

Sistema Viário Urbano

As conceituações, diretrizes e normas para projeto de vias urbanas constam no Plano Diretor de cada cidade.

No caso de Porto Alegre, a Lei complementar nº 434, dispõe sobre o desenvolvimento urbano no Município de Porto Alegre, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental e dá outras providências.

Para o assunto, os títulos mais importantes são os seguintes:

CAPÍTULO II Da Mobilidade Urbana

Art. 6º A Estratégia de Mobilidade Urbana tem como objetivo geral qualificar a circulação e o transporte urbano, proporcionando os deslocamentos na cidade e atendendo às distintas necessidades da população, através de:

- I - Prioridade ao transporte coletivo, aos pedestres e às bicicletas;
- II - Redução das distâncias a percorrer, dos tempos de viagem, dos custos operacionais, das necessidades de deslocamento, do consumo energético e do impacto ambiental;
- III - Capacitação da malha viária, dos sistemas de transporte, das tecnologias veiculares, dos sistemas operacionais de tráfego e dos equipamentos de apoio - incluindo a implantação de centros de transbordo e de transferência de cargas;
- IV - Plano Geral de Circulação e Transportes;
- V - Resguardo de setores urbanos à mobilidade local;
- VI - Estímulo à implantação de garagens e estacionamentos com vistas à reconquista dos logradouros públicos como espaços abertos para interação social e circulação veicular.

Parágrafo único. As disposições da NBR-9050, do ano de 1994, referente à Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiências, serão observadas na aplicação da Estratégia de Mobilidade Urbana, no caso de obras de construção de praças, vias públicas, loteamentos e espaços urbanos em geral, tanto nos planos e projetos de iniciativa privada como do Poder Público.

Art. 7º A mobilidade urbana compreende os seguintes conceitos:

- I - Setor Urbano de Mobilidade - áreas da cidade com restrição ao tráfego veicular de passagem ou de travessia, em favor do pedestre, da bicicleta e do tráfego local;
- II - Corredores Viários - vias, ou conjunto de vias, de diferentes categorias funcionais ou não, com vistas a otimizar o desempenho do sistema de transporte urbano;
- III - Sistema de Transporte Urbano - conjunto das diferentes modalidades de transporte de passageiros ou de cargas e seu inter-relacionamento com a cidade;
- IV - Sistema de Transporte Coletivo - linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para média e baixa capacidade de passageiros, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano;
- V - Sistema de Transporte Seletivo - linhas e itinerários operados por veículos com tecnologias para baixa capacidade de passageiros sentados, serviços e tarifação diferenciados, integrados ou não com outras modalidades de transporte urbano;
- VI - Sistema de Transporte de Alta Capacidade - linhas operadas por veículos com tecnologias para grande capacidade de passageiros, integradas com outras modalidades de transporte urbano;
- VII - Rede de Transporte Coletivo - centros de transbordo, equipamentos de apoio e conjunto de vias, segregadas ou não, cuja natureza funcional justifique a existência do serviço ou, reciprocamente, induza ao enquadramento na classificação funcional compatível;
- VIII - Rede de Transporte Seletivo - equipamentos de apoio e conjunto de vias cuja natureza funcional justifique a existência do serviço ou, reciprocamente, induza ao enquadramento na classificação funcional compatível;
- IX - Rede de Transporte de Alta Capacidade - centros de transbordo, equipamentos de apoio e conjunto de eixos físicos, coincidentes ou não com a malha viária básica, onde opera o sistema de transporte de alta capacidade;
- X - Rede Cicloviária - conjunto de ciclovias integradas com o sistema de transporte urbano;
- XI - Centros de Transbordo - terminais de integração, de retorno ou de conexão, destinados às transferências modais e intermodais das demandas de deslocamento de pessoas, equipados com comércio e serviços complementares;

- XII - Centros de Transferência - terminais de manejo de cargas, de abastecimento, inclusive centrais de armazenamento e comercialização atacadista;
- XIII - Terminais de Estacionamentos - estacionamentos em áreas públicas ou privadas, destinados a substituir progressivamente os estacionamentos nos logradouros;
- XIV - Estacionamentos Dissuasórios - estacionamentos públicos ou privados, integrados ao sistema de transporte urbano, com vistas a dissuadir o uso do transporte individual;
- XV - Estacionamentos Temporários - estacionamentos públicos com tarifação periódica, ao longo dos logradouros de áreas de centralidade;
- XVI - Heliponto - local para pouso e decolagem de helicópteros, a ser regulamentado por lei.

Art. 8º Constituem a Estratégia de Mobilidade Urbana:

- I - Programa de Transporte Coletivo, que abrange as questões físicas, operacionais e tecnológicas ligadas ao transporte de alta, média e baixa capacidade, bem como ao transporte seletivo, em suas diferentes modalidades;
- II - Programa de Centros de Transbordo e de Transferência, que visa à qualificação dos transbordos e das transferências modais e intermodais das demandas de deslocamento da população e das cargas, através da implantação e/ou melhoramento de:
 - a) Terminais de Integração - que também constituirão centros de intercâmbio urbano, com comércio, serviços e estacionamentos dissuasórios;
 - b) Terminais de Retorno e Pontos de Conexão;
 - c) Centro de Transferência de Cargas do Porto Seco;
 - d) Estratificação em áreas especiais junto aos eixos de carga, de centrais de abastecimento, armazenamento e comércio atacadista, com vistas à racionalização dos serviços, à minimização dos custos operacionais e à integração modal de diferentes eixos de mobilidade, tarifas e fretes.
- III - Programa Viário, que abrange os gravames, os projetos e as obras de implementação da malha viária, inclusive das ciclovias e vias de pedestre;
- IV - Programa de Garagens e Estacionamentos, que define a implantação de sistemas de:
 - a) Terminais de estacionamento em áreas públicas e privadas, destinados a substituir progressivamente os estacionamentos na superfície dos logradouros em áreas de grande centralidade;

- b) Estacionamentos dissuasórios integrados com centros de transbordo;
- c) Estacionamentos temporários públicos;
- d) Implementação de incentivos legais à construção de garagens;

Programa de Trânsito, que corresponde ao tratamento da malha viária no que concerne ao uso das potencialidades da engenharia de tráfego, com vistas à sua fluidez e segurança, utilizando as tecnologias para a conservação energética, o controle da qualidade ambiental e a prioridade ao transporte coletivo.

