;
- limites interestaduais;
- limites interestaduais em litígio;
- limites intermunicipais;
- marco de fronteira.

17.3 – QUADRO DE CONVENÇÕES

O item II do Quadro de Convenções, apresentado a partir da página seguinte, deve ser utilizado observando-se que:

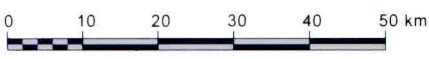
- No desenho do traço representativo das diretrizes das rodovias federais e estaduais será adotada uma espessura única de 1,0 mm; em Unidades da Federação com grande densidade rodoviária, nas quais uma espessura menor venha a beneficiar a visualização do desenho, poderá ser adotado valor não inferior a 0,8 mm.
- Para as situações de DUPLICADA e em OBRAS DE DUPLICAÇÃO, acrescentar-se-á à convenção de PAVIMENTADA uma linha de igual espessura,

contínua ou interrompida, distante cerca de 0,5 mm do traço convencional para a rodovia pavimentada.

- Como se vê no desenho, o uso de linhas interrompidas e/ou contínuas, e de espaços parcial ou totalmente preenchidos, compondo os referidos traços, identificarão a situação física da rodovia.
- A jurisdição federal da rodovia será indicada por meio de símbolo próprio definido no Anexo II do CTB (que conterà somente o número da BR), inscritível em círculo de 6,0 mm de diâmetro. Para as rodovias estaduais, o símbolo, no qual se inscreverá somente o número identificador da rodovia, será um círculo de 4,5 mm de diâmetro.
- Quando a rodovia a ser representada for estadual existente coincidente com federal planejada, no símbolo próprio da BR, dividido com um traço mediano, se inscreverá acima do traço o número que lhe foi atribuído na rede estadual e na parte inferior o número da BR que com ela coincide.
- As dimensões das convenções representadas no Quadro de Convenções deste Roteiro são meramente ilustrativas. Nos mapas elas deverão ser representadas nas dimensões preestabelecidas e em função das suas escalas.




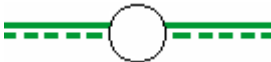

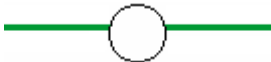



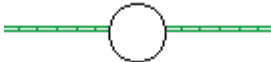

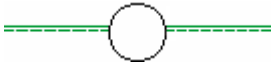

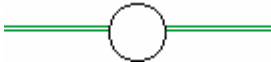

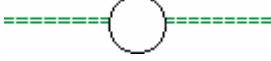


Deverão constar do quadro de convenções do mapa os elementos relacionados a seguir:

I. ESCALA - Será indicada por meio de sua expressão numérica e de sua representação gráfica.

Exemplo: 

Escala 1: 1.000.000
1cm = 10km

II. SITUAÇÃO FÍSICA E JURISDIÇÃO DE DIRETRIZES RODOVIÁRIAS -
Deverão ser adotadas as seguintes convenções:









RODOVIAS	FEDERAL	ESTADUAL
DUPLICADA		
EM OBRAS DE DUPLICAÇÃO		
PAVIMENTADA		
EM OBRAS DE PAVIMENTAÇÃO		
IMPLANTADA		
EM OBRAS DE IMPLANTAÇÃO		
LEITO NATURAL		
PLANEJADA		
CONCEDIDA		

RODOVIA ESTADUAL COINCIDENTE













III. PRINCIPAIS LOCALIDADES

HIERARQUIZAÇÃO DAS CIDADES E VILAS SEGUNDO A POPULAÇÃO URBANA RESIDENTE


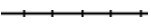













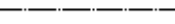



CAPITAL	
CIDADE OU VILA:	
- acima de 500.000 habitantes	
- de 100.000 a 500.000 habitantes	
- de 25.000 a 99.999 habitantes	
- de 5.000 a 24.999 habitantes	
- abaixo de 5.000 habitantes	
OUTRAS LOCALIDADES	
SEDE DO MUNICÍPIO	

Nota: A cidade-sede de Município deverá ter seu símbolo de população inscrito em um triângulo.

IV. DISTÂNCIA PARCIAL E ELEMENTOS CORRESPONDENTES A MEIOS DE TRANSPORTES

	FEDERAL	ESTADUAL
DISTÂNCIA PARCIAL EM km		
UNIDADES LOCAIS TERRESTRES		
PRAÇA DE PEDÁGIO		
POSTO DE POLÍCIA RODOVIÁRIA		
PRAÇA DE PESAGEM DE VEÍCULOS		
POSTO PERMANENTE DE CONTAGEM DE TRÁFEGO		

Nota: Os símbolos acima deverão ter dimensões tais que possam ser inscritos em um círculo de até 4,00 mm de diâmetro.

HIDROVIAS	
FERROVIAS	
PORTOS	
AEROPORTOS	
CAMPOS DE POUSO	
BALSA	
V. PONTOS DE REFERÊNCIA	
PONTO COTADO	•195
MARCO GPS	
VI. ELEMENTOS GEOGRÁFICOS E OUTRAS ÁREAS	
BACIAS HIDROGRÁFICAS, CURSOS D'ÁGUA, LAGOS E LAGOAS	
CURSOS D'ÁGUA, LAGOS E LAGOAS INTERMITENTES	
BARRAGEM E AÇUDE	
RECIFES	
DUNAS	
ÁREAS ALAGADIÇAS	
SALINAS	
RESERVA INDÍGENA, RESERVA FLORESTAL E PARQUE NACIONAL	
VII. LINHAS DIVISIONAIS (LIMITES)	
INTERNACIONAL	
INTERESTADUAL	
INTERESTADUAL EM LITÍGIO	
INTERMUNICIPAL	
MARCO DE FRONTEIRA	