



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

OF. GAB. Nº 423/2020

**Exposição de Motivos
Projeto de Lei nº 039/2020**

**Senhor Presidente,
Nobres Vereadores:**

Tenho a honra de submeter à apreciação dessa Augusta Casa, o incluso **Projeto de Lei nº 039/2020** que **“Institui o Plano de Mobilidade Territorial no município de Guaíba”**.

Este Projeto de Lei, uma vez aprovado, permitirá que o Município tenha o seu Plano de Mobilidade Territorial.

O processo de planejamento da mobilidade urbana e transportes envolve uma quantidade significativa de dados, sendo necessários para avaliação e caracterização da situação atual e para a elaboração dos prognósticos. Desta forma, é necessário que sua realização seja eficiente, econômica e dimensionada de acordo com os objetivos a serem alcançados na resolução do problema proposto. A metodologia adotada baseou-se no Caderno de Referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob, elaborado em 2007 pelo Ministério das Cidades e no Termo de Referência, elaborado pela Prefeitura Municipal de Guaíba, também com base no PlanMob.

Com base nos dados coletados, foi feito o diagnóstico da situação existente e os prognósticos futuros de forma a orientar as ações a curto, médio e longo prazo. O diagnóstico consistiu em analisar os dados coletados, sintetizando-os e relacionando-os com o uso do solo, assim como identificar os corredores de circulação, problemas de fluxo viário encontrados, como conflitos de orientação e sentido viário, estado atual dos elementos de sinalização e organização viária. Consistiu também em, a partir da análise perceptiva e quantitativa, hierarquizar o sistema viário, classificando-o bem como identificar as conexões regionais e metropolitanas e sua interferência no sistema local.

Os prognósticos consistiram em sobrepor os dados coletados às propostas de planejamento urbano e de desenvolvimento do Município avaliando seus rebatimentos no sistema local de forma a estabelecer diretrizes. Desta forma, relacionou-se o uso do solo proposto e sua densidade ao sistema viário existente, identificando as demandas de geração de viagens (aumento ou decréscimo de volume dos corredores de circulação entre as zonas de tráfego).



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Esta etapa consistiu na formulação de propostas para os problemas diagnosticados através do planejamento viário e de transportes da cidade baseada no seu prognóstico futuro. Tal planejamento resultou em alternativas de ações a curto, médio e longo prazo, discutidas com a administração municipal no sentido de verificar a sua viabilidade. Estas ações foram desde soluções pontuais como conflitos viários pequenos e organização dos fluxos viários em regiões críticas, até medidas estruturais como obras viárias e intervenções significativas na estrutura física, medidas estas a serem tomadas em longo prazo, as quais foram propostas no presente trabalho.

Após a elaboração das proposições preliminares construíram-se cenários estruturados os quais permitiram a elaboração de alternativas para resolução dos problemas. Tais alternativas foram discutidas com a Administração e população em geral, e a partir da seleção destas, estruturou-se o corpo principal do Plano de Mobilidade. O aprofundamento das alternativas adotadas, bem como a avaliação dos rebatimentos destas sobre solo urbano, meio ambiente, meio construído e legislação vigente resultou no produto desta etapa, ou seja, o Plano de Mobilidade Territorial de Guaíba.

Sendo o que se apresentava para o momento e contando sempre com o apoio dessa Casa Legislativa, na apreciação e votação de projetos legislativos, despedimo-nos, renovando a Vossa Excelência e seus dignos pares, protestos de elevado apreço e distinta consideração.

Gabinete do Prefeito Municipal, em 08 de setembro de 2020.

JOSÉ FRANCISCO SOARES SPEROTTO
PREFEITO MUNICIPAL



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

PROJETO DE LEI Nº 039, DE 8 DE SETEMBRO DE 2020

“Institui o Plano de Mobilidade Territorial no município de Guaíba”.

Título I **DA CONCEITUAÇÃO, PRINCÍPIOS E OBJETIVOS GERAIS**

Art. 1º Esta lei institui o Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal de Guaíba-RS.

Art. 2º O Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal é instrumento global e estratégico da política de mobilidade territorial, determinante para todos os agentes públicos e privados que atuam no Município.

§ 1º - O Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Diretor de Gestão Municipal, o Plano Plurianual, o Código de Obras, o Código de Posturas e o Orçamento Anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º - O Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal deverá observar os seguintes instrumentos:

I - planos nacionais, regionais e estaduais de ordenação do território e de mobilidade urbana e os projetos de implantação dos sistemas de transporte metropolitanos;

II - diretrizes de planejamento da Região Metropolitana de Porto Alegre.

Art. 3º O Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal abrange a totalidade do território do Município, definindo:

I - a política de mobilidade urbana e rural do Município;

II – a hierarquização do sistema viário do Município;

III - as políticas públicas de transporte e circulação do Município;

IV – os Planos, Obras e Ações Estratégicas;

V - a gestão do sistema de Planejamento de Mobilidade Territorial.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 4º Entende-se por Sistema de Planejamento e Gestão o conjunto de órgãos, normas, recursos humanos e técnicos objetivando a coordenação das ações dos setores público e privado, e da sociedade em geral, a integração entre os diversos programas setoriais e a dinamização e modernização da ação governamental.

Art. 5º Este Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal parte da realidade do Município e tem como prazos:

I - 2020 para a indicação de ações estratégicas e inclusão de novas áreas passíveis de aplicação dos instrumentos do Estatuto da Cidade.

Art. 6º Este Plano Diretor de Mobilidade Territorial Municipal rege-se pelos seguintes princípios:

I - inclusão social, compreendida como garantia de acesso a bens, serviços e políticas de mobilidade qualificada a todos os munícipes;

II - direito à Cidade para todos, compreendendo o direito ao transporte eficiente e de qualidade, ao sistema viário qualificado, integrado; à circulação segura e confortável nos diversos modos de transporte e deslocamento, aos serviços públicos;

III - respeito às funções sociais da Cidade e à função social da propriedade, nos termos da Constituição Federal e do Estatuto da Cidade;

IV - participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão.

Art. 7º É objetivo da Política de Mobilidade Territorial ordenar o pleno desenvolvimento da circulação e da mobilidade urbana, através da distribuição socialmente justa do acesso equilibrado e diversificado dos meios de circulação e de transporte em seu território, de forma a assegurar o bem-estar equânime de seus habitantes mediante:

I - a consolidação do Município como centro regional, sede de atividades produtivas e geradoras de emprego e renda, centro turístico e de lazer;

II - a implementação do direito à infraestrutura urbana de circulação, transporte e serviços e equipamento públicos de mobilidade urbana;

III - a utilização racional dos meios de transporte de modo a garantir uma Cidade sustentável, social, econômica e ambientalmente, para as presentes e futuras gerações;



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

IV - a gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de mobilidade urbana;

V - a cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de mobilidade urbana, em atendimento ao interesse social;

VI - o planejamento do desenvolvimento da Cidade, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município de modo a evitar e corrigir as distorções de circulação e seus efeitos negativos sobre o ambiente construído e natural;

VII - a ordenação e controle do uso do solo, de forma a combater e evitar:

a) a proximidade ou conflitos entre usos existentes e propostos e meios de deslocamento e de transporte;

b) o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura de mobilidade urbana;

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente;

d) a deterioração das áreas urbanizadas e os conflitos entre usos e a função das vias que lhes dão acesso.

VIII - a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência;

IX - a adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos da mobilidade urbana, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais;

X - a proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico, arqueológico e urbanístico.

Título II
DA CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GUAÍBA-RS



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 8º A caracterização do município de Guaíba-RS referente à sua evolução urbana e inserção regional encontra-se no Anexo 01 desta Lei.

Título III
DA METODOLOGIA ADOTADA E CENÁRIOS PROJETADOS

Art. 9º Este PlanMob foi elaborado conforme a metodologia descrita no Anexo 02 a qual estabelece horizontes de planejamento e prognostica cenários futuros.

Parágrafo único - Quando este plano for revisado, deverá ser seguida metodologia similar ou apresentada previamente nova metodologia, em consonância com a boa técnica e os recursos tecnológicos disponíveis.

Título IV
DO MODELO CONCEITUAL DE MOBILIDADE TERRITORIAL PROPOSTO

Art. 10. As diretrizes e bases conceituais para a estruturação da mobilidade territorial em Guaíba-RS encontram-se no Anexo 03 desta lei e no Anexo 04. Ambas se constituem nos elementos básicos para a estruturação conceitual do modelo de mobilidade territorial proposto para o município de Guaíba-RS.

Título V
DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA
Capítulo 01 – Do Conceito De Sistema De Mobilidade

Art. 11. O sistema de mobilidade territorial do município de Guaíba-RS será composto pelo conjunto de elementos que estruturam o deslocamento de pessoas e cargas pelo limite geopolítico do território do Município, Urbano e Rural e será composto pelo sistema viário e pelos sistemas de transporte coletivo, seus respectivos modais, bem como pelo sistema cicloviário.

Art. 12. A prioridade entre os usuários do sistema obedecerá a seguinte ordem, norteando as ações e diretrizes dos agentes de planejamento e gestão:

I – Pedestre;

II – Ciclista;

III – Usuário do transporte coletivo;

IV – Usuário de transporte individual motorizado;



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

V – Usuário/Operador de transporte de cargas.

Art. 13. O sistema viário vem a ser o conjunto de canais de circulação que a cidade apresenta, bem como o sistema projetado, o qual estrutura-se por intermédio da hierarquia viária.

Capítulo 02 - Da Hierarquia Viária

Art. 14. A hierarquia viária do município de Guaíba será definida conforme o **Mapa 01 - Anexo 05** dessa Lei.

Art. 15. A hierarquia viária de Guaíba impõe as seguintes graduações, classificadas conforme definições abaixo:

I – O Sistema Rodoviário - SR tem preferência sobre todos os demais elementos estruturais;

II – A Via Perimetral - VP tem preferência sobre as Vias Arteriais e todas aquelas em que esta também tem preferência;

III – As Vias Arteriais - VA têm preferência sobre as Vias Coletoras de Tráfego e todas aquelas em que esta também tem preferência;

IV – As Vias Coletoras – VC têm preferência sobre os Corredores de Comércio e Serviço Local;

V – Os Corredores de Comércio e Serviços Locais – CCSL - tem preferência sobre as Vias de Tráfego Local;

VI – Os usuários de meio de transporte não motorizado têm preferência sobre todos os demais participantes do Sistema de Mobilidade Urbana e Rural.

Art. 16. Os elementos estruturais têm as seguintes definições e especificações:

§ 1º - O Sistema Rodoviário - SR é composto pelas Rodovias Estaduais e Federais que cortam o município de Guaíba-RS. A indicação das vias pertencentes ao SR segue o **Anexo 05** desta Lei, devendo seguir os seguintes critérios:



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

a) serão previstas ruas laterais com largura mínima de 18,00m (dezoito metros), ao longo das Rodovias Federais, quando no interior do perímetro urbano, conforme mapa do Anexo 5 e Anexo 09A.

b) ao longo das ruas laterais as construções deverão obedecer o recuo de frente de ajardinamento previsto para a zona em que estão inseridas e a faixa cicloviária posicionada obrigatoriamente no lado dos lotes bem como a faixa não edificável prevista pelo órgão competente para rodovia.

c) a viabilidade de acessos e alinhamentos às empresas e estabelecimentos na Rodovia Federal, deverão ter parecer do órgão rodoviário federal competente, e respeitar a projeção das vias coletoras paralelas.

d) a viabilidade de acessos e alinhamentos às empresas e estabelecimentos na Rodovia Estadual, deverão ter parecer do órgão rodoviário estadual competente, e atender o Decreto 34.215, de 11 de março de 1992, e suas eventuais alterações.

§ 2º - **As Estradas Rurais - ER's** são as vias que estruturam as zonas mais remotas do município, afastadas da zona central e do perímetro urbano bem como as que escoam a produção rural para o centro urbano e para fora do município - as quais seguem o **Anexo 15A** desta Lei, sendo divididas em:

a - Estradas Gerais – EG's são aquelas estradas municipais que comunicam a sede do Município com as dos distritos rurais e povoações e as que unem estes entre si, bem como as que atravessam os limites do município, devendo seguir os seguintes critérios:

1 - distância mínima entre cercas equivalente a 22,00m (vinte e dois metros);

2 - recuo mínimo do eixo equivalente a 11,00m (onze metros); c) quanto a obras, obedecer a Lei 662, de 18 de outubro de 1983 e suas eventuais alterações.

b - Estradas Vicinais – EV's são aquelas estradas municipais que unem entre si estradas gerais ou com elas bifurcam, devendo seguir os seguintes critérios:

1 - distância mínima entre cercas equivalente a 12,00m (doze metros);

2 - recuo mínimo do eixo equivalente a 6,00m (seis metros);



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

3 - quanto a obras, obedecer a Lei 662, de 18 de outubro de 1983 e suas eventuais alterações.

§ 3º - A Via Perimetral – VP é a articulação de vias existentes e projetadas correspondendo ao principal traçado perimetral às áreas urbanizadas, excetuando-se apenas o núcleo urbano de Pedras Brancas. A indicação de seu traçado, segue o **Anexo 05** desta lei.

§ 4º - As Vias Arteriais – VA's são os principais eixos de conexão entre as zonas da cidade, circulação entre o ingresso da cidade pelo acesso principal a partir da rodovia federal BR 116 e as centralidades urbanas existentes, responsáveis por configurar os eixos estruturadores da circulação entre os núcleos urbanos existentes. A definição e indicação das VA's seguem o **Anexo 5A** desta Lei.

§ 5º - As Vias Coletoras de Tráfego – VC's são vias interbairros que interligam regiões da cidade, predominantemente no sentido leste oeste e norte sul. A definição e indicação das VCT seguem o **Anexo 5B** desta Lei.

§ 6º - As Vias Corredores de Comércio e Serviços Locais – VCCSL's são as vias de estruturação interna dos bairros. A definição e indicação das VCCL's seguem no **Anexo 5C**.

§ 7º - As Vias de Tráfego Local – VL's são as vias de fluxo local. São aquelas vias destinadas ao tráfego local, permitindo acesso direto aos imóveis lindeiros, onde o tráfego de passagem deve ser desestimulado, sendo destinadas a distribuir o fluxo no interior dos bairros, o tráfego para as vias coletoras a ser utilizadas pelos veículos de carga limitada e pelos veículos particulares. As indicações das VL'S seguem no anexo 9C, devendo seguir os seguintes critérios:

a) as dimensões das vias locais deverão seguir o mesmo gabarito, quando tratarem-se de continuação de vias públicas já existentes.

b) será permitido a execução de vias locais VL3 de 12,00m (doze metros) somente nas zonas ZM1 ou nas Aeis, nas demais zonas o gabarito mínimo é o VL2 de 14,00m (quatorze metros).

c) a cada dois trechos de quadra das vias locais de 14,00m (quatorze metros) e de 12,00m (doze metros) deverá ser prevista uma via coletora de 18,00m (dezoito metros).



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

d) A critério da Secretaria responsável pelo Plano Diretor e pela Secretaria responsável pelas políticas de mobilidade urbana os critérios definidos na alínea “c” poderão ser alterados em casos em que as condições do sítio de implantação assim o exijam.

§ 8º - Vias Locais terminadas em Cul-de-Sac – VLC’s são as vias que deverão ser utilizadas quando as vias terminarem em área verde, em lotes ou em casos onde for comprovada a inviabilidade da continuidade da via, sendo destinadas a distribuir o fluxo do interior dos parcelamentos urbanos, permitindo o acesso direto aos imóveis lindeiros, devendo obedecer os seguintes critérios:

- a) terão gabarito mínimo de 16,00m (dezesesseis metros).
- b) diâmetro mínimo de 25,00m (vinte e cinco metros) para a praça de retorno.
- c) a extensão da via somada à praça de retorno terá no máximo 130,00m (cento e trinta metros) de comprimento.

§ 9º - O Sistema Ciclovário - SC é composto por Ciclovias, Ciclofaixas, Ciclo-rotas e Bicicletários, integrados em uma rede de fomento ao uso da bicicleta e assemelhados. A definição e indicação do Sistema Ciclovário segue o **Anexo 10** desta Lei.

§ 10 - As Vias Especiais de Pedestres – VEP’s são aquelas onde a prioridade será do pedestre, de forma exclusiva ou parcial. A definição e indicação das VE’s seguirão projetos específicos de priorização do pedestre a serem elaborados na zona central ou espaços específicos da cidade. Nas demais zonas deverá seguir o seguinte regramento:

- a) posteamento com iluminação pública no mínimo a cada 30,00m (trinta metros), localizado a 1,00m (um metro) do alinhamento dos lotes lindeiros.
- b) pavimentação obedecendo as normas determinadas para passeios públicos (calçamento), podendo ter faixa de ajardinamento de no máximo 2,00m (dois metros).
- c) adequado escoamento de águas pluviais.
- d) edificações dos lotes lindeiros com recuo lateral de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), no mínimo.
- e) elementos para obstrução de veículos, obedecendo normatizações da Secretaria responsável pelo trânsito.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Capítulo 03- Da Integração da Hierarquia Viária com o Plano Diretor Municipal

Art. 17. A hierarquia viária municipal deverá ser integrada ao Plano Diretor Municipal de forma que haja compatibilidade entre o regime morfológico proposto e os gabaritos viários.

Art. 18. A relação entre regime morfológico e sistema viário se dará através da definição conjunta de diretrizes urbanas para os Corredores de Comércio e Serviços Locais – CCSL e das Coletoras Norte-Sul e Leste-Oeste, as quais substituem os atuais Corredores de Comércio e Serviços Urbanos.

Art.19. Os corredores de Comércio e Serviços Locais – CCSL terão gabarito máximo de 4 pavimentos ou 12m.

Art. 20. O regime morfológico em função do sistema viário aplicado às vias Perimetral, Arteriais e Coletoras Norte-Sul e Leste-Oeste se dará pela seguinte fórmula:

$$H= 1,2 \times (L+RF).$$

Onde:

H = Altura Máxima da Edificação

L = Largura da Via (incluso passeios)

RF = Recuo Frontal utilizado, sendo o mínimo o previsto no Plano Diretor.

§ 1º. O regime volumétrico em função do sistema viário descrito anteriormente aplica-se a faixa de 50 metros a partir do alinhamento frontal do terreno.

§ 2º. Os lotes que excederem a esta profundidade deverão ter sua situação analisada pela Secretaria responsável pelo Plano Diretor e pela Secretaria responsável pelas políticas de Mobilidade, com parecer favorável nos respectivos conselhos municipais.

§ 3º. Os lotes que excederem a esta profundidade e apresentarem as situações abaixo, poderão ser tratados com o mesmo regramento de altura em sua totalidade a critério da Secretaria responsável pelo Plano Diretor e da Secretaria responsável pelas políticas de Mobilidade, sendo elas:

I - necessidade de preservação de árvores de porte, no interior dos imóveis, em especial aquelas declaradas imunes ao corte, na forma do artigo 7º do Código Florestal instituído pela Lei Federal 4771, de 15 de setembro de 1965, e suas eventuais alterações, face sua localização, raridade, beleza ou condição de porta-semente;



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

II - melhor adequação da obra arquitetônica ao sítio de implantação que tenha características excepcionais relativas ao relevo, forma e estrutura geológica do solo;

III - para valorização e manutenção dos prédios de interesse histórico-cultural;

IV - lotes onde hajam acidentes geográficos de difícil transposição, a critério da Secretaria responsável, com parecer do órgão ambiental competente;

V - melhor adequação da obra arquitetônica de uso institucional público, ao sítio de implantação que tenha apelo de utilidade pública e/ou interesse social, desde que tenha sido consultada a comunidade local num raio equivalente a 100 (cem) metros do local do aparelho público ou de utilidade pública.

§ 4º. Quando o terreno com frente ao sistema viário descrito anteriormente, construir esquina com vias transversais que não listadas como vias Perimetrais, Arteriais ou Coletoras, aplica-se a mesma faixa de 50,00m a partir do alinhamento frontal do terreno para atingir altura calculada.

Art. 21. O Regime Morfológico das vias Coletoras Norte-Sul e Leste-Oeste estão representadas e listadas no **Anexo 07**.

Art. 22. São definidos Corredores de Comércio e Serviços Locais as vias que estão representadas e listadas no **Anexo 06** assim como seu regime morfológico.

Art. 23. As zonas consolidadas e não consolidadas para efeito de aplicação do disposto nos artigos anteriores são as determinadas pelas seguintes condições:

I – a edificação estar inserida em zonas onde o recuo frontal não existe ou é inferior a 4m e,

II – onde há a **predominância efetiva de edificações construídas na testada do lote na quadra** (aqui leia-se mais de 70% das edificações da quadra do alinhamento em questão terem recuo inferior a 1m).

Art. 24. Para efeitos de aplicação do regime novo, as vias consolidadas e não consolidadas estão representadas e listadas no **Anexo 08**.

Capítulo 04 - Dos Perfis Viários



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 25. Os perfis viários têm as dimensões definidas nos **Anexos 09A, 09B e 09C** desta Lei, onde serão contempladas as dimensões de:

- I - Faixas de Rolamento;
- II - Faixas de Estacionamento;
- III - Eixos de Transporte Coletivo Segregado ou Pista Compartilhada;
- IV - Canteiros Centrais;
- V - Ciclovias;
- VI – Ciclofaixas;
- VII – Passeios;
- VIII – Elementos de Ambiência Urbana.

Art. 26. As dimensões dos perfis viários ficam limitadas aos índices abaixo descritos, excetuando-se alguma indicação específica descrita e justificada no Plano Municipal de Mobilidade Territorial ou legislação externa que se sobreponha:

§ 1º As Faixas de Rolamento serão dimensionadas em função do fluxo viário, variando de 3,00m a 3,50m.

§ 2º As Faixas de Estacionamento serão dimensionadas a partir do ângulo do estacionamento, variando de 2,50m para ângulo de 90º a 5,30m para ângulo de 45º.

§ 3º Os Eixos de Transporte Coletivo Segregado ou Pista Compartilhada serão dimensionados com largura de 3,30m a 4,00m em cada sentido do tráfego, somado a uma faixa de 3,00m para os pontos de parada.

§ 4º Os Canteiros Centrais serão dimensionados sem um padrão específico por atenderem diferentes funções nos gabaritos projetados, sempre com dimensão mínima de 2,00m.

§ 5º As Ciclovias terão dimensão mínima de 1,50m.

§ 6º As Ciclofaixas terão dimensão mínima de 1,20m.

§ 7º Os Passeios terão dimensão mínima de 1,50m, sendo que se houver arborização acresce-se 1,00 para canteiro, se houver posteamento acresce-se 0,60m, se houver parada de transporte coletivo acresce-se 1,20m.

Art. 27. O ângulo de intersecção das vias não poderá ser inferior a 60º.

Art. 28. O tipo de pavimentação será na forma que segue:



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

§ 1º A pavimentação deverá ser feita em conformidade com as diretrizes expedidas pelo Poder Executivo Municipal, devendo ser de paralelepípedos ou de outro material de melhor qualidade e maior eficiência, ficando vedada a utilização de qualquer outro tipo de material inferior, tais como asfalto a frio, o anti-pó e a pedra irregular.

§ 2º Nas vias perimetral, arteriais, coletoras projetadas, em novos loteamentos, deverá ser utilizado somente pavimento asfáltico dimensionado para o tráfego indicado nas diretrizes expedidas pelo Poder Executivo Municipal conforme normas vigentes.

§ 3º Nas vias perimetral, arteriais e coletoras quando estiverem posicionadas na divisa, caberá à execução de 50% da via, no sentido longitudinal a cada proprietário lindeiro.

Art. 29. Em todas as vias Projetadas deverá ser prevista continuidade, sendo permitidas deflexões desde que seja mantido o ponto inicial e final do traçado constante no mapa dos **Anexos 05, 05A até 05F**.

§ 1º As demais vias deverão seguir gabarito viário igual ao previsto nos logradouros adjacentes indicados na certidão de diretrizes.

§ 2º A critério da Secretaria responsável pelo Plano Diretor e da secretaria responsável pelas políticas de Mobilidade, os gabaritos previstos poderão ser alterados em casos de investimento público em infraestrutura viária e em casos de investimento privado para adequações ao sítio.

Art. 30. Em qualquer circunstância, onde forem aprovados novos arruamentos e/ou prolongamento de vias existentes, deverão ser respeitados os alargamentos viários pré-estabelecidos pelo Plano Diretor de Planejamento e Gestão Municipal e por esta lei nas áreas incorporadas ao perímetro urbano e adjacência.

Art. 31. O sistema viário básico deverá adaptar-se as disposições topográficas do terreno, acompanhando as curvas de nível, devendo ser locado, sempre que possível em áreas com baixas declividades, ajustando-se à natureza, uso e densidade da população das áreas servidas.

Art. 32. As dimensões do leito e passeio deverão corresponder a múltiplos de faixas de veículos e pedestres, de acordo com os seguintes gabaritos:



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

I - para cada faixa de veículo estacionado paralelo ao meio fio, largura de 2,50m;

II - para cada faixa de veículo estacionado oblíquo ao meio fio, largura de 4,50m;

III - para cada faixa de veículos em movimento, a velocidade de até 40 km/h, largura de 3,00m;

IV - para cada faixa de veículos em movimento, a velocidade de até 60 km/h, largura de 3,50m;

V - para cada faixa de pedestre, a largura de 0,80m.

Capítulo 05 – Do Transporte Ciclovitário

Art. 33. O sistema ciclovitário do município busca incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação de bicicletas em Guaíba.

Art. 34. O sistema ciclovitário será estruturado através de duas malhas ciclovitárias na cidade:

- a) Malha ciclovitária funcional;
- b) Malha ciclovitária de lazer.

Paragrafo único. Distinguem-se as malhas apenas por sua função conectiva aos espaços da cidade, de forma que - sempre que possível - o traçado das duas malhas deverá ser compartilhado.

Art. 35. A malha ciclovitária funcional terá como prioridade a conexão entre os locais da cidade que possuem atividades geradoras de tráfego, utilizando preferencialmente canais de circulação principais (via perimetral - VP, vias arteriais – VA's e vias coletoras – VC's), priorizando o tempo de deslocamento ante a ambiência do percurso.

Art. 36. A malha ciclovitária de lazer terá como prioridade a conexão dos espaços de lazer da cidade, utilizando preferencialmente as vias locais intra bairros, parques, praças e áreas verdes da cidade, priorizando a ambiência do percurso ante ao tempo de deslocamento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 37. Compõem o transporte cicloviário:

I – Rede viária para o transporte por bicicletas, formado por ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e faixas ou áreas compartilhadas;

II – Bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.

§ 1º - As ciclovias são vias de circulação de ciclistas separadas fisicamente das pistas de rolamento de veículos, por um canteiro com largura mínima de cinquenta centímetros.

§ 2º - As ciclofaixas são vias de circulação de ciclistas junto à pista de rolamento de veículos, e somente serão permitidas nas vias existentes e devem seguir o sentido de fluxo do tráfego de veículos não permitindo os dois sentidos de fluxo em um mesmo lado da via.

Art. 38. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de:

I - 1,50 m para pista de ciclovias de sentido único de circulação e de 2,5 m para pista com sentido duplo de circulação;

II - 1,20 m para pista de ciclofaixas não sendo permitido pistas com sentido duplo de circulação.

Art. 39. O modo cicloviário tem por fundamento:

I – A inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;

II – A integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais intermodais;

III – A construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;

IV – Promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;

V – A uniformização dos projetos cicloviários.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 40. Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do Município.

Art. 41. Deverá ser elaborado pelo município o Plano Cicloviário Municipal, o qual deverá conter o detalhamento das rotas, bicicletários e demais elementos para a viabilização do transporte cicloviário com segurança aos usuários, bem como as interferências no sistema viário existente.

Art. 42. O trajeto básico das malhas cicloviárias está definido no **Anexo 10** desta Lei e permitirá a articulação direta entre os locais e zonas da cidade minimizando o conflito entre as demais modalidades de transporte.