§1º O programa referido no inciso III englobará detalhamento da Malha Viária Básica do Município, devendo ser apreciado pela comunidade através das instâncias de planejamento regional.

§2º As diretrizes espaciais básicas da estratégia estão representadas na fig. 2.

SEÇÃO I Da Malha Viária

Art. 9º Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional, observados os padrões urbanísticos estabelecidos no Anexo 9.

§1º Malha Viária Básica é o conjunto das vias de transição, arteriais e coletoras, constituindo o principal suporte físico à mobilidade urbana.

§2º Função da via é o seu desempenho de mobilidade, considerados aspectos da infra-estrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

Art. 10. As vias, de acordo com os critérios de funcionalidade e hierarquia, classificam-se em:

I - **Vias de Transição (V-1)** - estabelecem a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, apresentando altos níveis de fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, pouca integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade e de cargas;

II - **Vias Arteriais (V-2)** - permitem ligações intra-urbanas, com média ou alta fluidez de tráfego, baixa acessibilidade, apresentando restrita integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transporte de alta capacidade de transporte coletivo, segregado do tráfego geral e de cargas;

III - **Vias Coletoras (V-3)** - recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e arteriais, apresentando equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, possibilitando sua integração com o uso e ocupação do solo, e são próprias para a operação de sistemas de transporte coletivo, compartilhado com o tráfego geral e de transporte seletivo;

IV - **Vias Locais (V-4)** - promovem a distribuição do tráfego local, apresentando baixa fluidez de tráfego, alta acessibilidade, caracterizando-se pela intensa integração com o uso e ocupação do solo, podendo ter seu término em "cul de sac" a critério do Sistema Municipal de Gestão do Planejamento - SMGP;

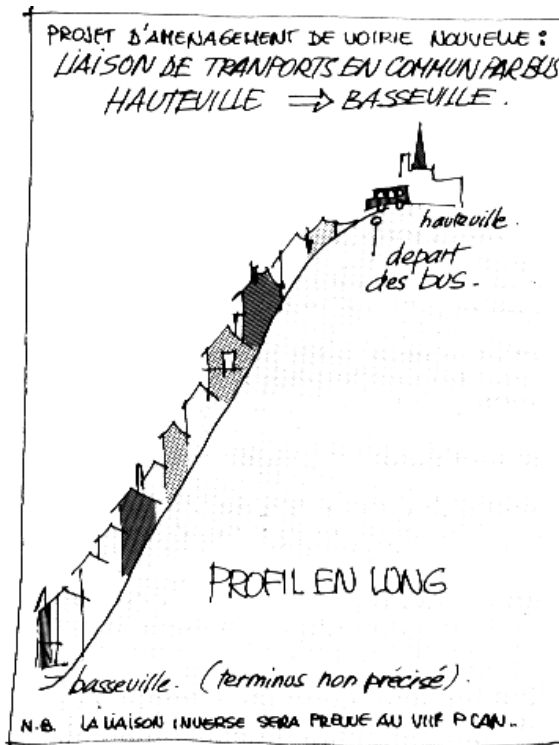
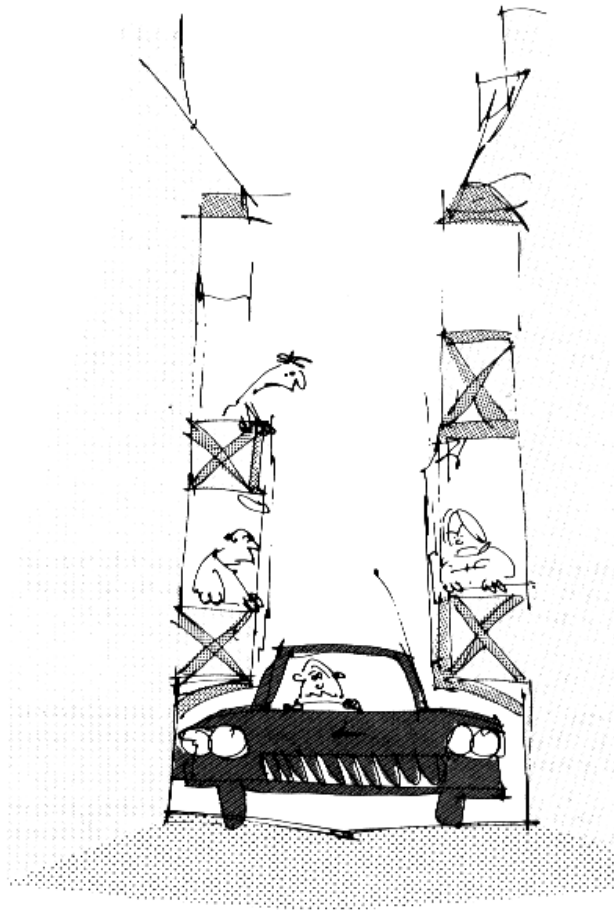
V - **Ciclovias (V-5)** - vias com características geométricas e infra-estruturais próprias ao uso de bicicletas;

VI - **Vias Secundárias (V-6)** - ligações entre vias locais, exclusivas ou não para pedestres;

VII - **Vias para Pedestres (V-7)** - logradouros públicos com características infra-estruturais e paisagísticas próprias de espaços abertos exclusivos aos pedestres.