Art. 43. O Plano Cicloviário Municipal deverá observar os seguintes princípios e diretrizes:

§ 1º - São diretrizes gerais associadas ao Meio Ambiente:

I – Utilizar preferencialmente as vias coletoras leste-oeste e norte-sul como corredores ambientais urbanos através da arborização e ambientação paisagística, interligando as zonas verdes de forma a multiplicar as conexões através de um sistema sobreposto ao sistema de mobilidade.

II – Os corredores ambientais urbanos deverão ser associados ao Plano Cicloviário observando as seguintes conexões básicas:

a) Conexão Urbano versus Urbano – Corredores que permitam a circulação da fauna entre os espaços verdes urbanos (parques, praças e demais espaços verdes da cidade). Acontecendo essencialmente nos dois sentidos leste oeste e norte e sul;

b) Conexão Hidro versus Urbano – Corredores que permitam a passagem da fauna desde o Lago Guaíba até o interior do continente. Desenvolvendo-se principalmente no sentido leste-oeste.

§ 2º São diretrizes específicas, ou rotas:

I – Criação e consolidação de uma rota cicloviária contínua pelo Parque Linear ao longo da Orla – principal corredor ambiental urbano beirando o lago e “pelo lago”, sendo que nos terrenos onde não for possível, deverão ser permitido o uso de “decks” para a sua viabilização a qual será denominada Rota Cicloviária de Lazer A;



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

II – Criação e consolidação da Rota Ciclovária pelo eixo Pedras Brancas, tendo como ponto central a Residência Gomes Jardim e área de entorno denominada como Rota Ciclovária de Lazer B;

III – Estruturação da malha ciclovária funcional associada aos Corredores N/S – L/O;

IV – Estruturação da malha ciclovária de lazer por entre os bairros conectando as áreas verdes da cidade (parques e praças) através de corredores ambientais – áreas arborizadas por entre os bairros;

V – Prever na hierarquia viária (gabaritos) a possibilidade de arborização das ciclovias quando possível – através de canteiros centrais e/ou laterais de forma a propiciar a arborização e o trânsito da fauna;

VI – Buscar ao máximo a sobreposição das malhas ciclovárias funcional e de lazer.

Capítulo 06 – Do Transporte Coletivo

Art. 44. O Transporte Coletivo Intermunicipal deve garantir o deslocamento dos moradores às áreas externas ao município e região metropolitana de Porto Alegre.

Art. 45. O Transporte intermunicipal é de responsabilidade do Estado do Rio Grande do Sul.

Art. 46. O Município de Guaíba-RS deverá indicar os locais de implantação dos terminais e locais de parada do transporte intermunicipal ou regional.

Art. 47º A macrolocalização do novo Terminal Rodoviário - TR está definida no **Anexo 11**.

§ 1º - Caberá ao município a escolha do terreno.

§ 2º - A viabilização do terreno poderá ser de responsabilidade do município, do estado, ou ainda em parceria entre o município e iniciativa privada ou convênio entre entes federativos.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 48. A macrolocalização dos Terminais Hidroviários – TH's está definida no **Anexo 11**.

Art. 49. O Transporte Coletivo Urbano deverá garantir o deslocamento de forma rápida e eficiente da população entre os diferentes bairros e com a área central da cidade.

Art. 50. O Sistema de Transporte Coletivo Urbano – STCU, quando plenamente implantado será estruturado pela integração dos modais rodoviário - MR, hidroviário - MH e aerotrem - MA (Aeromóvel).

Art. 51. O STCU, quando plenamente implantado, será estruturado pelos terminais de integração, localizados no **Anexo 11**.

Art. 52. O Modal Rodoviário, quando plenamente implantado deverá prever dois tipos de itinerários:

I - Itinerários de integração – entre terminais locais de integração – TI's;

II - Itinerários locais – partindo e chegando aos terminais de integração – TI's.

Art. 53. As rotas atuais do Modal Rodoviário - MR deverão ser otimizadas para a nova estruturação do sistema, considerando a implantação gradual dos terminais locais.

Art. 54. O Modal Hidroviário - MH, quando plenamente implantado, deverá prever a conexão local com os setores norte e sul da cidade através de novos pontos locais identificados no **Anexo 11**.

Art. 55. O Modal Aerotrem - MA, quando plenamente implantado, terá como principal função realizar a articulação entre as zonas conurbadas ao norte e ao sul, através do trajeto intermunicipal.

Art. 56. As rotas urbanas rodoviárias devem ser adaptadas à nova hierarquia viária proposta.

Parágrafo único. Estas novas rotas devem limitar-se preferencialmente às vias perimetral, arteriais, e coletoras, sendo de alta relevância que as vias consideradas locais não tenham seu sistema viário e fluxo de caráter local invadido pelo alto impacto que as rotas de transporte coletivo causam.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 57. As paradas de transporte coletivo devem estar localizadas de forma a garantir que a distância seja de 400 metros de deslocamentos para pedestres e ciclistas, garantindo tempos de deslocamento entre 5 a 10 minutos caminhando e de menos de 5 minutos pedalando.

Art. 58. A infraestrutura voltada ao transporte coletivo deve garantir, quando possível:

I - Paradas de embarque/desembarque sinalizadas com informações sobre o itinerário e frequência do transporte coletivo;

II - Paradas de ônibus protegidas contra intempéries, bancos ou barras de apoio.

Art. 59. Os Terminais de Integração – TI's, deverão possibilitar a integração dos diversos modais de transporte coletivo e individual através de programas (estacionamentos, bicicletários) que permitam o deslocamento híbrido, sendo parte individual e parte coletiva.

Parágrafo Único. Deverão prever conjuntamente atividades atrativas ao grande público, e se possível às atividades que concentrem maior número de linhas de desejo tais como serviços e áreas institucionais de grande fluxo coletivo.

Art. 60. O município deverá apresentar os seguintes projetos com vistas na melhoria do serviço de Transporte Coletivo Urbano:

I - Rever itinerários buscando adequá-los à nova proposta de hierarquia viária;

II - Instalar GPS na frota, buscando subsidiar o usuário com informações sobre itinerários, tempo de espera real, integrada aos demais modais e que seja acessível a todos (indicações nas paradas de ônibus e terminais, aplicativo para celular, etc.);

III - Dar prioridade a pavimentação e requalificação de ruas que possuam linhas de transporte coletivo;

IV - Respeitar a distância máxima de 800 metros entre paradas de ônibus e/ou 5 minutos de deslocamento a pé entre paradas;



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

V - Padronizar as paradas de ônibus, garantindo que ofereçam paradas seguras, cobertas e que disponham de informações aos usuários sobre itinerários, horários, tempo de espera, ônibus acessível, etc.;

VI - Reduzir custo operacional do sistema melhorando sua eficiência e financiamento para reduzir/subsidiar a tarifa;

VII - Adotar micro-ônibus em locais de difícil acesso onde, pelas condições do sistema viário, os ônibus tenham dificuldade de circular.

Capítulo 07 – Da Regulação Dos Polos Geradores de Tráfego - PGTS

Art. 61. São classificados como Pólos Geradores de Tráfego – PGT's os empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

Art. 62. Para o município de Guaíba-Rs os critérios de definição do enquadramento de um empreendimento como Pólo Gerador de Tráfego serão os definidos nos incisos abaixo listados:

§ 1º Estar inserido em um dos cordões viários determinados no **Anexo 12** desta lei.

§ 2º Demandar um número de vagas acima do permitido para cada cordão de tráfego conforme a legislação vigente (Plano Diretor Municipal).

Art. 63. Ficam definidos os critérios abaixo listados para o enquadramento como Pólo Gerador de Tráfego no município de Guaíba-RS:

I – Acima de 25 vagas no Cordão de Tráfego 01;

II – Acima de 50 vagas no Cordão de Tráfego 02;

III – Acima de 80 vagas no Cordão de Tráfego 03.

Art. 64. Quando um empreendimento enquadrar-se em PGT, este automaticamente deverá sujeitar-se as seguintes condições:



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

I – Elaboração e Aprovação de EIV junto à Prefeitura Municipal;

II – Licenciamento Ambiental, junto à Prefeitura Municipal;

III – Responsabilizar-se integralmente pelas medidas mitigadoras demandadas pelos estudos técnicos de impacto de vizinhança e de impacto ambiental, bem como pelas medidas demandadas e justificadas tecnicamente pela Administração decorrentes da inserção do empreendimento no local.

Art. 65. Fica ressalvado o direito à Administração Municipal de negar o licenciamento ao empreendedor sem ônus algum à Administração quando este não cumprir os requisitos técnicos necessários à implantação do empreendimento.

Capítulo 08 – Do Plano De Circulação Da Área Central

Art. 66. O município deverá elaborar um Plano de Circulação para a Área Central da cidade – PCAC seguindo as diretrizes apresentadas neste Projeto de Lei.

§ 1º A referida área central será delimitada pelo polígono apresentado no **Anexo 13**.

§ 2º As diretrizes básicas para a elaboração do Plano de Circulação da Área Central são as constantes no mapa do **Anexo 14**.

§ 3º O Plano de Circulação da Área Central - PCAC deverá observar as seguintes diretrizes:

I - Diretrizes Gerais:

a) Priorização gradativa do pedestre, ciclista e usuário de transporte coletivo ante ao automóvel desde a Br-116 até a Orla.

b) Fruição do volume veicular ingressante desde a Br-116 em direção ao escoamento norte – sul.

c) Diminuição gradativa da velocidade dos veículos automotores a partir do ingresso no perímetro da Zona Central.

d) Escoamento das rotas de carga ingressantes desde a BR-116 para norte e sul através de rotas específicas compartilhadas ao perímetro de escoamento da zona central.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

II - Diretrizes Específicas:

- a) Delimitação de um Anel Perimetral ao centro urbano consolidado – Zona Central, de fluxo contínuo de forma a desviar os fluxos externos ao centro urbano consolidado com uso de rótulas, estimulando fluxos contínuos, bem como a definição de rota de cargas externas ao centro.
- b) Reforço do Eixo da Rua São José – Comércio principal – Eixo estruturador principal leste/oeste, definição de cruzamentos semaforizados prioritariamente nos cruzamentos indicados no **Anexo 13** desta lei.
- c) Escoamento do trânsito ingressante pela Rua projetada à norte e Dona Frutuosa à sul.
- d) Articulação norte sul pela Rua 20 de Setembro e pela Rua Getúlio Vargas/ Av. 7 de setembro. Com rotulas já prevendo as rotas de cargas através do anel perimetral.
- e) Uso de binários conectados às vias estruturadoras internas ao perímetro da Zona Central.
- f) Deslocamento do eixo de conexão norte sul da orla para o Eixo da Av. 7 de Setembro liberando a orla do fluxo principal, aumentando os passeios e priorizando o pedestre através de um parque linear, decks e atividades de lazer.
- g) Concentração de áreas azuis nos binários e nas vias adjacentes às vias principais, onde se prioriza o pedestre através do alargamento de passeios e fluência do trânsito, bem como onde for possível estacionamentos oblíquos e de parada rápida.
- h) Priorização total do pedestre nas áreas e imediações à orla ante ao automóvel, reduzindo a velocidade e implantando dispositivos de “traffic calming”.
- i) Limitação das cargas e descargas nas vias estruturadoras do centro consolidado aos períodos entre às 18 h e 9 h da manhã do dia subsequente de forma a priorizar ao pedestre ao comércio em geral.
- j) Implantação de acessibilidade universal nas rotas principais e na Orla, priorizando ao pedestre e aos passeios públicos ante ao automóvel.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 67. As zonas de estacionamentos presentes no polígono da área central deverão seguir as diretrizes presentes no **Anexo 13**.

§ 1º A implantação dos estacionamentos pagos (Área Azul) deverão seguir as seguintes diretrizes:

I - Diretrizes Gerais:

A) Priorização dos estacionamentos pagos (Área Azul) junto aos eixos estruturadores comerciais Norte-Sul e Leste-Oeste da Zona Central, bem como os Corredores de Comércio e Serviços Locais - CCSL.

B) Implantação imediata de faixa de 300m a partir do eixo da Rua São José destinada à implantação de estacionamentos pagos (Área Azul).

C) Implantação prioritária de estacionamentos pagos (Área Azul) nas áreas indicadas no **Anexo 13**.

Capítulo 09 – Das Rotas De Cargas

Art. 68. O município deverá definir as suas rotas de cargas baseado nas diretrizes do **Anexo 15B e 15C**.

Art. 69. O Transporte de Cargas deverá obedecer a legislação específica.

Art. 70. O Município deverá desenvolver as seguintes ações visando reger o Transporte de Cargas:

I - Implantação da Via Perimetral – VP para desviar o fluxo pesado das áreas de maior densidade populacional;

II - Proibir estacionamento de veículos pesados em vias locais;

III - Executar correções de geometria, cruzamentos e pavimentação em vias de grande circulação de veículos pesados e nas vias determinadas para este fim;

IV – Implementar sinalização vertical eficiente que indique rotas preferenciais e proibidas;



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

V - Ampliar ações de fiscalização sobre as proibições de fluxos e horários para carga e descarga na área abrangida pelo Plano de Circulação da Área Central – PCAC;

VI - Permitir das 18 h às 9 h do dia seguinte, cargas e descargas em locais destinados aos estacionamentos oblíquos e paralelos. Nas demais áreas permitir somente nas áreas indicadas e sinalizadas para tal;

VII – Os casos omissos e específicos deverão ser remetidos ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana para obtenção de parecer e eventual autorização temporária e/ou definitiva.

Capítulo 10 – Da Acessibilidade Universal e Calçadas

Art. 71. Todas as vias públicas do município devem ser constituídas de calçadas, sendo destinadas predominantemente à circulação de pedestres, e construídas em todas as testadas dos lotes, com ou sem edificação, e estando de acordo com as normas vigentes, garantindo acessibilidade universal a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos existentes.

§ 1º Nenhuma edificação ou loteamento será aprovado sem o projeto da calçada.

§ 2º As edificações receberão "Habite-se" somente após a execução das calçadas.

Art. 72. Nenhuma calçada poderá ser projetada e executada com dimensão menor do que 2,50m.

Parágrafo único. Excetuam-se calçadas existentes, as quais devem se adequar conforme legislação específica a ser elaborada pelo Município.

Art. 73. As calçadas são formadas pelos seguintes elementos:

I - subsolo;

II - guia e sarjeta;

III - faixa de serviço;

IV - faixa de passeio.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

§ 1º O subsolo das calçadas pertence ao Município, no qual podem ser instaladas caixas de inspeção e visita, caixas de passagem de tubos, entre outras, niveladas ao piso, e sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 2º As guias e sarjetas são dispositivos com a função de limitar a área de plataforma dos terrenos marginais, cumprindo a função de segurança e de orientar a drenagem superficial.

§ 3º A faixa de serviço, localizada em posição adjacente a guia, destina-se a instalação de posteamento, mobiliário urbano e ajardinamento sendo que a sua utilização dependerá de autorização administrativa.

§ 4º A faixa de passeio, destinada à circulação de pedestres deverá estar sempre livre de qualquer obstáculo.

Art. 74. Dentro do perímetro urbano do município, o proprietário de imóvel, estando edificado ou não, deverá construir a calçada em frente a testada do seu lote e mantê-la em perfeitas condições, observadas as especificações constantes nesta Lei e demais normas aplicadas ao caso.

Art. 75. De forma a garantir acessibilidade, as calçadas deverão preencher os seguintes requisitos:

I - Continuidade e sem mudanças abruptas de nível ou inclinação;

II - As águas pluviais deverão ser direcionadas por meio de condutores, sendo vedada o despejo das águas pluviais ou servidas pela parte de cima da calçada;

III - O rebaixo para veículos e pedestres deverá ser previsto junto à faixa de serviço e não poderá ter extensão superior a 7,0m (sete metros) ou $L/2$ (onde L equivale-se a testada frontal do lote perante a via), adotando-se sempre o menor dos parâmetros.

§ 1º Em casos especiais poderá ser utilizado um rebaixo maior, mediante aprovação do Município.

§ 2º Quando houver mais de um rebaixamento de meio-fio num mesmo lote, a distância entre um e outro deverá ser de, no mínimo, 5,00 m (cinco metros), exceto em casos especiais que serão estudados caso a caso.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

§ 3º Os rebaixamentos de meio-fio destinados aos acessos de veículos deverão manter uma distância de, no mínimo, 5,00m (cinco metros) em relação às curvas de concordância das esquinas.

Art. 76. Para garantir a acessibilidade e a segurança dos pedestres, as calçadas deverão ter revestimento antiderrapante, inclinação transversal de no mínimo 1% e no máximo 3%, segundo normas vigentes.

§ 1º O revestimento deverá ser em material antiderrapante podendo o Município elaborar legislação específica.

§ 2º O piso "podotátil" será exigido nos locais onde houver maior fluxo de pedestres, especialmente nas áreas centrais, via perimetral, vias arteriais, coletoras e corredores de comércio e serviços locais, obedecendo a largura mínima da calçada de 2,50m, e em outros locais a critério do Município, com instalação nos termos das normas vigentes.

Art. 77. O Município deverá elaborar um Plano de Pavimentação dos Passeios, o qual deverá ser objeto de decreto estabelecendo no mínimo diretrizes e regramento para os seguintes elementos constituintes do passeio público:

I – Larguras dos passeios;

II – Materiais utilizáveis;

III – Padrões de rebaixamento dos passeios para acessibilidade universal e acesso de veículos;

IV – Regramento para implantação do mobiliário urbano;

V – Padrões para as faixas de serviços, faixa caminháveis;

VI – Padronização e regramento para implantação de arborização urbana e ajardinamento.

Capítulo 11 – Da Educação e Mobilidade

Art. 78. A educação à mobilidade tem como objetivo principal difundir o conceito de mobilidade sustentável buscando a conscientização da população e mudança de comportamento para uma melhor qualidade de vida na cidade e no país.

Art. 79. A educação à mobilidade tem como diretrizes fundamentais:



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

I – Difundir e conscientizar os cidadãos buscando aumentar o uso de modais não motorizados, coletivo e o uso consciente do transporte motorizado individual;

II – Reduzir o número de infrações e acidentes.

Art. 80. Deverão ser desenvolvidas as seguintes ações voltadas à educação à mobilidade:

I – Estimular o ensino sobre mobilidade e acessibilidade desde o nível fundamental na rede escolar municipal, propagando a visão de cidadania na circulação e valorização do pedestre, do ciclista e dos meios de transporte coletivo e não motorizados, preservação do meio ambiente, saúde e inclusão social;

II – Desenvolvimento de projetos de educação à mobilidade destinado aos públicos mais vulneráveis, em especial, pedestres, idosos, motociclistas e jovens condutores;

III – Realização de campanhas educativas voltadas à mobilidade urbana;

IV – Oferecer programas de capacitação para os motoristas acerca do respeito aos pedestres e ciclistas.

Capítulo 12 – Do Conselho De Mobilidade, e da Estrutura Administrativa

Art. 81. A administração de todas as questões relativas ao trânsito, transporte coletivo e mobilidade urbana de Guaíba, nas competências e atribuições do Município, é de responsabilidade da Secretaria responsável pelas políticas de mobilidade urbana, ou a que por ventura se equivalha à ela sendo esta responsável pelas seguintes competências:

I - Ser responsável pela elaboração continuada de projetos relativos à mobilidade, respeitando as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o PlanMob e as deliberações do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana;

II - Implementar as decisões do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, não estando estas em contradição com o PlanMob;

III - Auxiliar nas atividades do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 82. O Município manterá o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, vinculado à Secretaria responsável pelas políticas de trânsito e mobilidade territorial bem como as suas cadeiras constituintes.

Art. 83. O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana será o conselho gestor único e exclusivo do PlanMob.

Art. 84. Deverão ser mantidas as atribuições atuais do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, acrescendo à elas as seguintes atribuições:

I - A gestão e implantação do PlanMob em Guaíba a partir da data de sua publicação no Diário Oficial do município, de forma a fazer cumprir o PlanMob bem como também será responsável por deliberações que não estejam claras na Lei;

II - Gerir os fundos e definir as destinações dos investimentos oriundos de recursos internos e externos destinados à mobilidade urbana;

III – Definir ações prioritárias dentro dos limites legais do PlanMob.

Capítulo 13 – Regulamentação de Transportes por Aplicativos e Pontos de Táxi

Art. 85. O Município deverá elaborar legislação específica de forma a regulamentar em seu território o transporte por aplicativos bem como o transporte individual pago (táxis) respeitando a priorização do usuário de transporte coletivo ante ao usuário de transporte individual pago ou não pago em consonância com a Lei Federal n. 13640/2018.

Capítulo 14 – Das Revisões do Plano de Mobilidade Territorial

Art. 86. As revisões periódicas do PlanMob serão precedidas de metodologia específica tal como a listada anteriormente nesta lei, contendo a elaboração de diagnóstico e prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, contemplando a análise mínima da situação do sistema municipal de mobilidade urbana, bem como a avaliação das tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo.

Art. 87. As revisões do PlanMob terão periodicidade de no máximo 10 (dez) anos e serão realizadas com ampla e democrática discussão. Deverá ser feita preferencialmente de forma concomitante com o processo de revisão do Plano Diretor.

Das Disposições Finais e Transitórias



PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA
ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL
GESTÃO 2017/2020
GABINETE DO PREFEITO

Art. 88. É parte integrante da presente Lei os Anexos que o consubstanciam, onde todos os levantamentos, materiais gráficos, projetos, ações e propostas criados durante o processo de elaboração do PlanMob deverão ser respeitados e observados na implantação do Plano Diretor de Mobilidade Territorial de Guaíba.

Art. 89. Os artigos 17º ao 24º, referentes ao Regime Morfológico em função do Sistema Viário presentes neste PlanMob, revogam os artigos 171 a 185 do Plano Diretor Municipal vigente (Lei 2.146/2006), bem como os Anexos 05 e 06 da mesma lei.

Art. 90. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.







Gabinete do Prefeito Municipal de Guaíba, em...

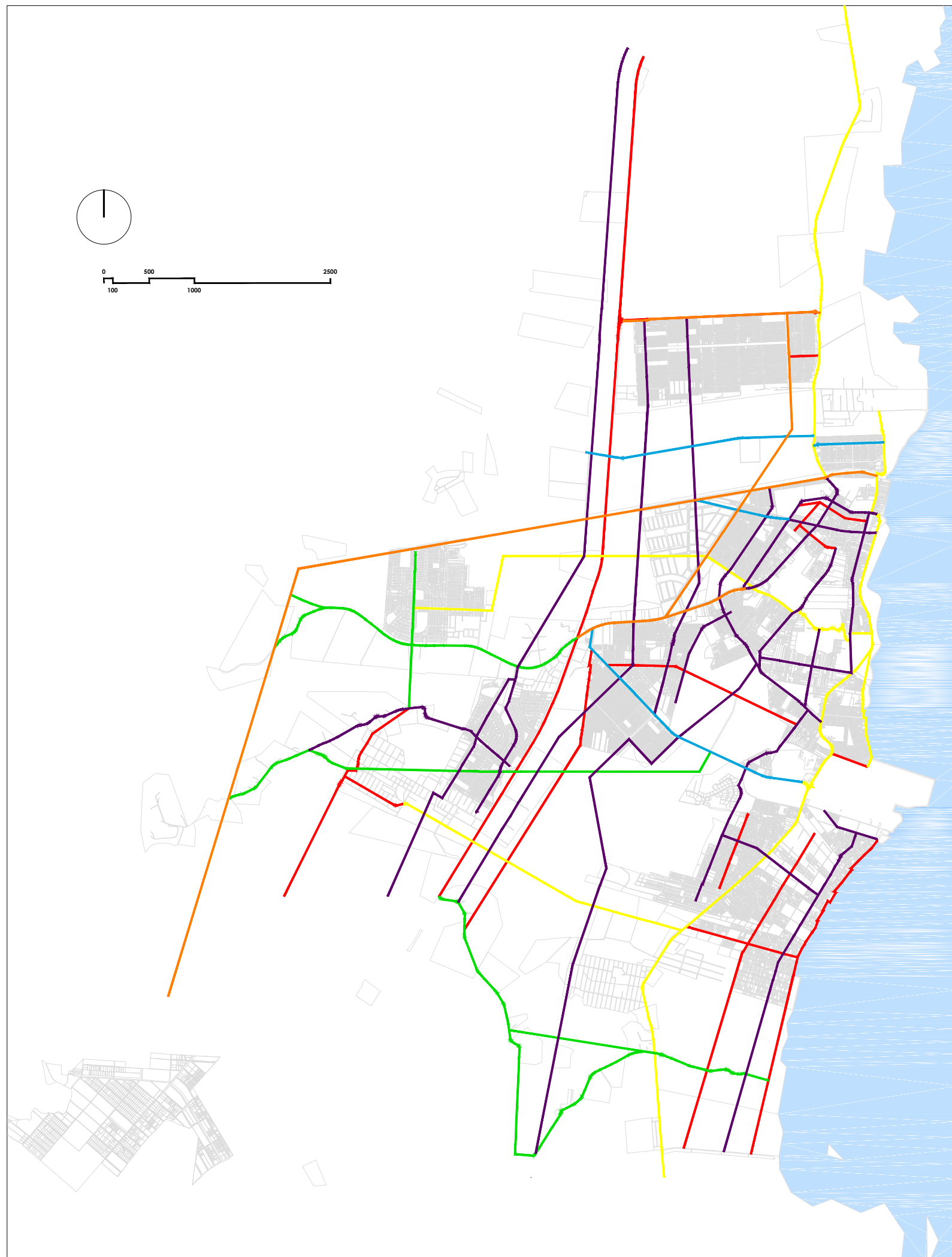
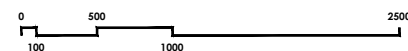
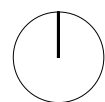
JOSÉ FRANCISCO SOARES SPEROTTO
PREFEITO MUNICIPAL

Registre-se e Publique-se:

Nelson Tadeu Feijó da Rocha
Secretário de Administração e Recursos Humanos

LEGENDA
SISTEMA VIÁRIO - ANEXO 5 PLANO DIRETOR

 VIAS PRINCIPAIS I 40,00M	 VIAS ESTRUTURAIS I 30,00M	 VIAS COLETORAS I 22,00M
 VIAS PRINCIPAIS II 36,00M	 VIAS ESTRUTURAIS II 27,00M	 VIAS COLETORAS II 18,00M



EXPEDIENTE UNICO:
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAÍBA-RS



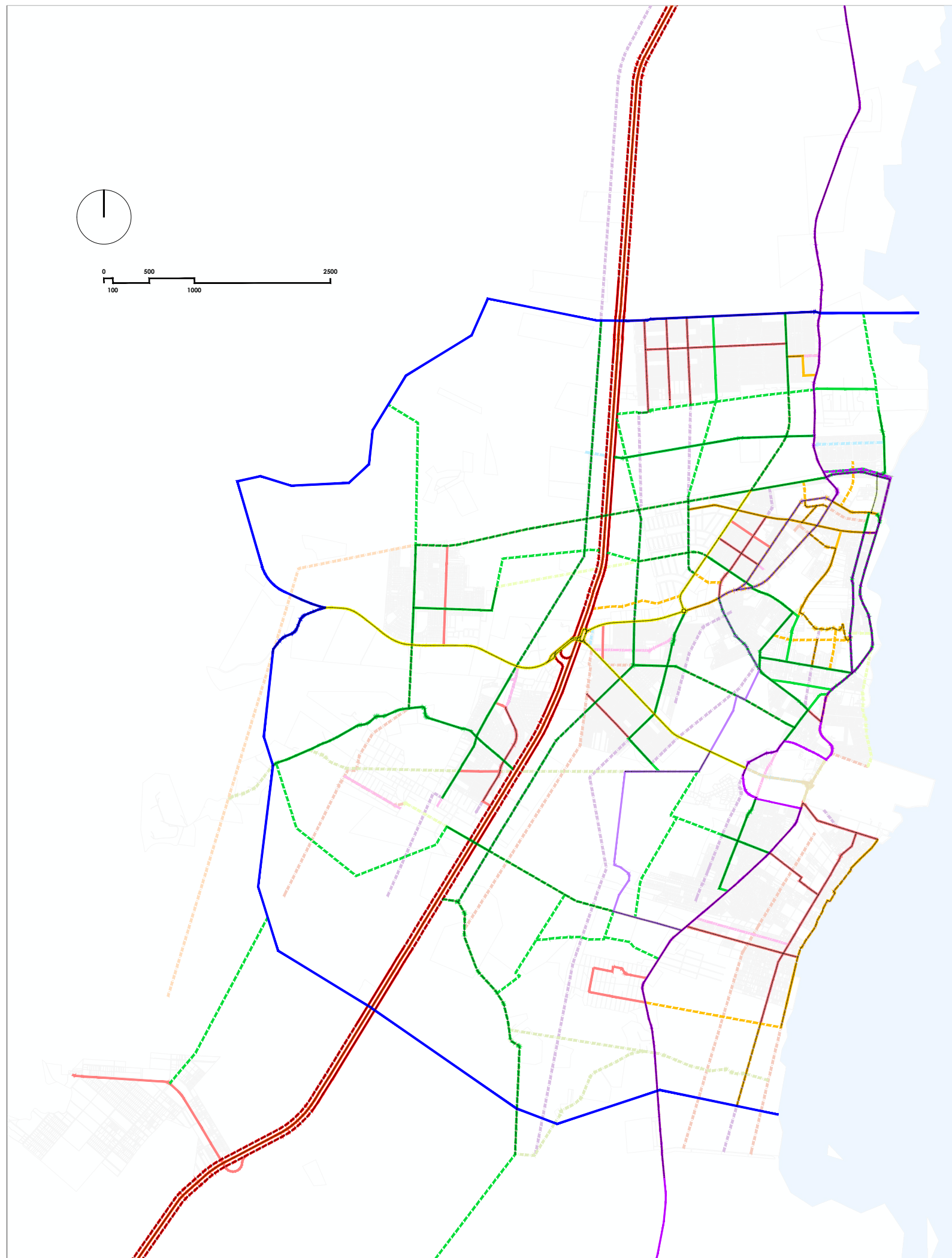
ARQUITETURA E CONSULTORIA
 PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
 WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
 rs.projetos@terra.com.br

ETAPA/CONTEÚDO	SISTEMA VIÁRIO ATUAL
----------------	-----------------------------

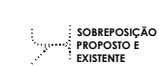
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	

URB

DATA DE EMISSÃO SET/ 2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:50.000
------------------------------	-------------------------------	--------------------



**LEGENDA HIERARQUIA VIÁRIA:
SOBREPOSIÇÃO**



**LEGENDA HIERARQUIA VIÁRIA:
PROPOSTO**

BR 116	VIA LATERAL BR 116 [NÃO CONSOLIDADA]	VIA LATERAL BR 116 [CONSOLIDADA]
PERIMETRAL [PROPOSTO]	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B
ARTERIAIS [PROPOSTO]	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A [ADOPTA HIERARQUIA CENTRAL]	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B [ADOPTA HIERARQUIA CENTRAL]
VIA PROJETADA I [PROJETO ESPECÍFICO]	COLETORAS [PROPOSTO] [CONSOLIDADA]	COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]
VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [MANTER GABARITO]	VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO]	CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [EXISTENTE E PROPOSTO]

**LEGENDA HIERARQUIA VIÁRIA:
EXISTENTE**

VIAS PRINCIPAIS I 40,00M	VIAS ESTRUTURAIS I 30,00M	VIAS COLETORAS I 22,00M
VIAS PRINCIPAIS II 36,00M	VIAS ESTRUTURAIS II 27,00M	VIAS COLETORAS II 18,00M
CCSU H 18,00M	CCSU H 24,00M	

EXPEDIENTE UNICO:
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAÍBA-RS



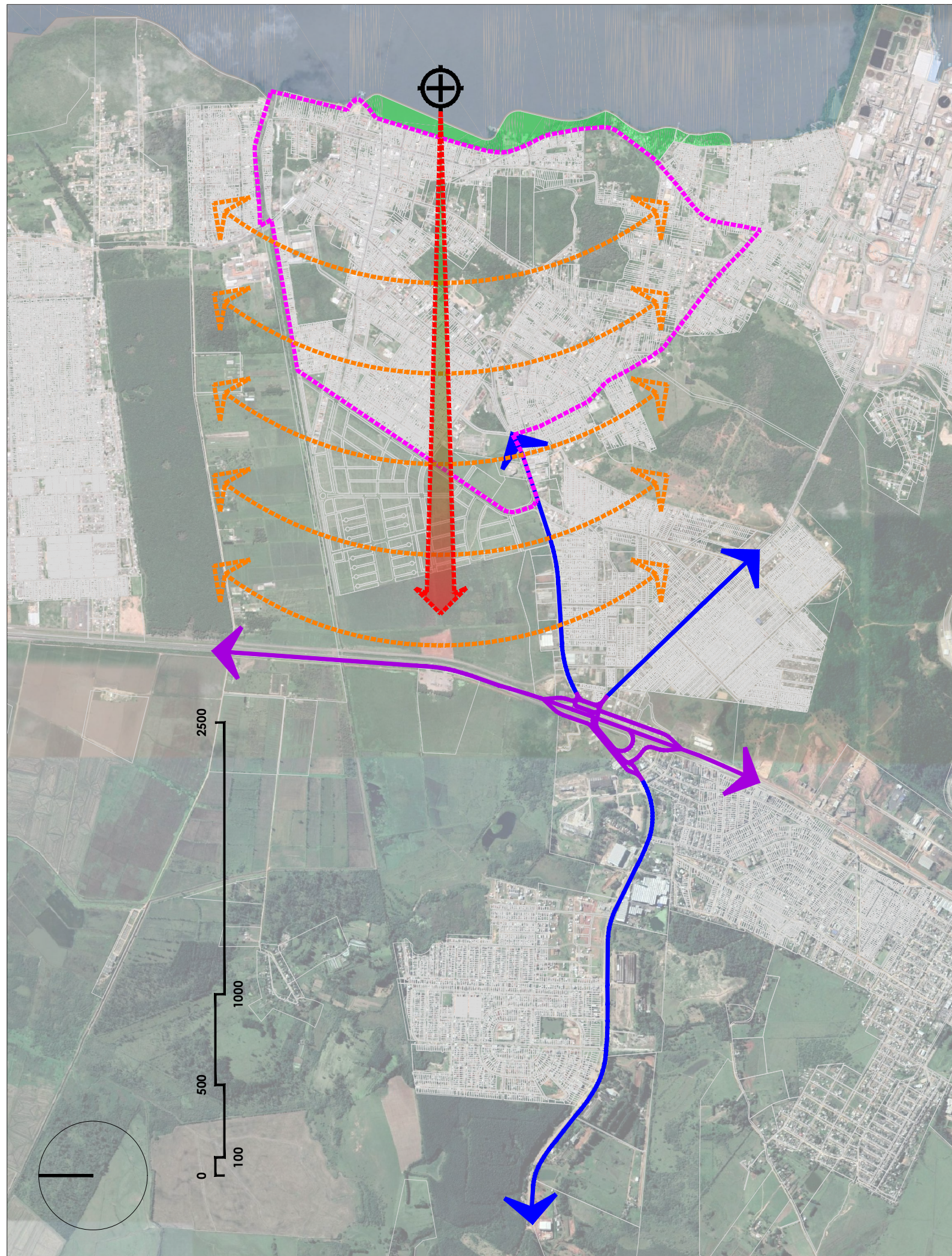
ETAPA/CONTEÚDO	SOBREPOSIÇÃO HIERARQUIA VIÁRIA
----------------	---------------------------------------

ARQUITETURA E CONSULTORIA
 PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
 WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
 rs.projetos@terra.com.br

PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	

URB

DATA DE EMISSÃO ABR/ 2020	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:50.000
------------------------------	-------------------------------	--------------------



LEGENDA

BR 116	VIAS PRINCIPAIS
VELOCIDADE	VOLUME
ORLA	DELIMITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL
	PONTO DE INTERESSE

CONCEITO

Velocidade e Volume ascendente da Orla à BR 116.

ESQUEMA

Proposta de fluxo viário desde a BR 116.

EXPEDIENTE UNICO:
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAÍBA-RS



ETAPA/CONTEÚDO	ESQUEMA CONCEITUAL ÁREA CENTRAL
----------------	--

ARQUITETURA E CONSULTORIA
 PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
 WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
 rs.projetos@terra.com.br

PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	

URB

DATA DE EMISSÃO SET/ 2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:25.000
------------------------------	-------------------------------	--------------------

ANEXO 01 – CARACTERIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE GUAÍBA

A) Histórico do Município de Guaíba:

Surgida a partir de um núcleo de apoio às atividades tropeiras e depois durante o século XIX inserida no ciclo do charque e da carne do Rio Grande do Sul, Guaíba adentra o século XX vinculada a estrutura urbana e administrativa de Porto Alegre, à qual pertencia como distrito. Localizada na outra margem de um extenso corpo d'água, o Lago Guaíba, mas diretamente vinculada com Porto Alegre, todo o desenvolvimento econômico e estruturação viária da cidade foi condicionada por este fato. Originalmente, o transporte entre Porto Alegre e Guaíba era realizado pelos vapores da Companhia de Navegação Pedras Brancas, posteriormente, substituídos por barcaças e balsas. A partir da década de 1930, com as sucessivas políticas de rodoviarismo implantadas no país, os eixos rodoviários substituem as vias hidrográficas, introduzindo uma nova distribuição espacial de ocupação urbana e circulação em toda a região de Porto Alegre.

O transporte rodoviário era muito precário em função das péssimas estradas, existindo poucas linhas de ônibus. Uma viagem de Guaíba a Tapes (hoje feita em uma hora), poderia durar até seis horas. A região recebe um novo impulso com o desenvolvimento do transporte rodoviário a partir da construção, entre 1938 e 1945, sobre o leito da antiga Estrada do Petim; da estrada estadual RS-83, ligando Guaíba a Barra do Ribeiro, Camaquã e São Lourenço (pavimentada em 1948) e, em 1943, da RS-37, sobre o leito da antiga Estrada de Santa Maria, em direção à fronteira. A implantação BR-116 em 1950 consolida a importância do eixo Norte-Sul do Estado, e dá início ao processo de formação da região metropolitana de Porto Alegre. Passando pelo município de Guaíba a oeste da área urbana, este eixo passou a exercer forte indução de ocupação urbana, que se dá inicialmente no sentido leste-oeste, pela Avenida Nestor de Moura Jardim, e posteriormente no sentido norte-sul, ao longo da própria BR-116.

Em 1958, a inauguração da ponte sobre o Guaíba faz o núcleo de Guaíba perder a condição de ponto obrigatório de passagem de veículos e produtos e extingue o serviço de barcos. Foi ao mesmo tempo um fator determinante para o desenvolvimento e crescimento populacional e econômico da região. O distrito de Flor do Conde (atual Eldorado do Sul) teve incremento industrial significativo. Expandem-

se as áreas cultivadas com arroz, pois aumentam as facilidades de comunicação terrestre da região com o norte do país e com a Argentina e Uruguai.

As consequências destas intervenções rodoviárias são muitas. Dentre as mais significativas está a diversificação e intensificação da atividade industrial. Assim, em 1944, a Família Chaves Barcellos instala em suas terras na estrada do Conde a Celupa, indústria de papel e papelão, posteriormente vendida para a Melitta; em 1945, instala-se na estrada Santa Maria a Fabrica de Elevadores Sur; em 1957, a Imbralan S.A., indústria de artefatos de tecidos, instala-se na área central da cidade.

A nova dinâmica metropolitana cresce em função da injeção de capitais estrangeiros. Barra do Ribeiro conseguiria sua emancipação em 1959. A região de Guaíba passa a despertar interesse, levando à instalação de indústrias de médio e grande porte. Assim, em 1963, instala-se no município a Cia. Geral de Indústrias, especializada em fabricar fogões domésticos e industriais, caldeiras, porcas, arruela e afins. Em local próximo à BR 116, no início do ano seguinte, a indústria Sans Souci, na região do Arroio do Conde, inicia a fabricação de portas de aço e equipamentos industriais. No final do mesmo ano, junto à BR-116, instala-se a Olivebra S.A., industrializando óleo, torta e farelo de soja; a Fitesa (indústria de plásticos para embalagens) e a Embrasa (fábrica de embalagens metálicas). Em 1965, a Elevadores Sur S.A. montou uma fábrica próxima ao local conhecido como Shell, em Guaíba.

Em 1972, a Borregaard-Guaíba se instala junto à praia da Alegria. Pertencente a um grupo empresarial norueguês fundado em 1918, a fábrica foi inaugurada, com capacidade para produzir 190 mil toneladas anuais de celulose marrom, o que representava 2500 empregos e investimento de 76 milhões de dólares. Em 1975, A Borregaard foi nacionalizada e trocou de nome, passando a denominar-se Riocell, que iniciou um amplo programa de implementação de projetos ambientais.

A partir da década de 1950, a transformação das antigas propriedades rurais em indústrias articula-se ao processo de parcelamento do solo para loteamentos residenciais. São várias as frentes de atuação da atividade imobiliária: ao redor do centro, subindo os morros e colinas, ao longo da RS-83, em direção da nova estrada federal e posteriormente ao longo da própria BR.



Mapa 01 : Metropolização (1950 – 1970)

Nesta primeira fase, ao longo da RS – 83 foram efetuados vários loteamentos: em 1947 é parcelado o quarteirão ao redor da rua Fermino Pinto; em 1952 surge o Balneário São Geraldo e em 1953, o loteamento Ramada. Em 1954, Porto Alegre e Canoas promulgaram suas Leis de Loteamento, a fim de disciplinar os empreendimentos imobiliários. A partir de então, os loteadores dirigiram suas atividades para os municípios periféricos da Capital: Viamão, Gravataí, Guaíba e posteriormente Alvorada e Cachoeirinha. A partir desta data surgem, em 1957, o balneário Alvorada e o loteamento Alto da Praia Alegria; em 1958, o parque 35 e em 1961, a Vila Jardim.

Observa-se no mapa abaixo as diretrizes viárias para o município no ano de 1969, onde poderemos identificar os principais elementos de estruturação do sistema viário atual tal como a via intermunicipal Norte-Sul (Estrada do Conde-Adão Forques)

e o conjunto de arteriais que estruturam o município no sentido Leste-Oeste (Nestor de Moura Jardim, Castelo Branco e Santa Maria).



Mapa 02 : Diretrizes Viárias do ano de 1969

(Fonte: Acervo Prefeitura Municipal de Guaíba)

Apesar do crescimento populacional e de todas as indústrias implantadas em Guaíba neste período, não ocorreu uma ação administrativa eficiente, especialmente no que tange aos distritos. Em 1985, localidades como Medianeira, Cidade Verde, Itaí, Sans-Soucy, Picada, Eldorado e Bom Retiro iniciaram processo pela emancipação. Em 1988 se dá a emancipação de Eldorado do Sul, com a perda de diversas indústrias e áreas produtivas.

As localidades de Mariana Pimentel e Sertão Santana emanciparam-se em 1989 e 1992, reduzindo ainda mais a área do município. No ano de 1992, a Universidade Luterana do Brasil implanta um campus na cidade, e em 2004 instala-se o Distrito Automotivo da Toyota, em Guaíba.

B) Caracterização atual do município de Guaíba.

O município de Guaíba-RS insere-se oficialmente na condição de município de Região Metropolitana desde 1973, a partir da criação da mesma através da Lei Complementar Federal nº 14, de 8 de Junho de 1973.

No contexto da RMPA, Guaíba possui, sob uma perspectiva mais geral, boa oferta de empregos instaladas a partir de um parque industrial relativamente diversificado e dinâmico. Entretanto, mantém condição de dependência do município pólo (no caso em questão Porto Alegre), não só no que diz respeito a empregos, mas também a oferta de serviços e educação.

Primeiramente, cabe destacar que Guaíba assim como os outros municípios da região metropolitana apresenta intensidade significativa de deslocamentos pendulares, principalmente quando o motivo é trabalho (atualmente Guaíba é o 3º colocado nesse aspecto), conforme podemos identificar no estudo abaixo:

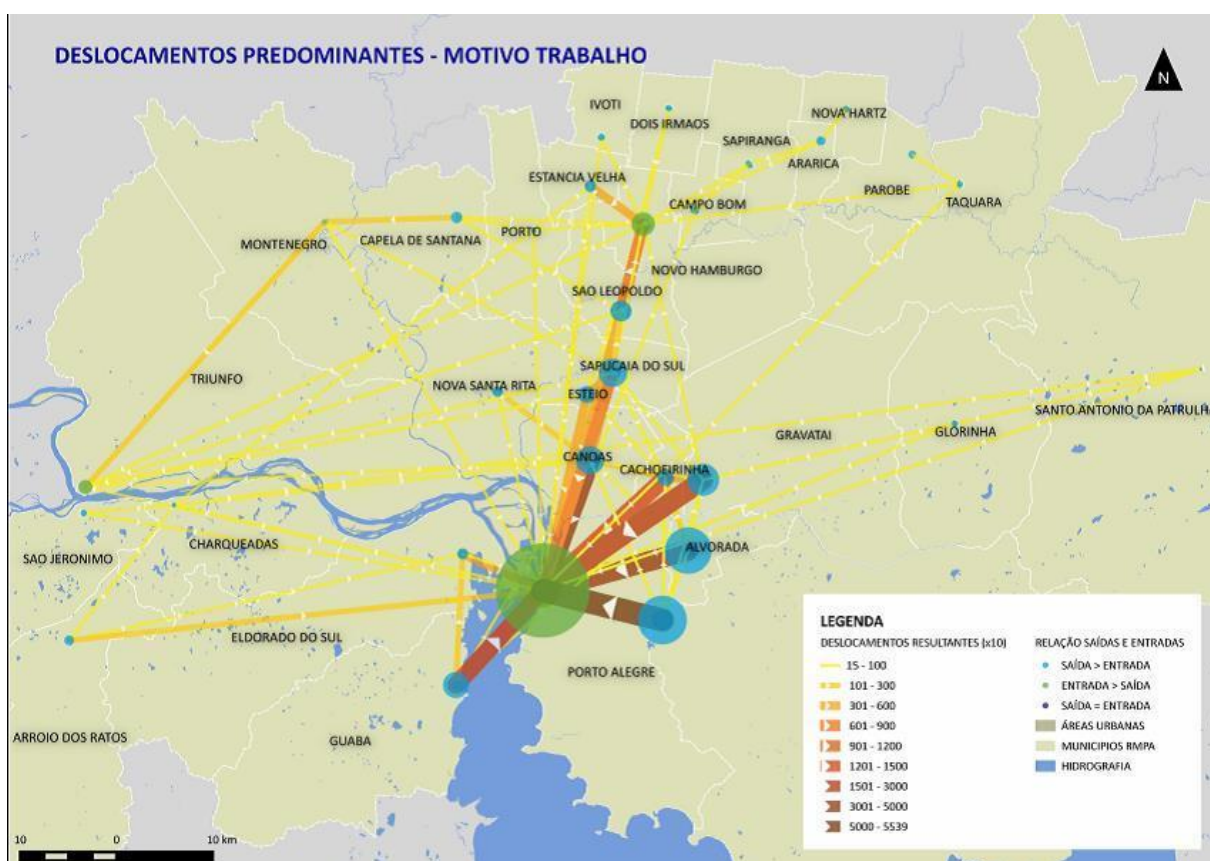


Figura 01 – Mapa de movimentos pendulares (motivo:trabalho) - RMPA (Fonte Metroplan – Plano Hidroviário 2015)

Já quando o motivo é estudo, nota-se que diminui a intensidade, ficando dentre os menores conforme podemos observar abaixo:

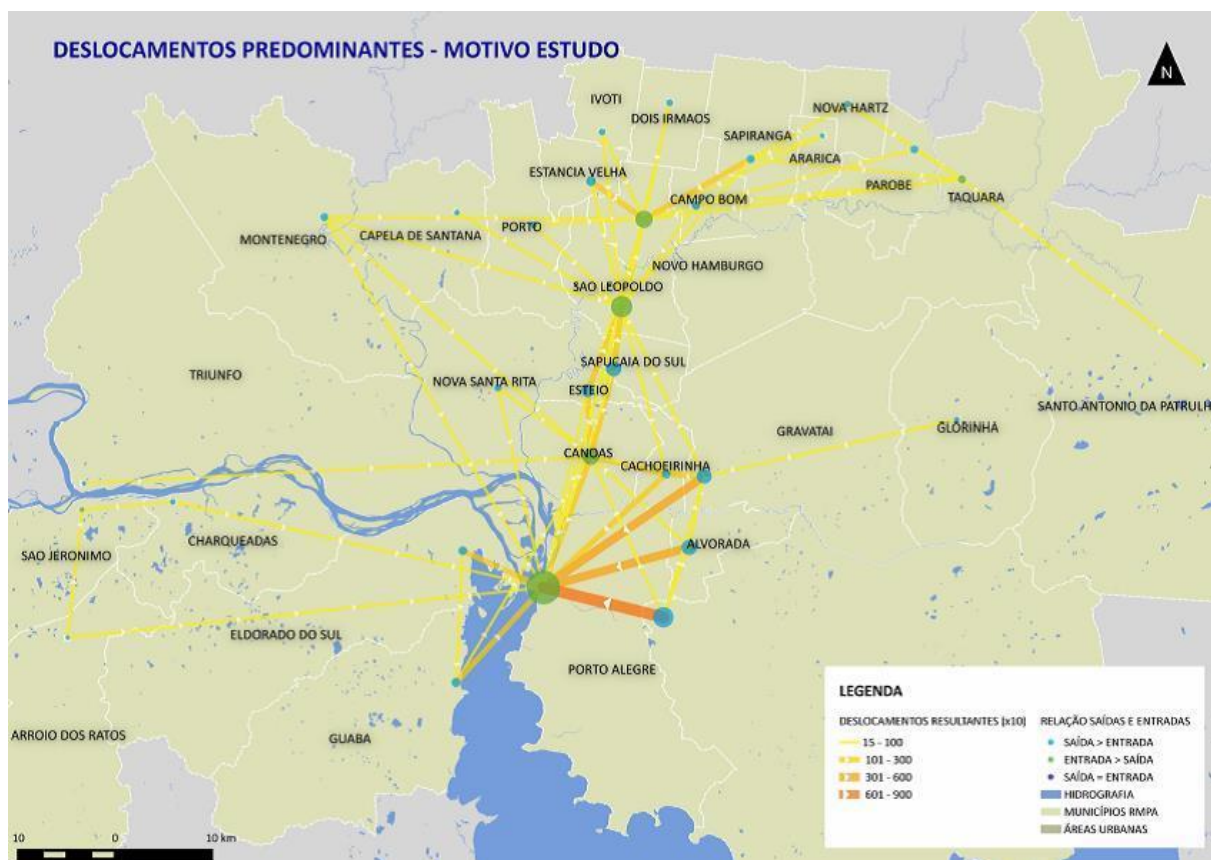


Figura 02 – Mapa de movimentos pendulares (motivo: estudo) - RMPA

(Fonte Metroplan – Plano Hidroviário 2015)

A condição de município membro da RMPA coloca Guaíba na condição de parte integrada do planejamento metropolitano, devendo este estar em sintonia com as diretrizes determinadas pelo órgão responsável, no caso específico da RMPA, a Metroplan. Cabe ressaltar que este mesmo órgão, filiado ao Governo do Estado, tem como norte no que tange à mobilidade urbana o Plano Integrado de Transporte e Mobilidade Urbana - PITMUrb, elaborado em 2009, em atual fase de implementação.

Observa-se nas alternativas propostas apresentadas no relatório síntese do PITMUrb a intenção clara de integração da mobilidade com Porto Alegre no vetor leste de Guaíba, através de corredores de ônibus metropolitanos a partir do terminal Cairú pela BR-116 e através do sistema hidroviário em operação regular com o Catamarã – CatSul. Destaca-se também no mapa síntese das propostas do PITMUrb, a ausência de conexão com o vetor sul da cidade de Porto Alegre (Restinga) no sentido do eixo da perimetral metropolitana .

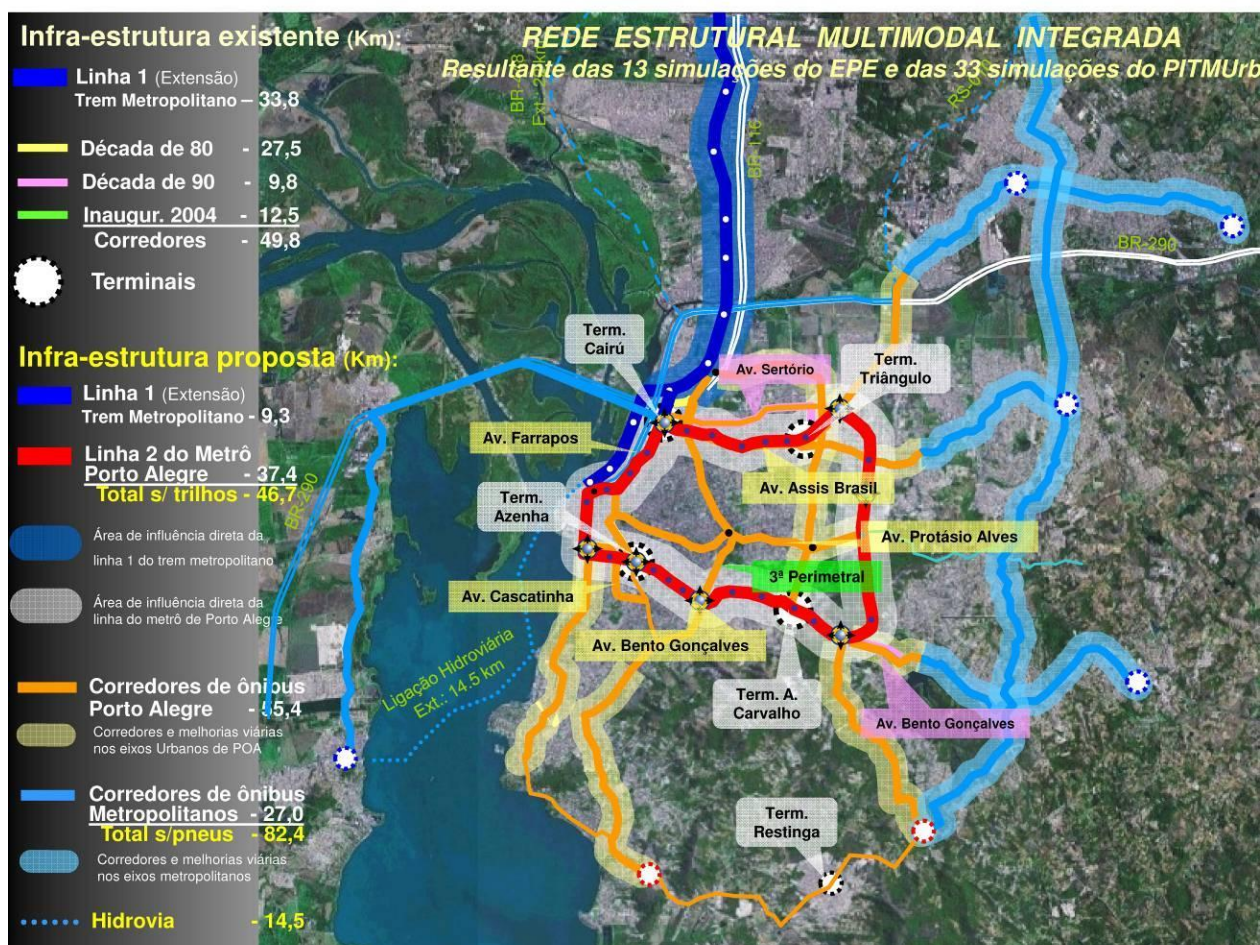


Figura 03 – Síntese das Alternativas Propostas no PITMurb
 (Fonte Metroplan- PITMurb 2009)

Tais proposições já são indicativos de algumas estratégias a serem abordadas no Plano de Mobilidade, pois a condição singular de Guaíba em comparação a outros municípios da mesma RMPA sugere neste vetor um planejamento diretamente integrado com o sistema de mobilidade existente do município pólo (Porto Alegre), ao passo que a grande extensão territorial junto à orla revela a possibilidade de outros possíveis vetores no que tange à região sul por meio do sistema hidroviário em direção à Barra do Ribeiro, estratégias que se aproximam da escala de integração regional, tendo em vista os vetores de expansão urbana de porto alegre já consolidados em direção sul.