VIII -

Parágrafo único. As características funcionais, geométricas, infra-estruturais e paisagísticas das vias integrantes da malha viária observam os padrões urbanísticos estabelecidos no Anexo 9.



TIPO		MALHA VIÁRIA											
		VIAS DE TRANSIÇÃO		VIAS ARTERIAIS (V.2)					VIAS COLETORAS (V.3)				
LOCALIZAÇÃO		DIVISA DO MUNICÍPIO COM REGIÃO METROPOLITANA	ÁREA DE OCUPAÇÃO RAREFEITA		RADIAIS; PERIMETRAIS DA CIDADE RADIOCÊNTRICA; EIXOS DA TRAMA DA CIDADE XADREZ; CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO; CONTORNO DAS UEUs DA CIDADE DE TRANSIÇÃO, JARDIM E RUR-URBANA			ÁREAS PREDOMINANTEMENTE PRODUTIVAS E CORREDORES DE DESENVOLVIMENTO		VIAS DE CONTORNO E DE INTERIORES DAS UEUs			
FUNÇÃO		LIGAÇÕES INTERURBANAS	LIGAÇÕES NA ÁREA DE OCUPAÇÃO RAREFEITA		LIGAÇÕES INTRAURBANAS; MÉDIA OU ALTA FLUIDEZ; BAIXA ACESSIBILIDADE; RESTRIÇÃO DE INTEGRAÇÃO COM O ENTORNO			DISTRIBUIÇÃO ENTRE VIAS LOCAIS E ARTERIAIS; EQUILÍBRIO ENTRE FLUIDEZ E ACESSIBILIDADE; BOA INTEGRAÇÃO COM O ENTORNO					
PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO		TRANSPORTE PASSAGEIROS E CARGA PESADA	TRANSPORTE COLETIVO COMPARTILHADO E CARGAS LEVES		TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE; TRANSPORTE COLETIVO SEGREGADO; TRANSPORTE DE CARGAS			TRANSPORTE COLETIVO COMPARTILHADO E DE CARGAS		TRANSPORTE COLETIVO COMPARTILHADO E DE CARGAS LEVES	TRANSPORTE COLETIVO DIFERENCIADO E DE CARGAS LIMITADAS		
GABARITOS (m)		V. 2.1 30,0		V. 2.2 20,0		V. 2.3 40,0	V. 2.4 30,0	V. 2.5 30,00		V. 3.1 22,50	V. 3.2 25,00	V. 3.3 / V. 3.4 20,00	V. 3.5 17,50
INCLINAÇÃO DE GREIDES (a)		8%		8%			8%		10%	10%			
PAVIMENTAÇÃO	PISTA (b)	NORMAS DA SMOV		ASFALTO, BLOCOS DE CONCRETO OU PLACAS DE CONCRETO					ASFALTO OU BLOCO CONCRETO				
	PASSEIO	REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA											
	MEIO-FIO	CONCRETO PADRÃO SMOV											
RAIO MÍNIMO		CONFORME VELOCIDADES DIRETRIZES ADOTADAS CUL-DE-SAC (RAIO INTERNO=7,5M) *											
RAIO DE CONCORDÂNCIA		VARIÁVEL DE 5,00m a 10m CONFORME HIERARQUIAS VIAS ENVOLVIDAS NO CRUZAMENTO*											
DIST.MÁXIMA REFERENCIAL ENTRE VIAS COM PREVISÃO DE TRANSPORTE COLETIVO		-		-			400,00 m		-	400,00 m			
COMPRIMENTO MÁXIMO QUARTEIRÃO		-		-			400,00 m		200,00m	200,00 m			
INTERSECÇÃO OU CRUZAMENTO		PREFERENCIALMENTE SERÁ PERMITIDA A INTERSECÇÃO OU CRUZAMENTO COM VIAS DA MESMA FUNÇÃO E HIERARQUIA											
REDE ELÉTRICA		NORMAS CEEE											
SINALIZAÇÃO		NORMAS SMT											
ARBORIZAÇÃO		NORMAS SMAM											
PERFIS VIÁRIOS		ANEXO 9.2											
REDE ABAST. DE ÁGUA		NORMAS DMAE											
ESGOTO CLOACAL		NORMAS DMAE											
ESGOTO PLUVIAL		NORMAS DEP											
ILUMINAÇÃO PÚBLICA		NORMAS SMOV											