Desta forma, a abordagem do problema da mobilidade deve ser observada considerando duas escalas distintas: a local, considerando o centro histórico (centro de massa e concentrando atualmente o maior número de pólos atratores) e a regional

mais vinculada à porção norte e sul do limite geopolítico, sendo estas mais vinculadas às estratégias de mobilidade regional.

- A questão Hidroviária - O Plano Hidroviário Metropolitano

Em sua 2ª edição, publicada em maio de 2015, o Plano Hidroviário, aborda o planejamento do transporte hidroviário a curto, médio e longo prazo no RS. Cabe destacar que o recorte a ser feito abrange o município de Guaíba. Desta forma buscou-se identificar os elementos que interferem diretamente na mobilidade local e regional e da relação do município com a região metropolitana.

No que tange à proposta conceitual no Plano Hidroviário, Guaíba se insere no eixo oeste juntamente com as cidades de Eldorado e Barra do Ribeiro conforme podemos ver no esquema abaixo:



Figura 07: Diagrama Unifilar da Rede Hidroviária Metropolitana do RS.

Figura 04 – Mapa Conceitual do Plano Hidroviário.
(Fonte Metroplan – Plano Hidroviário 2015)

A proposta do Plano Hidroviário estende-se ao longo do Lago Guaíba estendendo-se ao longo de outros eixos, com projeções a curto, médio e longo prazo tanto a sul quanto a norte e noroeste conforme podemos identificar no mapa abaixo:

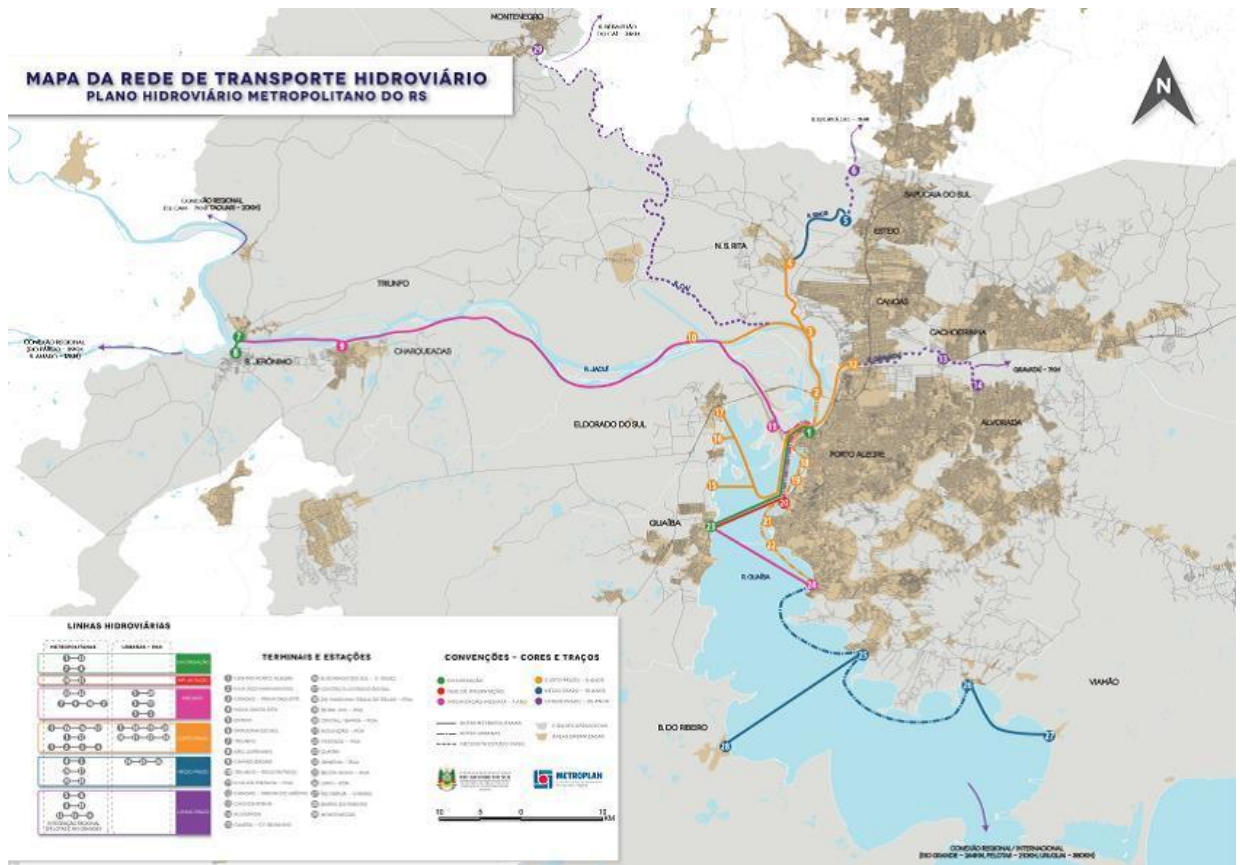


Figura 05 – Mapa Atual das linhas do Plano Hidroviário.
(Fonte Metroplan – Plano Hidroviário 2015)

Observando o mapa, identificam-se as linhas propostas e a atual operação da única linha operada pelo Catamarã-Catsul, a qual já contempla o município de Guaíba. No que tange a abordagem do trabalho em questão considera-se apenas os eixos oeste e sul, os quais interferem diretamente no município e Guaíba, os quais podemos visualizar na ampliação a seguir:

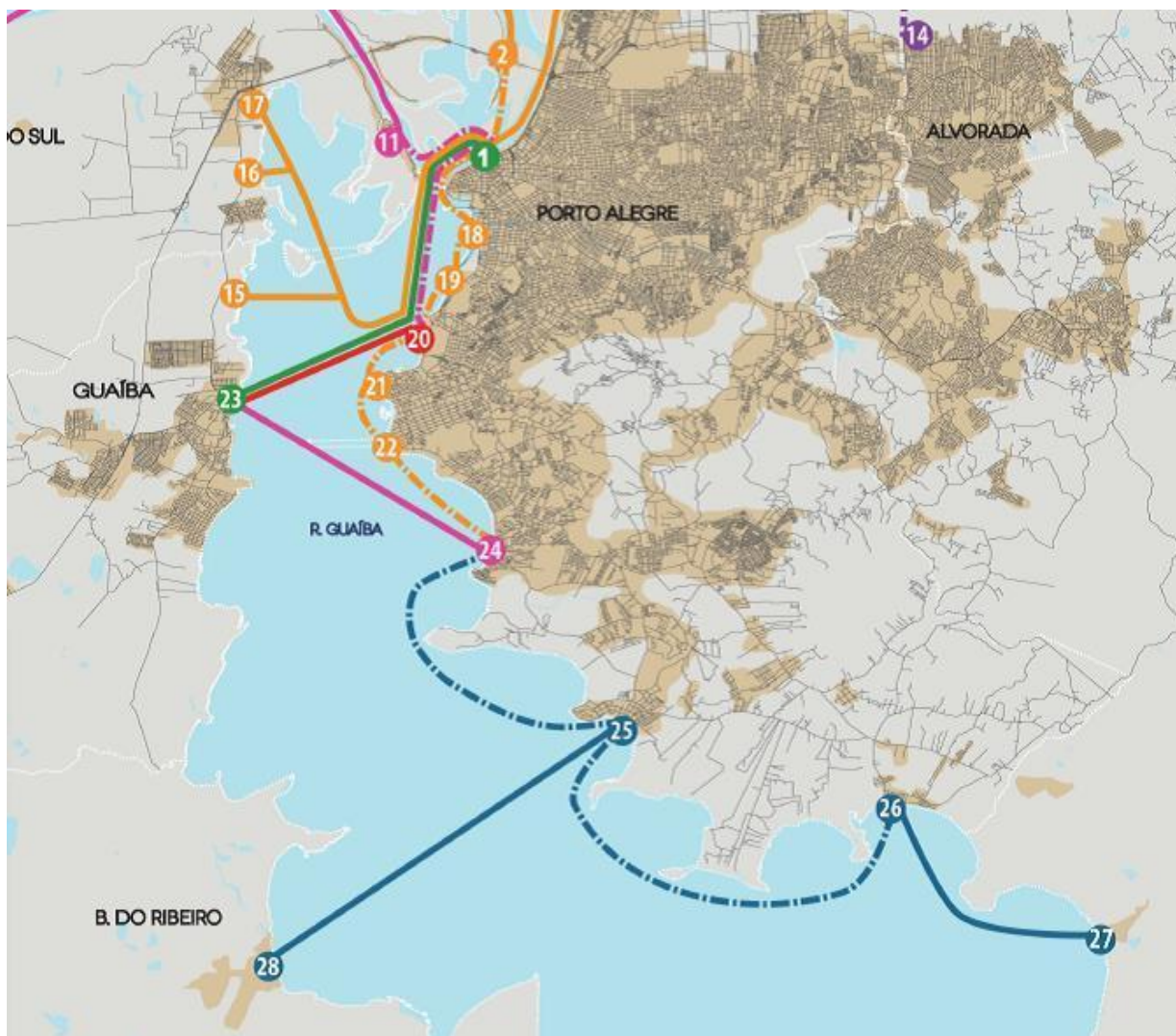


Figura 06 – Ampliação Sul do Mapa Atual das linhas do Plano Hidroviário.
(Fonte Metroplan – Plano Hidroviário 2015)

Conforme constante no mapa, as linhas em rosa e azul representam ampliações do sistema atual em caráter imediato e a médio prazo, visualizando a inserção da zona sul de Porto Alegre (pto. 24 – Ipanema) em caráter imediato e do extremo sul a médio prazo, com pontos em Belém Novo (25), Lami (26) e Itapuã (27) bem como do município de Barra do Ribeiro.

Observa-se o naturalmente enfoque metropolitano e do município-pólo (Porto Alegre) como principal destino, o que leva a uma distribuição equalitária dos pontos ao longo do estuário e dos municípios visando a integração metropolitana.

Porém, a partir da análise da ocupação urbana da região, identifica-se o potencial do transporte hidroviário como modal local também no município de Guaíba, tal como ocorre em Porto Alegre. Neste sentido entende-se a necessidade de inserção de outro ponto no sistema junto à parte sul de Guaíba, de forma a reproduzir a lógica

da margem leste do Guaíba ao longo da ocupação urbana da orla e habilitar uma segunda conexão norte sul, hoje significativamente debilitada pelo módulo industrial da CMPC. Tal transposição é fundamental para o desenvolvimento da parte sul do município e de uma maior integração metropolitana com as áreas a sul de Porto Alegre. Considera-se também como de fundamental importância a efetivação a médio prazo do ponto previsto à norte (Ponto n.15 - mapa hidroviário) nas atuais estruturas destinadas ao Centro de Treinamento do Sport Club Internacional.

ANEXO 02 – METODOLOGIA UTILIZADA

METODOLOGIA DE TRABALHO

A metodologia de trabalho partiu da elaboração de uma matriz de análise elaborada a partir de variáveis para a construção de cenários e definições de ações a curto médio e longo prazo bem como estruturar o modelo conceitual de mobilidade urbana. Assim apresenta-se abaixo as variáveis mínimas a serem consideradas quando da sua revisão deste do *PlanMob* de forma a metodologicamente verificar a situação atual no momento da revisão em estudo comparativo com o momento anterior (quando da sua elaboração - atual).

Definição das Variáveis do Problema

A matriz de análise será montada com base nas seguintes variáveis, as quais serão espacializadas em mapas temáticos individuais, sendo ao final da etapa de análise, sobrepostos em base comum:

- *Variável 01: Pólos Geradores de Tráfego* – distribuídos nas categorias definidas no manual de procedimentos para o tratamento de polos geradores de tráfego e subclassificados em existentes, em implantação e projetados. Em todos os casos, deverão ser avaliadas as medidas mitigadoras propostas quando da aprovação do empreendimento, se houverem.

- *Variável 02: Áreas em Processo de Urbanização* – áreas não urbanizadas que estão definidas/estimuladas para ocupação na legislação atual. Incluem-se nestas áreas os vazios urbanos, vetores de expansão da cidade (áreas extra perímetro urbano com indicação de ocupação), áreas de ocupação irregular com intenção de regularização fundiária futura. Aqui se incluem:

- a) loteamentos/condomínios em implantação;
- b) loteamentos/condomínios aprovados;
- b) loteamentos/condomínios em aprovação;
- c) áreas em processo de regularização fundiária – cadastradas e não cadastradas;
- d) loteamentos/condomínios destinados à habitação de interesse social.

- *Variável 03: Corredores Ambientais e vazios urbanos à permanecer/implantar* – áreas vazias não ocupáveis por diretriz de planejamento, ou outro aspecto relevante tais como:

- a) Áreas de preservação permanente – APP's;
- b) Corredores Ecológicos – áreas verdes protegidas por legislação ambiental;
- c) Parques, Praças e demais áreas verdes da cidade.

- *Variável 04: Densidades Urbanas* – áreas urbanizadas já densificadas ou previstas com aumento de densidade pela legislação atual, classificadas em zonas gradativas:

- a) áreas de alta densidade populacional – gabaritos acima de 10 pavimentos;
- b) áreas de média densidade populacional – gabaritos de 4 a 10 pavimentos;
- c) áreas de baixa densidade – gabaritos até 4 pavimentos;
- d) áreas rarefeitas – zonas rurais/inabitadas e zonas de baixíssima ocupação urbana.

Nesta análise deverão ser feitos dois mapas, um espacializando as densidades atuais e outro contendo as propostas previstas na legislação vigente de forma a permitir a construção de cenários de crescimento populacional variados.

- *Variável 05: Deslocamentos Pendulares e Inserção Regional* – identificação dos deslocamentos pendulares da população em relação à Região Metropolitana. Avaliação das linhas de desejo de Guaíba em relação à RMPA, recortadas a partir do Pitmurb e das demandas levantadas.

No caso em questão, usaremos o modelo de cenário explorativo estratégico¹ de forma a identificar a partir da interação das variáveis do problema sobre o sistema criado as situações possíveis e os rebatimentos sobre a mobilidade urbana municipal.

¹ BORGESON et AL (2006) descreve que os cenários estratégicos incorporam ações possíveis à disposição do usuário do cenário pretendido para lidar com o problema em questão. O objetivo dos cenários estratégicos é descrever uma série de possíveis conseqüências das decisões tomadas na database de planejamento. Os cenários estratégicos se concentram em fatores internos (ou seja, fatores que podem afetar) e levam em consideração os aspectos externos. Eles descrevem como as conseqüências de uma decisão podem variar de acordo com o desenvolvimento futuro.

CENÁRIOS PROJETADOS

Pies

Para construção dos cenários, utilizou-se como base os dados levantados no PIES, referentes ao crescimento populacional de Guaíba-RS de forma que a avaliação sobre as variáveis determinadas pudesse estimar uma situação projetada avaliando os impactos sobre a estrutura atual.

O município de Guaíba tem uma população estimada de 96 mil habitantes (IBGE 2009) e concentra cerca de 2% da população da região Metropolitana de Porto Alegre (IBGE 2005), possui um Produto Interno Bruto (PIB) de aproximadamente 1.600.000 (em R\$ 1.000 no ano de 2007), um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) considerado elevado (acima de 0,8).

05 | CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

CONSTRUÇÃO DE 3 CENÁRIOS

CENÁRIO CONSERVADOR considerando o crescimento de Guaíba equivalente à média do estado do Rio Grande do Sul

CENÁRIO POUCO CONSERVADOR considerando o crescimento de Guaíba equivalente aos municípios que mais cresceram no Rio Grande do Sul

CENÁRIO OTIMISTA considerando o crescimento equivalente ao de municípios com forte desenvolvimento industrial nos últimos 10 anos no Brasil.

05 | CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO

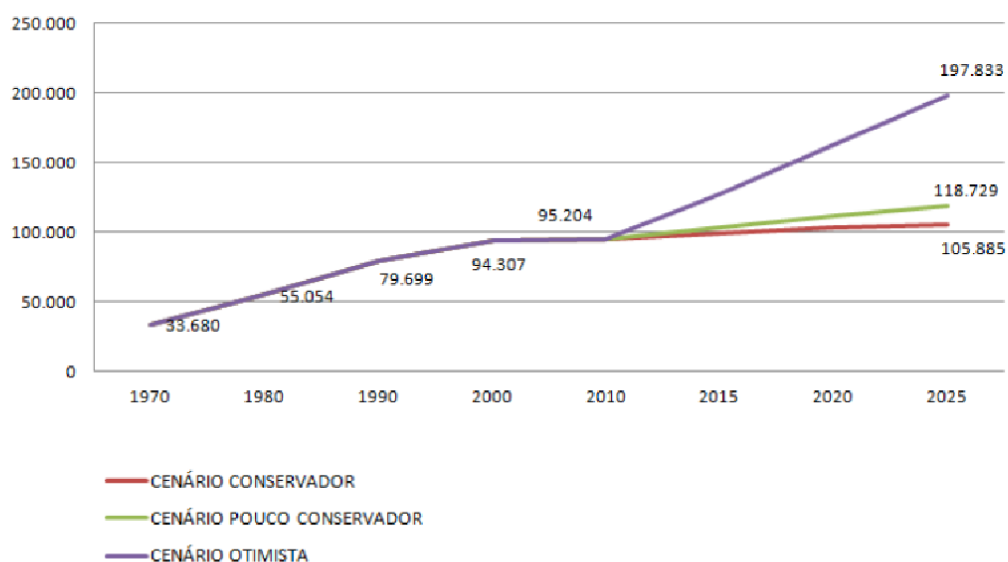


Fig.01e 02 - Cenários Populacionais propostos pelo PIES

Fonte: PIES – Guaíba-RS/UFRGS

Ressalta-se que o caráter explorativo dos cenários pode ser ampliado, prevendo a interação das variáveis sobre um mesmo cenário bem como a ampliação das variáveis e do lançamento das proposições. Para efeitos deste relatório, consideraram-se apenas 3 cenários populacionais (os apresentados no PIES) associados às variáveis levantadas no *PlanMob*, bem como as consequências e efeitos e as proposições dele decorrentes.

A seguir apresenta-se a tabela com a síntese dos cenários projetados – matriz de análise:

Cenários/Variáveis:	Cenários/Variáveis:	Cenários/Variáveis:	Cenários/Variáveis:	Cenários/Variáveis:	Cenários/Variáveis:	Cenários/Variáveis:	Medidas Mitigadoras/Avaliação das Condições Ambientais/Urbanas
Cenário 01 (Conservador)	- Incremento do número de PGT's internos Cordão de Tráfego 02.	- Ocupação dos vazios urbanos na parte interna ao Cordão de Tráfego 02 (compactação)	- Manutenção dos corredores ambientais atuais e APP's.	- Consolidação dos Corredores de Centralidade e Urbanidade (CCSU) e Corredores Locais (CCSL) - Manutenção das densidades atuais - Consolidação das densidades em Pedras Brancas.	- Aumento do número de deslocamentos pendulares em direção a Poa e RMPA.	- Aumento do número de Viagens à Centralidade 01 (zona consolidada) - Saturação dos nós viários atuais e vias estruturais de ingresso ao cordão 01. - Desequilíbrio na matriz tarifária) Obsolencia/Saturação das linhas de transporte coletivo atuais (incremento da demanda a certos destinos em detrimento de outros)	1. Redefinição da Hierarquia Viária - PlanMob 2. Adequação do Regime Morfológico ao novo Sistema Viário. 3. Plano de Circulação Viária/Rota de Cargas na Zona Central no Cordão 01 (verde) 4. Implantação dos corredores verdes intra-bairros 5. Implantação do Plano Cicloviário 6. Início da redefinição do sistema de transporte coletivo (definição da localização dos terminais e zonas de tráfego) 7. Implantação imediata dos terminais locais internos ao cordão 02 e readequação das rotas de transporte coletivo. 8. Resolução dos nós viários conflitivos (saturados).
Cenário 02 (Pouco Conservador)	- Implantação de PGT's nas centralidades 02 e 03 (Eixo oeste da Br-116 e Eixo Sul)	- Início da ocupação dos vazios urbanos a oeste da Br-116. - Início da ocupação dos vazios urbanos a sul – Eixo conurbação: Barra do Ribeiro e arredores.	- Manutenção dos corredores ambientais atuais e APP's. - Implantação do Parque Linear da Orla	- Manutenção das densidades propostas na Revisão do PD (2017)	- Manutenção do número de deslocamentos pendulares em direção à RMPA. - Incremento do número de viagens e deslocamentos internos pendulares e de lazer.	- Conflito entre malha local e malha regional nos limites da centralidade 02 com a Br-116. - Tendência de equilíbrio da matriz tarifária (mais rotas com destino a outras localidades e rotas locais).	1. Complementação dos trechos da Via lateral da Br-116. 2. Implantação dos terminais locais nas centralidades 02 e 03 e áreas distantes 3. Implantação do 2º ponto do Catamarã (sul)
Cenário 03 (Otimista)	- Inserção do Porto/Consolidação do Distrito Industrial do Governo do Estado (Estrada do Conde - Eixo Norte) - Inserção do CT Inter (eixo Norte) - Implantação do Estaleiro (Eixo Sul) - Implantação da área Prisional (eixo sul) - Aumento do número de PGTs nas centralidades 02 e 03	- Aumento da intensidade de ocupação urbana nas centralidades 02 e 03. - Desvalorização imobiliária das áreas à sul (centralidade 3 – procura por novas áreas para ocupação) - Aumento da intensidade de ocupação urbana na centralidade 02 (distante ao presídio)	- Eliminação de áreas rurais/expansão urbana até o limite do perímetro urbano - Congelamento de áreas livres perimetrias ao limite prisional - sem uso - Novas APPs?.	- Tendência a verticalização/ aumento da densidade no Balneário Harmonia e arredores - Tendência de Conurbação com municípios limítrofes a sul (Barra do Ribeiro)	- Diminuição dos Deslocamentos pendulares em direção à Poa e RMPA. - Incremento dos deslocamentos norte-sul - Incremento do deslocamentos (viagens internas (leste/oeste).	- Saturação das passagens atuais sobre a Br-116. - Demanda por novas áreas industriais (geração de emprego e renda no município) - Estabilização do sistema de transporte coletivo rodoviário (equilíbrio da matriz tarifária equacionamento entre as zonas de tráfego). - Estruturação do Eixo Intermunicipal Estrada do Conde Adão Forques/Barra do Ribeiro. - Tendência de Conurbação Guaíba-Barra do Ribeiro.	1. Implantação da Perimetral Urbana 2. Implantação do Novo terminal Rodoviário Intermunicipal 3. Implantação da linha do Aeromóvel 4. Implantação consolidação dos terminais locais nas centralidades 02 e 03 e criação no novas rotas locais por zona. 5. Criação da 4a passagem sobre a Br-116 (leste/oeste)

Tabela 01 - Matriz de Análise dos cenários propostos

Fonte: RSP

CENÁRIO 01 – Conservador

Neste cenário, considera-se o preenchimento dos vazios urbanos presentes na centralidade 01 e o incremento de PGT's como elementos principais, levando a saturação dos nós viários e cruzamentos internos ao Cordão 01. Tal situação demandará efetivamente ações mitigadoras, tal como um plano de circulação da área central entre outras já mencionadas acima.

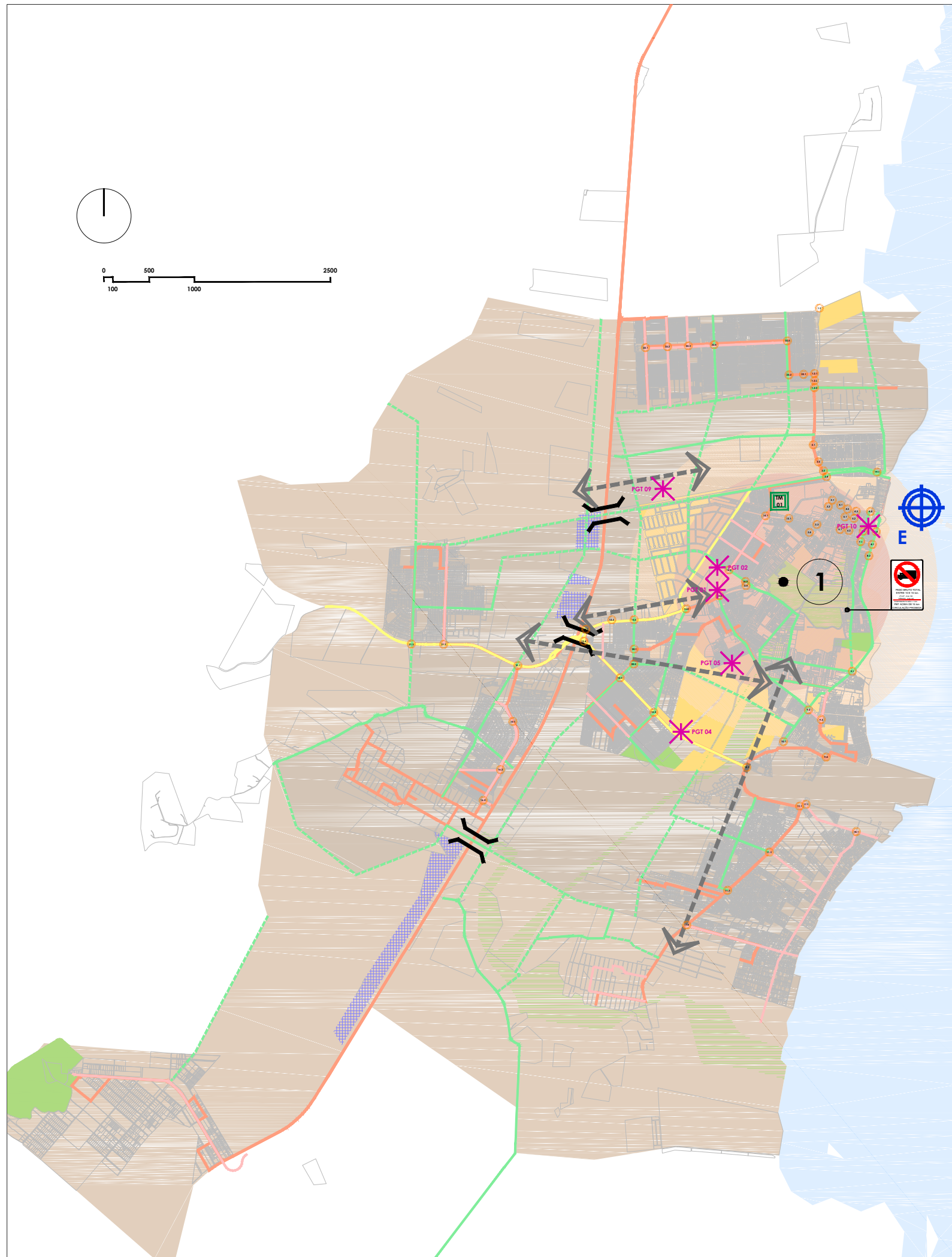
CENÁRIO 02 – Pouco Conservador

Neste cenário, considera-se além dos elementos presentes no Cenário 01, o preenchimento dos vazios urbanos presentes na centralidade 02 (a oeste da Br-116) e centralidade 03, e o Parque Linear da Orla, tendo como consequência principal o aumento dos deslocamentos internos. Tal situação demandará a estruturação de novas linhas e novos terminais no que tange ao transporte coletivo.

CENÁRIO 03 – Otimista

Neste cenário, de caráter otimista, consolida-se a ideia das três centralidades urbanas e através do preenchimento dos vazios urbanos, compactando de fato a cidade. Nesta situação ressalta-se a importância da efetivação das diretrizes estruturadoras deste novo modelo macroespacial tal como a via intermunicipal (Aeromóvel) e a perimetral externa conectando as áreas mais remotas e novas zonas industriais de forma estimular novos empregos e distribuir de forma mais igualitária a demanda de viagens internas.

Nos mapas a seguir procurou-se espacializar as proposições previstas nos 3 cenários de forma a ilustrar a matriz de análise apresentada anteriormente e visualizar os rebatimentos no espaço urbano.



LEGENDA CENÁRIO 1: CONSERVADOR
VARIÁVEIS

PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO	PGT 01_PREFEITURA JUDICIÁRIO PGT 02_HOSPITAL PGT 04_SUPER 8 PGT 05_IBIS	PGT 09_SHOPPING (Previsão) PGT 10_JUSTIÇA DO TRABALHO	COLETORAS [PROPOSTO]	CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [CONSOLIDAÇÃO]
CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS_PERIMETRAL]	ARTERIAIS [PROPOSTO]	
ÁREAS EM PROCESSO DE URBANIZAÇÃO	CORREDORES AMBIENTAIS	ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - APP	RESTRIÇÃO RIGOROSA [APENAS VANS E MINI TRUCKS]	SINALIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO PROIBIDA
DESLOCAMENTOS PENDULARES À POA E RMPA			TERMINAIS MUNICIPAIS PROPOSTOS	TM 01_CENTRAL
			CATSUL [EXISTENTE]	CATSUL [PROPOSTO]
			ROTA METROPOLITANA TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	
			ÁREAS DE CAPTAÇÃO - ESTUDO MACRO-DRENAGEM POR SUB-BACIAS EM ANDAMENTO	
CENTRALIDADE	DESLOCAMENTOS			PASSAGEM EM DESNÍVEL
				RESOLUÇÃO DOS NÓS VIÁRIOS CONFLITIVOS

EXPEDIENTE UNICO:
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUÁIBA-RS

ETAPA/CONTEÚDO **CENÁRIO 1: CONSERVADOR**

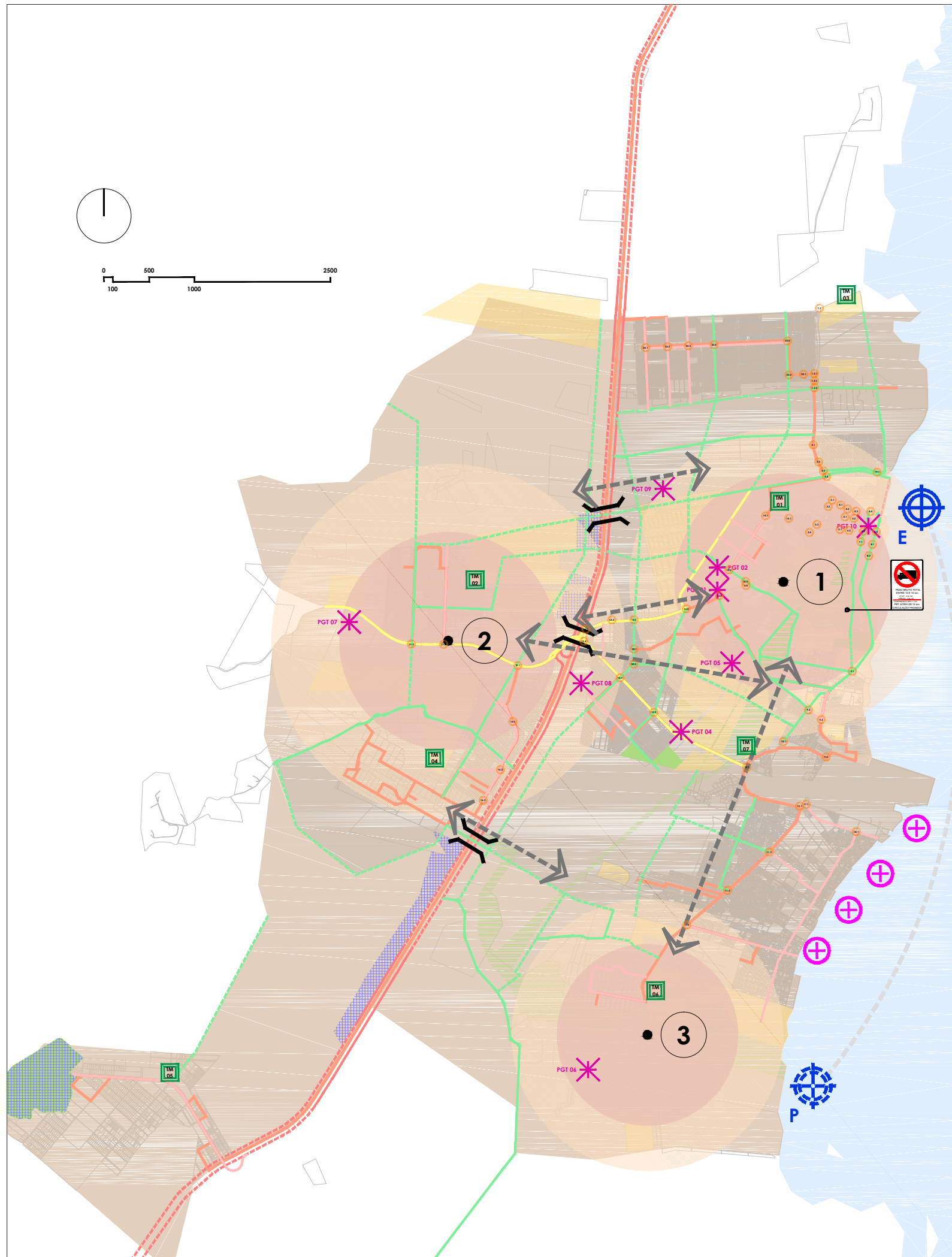
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUÁIBA-RS	

DATA DE EMISSÃO OUT/ 2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:50.000
------------------------------	-------------------------------	--------------------



ARQUITETURA E CONSULTORIA
PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
rs.projetos@terra.com.br

URB



LEGENDA CENÁRIO 2: POUCO CONSERVADOR
VARIÁVEIS

PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO	PGT 01_PREFEITURA JUDICIÁRIO PGT 02_HOSPITAL PGT 04_SUPER 8 PGT 05_IBIS	PGT 06_LIFEG37 PGT 07_UERGS PGT 08_ULBRA PGT 09_SHOPPING (Previsão) PGT 10_JUSTIÇA DO TRABALHO	COLETORES [PROPOSTO]	CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [CONSOLIDAÇÃO]
CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS_PERIMETRAL]	ARTERIAIS [PROPOSTO]	VIA LATERAL BR 116
ÁREAS EM PROCESSO DE URBANIZAÇÃO	CORREDORES AMBIENTAIS	ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - APP	RESTRIÇÃO RIGOROSA [APENAS VANS E MINI TRUCKS]	SINALIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO PROIBIDA
DESLOCAMENTOS PENDULARES À POA E RMPA			TERMINAIS MUNICIPAIS PROPOSTOS	TM 01_CENTRAL TM 02_NORDESTE_JL TM 03_NORTE
			CATSUL [EXISTENTE]	CATSUL [PROPOSTO]
			ROTA METROPOLITANA TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	ROTA ILHA FREDAS BRANCAS TRANSPORTE HIDROVIÁRIO
CENTRALIDADE	DESLOCAMENTOS		ÁREAS DE CAPTAÇÃO - ESTUDO MACRO-DRENAGEM POR SUB-BACIAS EM ANDAMENTO	PIER - ESTAÇÕES CATAMARÁ LOCAIS
				RESOLUÇÃO DOS NÓS VIÁRIOS CONFLITIVOS
				ROTA LOCAL TRANSPORTE HIDROVIÁRIO
				PASSAGEM EM DESNÍVEL

EXPEDIENTE UNICO:
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUÁIBA-RS

ETAPA/CONTEÚDO **CENÁRIO 2: POUCO CONSERVADOR**

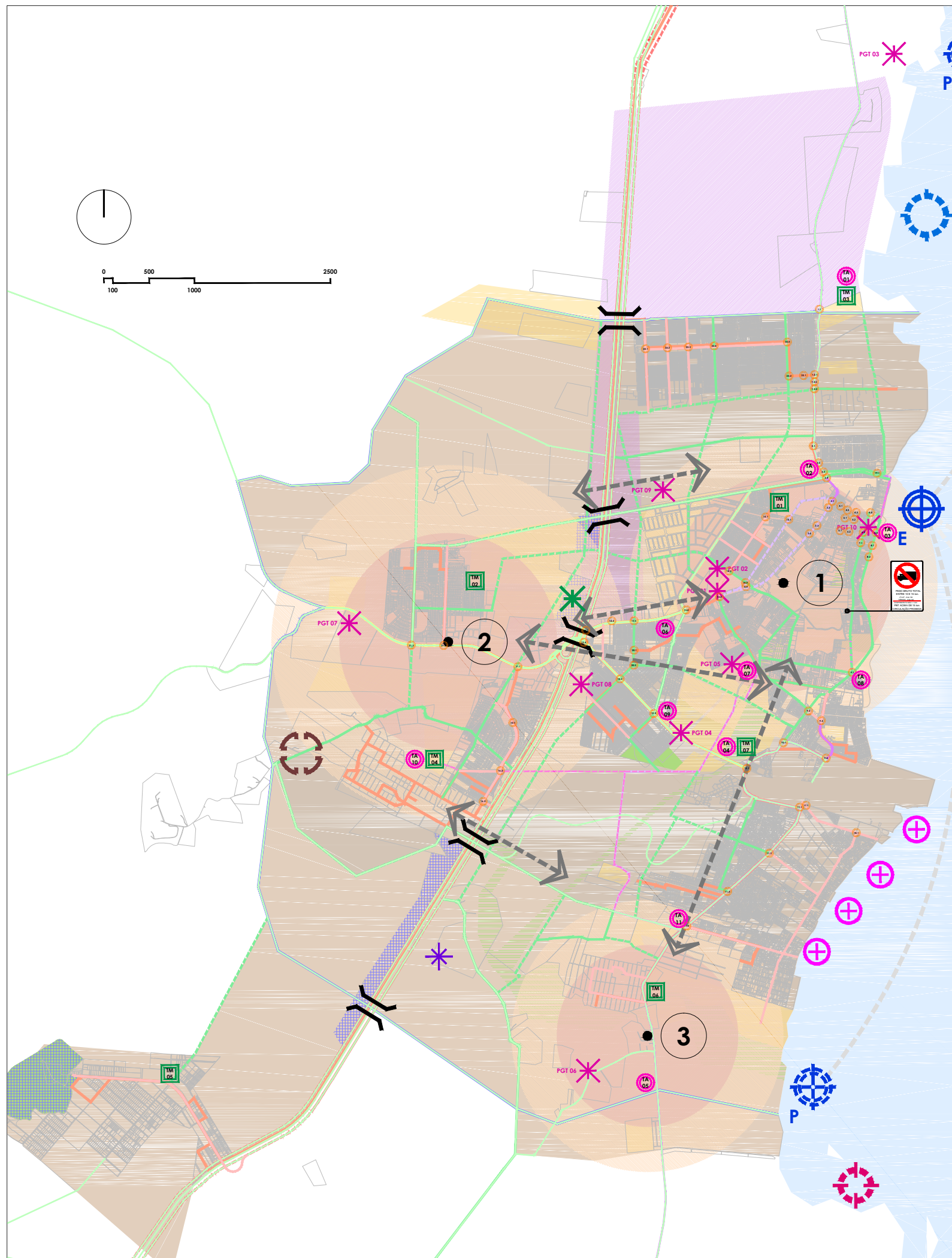
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	
DESENHO	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUÁIBA-RS	

DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
OUT/ 2019	PROJ_000	1:50.000



ARQUITETURA E CONSULTORIA
PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
rs.projetos@terra.com.br

URB



LEGENDA CENÁRIO 3: OTIMISTA VARIÁVEIS

	PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO	PGT 01_PREFEREIRA JUDICIÁRIO PGT 02_HOSPITAL PGT 03_CT_INTER PGT 04_SUPER 8 PGT 05_IBUS	PGT 06_LIFRO37 PGT 07_LIEK33 PGT 08_ULBRA PGT 09_SHOPPING (Previsão) PGT 10_JUSTIÇA DO TRABALHO
	CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS_PERIMETRAL]
	ÁREAS EM PROCESSO DE URBANIZAÇÃO	CORREDORES AMBIENTAIS	ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - APP
	DESLOCAMENTOS PENDULARES À POA E RMPA		ESTALEIRO
	DISTRITO INDUSTRIAL DO GOVERNO DO ESTADO		ÁREA PRISIONAL

IMPACTOS | CONSEQUÊNCIAS | EFEITOS

	CENTRALIDADE		DESLOCAMENTOS
--	--------------	--	---------------

MEDIDAS MITIGADORAS | AVALIAÇÃO DAS CONDIÇÕES AMBIENTAIS | URBANAS

	COLETORAS [PROPOSTO]		CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [CONSOLIDAÇÃO]		INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL
	ARTERIAIS [PROPOSTO]		VIA LATERAL BR 116		PERIMETRAL [PROPOSTO]
	RESTRIÇÃO RIGOROSA [APENAS VANS E MINI TRUCKS]		SINALIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO PROIBIDA		RESOLUÇÃO DOS NÓS VIÁRIOS CONFLITIVOS
	TERMINAIS MUNICIPAIS PROPOSTOS		TM 01_CENTRAL TM 02_NORDESTE_JL TM 03_NORTE		TM 04_OESTE TM 05_SUDOESTE_PB TM 06_SUL TM 07_INTEGRAÇÃO
	CATSUL [EXISTENTE]		CATSUL [PROPOSTO]		PASSAGEM EM DESNÍVEL
	ROTA METROPOLITANA TRANSPORTE HIDROVIÁRIO		ROTA ILHA FREDAS BRANCAS TRANSPORTE HIDROVIÁRIO		ROTA LOCAL TRANSPORTE HIDROVIÁRIO
	ÁREAS DE CAPTAÇÃO - ESTUDO MACRO-DRENAGEM POR SUB-BACIAS EM ANDAMENTO		PIER - ESTAÇÕES CATAMARÃ LOCAIS		RÓTULA
	VIAS PRIORITÁRIAS PARA O TRANSPORTE DE CARGA		IMPLANTAÇÃO DE PORTO		
	AEROMÓVEL [PROPOSTO]		RODOVIÁRIA [PROPOSTO]		
	TERMINAIS AEROMÓVEL [PROPOSTO]		TA 01_PERIMETRAL NORTE TA 02_CELUPA TA 03_CATAMARÃ TA 04_CAMP TA 05_PERIMETRAL SUL		TA 06_NESTOR M. JARDIM TA 07_INÍCIO DE QUADROS TA 08_MAT. SÃO GERALDO TA 09_CASTELO BRANCO TA 10_ELETRICAL TA 11_SARA MONTE ALEGRE

EXPEDIENTE UNICO:	
PROJETO/OBRA:	PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO:	GUÁIBA-RS

ETAPA/CONTEÚDO CENÁRIO 3: OTIMISTA

PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUÁIBA-RS	

DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
OUT/ 2019	PROJ_000	1:50.000



ARQUITETURA E CONSULTORIA
 PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
 WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
 rs.projetos@terra.com.br

URB

AÇÕES A CURTO, MÉDIO E LONGO PRAZO

Elencando um cenário como a situação mais próxima do real pode-se extrair as ações a curto, médio e longo prazo a serem avaliadas pela Administração.

Considerando o Cenário 01 como base para uma abordagem mais próxima de um contexto atual, podemos identificar algumas ações a curto, médio e longo prazo, as quais podem ser inseridas no planejamento estratégico do município. De um modo geral as ações refletem os cenários projetados espacializados no tempo, porém cabe destacar que algumas ações não decorrem diretamente da implantação de uma ou outra diretriz específica de planejamento propostas pelo *PlanMob*, mas que tem por objetivo viabilizar a implantação de ações futuras para habilitar a materialização das diretrizes previstas nos cenários de longo prazo.

Desta forma, abaixo apresentam-se as ações e subsequentemente uma descrição a respeito das mesmas:

a) Ações à curto prazo:

1. Redefinição da Hierarquia Viária – PlanMob: consiste na compatibilização e reestruturação dos gabaritos viários atuais de forma a habilitar as transformações atuais e futuras no sistema viário urbano – a estar presente no *PlanMob* e devidamente integrada ao Plano Diretor Municipal;
2. Adequação do Regime Morfológico ao novo Sistema Viário: intrinsecamente ligado à ação anterior, compatibilizando os gabaritos e densidades previstas no PD principalmente no que tange aos corredores urbanos e locais (CCSU e CCSL);
3. Plano de Circulação Viária/Rota de Cargas na Zona Central no Cordão 01 (verde): ação mitigatória ao incremento de PGT's na centralidade 01 e a saturação dos nós viários decorrente da demanda gerada de viagens ao Cordão 01 através da resolução dos mesmos;
4. Elaboração do Plano Cicloviário: considerando o conceito de corredores verdes intra-bairros. O Plano Cicloviário deverá ser planejado prioritariamente nas zonas de maior demanda funcional no Cordão 02, bem como conectando as áreas verdes da cidade;
5. Início da redefinição do sistema de transporte coletivo: definição da macrolocalização dos terminais e zonas de tráfego – planejamento estratégico das zonas de tráfego (delimitação física das mesmas);

6. Implantação imediata dos terminais locais internos ao cordão 01 e 02: utilização desta diretriz como plano piloto para readequação das rotas de transporte coletivo;
7. Definição do traçado e projeto da linha sul do Aeromóvel;
8. Definição do traçado e projeto da Via Perimetral Urbana.

b) Ações à médio prazo:

1. Complementação dos trechos da Via lateral da Br-116: a partir da ocupação das áreas à leste da Br-116, a via lateral tem a função de recolher a malha local ante à rodovia federal de forma a evitar os fluxos locais na Br-116. Tal diretriz deve ser aplicada tanto nas áreas já densificadas junto à Br-116 quanto nas áreas ainda não ocupadas;
2. Implantação dos terminais locais nas centralidades 02 e 03 e áreas distantes: medida mitigadora e de consolidação da reformulação do sistema de transporte coletivo;
3. Implantação do 2º ponto do Catamarã (sul): com a ocupação das áreas a sul do município e implantação de equipamentos de porte a demanda por viagens locais norte sul tende a aumentar significativamente bem como a pressão imobiliária sobre áreas de baixa densidade, sendo o transporte hidroviário uma alternativa importante à transposição da CMPC.
4. Implantação do 3º ponto hidroviário (norte): já previsto no planejamento hidroviário estadual, o ponto localizado junto ao Centro de Treinamento do Sport Club Internacional – CT do Inter, contribuirá para o deslocamento até a área a norte do município, a qual concentrará um número significativo de viagens com motivo de trabalho, devido aos equipamentos e PGT's previstos para a região.

c) Ações à longo prazo:

1. Implantação da Perimetral Urbana: consolidando-se o cenário otimista, a distribuição de áreas industriais o quadrilátero determinado pela perimetral tenderá a distribuir a oferta de zonas alternativas aos pólos Br-116 (leste) e

eixo Estrada do Conde norte de forma a viabilizar indústrias, provavelmente neste momento já saturadas;

2. Implantação do Novo Terminal Rodoviário Intermunicipal: consolidando o desenvolvimento de Guaíba em um cenário à longo prazo, o terminal intermunicipal exerce papel fundamental o que tange à mobilidade regional e em especial em direção ao sul do estado a sua implantação em local indicado visa concentrar e diminuir os deslocamentos pendulares em direção à Porto Alegre seja por ponto intermediário em rotas maiores como ponto terminal de rotas diretas de Guaíba-RS à outros municípios;
3. Implantação da linha do Aeromóvel: consolidado o cenário otimista a implantação do Aeromóvel como linha funcional torna-se imprescindível para a conexão norte sul e o eixo conurbado em direção à Barra do Ribeiro. Ressalta-se que também há o viés turístico em relação a este equipamento devido à posição privilegiada da cidade em relação à paisagem do Lago Guaíba, podendo ser explorado muito além do aspecto funcional;
4. Implantação consolidação dos terminais locais nas centralidades 02 e 03 e criação de novas rotas locais por zona: ação naturalmente subsequente de reorganização do transporte coletivo;
5. Criação da 4ª passagem sobre a Br-116 (leste/oeste): a criação da 4ª passagem, a qual tenderá a otimizar o tráfego e encurtar as distâncias pelas vias laterais à Br-116.
6. Implantação do Plano Cicloviário: considerando o conceito de corredores verdes intra-bairros e malha funcional. O Plano Cicloviário deverá ser implantado prioritariamente nas zonas de maior demanda funcional no Cordão 02, bem como conectando as áreas verdes da cidade;

Conforme já mencionado anteriormente a ordem subsequente destas ações visam mitigar cenários evolutivos no que tange ao acréscimo populacional. É importante destacar que tais diretrizes não necessariamente precisam ser implantadas nesta ordem, ao passo que grande parte delas também é indutora de desenvolvimento urbano, cabendo às Administrações municipais subsequentes avaliar a sua viabilidade no momento atual e futuro.

Desta forma, sinteticamente, esta foi e deverá ser a metodologia de base a ser elaborada quando da revisão deste respectivo plano, ou se necessário a sua atualização conforme estado da arte vigente.

ANEXO 03 – DIRETRIZES GERAIS DE MOBILIDADE URBANA

Hierarquia Viária – Proposições Gerais

A partir da análise dos aspectos legais, da inserção de Guaíba no contexto metropolitano no âmbito do Pitmurb e Plano Hidroviário, apresenta-se a proposta de hierarquização do sistema viário. Esta proposta baseia-se em uma série de aspectos descritos a seguir de forma a embasar as decisões e justificar a proposta ilustrada abaixo e constante no mapa anexo.



Figura 01 e 02: Proposições do Plano Diretor / Proposições do PlanMob (Modelo de Mobilidade Urbana Proposto).

Fonte: Relatório Técnico 01 – PlanMob Guaíba-RS, RSP

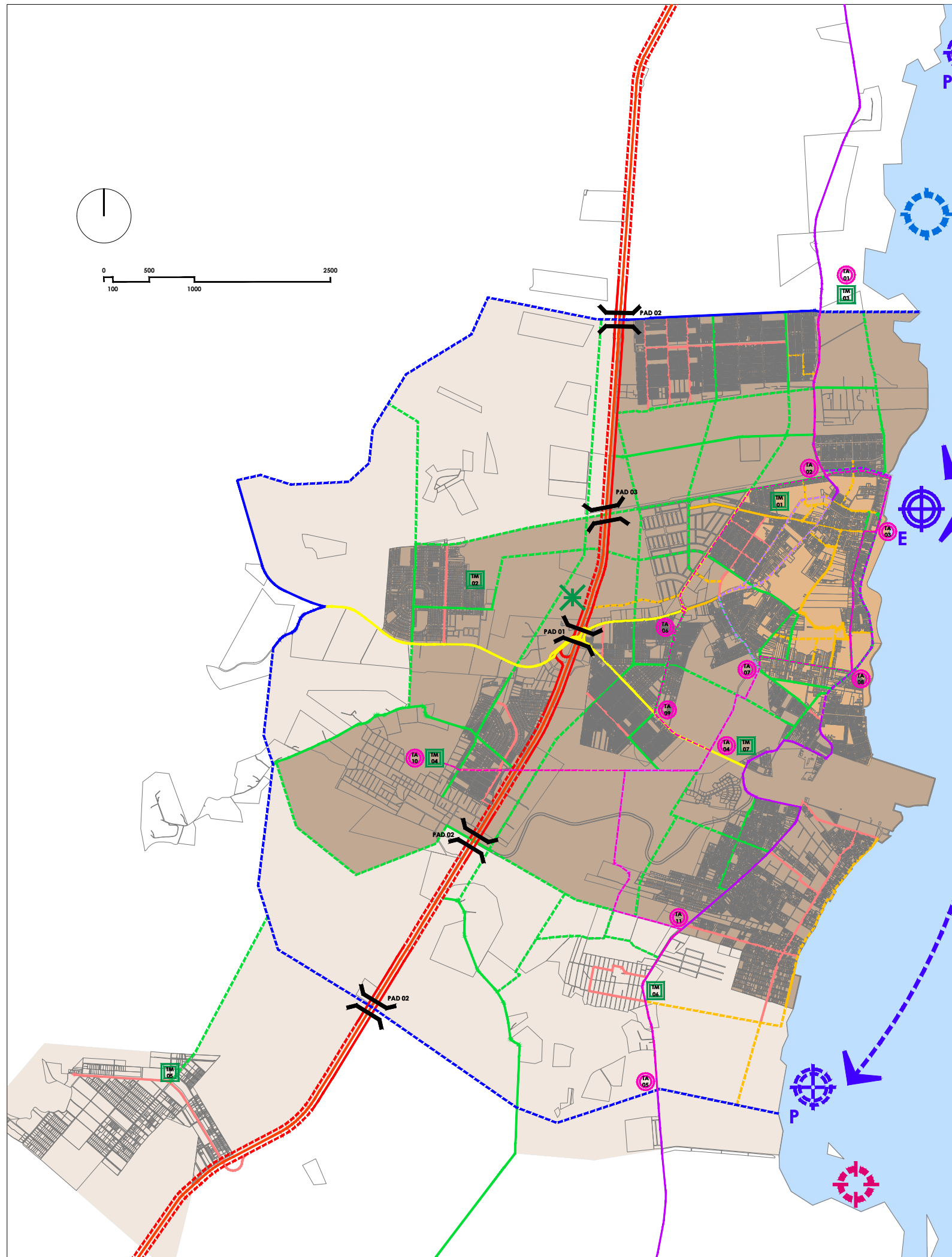
Conforme já descrito no relatório supracitado, a proposta de estruturação viária baseia-se no modelo conceitual acima apresentando, de forma a aumentar a legibilidade do sistema e contribuir para a formação de uma imagem urbana, que ainda encontra-se indefinida. Assim, a proposta conceitual é estruturada pelas seguintes diretrizes, sinteticamente abaixo descritas:

1. A relação com a BR-116: principal meio de acesso ao município e barreira na conexão leste-oeste a BR-116 exerce papel importante na estruturação viária de Guaíba. Em duplicação, observa-se que ainda não há definição clara na relação entre o trânsito local e o regional. Observou-se também em visita à campo que já há em alguns trechos uma via lateral que tem a função de receber a malha local e evitar o ingresso na malha federal. Entende-se que esta relação deverá estabelecer-se ao longo de toda a extensão da BR-116 do início ao fim de sua extensão que perpassam as zonas urbanas. Juntamente com esta estratégia entende-se que necessariamente devem haver cinco pontos de transposição leste-oeste da BR-116 através de passagens elevadas ou subterrâneas, sendo que os pontos norte e central já existem, e o ponto a sul encontra-se em construção (viaduto Av. Itajaí). Assim sendo, ao norte do central deverá ser proposto um novo viaduto de forma a fechar o cordão de tráfego e limitar as zonas urbanas do município, e ao sul do viaduto em execução, na perimetral deverá existir outro projetado.
2. Anel Perimetral Externo: convergindo com os locais de transposição leste-oeste da BR-116, propõe-se a criação de uma perimetral externa, delimitando ao máximo a possibilidade de extensão do perímetro urbano. Objetiva-se organizar e estabelecer um cordão externo limítrofe de circulação, para escoamento da produção e eventuais zonas industriais. Tais vias objetivam compor com a via intermunicipal um anel perimetral externo, conectando alternativamente ao centro as zonas industriais existentes bem como possíveis novas zonas a oeste da BR-116.
3. Via Intermunicipal: observando a evolução urbana de Guaíba-RS, observa-se a importância do resgate desta via estrutural que se estende desde a Estrada do Conde até o limite sul municipal como conexão norte-sul tanto no que tange a estruturação do trânsito local como intermunicipal (em direção a Eldorado e à Barra do Ribeiro).