TIPO		MALHA VIÁRIA				
		VIAS LOCAIS (V.4)				
LOCALIZAÇÃO		INTERIORES DE ÁREAS PREDOMINANTE PRODUTIVAS	ACESSO LOCAL EM INTERIORES DE UEUs			
FUNÇÃO		DISTRIBUIÇÃO LOCAL EM ÁREAS PREDOMINANTE-MENTE PRODUTIVAS; BAIXA FLUIDEZ; ALTA ACESSIBILIDADE; INTENSA INTEGRAÇÃO COM O ENTORNO	DISTRIBUIÇÃO LOCAL EM ÁREAS COM PREDOMINÂNCIA RESIDENCIAL E COMERCIAL; BAIXA FLUIDEZ; ALTA ACESSIBILIDADE; INTENSA INTEGRAÇÃO COM O ENTORNO.			
PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO		CARGAS E TRANSPORTE	CARGAS LEVES E TRANSPORTE	TRANSPORTE INDIVIDUAL	TRANSPORTE INDIVIDUAL	
GABARITOS (m)		V. 4.1 17,50	V. 4.2 15,00	V. 4.3 15,00	V. 4.4 12,50 (d)	V. 4.5 12,50
INCLINAÇÃO DE GREIDES (a)		8%	15%	.15%	15%	
PAVIMENTAÇÃO	PISTA (b)	ASFALTO OU BLOCO DE CONCRETO	ASFALTO	DECLIVIDADES = 8% PAVIMENTO EM ASFALTO (C)	ASFALTO OU BLOCO DE CONCRETO	DECLIVIDADE = 8% PAVIMENTO EM ASFALTO (C)
	PASSEIO	REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA				
	MEIO-FIO	CONCRETO PADRÃO SMOV				
RAIO MÍNIMO		CONFORME VELOCIDADES DIRETRIZES ADOTADAS			CUL-DE-SAC (RAIO INTERNO = 7,50m) *	
RAIO DE CONCORDÂNCIA		VARIÁVEL DE 5,00m A 10m CONFORME AS HIERARQUIAS DAS VIAS ENVOLVIDAS NO CRUZAMENTO. *				
DIST.MÁXIMA REFERENCIAL ENTRE VIAS COM PREVISÃO DE TRANSPORTE COLETIVO		400,00 m	-	-	-	
COMPRIMENTO MÁXIMO QUARTEIRÃO		400,00 m	200,00			
INTERSECÇÃO OU CRUZAMENTO		PREFERENCIALMENTE SERÁ PERMITIDA A INTERSECÇÃO OU CRUZAMENTO COM VIAS DA MESMA FUNÇÃO E HIERARQUIA.				
REDE ELÉTRICA		NORMAS CEEE				
SINALIZAÇÃO		NORMAS SMT				
ARBORIZAÇÃO		NORMAS SMAM				
PERFIS VIÁRIOS		ANEXO 9.2				
REDE ABAST. DE ÁGUA		NORMAS DMAE				
ESGOTO CLOACAL		NORMAS DMAE				
ESGOTO PLUVIAL		NORMAS DEP				
ILUMINAÇÃO PÚBLICA		NORMAS SMOV				

TIPO		MALHA VIÁRIA		
		ESPECIAIS		
		V. 5 CICLOVIAS	V. 6	V. 7
LOCALIZAÇÃO		CONFORME PLANO DE IMPLANTAÇÃO DE REDE CICLOVIÁRIA.	ÁREA DE OCUPAÇÃO INTENSIVA	CONFORME PLANOS E PROJETOS ESPECIAIS
FUNÇÃO		LAZER E TRABALHO	VIA SECUNDÁRIA DE ACESSOS AOS LOTES	ESPAÇOS ABERTOS EXCLUSIVOS AOS PEDESTRES
PRIORIDADE DE UTILIZAÇÃO		TRÂNSITO DE BICICLETAS	ACESSO A GARAGENS PARTICULARES DE VEÍCULOS LEVES E PASSAGEM PARA PEDESTRES	PEDESTRES
GABARITOS (m)		2,80 a 4,00	10,00	-
INCLINAÇÃO DE GREIDES (a)		10%	15%	-
PAVIMENTAÇÃO	PISTA (b)	PAV. À BASE DE CONCRETO OU BETUMINOSOS; TRATAMENTO SUPERFICIAL SIMPLES E PRÉ-MISTURADO A FRIO (C)	REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA	-
	PASSEIO	REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA		
	MEIO-FIO	-	-	-
RAIO MÍNIMO		3,00 m a 5,00m	*	
RAIO DE CONCORDÂNCIA		15,00m	*	
DIST.MÁXIMA REFERENCIAL ENTRE VIAS COM PREVISÃO DE TRANSPORTE COLETIVO		-	-	-
COMPRIMENTO MÁXIMO QUARTEIRÃO		-	200,00	
INTERSECÇÃO OU CRUZAMENTO		CONFORME NORMAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS	PREFERENCIALMENTE SERÁ PERMITIDA A INTERSECÇÃO OU CRUZAMENTO COM VIAS DA MESMA FUNÇÃO E HIERARQUIA.	CONFORME PROJETO ESPECÍFICO
REDE ELÉTRICA			NORMAS CEEE	
SINALIZAÇÃO			NORMAS SMT	
ARBORIZAÇÃO			NORMAS SMAM	
PERFIS VIÁRIOS			ANEXO 9.2	
REDE ABAST. DE ÁGUA			NORMAS DMAE	
ESGOTO CLOACAL			NORMAS DMAE	
ESGOTO PLUVIAL			NORMAS DEP	
ILUMINAÇÃO PÚBLICA			NORMAS SMOV	

(a) - A INCLINAÇÃO DE GREIDES PODERÁ SER MODIFICADA A CRITÉRIO DO SMGP.

(b) - SERÃO ACEITOS OUTROS MATERIAIS, COM APROVAÇÃO DO SMGP.

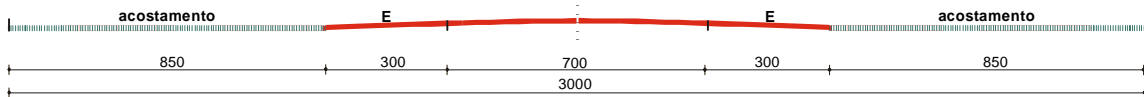
(c) PAVIMENTAÇÃO MÍNIMA: SAIBRO, BRITA, SOLO ADITIVADO OU MISTURA DE SOLOS, CONF. ESPECIFICAÇÃO TÉCNICA DA SMOV

(d) - PODERÃO SER ADMITIDAS EM OUTRAS ZONAS DE ALTURA, DEPENDENDO DAS CONDIÇÕES DE URBANIZAÇÃO DA VIA OU INTERESSES DA CONSERVAÇÃO AMBIENTAL, A CRITÉRIO DO SMGP.