4. O eixo norte-sul e a transposição da CMPC – hidroviário: a partir da análise e da visita in loco, observou-se a necessidade de o *PlanMob* contemplar a transposição do bloco industrial da CMPC. Conforme já mencionado anteriormente, é altamente importante considerar o modal hidroviário como alternativa. Cabe destacar que a proposição de um terminal hidroviário à sul conforme indicado na proposição é fundamental para composição com a perimetral proposta e a nova estruturação do transporte em Guaíba.
5. Coletoras Norte e Coletoras Sul: observa –se a importância de alimentar os bairros através de coletoras tanto a norte quanto a sul, assim, propõe-se a distribuição destas vias ao longo dos traçados existente, hierarquizando estes canais e de forma a aumentar a legibilidade urbana da cidade se conjugada com o plano morfológico.
6. Vias estruturadoras - Av. Nestor de Moura Jardim e Av. Castelo Branco: ambas vias estruturadoras da cidade desde ao acesso principal. Devem ser reforçadas em seu caráter como elementos diagonais ao sistema.
7. Também deverá ser considerada a adição de um quarto e quinto cruzamentos da BR-116, sendo o primeiro citado, entre as vias laterais sem conexão com a rodovia federal de forma a encurtar as distâncias entre as conexões das vias laterais e por consequência entre as zonas leste e oeste da cidade. O segundo deverá ser na transposição da Av. Perimetral proposta, de forma a estabelecer a transposição efetiva da BR-116 como barreira aos eixos de desenvolvimento urbano de Guaíba-RS.

Desta forma propõe-se a estruturação viária a partir das proposições apresentadas acima visando a legibilidade e organização do sistema, hoje fragilizada pela configuração viária atual. Novamente reitera-se a importância da definição preliminar destes elementos para a elaboração e desenvolvimento do *PlanMob*, bem como eventuais alterações no Plano Diretor Municipal a ser revisado nos próximos anos.

No mapa a seguir apresenta-se o modelo conceitual de mobilidade urbana atualizado proposto para o município de Guaíba-RS.



LEGENDA

CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS, PERIMETRAL]
BR 116	VIA LATERAL BR 116 [NÃO CONSOLIDADA]	VIA LATERAL BR 116 [CONSOLIDADA]
PERIMETRAL [EXISTENTE]	PERIMETRAL [PROPOSTO]	ARTERIAIS [PROPOSTO]
INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B	VIA PROJETADA PROJETO ESPECÍFICO
BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]	
COLETORAS [PROPOSTO] [CONSOLIDADA]	COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]	
VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [MANTER GABARITO]	VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO]	
AEROMÓVEL [PROPOSTO]	CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [EXISTENTE E PROPOSTO]	
TERMINAIS AEROMÓVEL [PROPOSTO]	TA 01 PERIMETRAL NORTE TA 02 CELIPA TA 03 CATAMARÃ TA 04 C.MPC TA 05 PERIMETRAL SUL	TA 06 NESTOR M. JARDIM TA 07 INÍCIO DE QUADROS TA 08 MAT. SÃO GERALDO TA 09 CASTELO BRANCO TA 10 ELÉTRICA TA 11 SARA MONTI ALEGRE
TERMINAIS [PROPOSTO]	TM 01 CENTRAL TM 02 NORDESTE_JL TM 03 NORTE	TM 04 OESTE TM 05 SUDOESTE_PB TM 06 SUL TM 07 INTEGRAÇÃO
RODOVIÁRIA [PROPOSTO]	PASSAGEM EM DESNÍVEL	PAD 01 EXISTENTE PAD 02 PROPOSTO PAD 03 SENTIDO LESTE-ESTE: CONTATO SOMENTE NAS LATERAIS E NÃO COM A BR 116
CATSUL [EXISTENTE]	CATSUL [PROPOSTO]	HIDRO CONEXÃO
IMPLANTAÇÃO DE PORTO	ESTALEIRO	

EXPEDIENTE UNICO:
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAÍBA-RS

ETAPA/CONTEÚDO **DIRETRIZES GERAIS - MODELO CONCEITUAL MOBILIDADE**

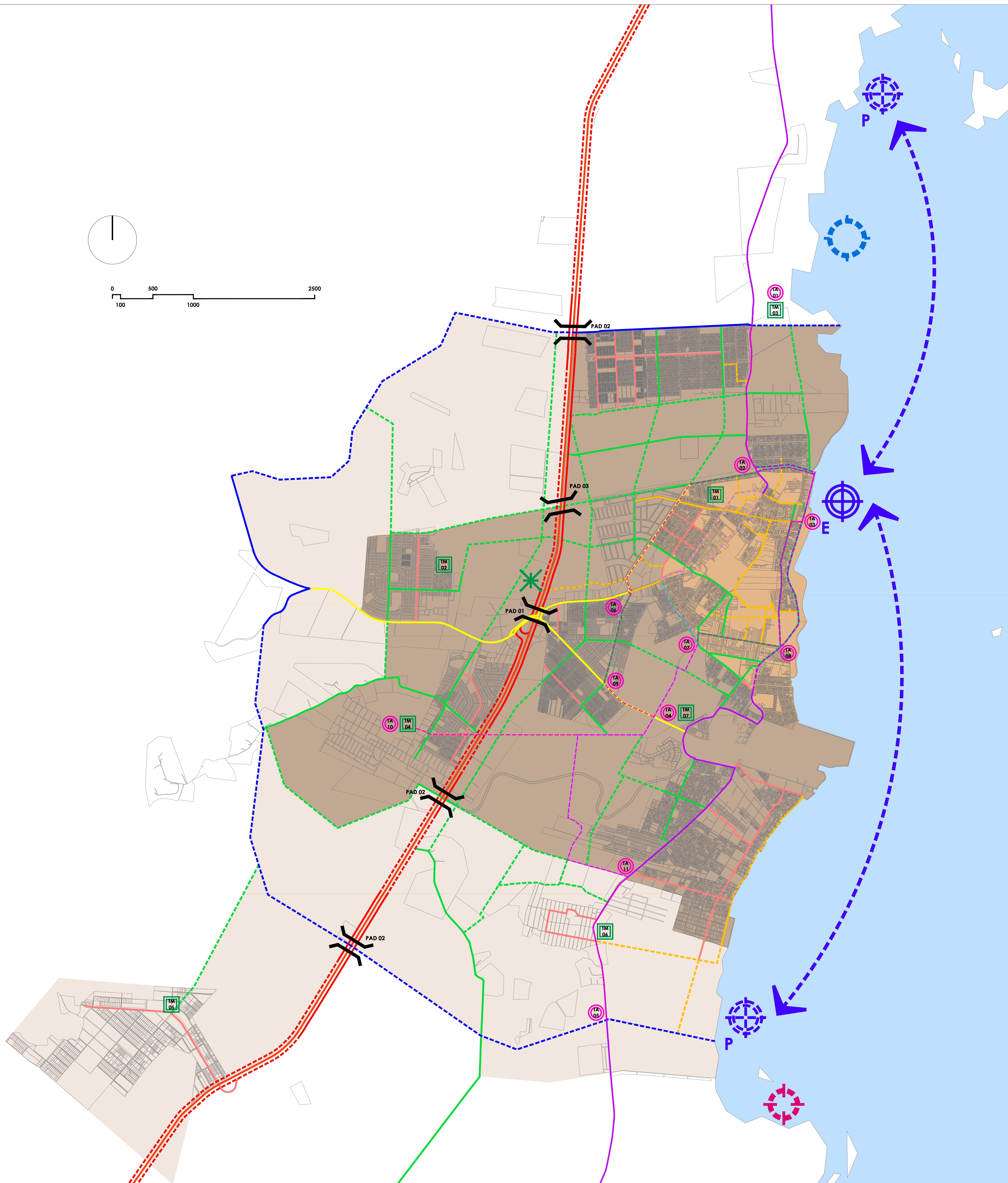
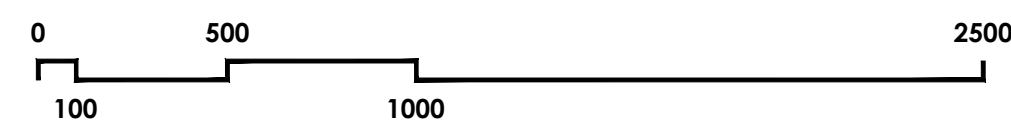
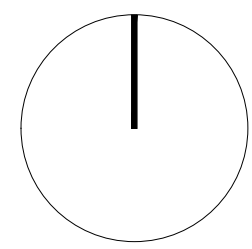
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	EXECUTOR	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	

DATA DE EMISSÃO ABR/ 2020	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:50.000
------------------------------	-------------------------------	--------------------



ARQUITETURA E CONSULTORIA
 PORTO ALEGRE, RS - BRASIL FONE/FAX: +55-5132176281
 WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
 rs.projetos@terra.com.br

URB

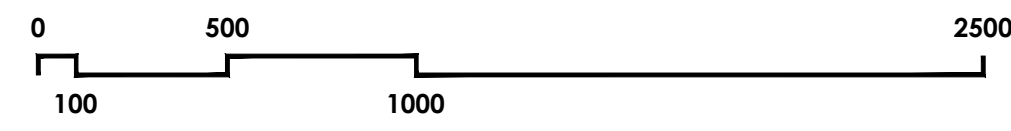
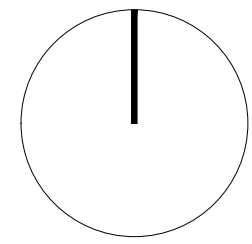


LEGENDA

CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS, PERIMETRAL]
BR 116	VIA LATERAL BR 116 [NÃO CONSOLIDADA]	VIA LATERAL BR 116 [CONSOLIDADA]
PERIMETRAL [EXISTENTE]	PERIMETRAL [PROPOSTO]	ARTERIAIS [PROPOSTO]
INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B	VIA PROJETADA PROJETO ESPECIFICO
BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]	
COLETORAS [CONSOLIDADA]	COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]	
VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [MANTER GABARITO]	VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO]	
AEROMÓVEL [PROPOSTO]	CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [EXISTENTE E PROPOSTO]	
TERMINAIS AEROMÓVEL [PROPOSTO]	TERMINAIS [PROPOSTO]	TA 05_NESTOR M. JARDIM TA 07_INÍCIO DE QUADROS TA 08_MAT. SÃO GERALDO TA 09_CASTELO BRANCO TA 10_ELETRICAL TA 11_SARA MONTE ALEGRE
TERMINAIS [PROPOSTO]	TM 01_CENTRAL TM 02_NORDESTE_JL TM 03_NORTE	TM 04_OESTE TM 05_SUDOESTE_PB TM 06_SUL TM 07_INTEGRAÇÃO
RODOVIÁRIA [PROPOSTO]	PASSAGEM EM DESNIVEL	PAD 01_EXISTENTE PAD 02_PROPOSTO PAD 03_SENTIDO LESTE-OESTE: CONTATO SOMENTE NAS LATERAIS E NÃO COM A BR 116.
CATSUL [EXISTENTE]	CATSUL [PROPOSTO]	HIDRO CONEXÃO
IMPLANTAÇÃO DE PORTO	ESTALEIRO	

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA: PLANO DE MOBILIDADE		
ENDERECO/LOGRADOURO: GUAIABA-RS		
ETAPA/CONTEUDO: DIRETRIZES GERAIS - MODELO CONCEITUAL MOBILIDADE		
PROJETO: ARO. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARO. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4	
EXECUÇÃO: ARO. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	DESENHO: ARO. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	
PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIABA-RS		
DATA DE EMISSÃO: ABR/2020	ARQUIVO/PROJETO: PROJ_000	ESCALA: 1:20.000





P | BR 290

P | LOGRADOURO

P | ELDOorado DO SUL

P | BARRA DO RIBEIRO

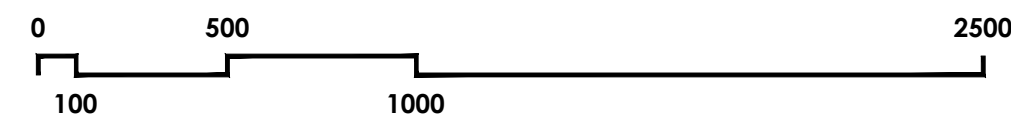
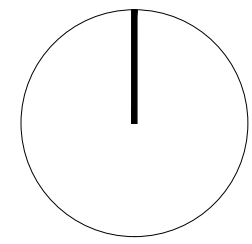
TODAS AS RUAS LATERAIS

LEGENDA

CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS, PERIMETRAL]
BR 116	VIA LATERAL BR 116 [NÃO CONSOLIDADA]	VIA LATERAL BR 116 [CONSOLIDADA]
PERIMETRAL [EXISTENTE]	PERIMETRAL [PROPOSTO]	ARTERIAIS [PROPOSTO]
INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B	VIA PROJETADA PROJETO ESPECIFICO
BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]	
COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]	COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]	
VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [MANTER GABARITO]	VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO]	
RODOVIÁRIA [PROPOSTO]	CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [EXISTENTE E PROPOSTO]	
CCSL [CONEXÕES REGIONAIS]	PASSAGEM PROJETADA ENTRE AS VIAS LATERAIS DA BR 116	
SENTIDO ÚNICO DE ALARGAMENTO	OBS.: NAS DEMAIS VIAS, A PREVISÃO DE ALARGAMENTO SERÁ DO EIXO	

EXPEDIENTE ÚNICO		
PROJETO/OPERA: PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAIÁBA-RS		
ETAPA/CONTEÚDO: MAPA 01 - HIERARQUIA VIÁRIA GERAL		
PROJETO: ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4	
EXECUÇÃO: ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	DESENHO: EXECUTOR	
PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIÁBA-RS		
DATA DE EMISSÃO: ABR/2020	ARQUIVO/PROJETO: PROJ_000	ESCALA: 1:20.000





LEGENDA

ARTERIAIS 1
60,00M

ARTERIAIS 2
40,00M

ARTERIAIS 3
40,00M

ARTERIAIS 4
30,00M

VIAS - ARTERIAL 1:
1.1) R. SANTA MARIA.

VIAS - ARTERIAL 2:
2.1) AV. NESTOR DE MOURA JARDIM.

VIAS - ARTERIAL 3:
3.1) AV. SILVIO DE FREITAS REMÉDIO.

VIAS - ARTERIAL 4:
4.1) AV. CASTELO BRANCO.



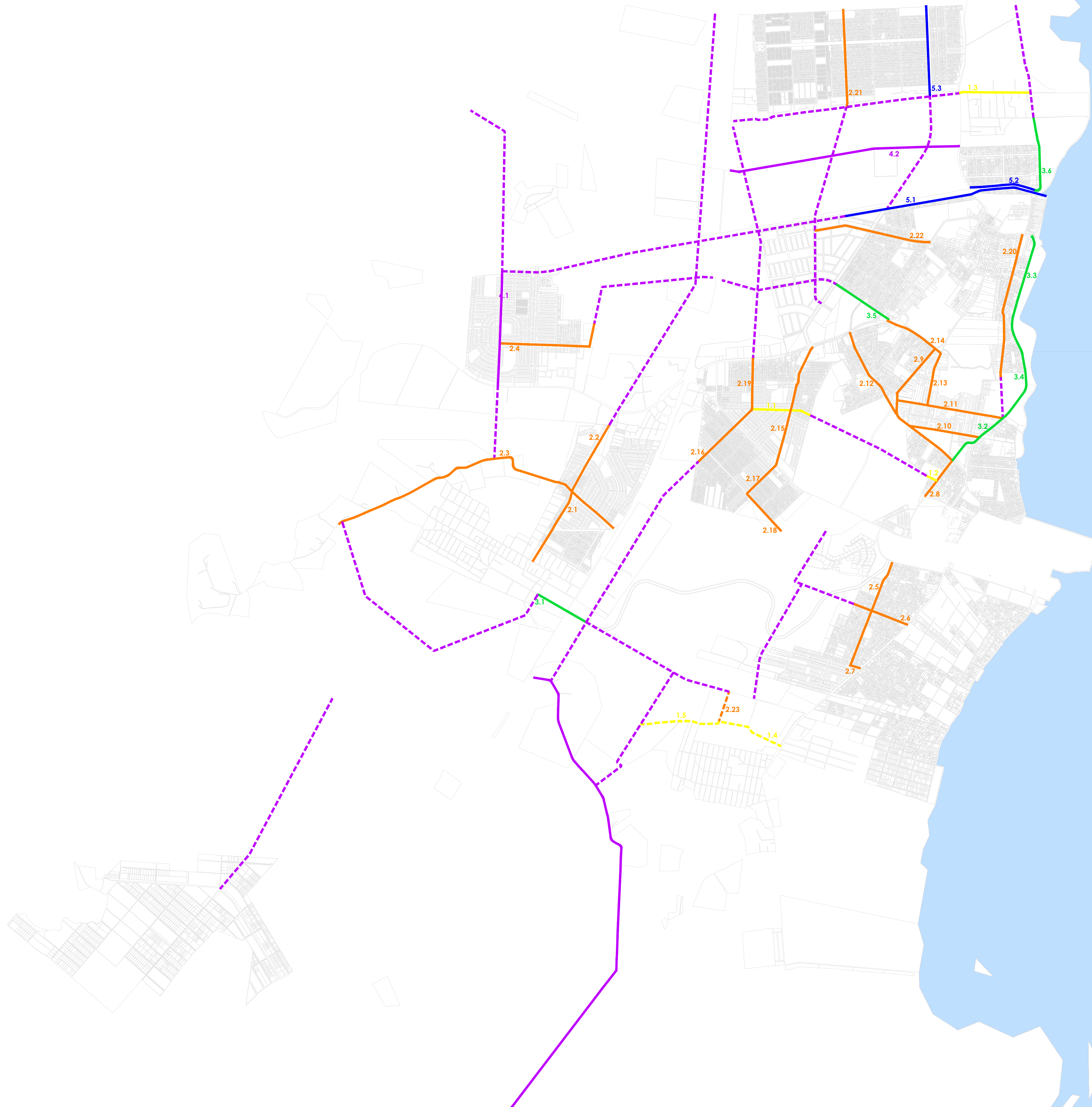
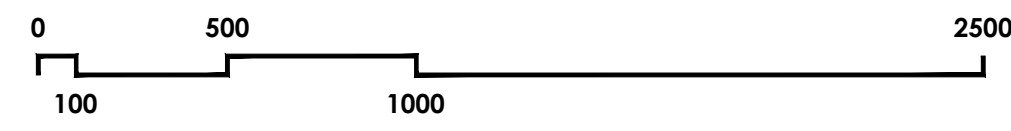
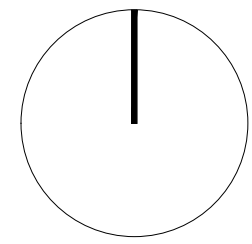
EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/COBRA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDERECO/COORDENADOR GUAIBA-RS		
ETAPACONTEIDO MAPA ARTERIAIS - HIERARQUIA VIÁRIA		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIBA-RS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:20.000

RSP

ARQUITETURA E CONSULTORIA
RUA ALBERTO DE MENDONÇA, 100 - FLORESTA - 91210-000
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
14.388610@GMAIL.COM

ANEXO

05A



LEGENDA

COLETORAS 1 18,00M	COLETORAS 2 22,00M
COLETORAS 1 PROJETADA 18,00M	COLETORAS 2 PROJETADA 22,00M
COLETORAS 3 27,00M	COLETORAS 4 30,00M
COLETORAS 5 40,00M	COLETORAS PROPOSTO 30,00M

VIAS - COLETORA 1:
 1.1) R. SALUSTIANO RIBEIRO;
 1.2) R. PANTALEÃO TELES;
 1.3) R. DA ANTENA;
 1.4) RUA PROJETADA 1;
 1.5) VIA PROJETADA - CONTINUAÇÃO DA RUA PROJETADA 1.

VIAS - COLETORA 2:
 2.1) AV. JOÃO SALAZAR;
 2.2) R. OSVALDO LINK;
 2.3) R. OSVALDO RODRIGUES DE LEMOS;
 2.4) R. SIMÕES LOPES NETO;
 2.5) R. MARIO MARQUÊS;
 2.6) AV. LUIS ANDRIOTI;
 2.7) R. SÃO JUDAS TADEU;
 2.8) R. EVARISTO LOPES;
 2.9) R. INÁCIO DE QUADROS;
 2.10) R. AVELINO PY;
 2.11) R. BRENO GUIMARÃES;
 2.12) R. DONA FRUTUOSA;
 2.13) R. PADRE CACIQUE;
 2.14) R. GENERAL NETO;
 2.15) AV. LOURIVAL LUIS DA CUNHA;
 2.16) AV. PASTOR LUIZ ANTÔNIO RODRIGUES DA LUZ;
 2.17) AV. WALTER HOFF;
 2.18) AV. PROFESSOR JOÃO JOSÉ WUST;
 2.19) AV. ANTONOR CALDAS;
 2.20) AV. SETE DE SETEMBRO;
 2.21) AV. BELO HORIZONTE;
 2.22) AV. NORBERTO LINK;
 2.23) TRAV. FRANCISCO ANTONIO GARCIA PY.

VIAS - COLETORA 3:
 3.1) R. ITAJAI;
 3.2) R. SÃO GERALDO;
 3.3) AV. JOÃO PESSOA;
 3.4) AV. GETÚLIO VARGAS;
 3.5) AV. JOÃO DE ARAÚJO LESSA;
 3.6) AV. BEIRA RIO.

VIAS - COLETORA 4:
 4.1) AV. PONCHE VERDE;
 4.2) EST. GRANJA SANTA RITA.

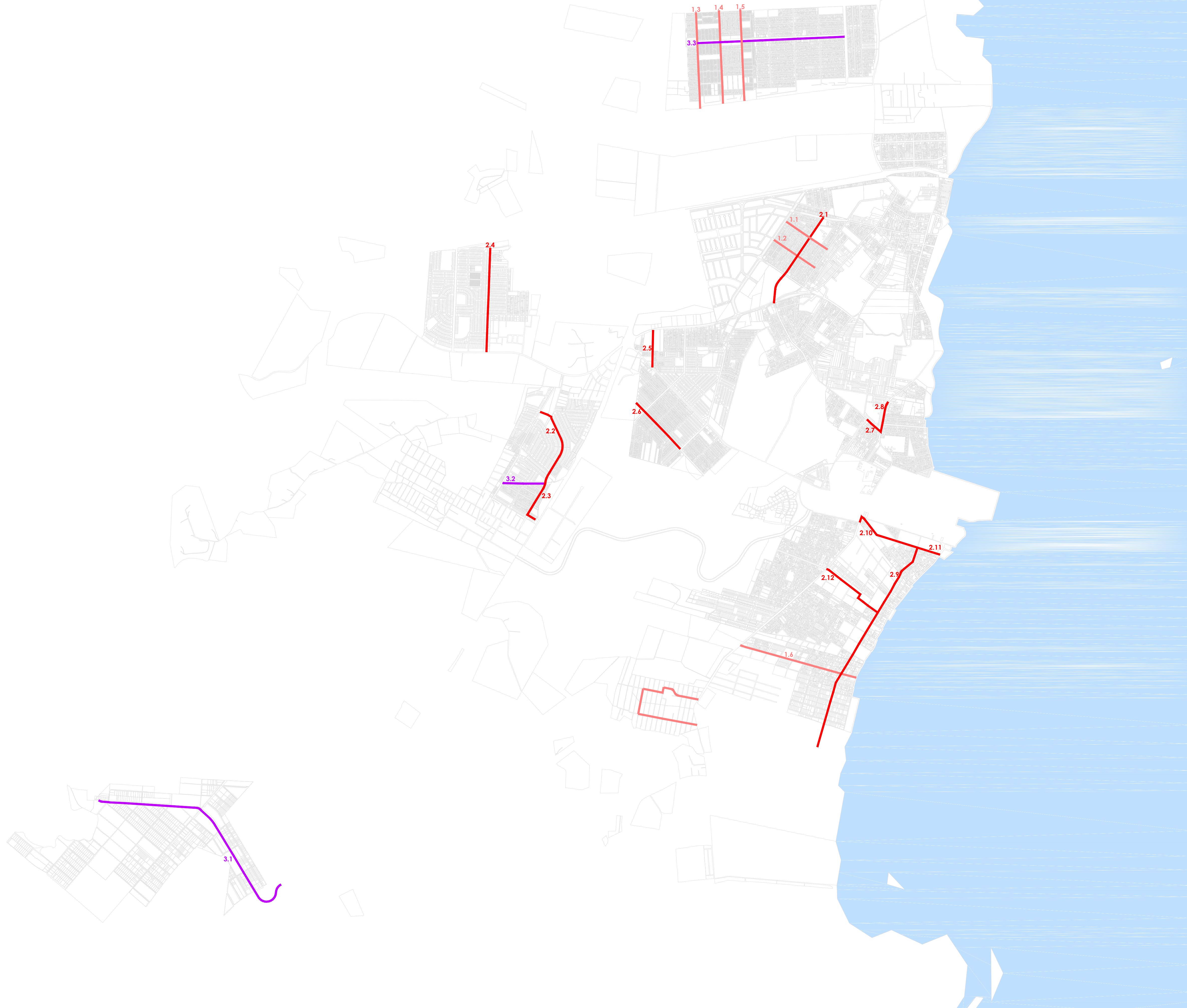
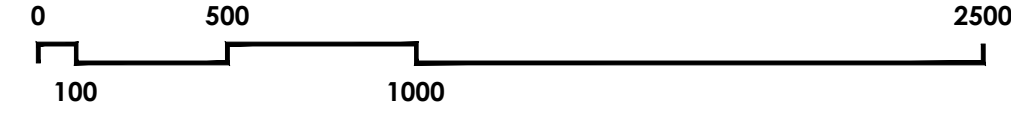
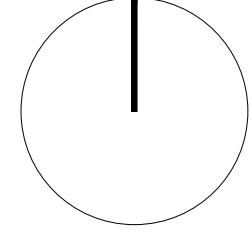
VIAS - COLETORA 5:
 5.1) R. IVO LESSA SILVEIRA;
 5.2) AV. PERIMETRAL;
 5.3) AV. RECIFE.

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA: PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOCALIDADE/UR: GUAIÁBA-RS		
ETAPA/CONTEUDO: MAPA COLETORAS - HIERARQUIA VIÁRIA		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A106237-0	
PROPRIETÁRIO PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIÁBA-RS		
DATA DE EMISSÃO ABR/2020	ARQUIVO/PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:20.000

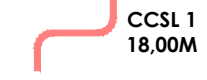


ARQUITETURA E CONSULTORIA
 FONE ALZIR DE BRAS - FONEIA - 081-9111-1111
 WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
 RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO
 05B



LEGENDA



VIAS - CCSL 1:
1.1) R. MINAS GERAIS;
1.2) R. BAHIA;
1.3) R. OSVALDO JARDIM;
1.4) AV. JOÃO A. GONZÁLES;
1.5) AV. VALDIR R. SOARES;
1.6) AV. MAURÍCIO LESSA.

VIAS - CCSL 2
2.1) R. SÃO PAULO;
2.2) R. URIAS LUGON;
2.3) AV. ZEFERINO DA BOA VISTA;
2.4) AV. SANTA CLARA;
2.5) R. DANTE RAZEIRA;
2.6) AV. PROF. JOÃO JOSÉ WUST;
2.7) R. INÁCIO DE QUADROS;
2.8) R. SÃO GERALDO;
2.9) R. RUI BARBOSA;
2.10) AV. LIBERDADE;
2.11) AV. BRASIL;
2.12) AV. LUÍS ANDRIOTI.

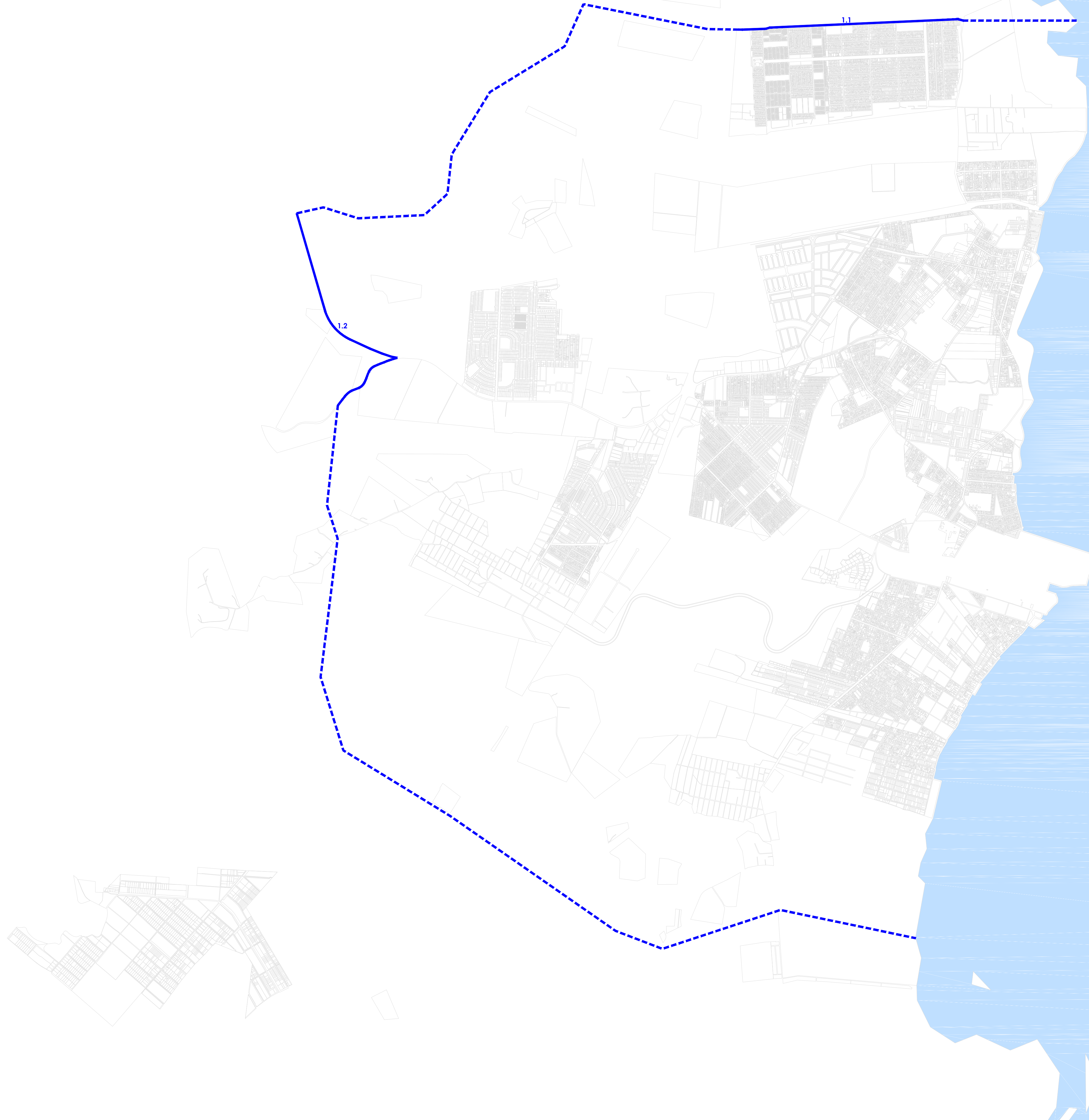
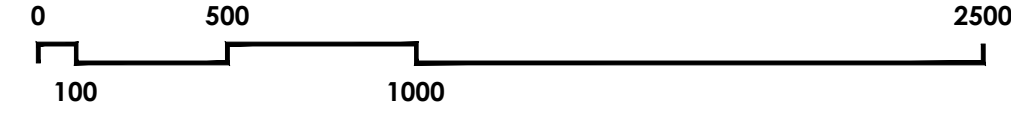
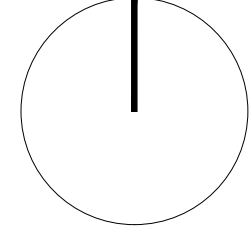
VIAS - CCSL 3:
3.1) EST. DR. JOSÉ C. FERREIRA;
3.2) AV. ELETRICAL;
3.3) AV. LUPICÍNIO RODRIGUES.

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO COBRA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO: COLOMBO ROURAL		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEÚDO	MAPA CC SL - HIERARQUIA VIÁRIA	
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO	
	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE	CAU A106237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:20.000



ARQUITETURA E CONSULTORIA
RUA ALVARO DE ARAUJO - FUNDADA - 91210-000
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO
05C



LEGENDA



PERIMETRAL
[EXISTENTE]



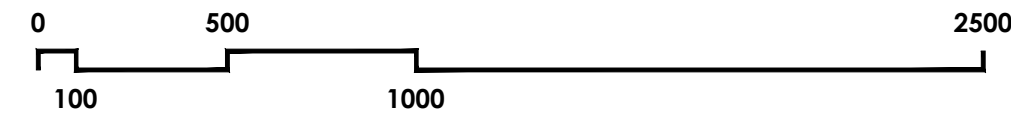
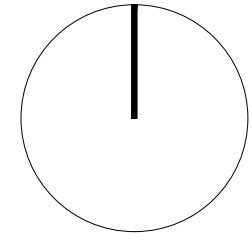
PERIMETRAL
[PROPOSTO]

VIAS - PERIMETRAL [EXISTENTE]:
1.1) AV. DR. NEI BRITO,
1.2) EST. COSTA GAMA.

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDERECO/COORDENADOR GUAIBA-RS		
ETAPACONTEUDO MAPA PERIMETRAL - HIERARQUIA VIÁRIA		
PROJETO ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9 ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4		
EXECUÇÃO DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0		
PROPRIETÁRIO PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIBA-RS		
DATA DE EMISSÃO SET/2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:20.000

ARQUITETURA E CONSULTORIA
RUA ALVES DE ARAUJO - FONECA - 91210-000
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO
05D



LEGENDA

	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A		INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B
	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]		BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]

VIAS - INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A:
 1.1) EST. DO CONDÉ;
 1.2) AV. ISMAEL CHAVES BARCELOS;
 1.3) R. SÃO GERALDO;
 1.4) AV. DR. ALDO SANI;
 1.5) R. VALTER JOBIM;
 1.6) AV. MANOEL FRANCISCO DAS NEVES;
 1.7) AV. ADÃO FOQUES.

VIAS - INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B:
 2.1) R. SARA MONTE ALEGRE;
 2.2) R. ARTUR F. DE OLIVEIRA.

VIAS - BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A:
 3.1) AV. PERIMETRAL;
 3.2) R. JOÃO PESSOA;
 3.3) R. SÃO JOSÉ;
 3.4) AV. SETE DE SETEMBRO;
 3.5) AV. GETÚLIO VARGAS;
 3.6) R. SÃO GERALDO.

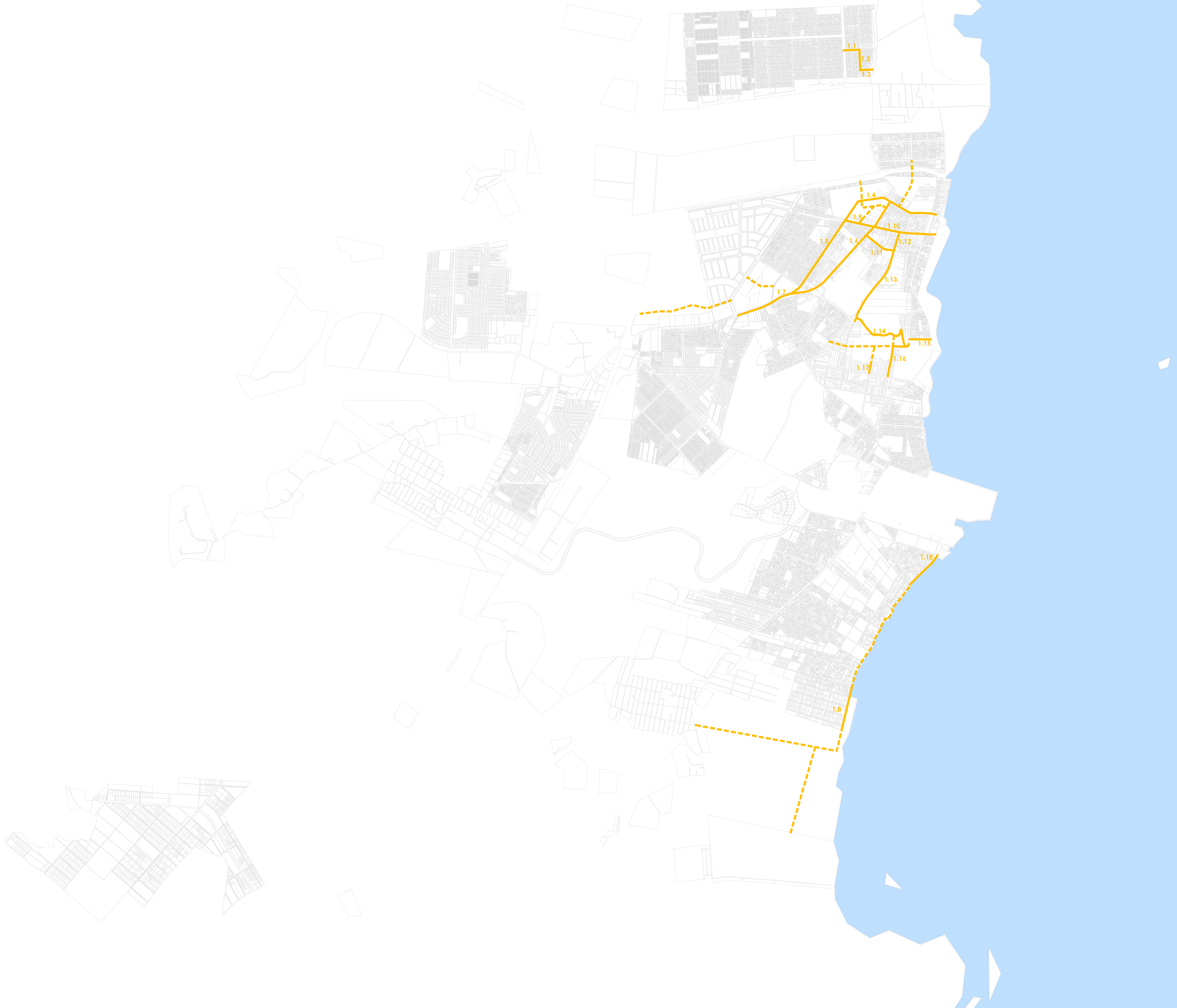
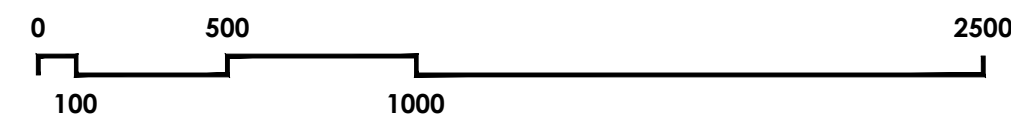
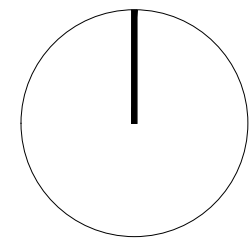
VIAS - BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B:
 4.1) R. JOSÉ MONTAURI;
 4.2) R. SANTA CATARINA;
 4.3) R. 20 DE SETEMBRO;
 4.4) AV. NESTOR DE MOURA JARDIM;
 4.5) R. DONA FRUTUOSA.

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO COBRA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO: COLOMBO ROURAL		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEÚDO		
MAPA INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL - HIERARQUIA VIÁRIA		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A106237-0	DESENHO EXECUTOR
PROPRIETÁRIO		
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS		
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:20.000

RSP

ARQUITETURA E CONSULTORIA
RUA ALBERTO DE ANDRADE, 100 - FLORESTA - PORTO ALEGRE - RS
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO
05E



LEGENDA



VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO (MANTER GABARITO)



VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO (PROPOSTO)

VIAS - LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO (MANTER GABARITO):

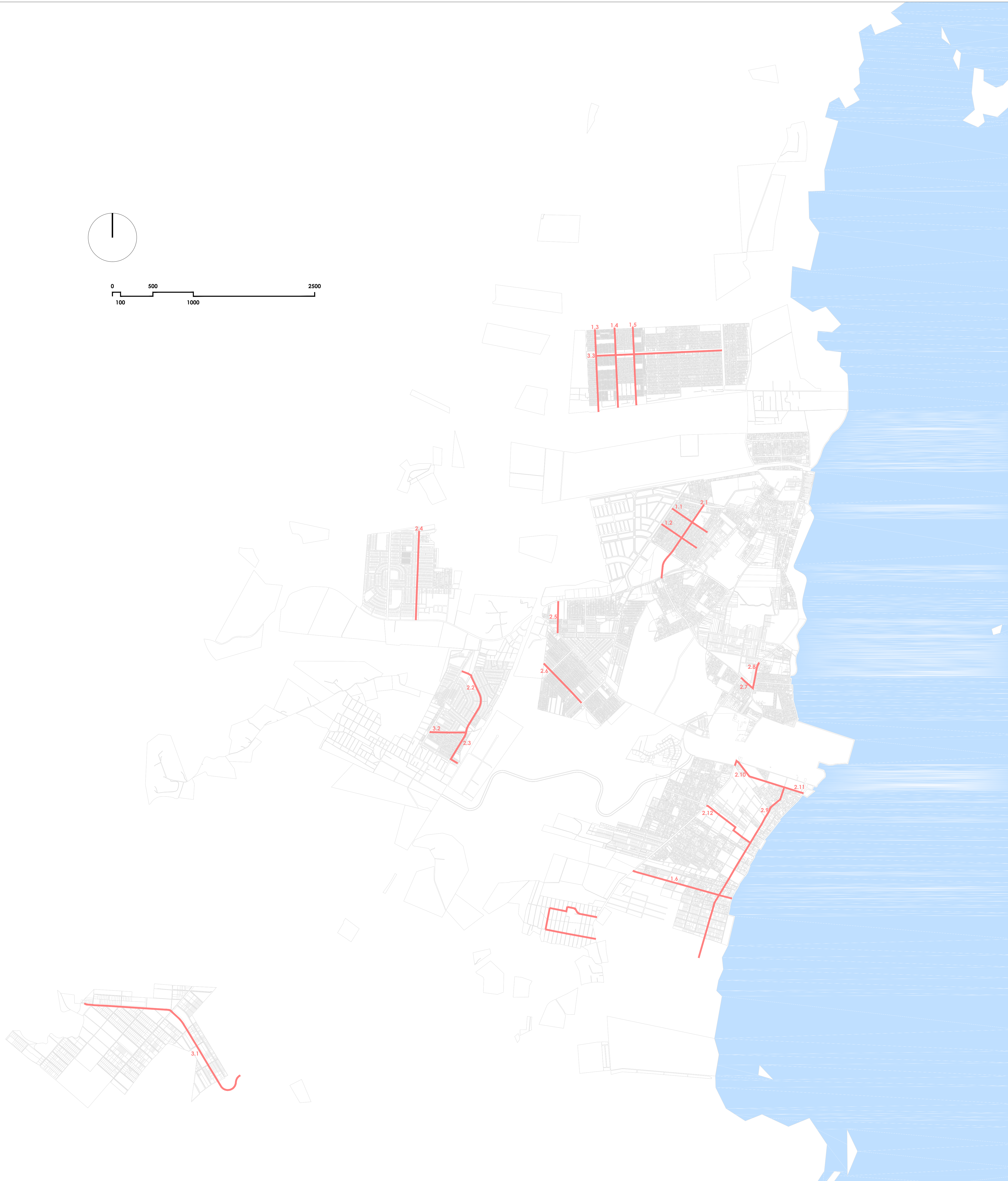
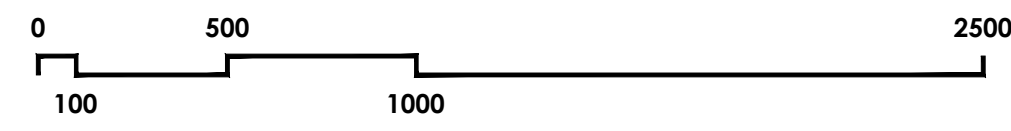
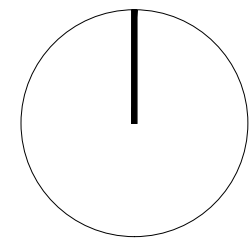
- 1.1) R. MACEIÓ;
- 1.2) R. HÉLIO IFFRAN PIRES;
- 1.3) R. ANTÔNIO INÁCIO GALEÃO;
- 1.4) R. JOSÉ MONTAURI;
- 1.5) R. SANTA CATARINA;
- 1.6) R. 20 DE SETEMBRO;
- 1.7) AV. NESTOR DE MOURA JARDIM;
- 1.8) PÇ. FLORIDA;
- 1.9) R. RONDÔNIA;
- 1.10) R. SÃO JOSÉ;
- 1.11) R. GASPAR MARTINS;
- 1.12) R. CÔNEGO SCHERER;
- 1.13) R. PEDRAS BRANÇAS;
- 1.14) R. RODOLFO ZENCKER;
- 1.15) R. ONÓFRE PIRES;
- 1.16) TV. JOAQUIM LOPES;
- 1.17) R. DAVID CANABARRO;
- 1.18) AV. ALEGRIA.

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA: PLANO DE MOBILIDADE		
ENDERECO/COORDENADOR: GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEUDO: MAPA VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO - HIERARQUIA VIÁRIA		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO: ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
JAN/ 2020	PROJ_000	1:20.000

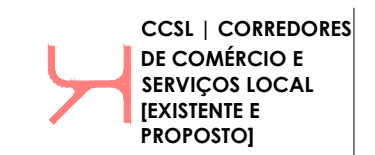
RSP

ARQUITETURA E CONSULTORIA
RUA ALBERTO DE BRAS - FONECA - PORTO ALEGRE
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO
05F



LEGENDA



CCSL - CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL (EXISTENTE E PROPOSTO)

FÓRMULA GABARITOS

OBSERVAÇÃO:
Limite máximo de 12 metros, ou seja, 04 pavimentos.

VIAS - CCSL 1:
1.1) R. MINAS GERAIS;
1.2) R. BAHIA;
1.3) R. OSVALDO JARDIM;
1.4) AV. JOÃO A. GONZÁLES;
1.5) AV. VALDIR R. SOARES;
1.6) AV. MAURÍCIO LESSA.

VIAS - CCSL 2
2.1) R. SÃO PAULO;
2.2) R. URIAS LUGON;
2.3) AV. ZEFERINO DA BOA VISTA;
2.4) AV. SANTA CLARA;
2.5) R. DANTE RAZEIRA;
2.6) AV. PROF. JOÃO JOSÉ WUST;
2.7) R. INÁCIO DE QUADROS;
2.8) R. SÃO GERALDO;
2.9) R. RUI BARBOSA;
2.10) AV. LIBERDADE;
2.11) AV. BRASIL;
2.12) AV. LUÍS ANDRIOTI.

VIAS - CCSL 3:
3.1) EST. DR. JOSÉ C. FERREIRA;
3.2) AV. ELETRICAL;
3.3) AV. LUPICÍNIO RODRIGUES.

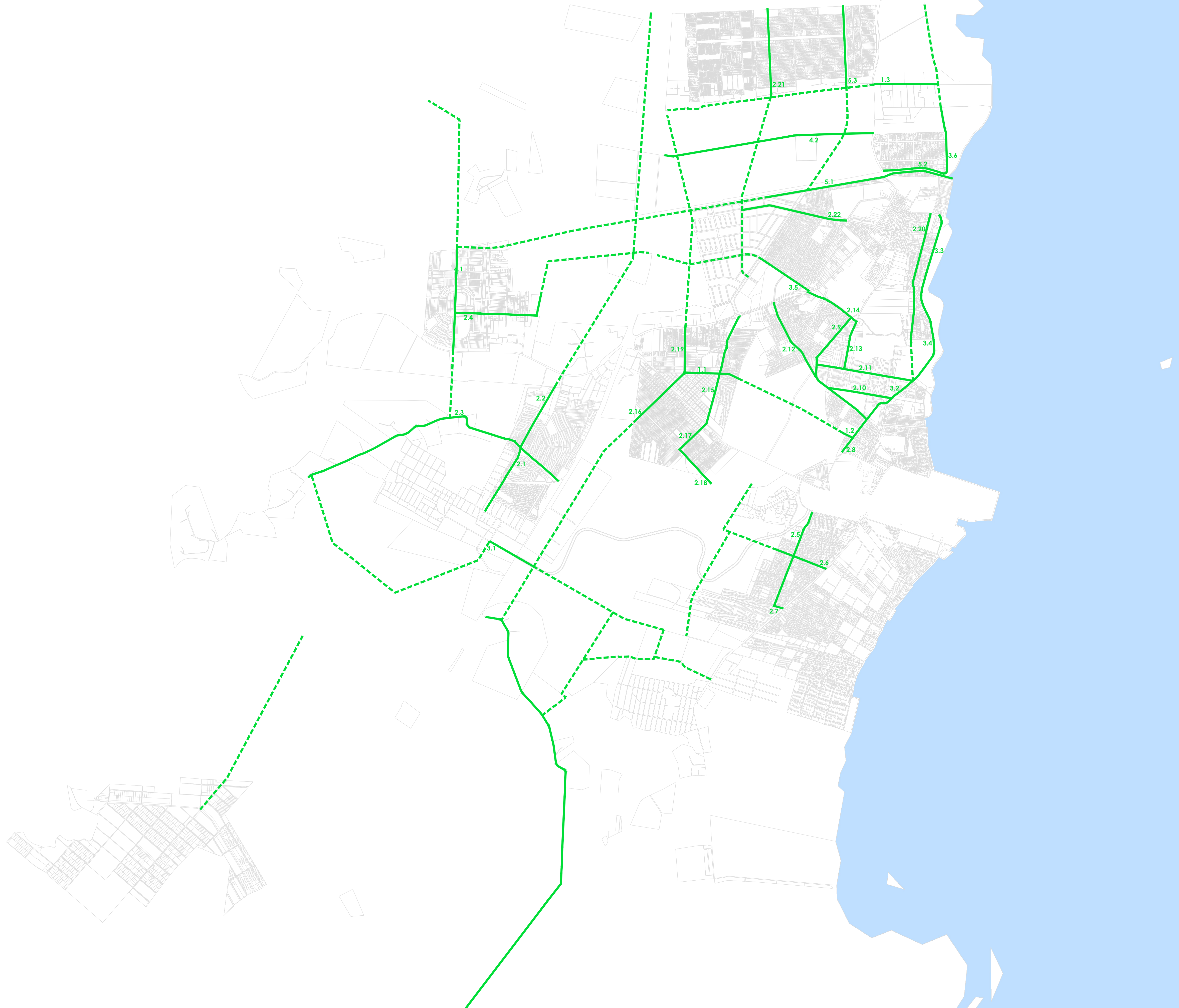
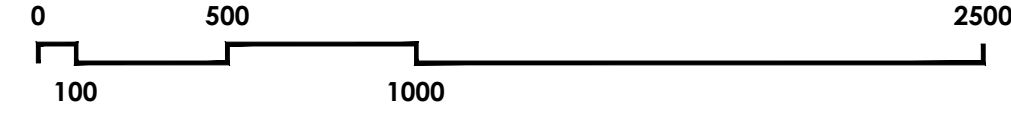
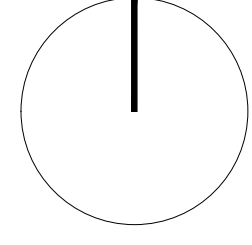
EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO COBRA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOCALIDADE		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEÚDO		
MAPA 02 - CCSL		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO	
	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE	CAU A106237-0
PROPRIETÁRIO	EXECUTOR	
	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:20.000

RSP

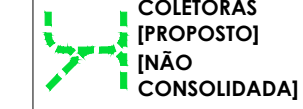
ARQUITETURA E CONSULTORIA
FORNACALDE DO BRASIL - FUNDADA EM 1978
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO

06



LEGENDA



FÓRMULA GABARITOS
 $H = 1,2 \times (L + RF)$

Onde:
H = Altura Máxima da Edificação
L = Largura da Via (incluso passeios)
RF = Recuo Frontal Mínimo (conforme exigência prevista no zoneamento)

OPÇÃO 1
RF = 0,00m
OPÇÃO 2
RF ≥ 4,00m

OBSERVAÇÃO:
Limite máximo de 36 metros, ou seja, 12 pavimentos.

VIAS - COLETORA 1:
1.1) R. SALUSTIANO RIBEIRO;
1.2) R. PANTALEÃO TELES;
1.3) R. DA ANTENA.

VIAS - COLETORA 2:
2.1) AV. JOÃO SALAZAR;
2.2) R. OSVALDO LINCK;
2.3) R. OSVALDO RODRIGUES DE LEMOS;
2.4) R. SIMÕES LOPES NETO;
2.5) R. MARIO MARQUÊS;
2.6) AV. LUIS ANDRIOTI;
2.7) R. SÃO JUDAS TADEU;
2.8) R. EVARISTO LOPES;
2.9) R. INÁCIO DE QUADROS;
2.10) R. AVELINO PY;
2.11) R. BRENO GUIMARÃES;
2.12) R. DONA FRUTUOSA;
2.13) R. PADRE CACIQUE;
2.14) R. GENERAL NETO;
2.15) AV. LOURIVAL LUIS DA CUNHA;
2.16) AV. PASTOR LUIZ ANTÔNIO RODRIGUES DA LUZ;
2.17) AV. WALTER HOFF;
2.18) AV. PROFESSOR JOÃO JOSÉ WUST;
2.19) AV. ANTENOR CALDAS;
2.20) AV. SETE DE SETEMBRO;
2.21) AV. BELO HORIZONTE;
2.22) AV. NORBERTO LINCK.

VIAS - COLETORA 3:
3.1) R. ITAJAI;
3.2) R. SÃO GERALDO;
3.3) AV. JOÃO PESSOA;
3.4) AV. GETÚLIO VARGAS;
3.5) AV. JOÃO DE ARAÚJO LESSA;
3.6) AV. BEIRA RIO.