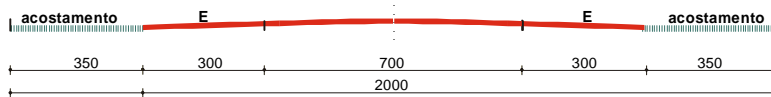
(e) - PODERÁ SER REDUZIDO O GABARITO A CRITÉRIO DO SMGP, COM BASE NO PLANO DE MANEJO AMBIENTAL.

V.2 - VIAS ARTERIAIS

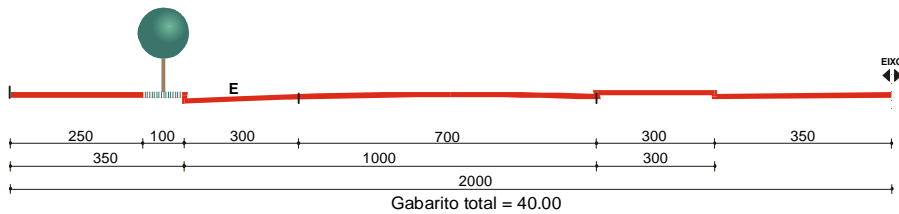
**V.2.1 ESTRADAS MUNICIPAIS
PERFIL BÁSICO**



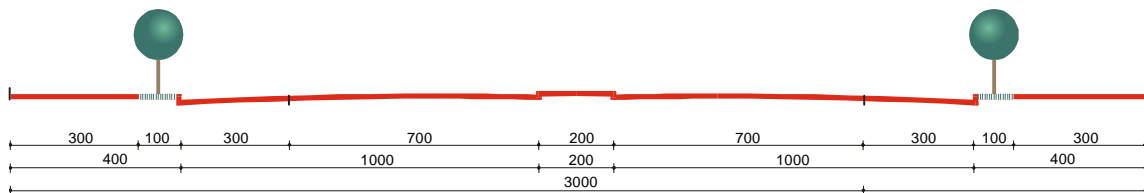
**V.2.2 ESTRADA MUNICIPAL
INTERIOR**



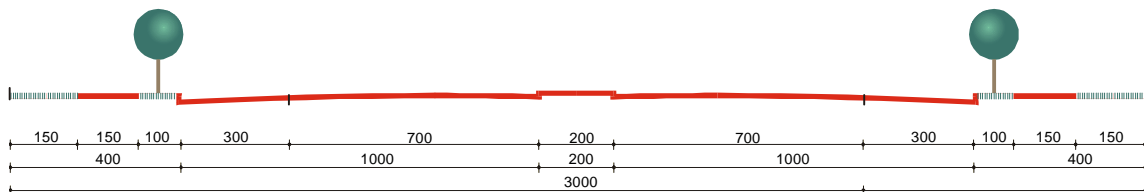
**V.2.3 EIXO DE TRANSPORTE
COLETIVO SEGREGADO,
RÁDIAIS E PERIMETRAIS**



**V.2.4 EIXO DE TRANSPORTE
COLETIVO COMPARTILHADO,
RÁDIAIS E PERIMETRAIS**

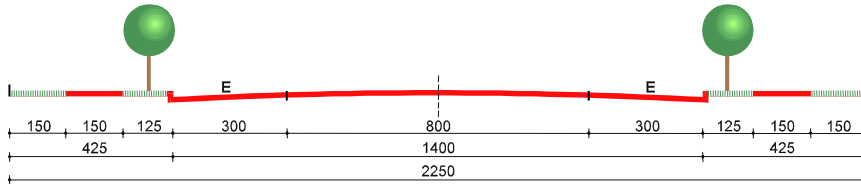


**V.2.5 VIAS PERIMETRAIS DAS ÁREAS
PREDOMINANTEMENTE
PRODUTIVAS (APP)**

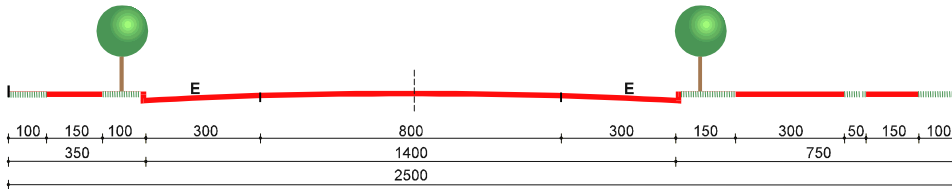


V.3 - VIAS COLETORAS

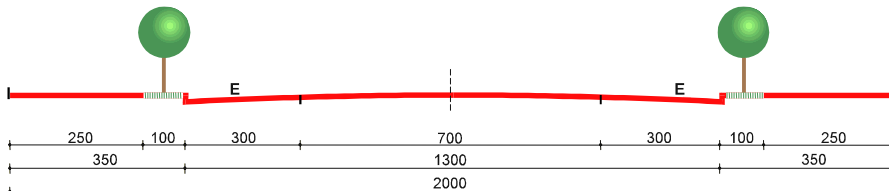
**V.3.1 VIA DA APP
PERFIL BÁSICO**



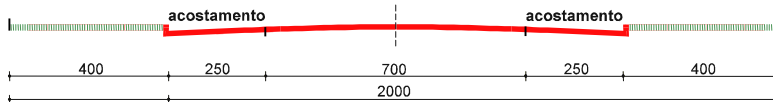
**V.3.2 VIA DA APP
PERFIL COM CICLOVIA**



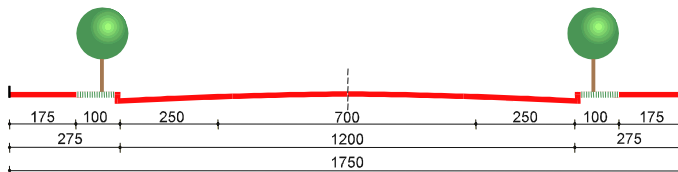
**V.3.3 VIA DE LIGAÇÃO E
CONTORNO DE UEU's**



**V.3.4 VIA DE LIGAÇÃO E
CONTORNO DE UEU's
ALTERNATIVA PARA AOR**

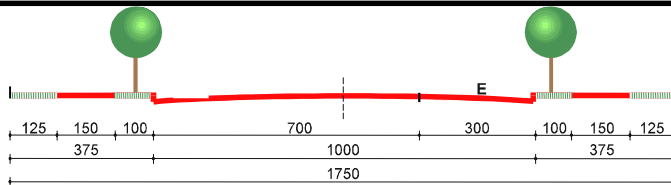


**V.3.5 VIA DE CONTORNO E
INTERIORES DAS UEU's**

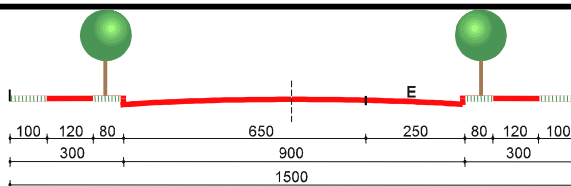


V.4 - VIAS LOCAIS

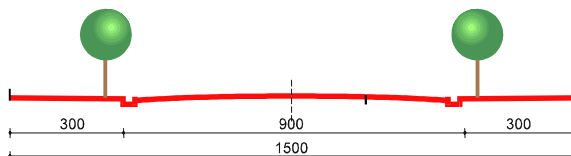
V.4.1 VIA DE INTERIORES DE ÁREAS PREDOMINANTEMENTE PRODUTIVAS



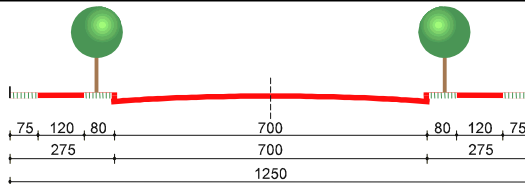
V.4.2 VIA LOCAL DE ACESSO EM INTERIOR DE UEU's



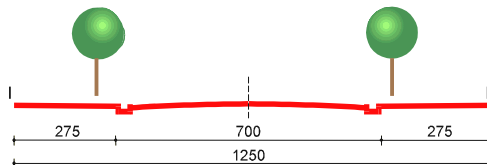
V.4.3 VIA LOCAL DE ACESSO EM INTERIOR DE UEU's EVOLUTIVA PARA V.4.2



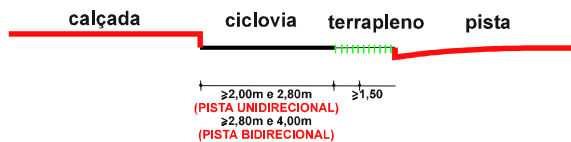
V.4.4 VIA LOCAL DE ACESSO DOMICILIAR (PREFERENCIAL PARA USO RESIDENCIAL COM ALTURA 9,00m)



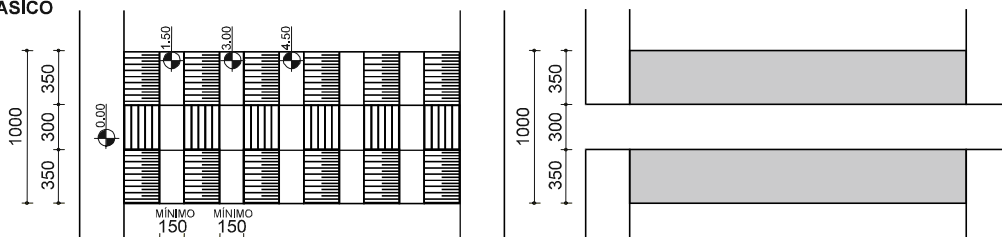
V.4.5 VIA LOCAL DE ACESSO DOMICILIAR. ALTERNATIVA PARA AOR



V.5 CICLOVIAS

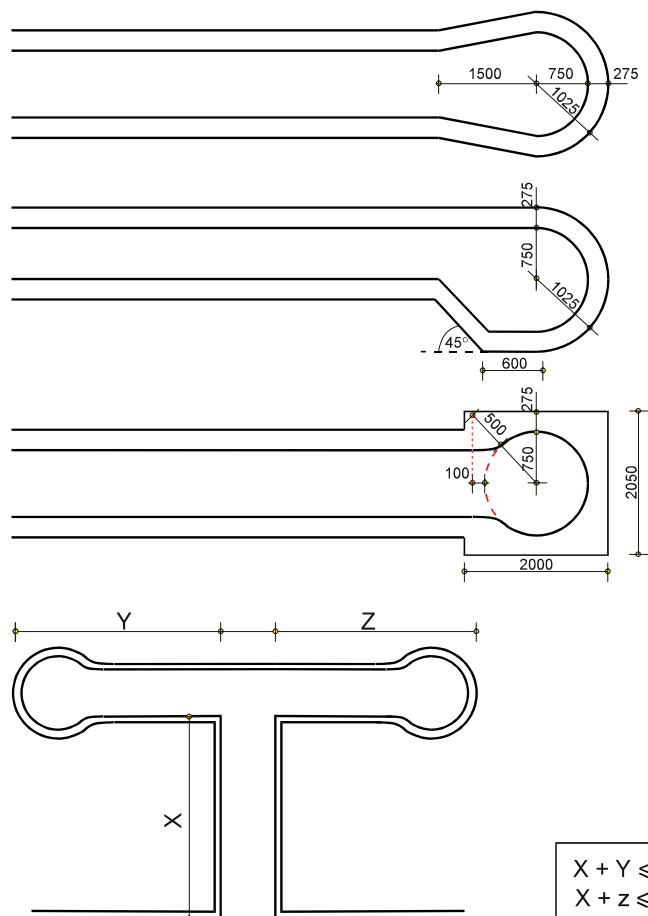


V.6 VIA SECUNDÁRIA PERFIL BÁSICO



CUL-DE-SAC

OBS.: PODERÃO SER ACEITOS NOVOS TERMINAIS DESDE QUE ATENDIDA SUA FUNCIONALIDADE, APROVADAOS PELO SMGP



VIAS ESPECIAIS E ALTERNATIVAS

SÃO AQUELAS QUE A CRITÉRIO DO SMGP, PODERÃO TER GABARITOS E PERFIS TRANSVERSAIS E LONGITUDINAIS DISTINTOS DOS BÁSICOS, COM VISTAS NOMEADAMENTE À:

- MANUTENÇÃO DA CONTINUIDADE DE VIAS EXISTENTES;
- MUDANÇA DA HIERARQUIA DE VIAS EXISTENTES EM ÁREAS JÁ ESTRUTURADAS;
- ADAPTAÇÃO ÀS CONDIÇÕES TOPOGRÁFICAS E GEOLÓGICAS DO TERRENO;
- PRESERVAÇÃO DA PAISAGEM QUANDO DA OCORRÊNCIA DE ELEMENTOS NATURAIS OU CULTURAIS SIGNIFICATIVOS;
- ÁREAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL;
- VIABILIZAÇÃO DE FUNÇÕES ESPECÍFICAS (TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDADE, COLETIVO, DE CARGA,, LIGAÇÕES MUNICIPAIS E INTERMUNICIPAIS).

OBS.: EM QUALQUER CASO DEVE SER ASSEGURADA A FUNCIONALIDADE DA HIERARQUIA PROPOSTA PARA A VIA.

ATIVIDADES	NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS	CARGA E DESCARGA	CONDICIONANTES
Residencial em terrenos com testada igual ou superior a 12,00m	1 vaga/75 m ² de área computável até o máximo de 3 vagas p/ economia		
Serviços			
a) em terrenos com testada entre 12,00 e 30,00m	1 vaga/75 m ² de área computável		(2)
b) terrenos com testada superior a 30,00m	1 vaga/50m ² de área computável		
Comercio, Indústria, Pavilhões e Depósito	1 vaga/200 m ² de área computável no mínimo 2 vagas	Art. 133	(5)
Comércio Varejista	1 vaga/200 m ² de área computável no mínimo 2 vagas		(1)
Galeria Comercial, Feiras e exposições	1 vaga/50 m ² de área computável	Art. 133	(1)
Centro Comercial ou Shopping Center	1 vaga/25m ² de ABL + circulação de público	Art. 133	(1)
Supermercados	1 vaga/25m ² de área computável	Art. 133	(1)
Hotel	1 vaga/5 unidades de alojamento		
Apart-Hotel	1 vaga/3 unidades de alojamento		
Motel	1 vaga/ unidade de alojamento		
Creches, Pré-escola e Maternais	---		(3)
Escola de 1º e 2º grau, Ensino Técnico e Profissionalizante	1 vaga/75 m ² de área computável ---		(3)
Escola de 3º grau, cursos preparatórios para 3º grau e Supletivos	2.000,00m ² < AC < 4.000 m ² = 1 vaga/20 m ² de área computável AC > 4.000,00 m ² = 1vaga/25 m ² de área computável		(1)
Hospitais, Pronto Socorro	1 vaga/50 m ² de área computável		(1)
Auditório, Cinemas, Teatros	1 vaga/4 lugares		
Centro de eventos	1 vaga/4 lugares		(1)
Estádios, Ginásio de esportes	1 vaga/10 lugares		(1)
Garagem comercial	---		(1) (4)
Posto de Abastecimento	---		(4)
Clubes, cemitérios, parques, circos, igrejas e templos - nº de vagas a ser definido pelo SMGP, considerando as características especiais do sítio.			

CONSIDERA-SE PARA EFEITOS DESTA LEI:

- **ABL** - Área Bruta Locável
- **galeria comercial** - conjunto com 15 ou mais lojas e com área computável igual ou superior a 750,00 m² e ABL menor que 5.000,00 m².
- **centro comercial ou shopping center** - conjunto de lojas com ABL igual ou superior a 5.000,00 m².
- **supermercado** - comercio de produtos alimentícios e de uso doméstico, em regime de auto serviço, com área computável igual ou superior a 500 m².

PADRÕES A SEREM OBSERVADOS NOS PROJETOS:

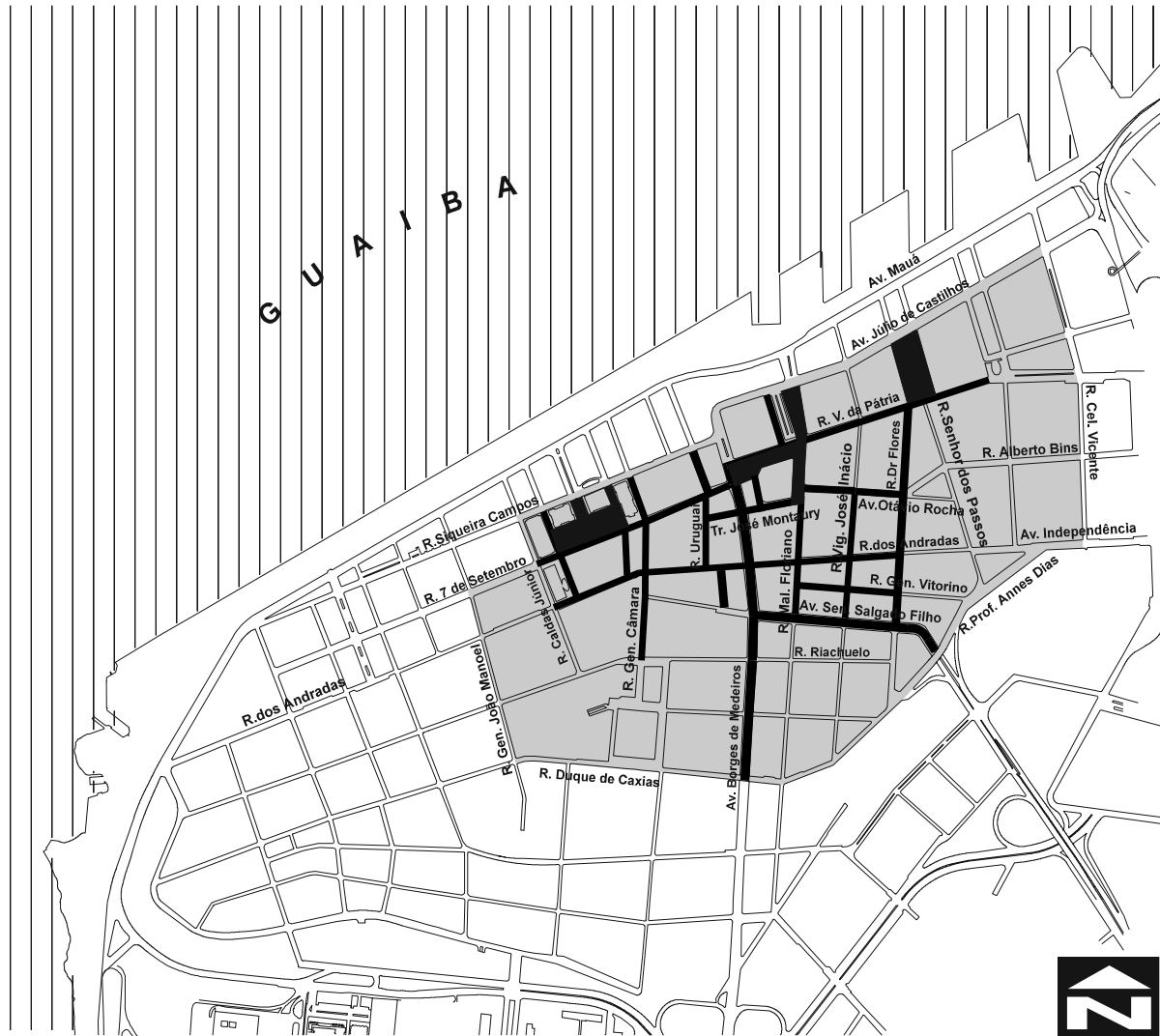
- Cota máxima por vaga para guarda de veículos igual a 30,00 m² e mínima de 25,00 m², excluídas as áreas ocupadas pelas rampas de acesso ou de ligação entre pavimentos.
- Área de acumulação para garagens comerciais ou condominiais: 5% do número total de vagas.
- Os rebaixos de meio-fio não poderão ocupar mais 50% da testada do terreno, com largura máxima de 7,00m. Quando ocorrer mais de um rebaixo, o intervalo mínimo será de 5,00m. A critério do SMGP poderão ser ajustados os padrões estabelecidos, desde que não haja prejuízo na circulação urbana e nos estacionamentos públicos.
- Os prédios constituídos de economia única que utilizarem o disposto no parágrafo 3º do Art.107 para fins de cálculo de área, deverão acrescer em 30% o padrão estabelecido para guarda de veículos. Exemplo: $1/75 \text{ m}^2 = 1/100 \text{ m}^2$ de área construída


CONDICIONANTES DE PROJETO

- (1) - Edificações com previsão de área de acumulação pela atividade ou pelo número significativo de vagas.
- (2) - Terrenos com testada superior a 30,00m e com formato irregular, poderão ser examinados caso a caso pelo SMGP e liberados até o padrão de 1 vaga/ 75,00 m²
- (3) - Atividades com proibição de localização em vias pertencentes a Malha Viária Básica e com obrigatoriedade de previsão de área para embarque e desembarque e área de espera, fora do fluxo principal da via.
- (4) - Os rebaixos de meio-fio deverão estar afastados no mínimo 20m das esquinas e não poderão ocupar mais de 50% da testada do terreno, com largura máxima de 7,00m. Quando ocorrer mais de um rebaixo, o intervalo mínimo será de 5,00m. A critério do SMGP poderão ser ajustados os padrões estabelecidos, desde que não haja prejuízo na circulação urbana e nos estacionamentos públicos.
- (5) - Os prédios de depósito, pavilhão e indústria terão previsão de vagas para guarda de veículos de carga em no mínimo 20% das vagas obrigatórias.

Observações:

- Na área construída para fins de cálculo das vagas para guarda de veículos não é considerado a área destinada aos estacionamentos.
- Na Área Central é vedada a construção de garagens cujos acessos se localizem nas ruas identificadas no Anexo 10.2.
- Na Área Central não será obrigatória a previsão de vagas para guarda de veículos nos prédios localizados nas ruas identificadas no Anexo 10.2.



-  **Vias com Proibição de Acesso a Garagens**
-  **Zona de Construção Facultativa de Garagens**



Interseção urbana



Via arterial urbana

Um **projeto viário** compreende o estudo e a formulação de propostas - projeto executivo - para assegurar o bom desempenho da malha viária, em consonância com as diretrizes determinadas no processo de planejamento. Os componentes de um projeto viário são os seguintes: plano de circulação urbana; projeto geométrico; projeto de sinalização estratigráfica (demarcação de áreas de estacionamentos, carga e descarga, pontos de táxi, etc.); projeto de sinalização semafórica; e projeto de sinalização informativa.