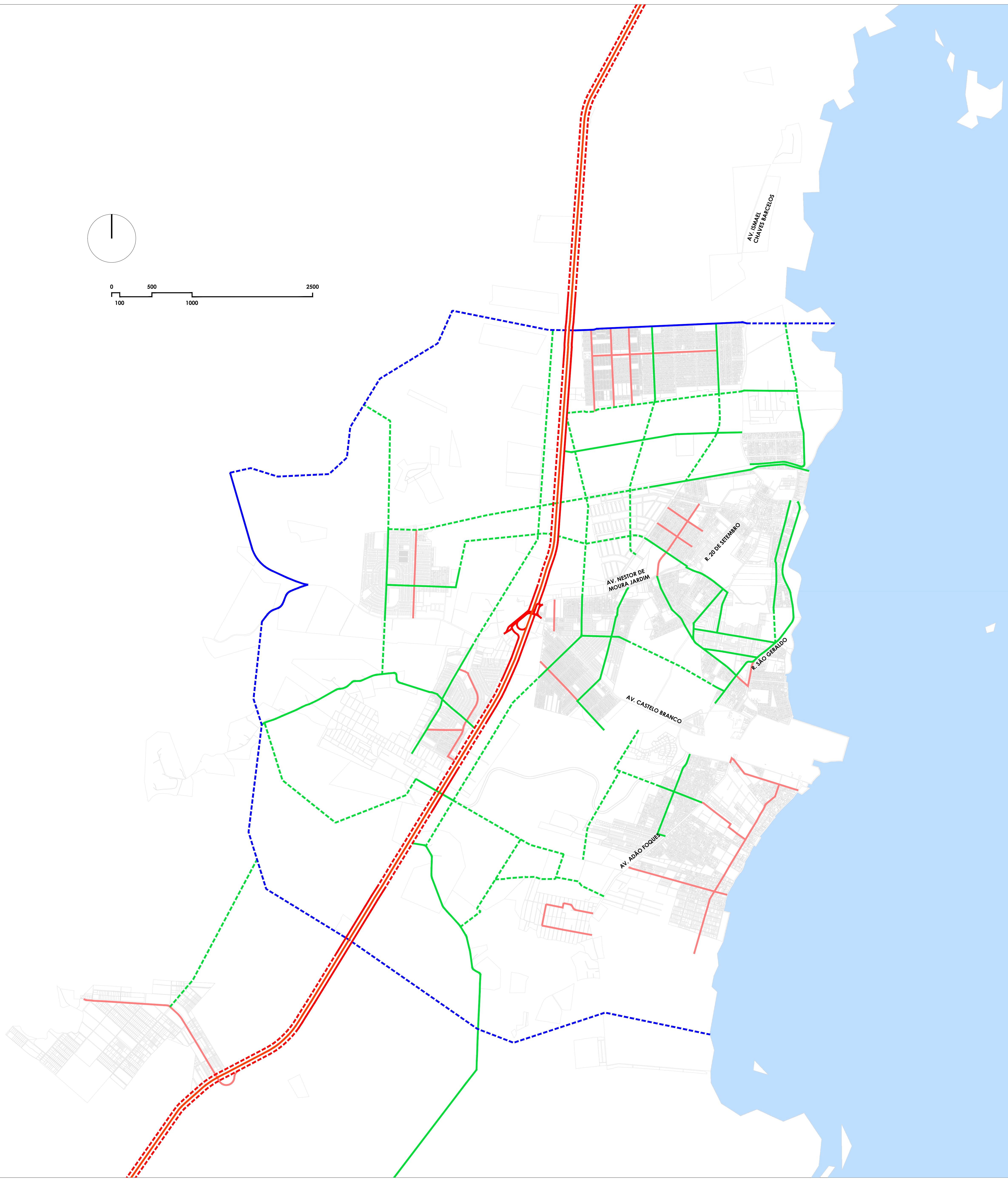
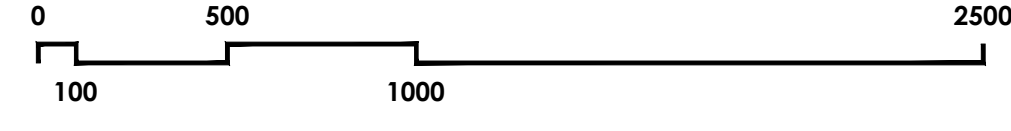
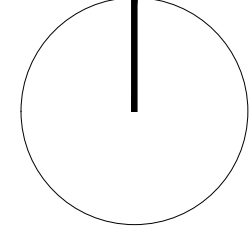
VIAS - COLETORA 4:
4.1) AV. PONCHÊ VERDE;
4.2) EST. GRANJA SANTA RITA.

VIAS - COLETORA 5:
5.1) R. IVO LESSA SILVEIRA;
5.2) AV. PERIMETRAL;
5.3) AV. RECIFE.

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/COORDENADOR		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEUDO		
MAPA 03 - COLETORAS [NORTE-SUL E LESTE-OESTE]		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	DESENHO EXECUTOR
PROPRIETÁRIO		
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS		
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
ABR/2020	PROJ_000	1:20.000



ANEXO
07



LEGENDA

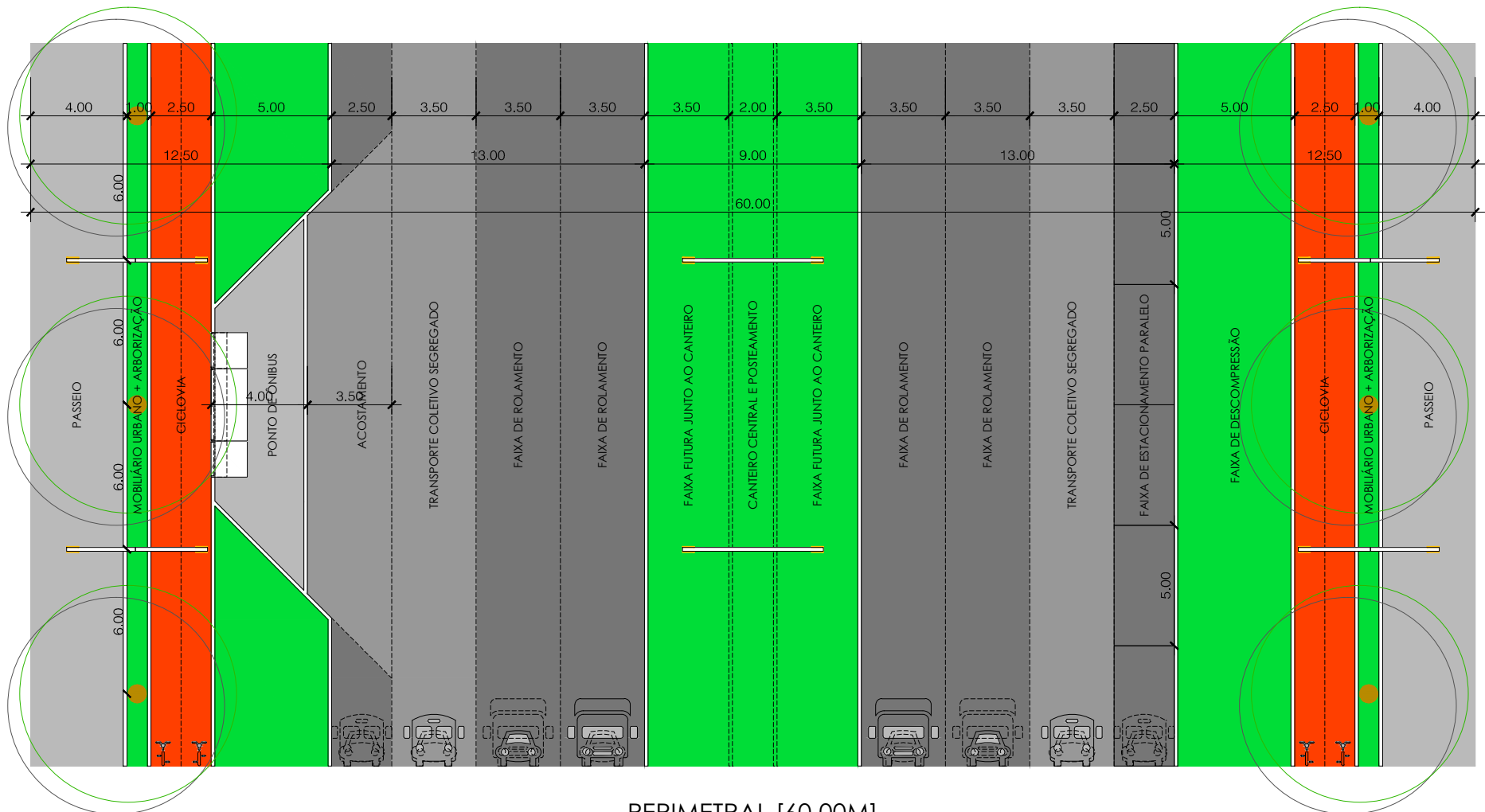
BR 116	VIA LATERAL BR 116 [NÃO CONSOLIDADA]	VIA LATERAL BR 116 [CONSOLIDADA]
PERIMETRAL [EXISTENTE]	PERIMETRAL [PROPOSTO]	
COLETORAS [PROPOSTO] [CONSOLIDADA]	COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]	
CCSL CORREDORES DE COMÉRCIO E SERVIÇOS LOCAL [EXISTENTE E PROPOSTO]		

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDERECO/COORDENADOR		
GUAIABA-RS		
ETAPA/CONTEUDO		
MAPA 04 - APLICACAO DO REGIME - ZONAS CONSOLIDADAS E NÃO CONSOLIDADAS		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	EXECUTOR
PROPRIETARIO		
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIBA-RS		
DATA DE EMISSAO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
ABR/2020	PROJ_000	1:20.000

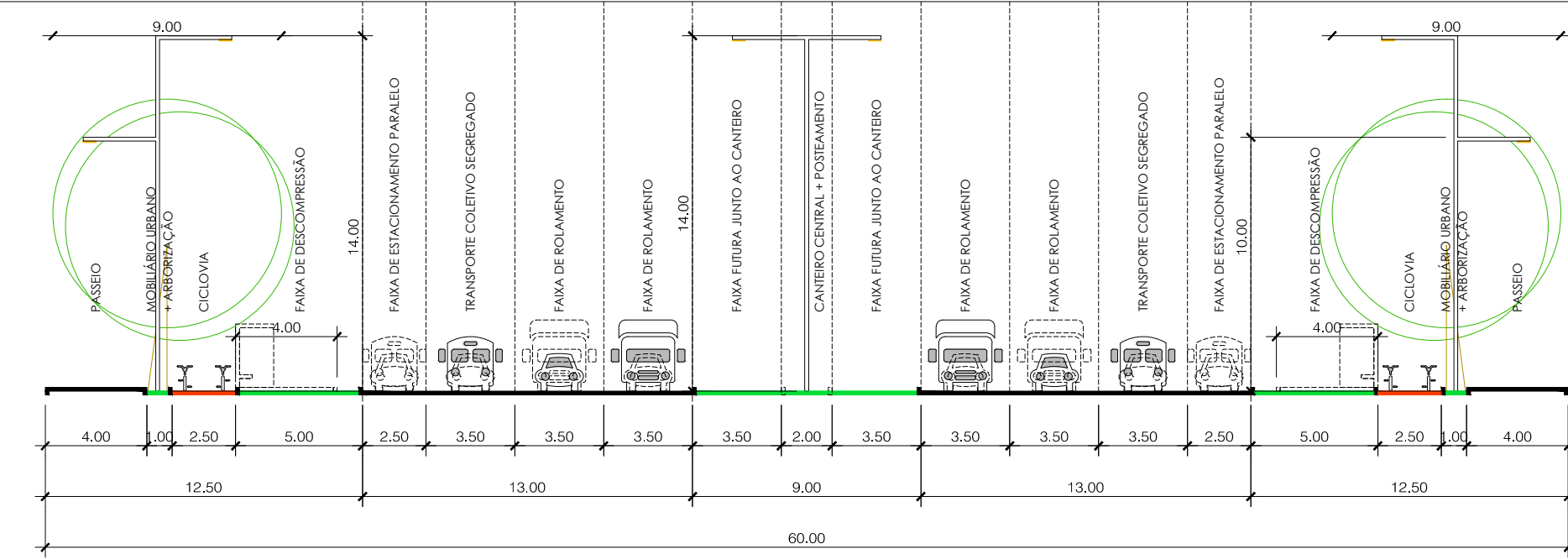




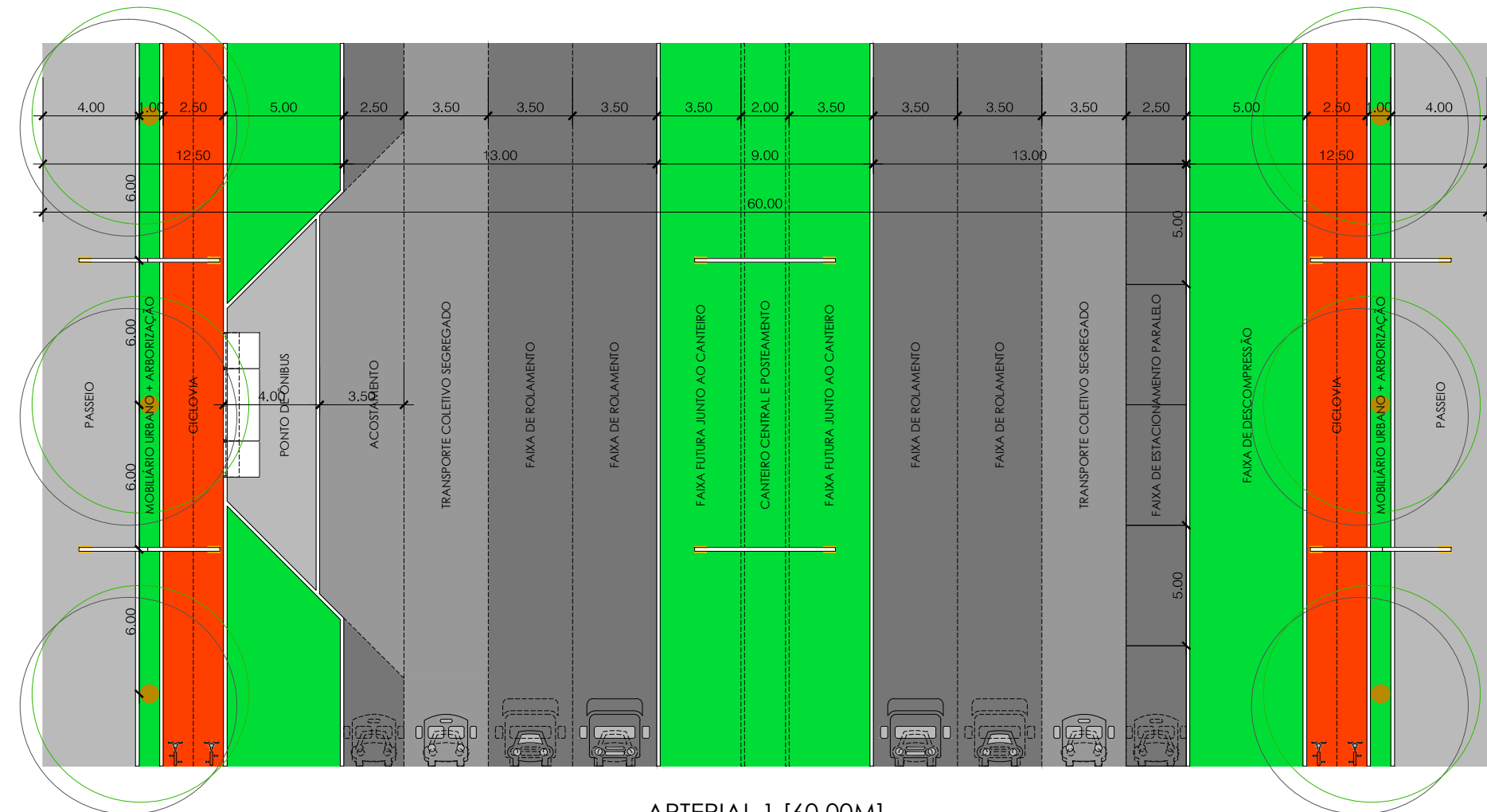
VIAS - PERIMETRAL:
1] AV. DR. NEI BRITO;
2] EST. COSTA GAMA.



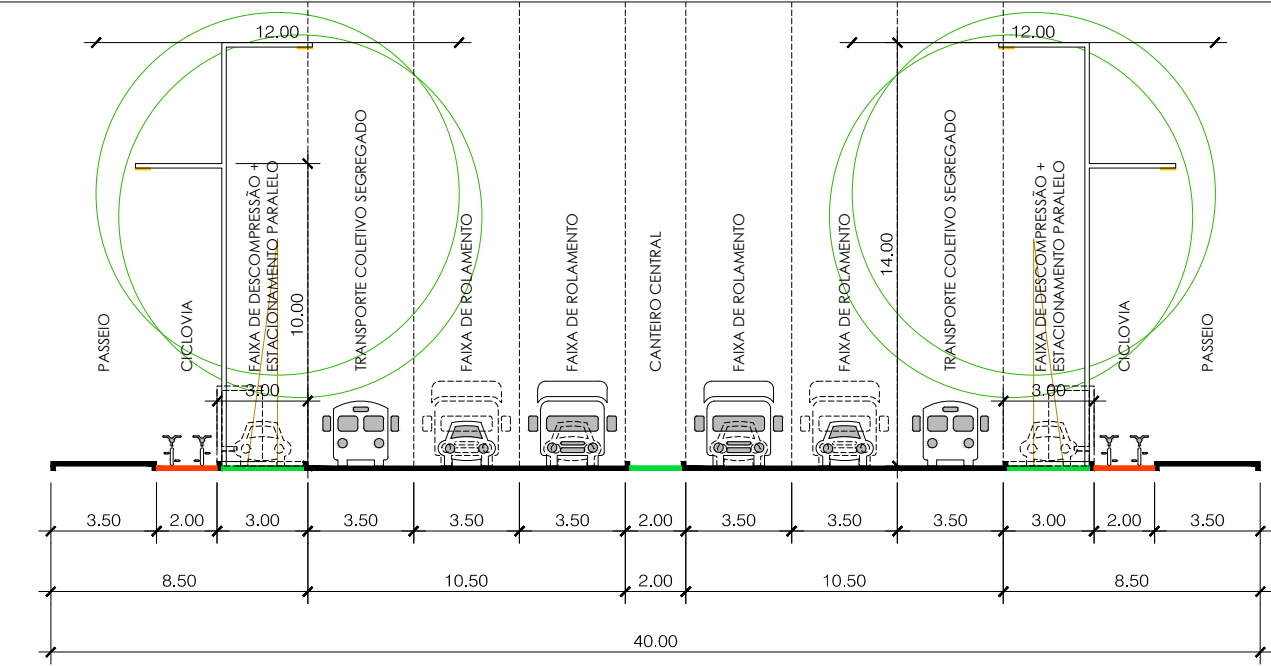
PERIMETRAL [60,00M]



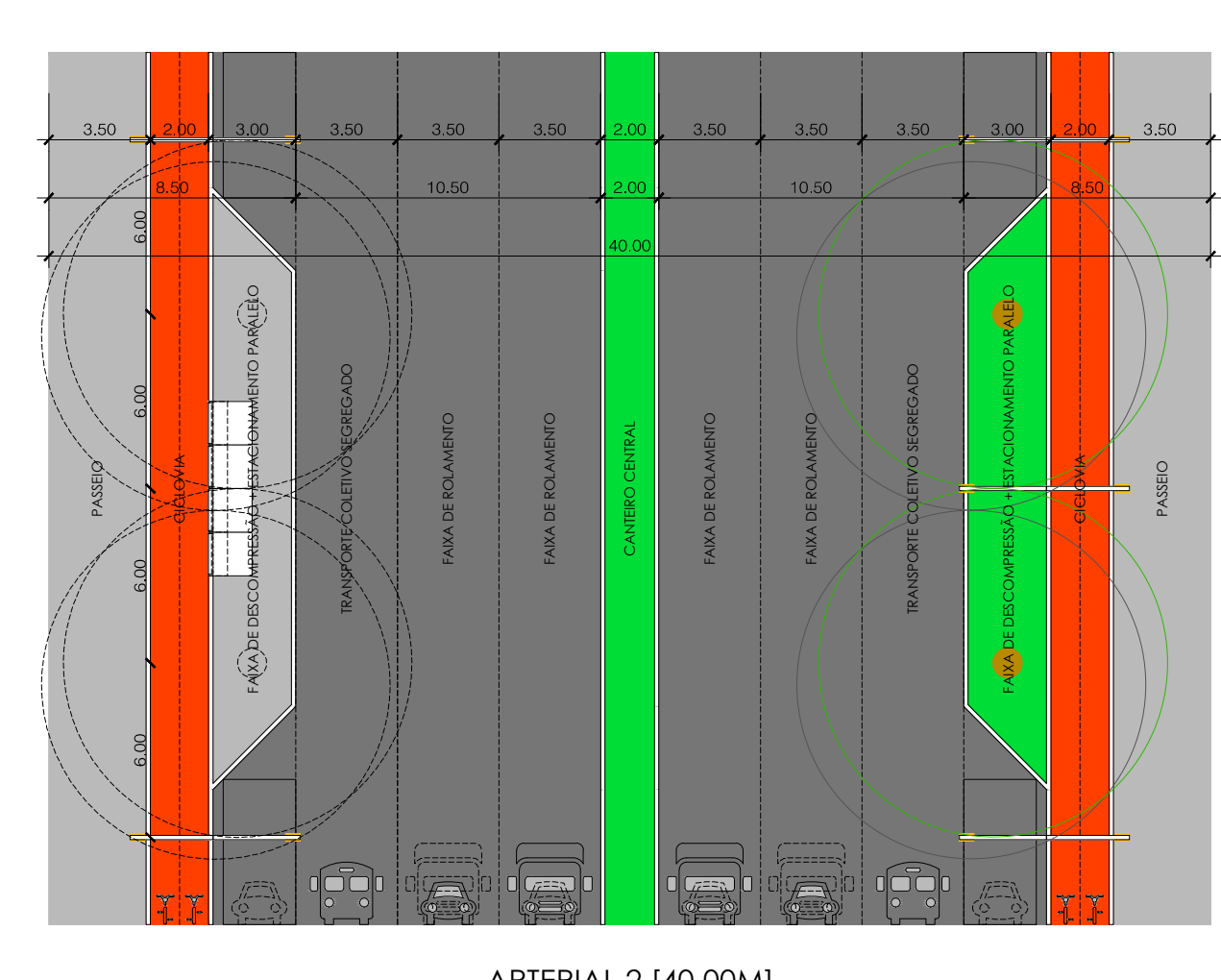
VIAS - ARTERIAL 1:
1] R. SANTA MARIA.



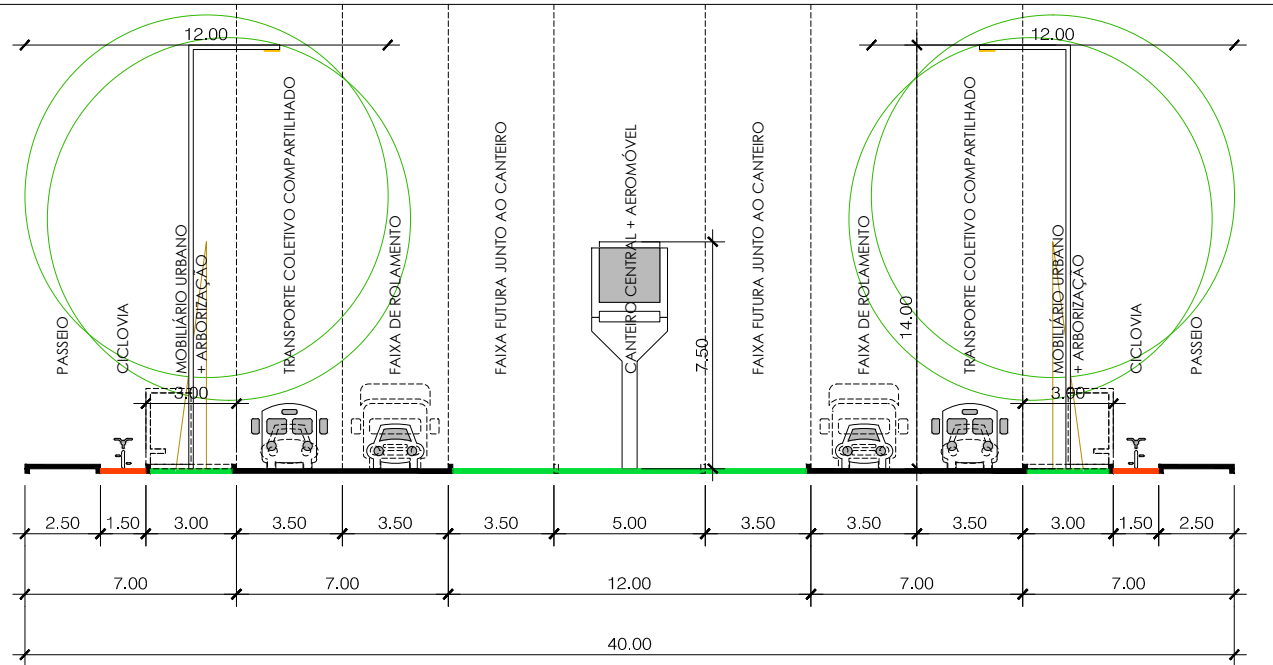
ARTERIAL 1 [60,00M]



VIAS - ARTERIAL 2:
1] AV. NESTOR DE MOURA JARDIM.



ARTERIAL 2 [40,00M]

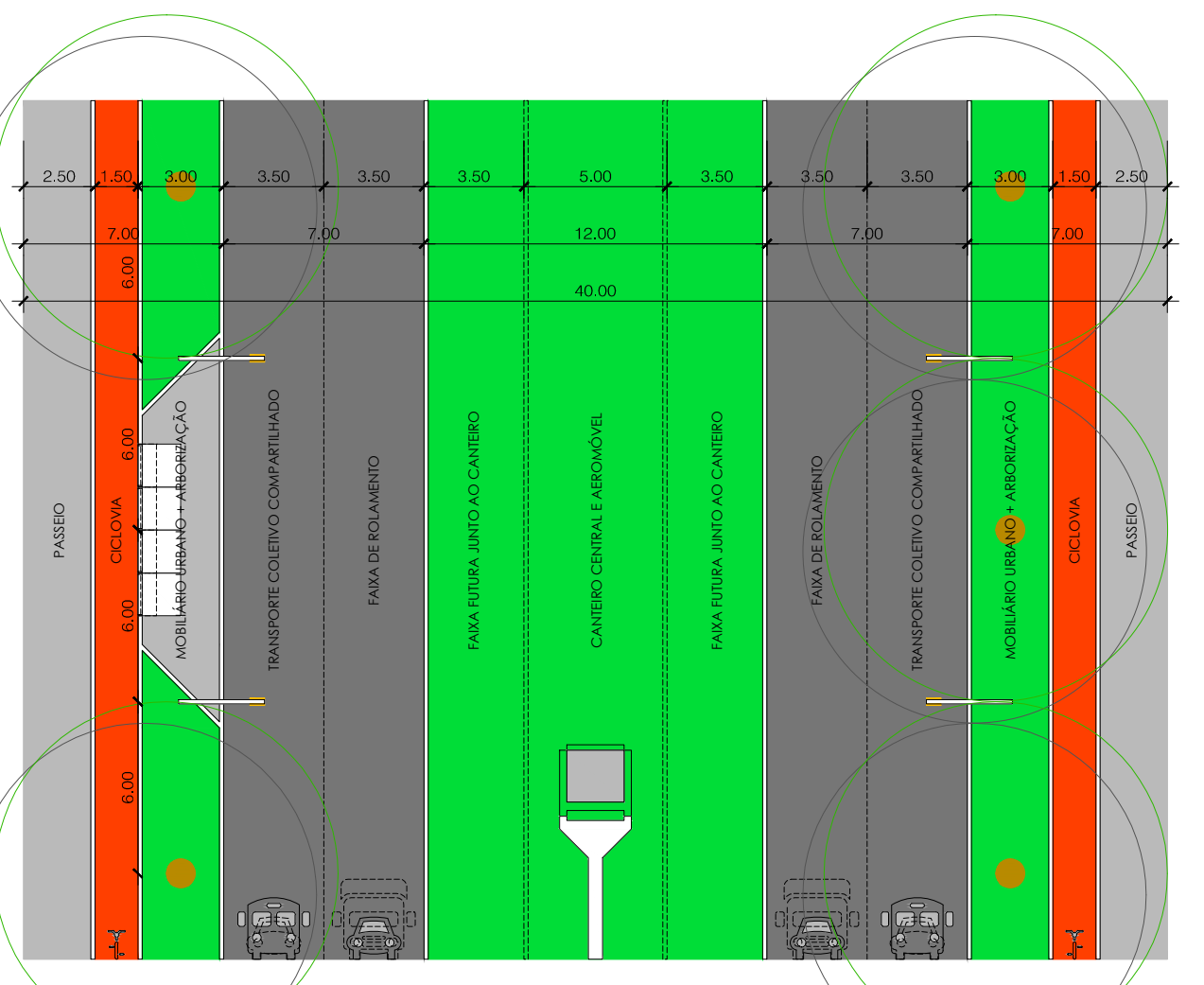


VIAS - INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A:
1.1] EST. DO CONDE;
1.2] AV. ISMAEL CHAVES BARCELOS;
1.3] R. SÃO GERALDO;
1.4] AV. DR. ALDO SANI;
1.5] R. VALTER JOBIM;
1.6] AV. MANOEL FRANCISCO DAS NEVES;
1.7] AV. ADÃO FOGUES.

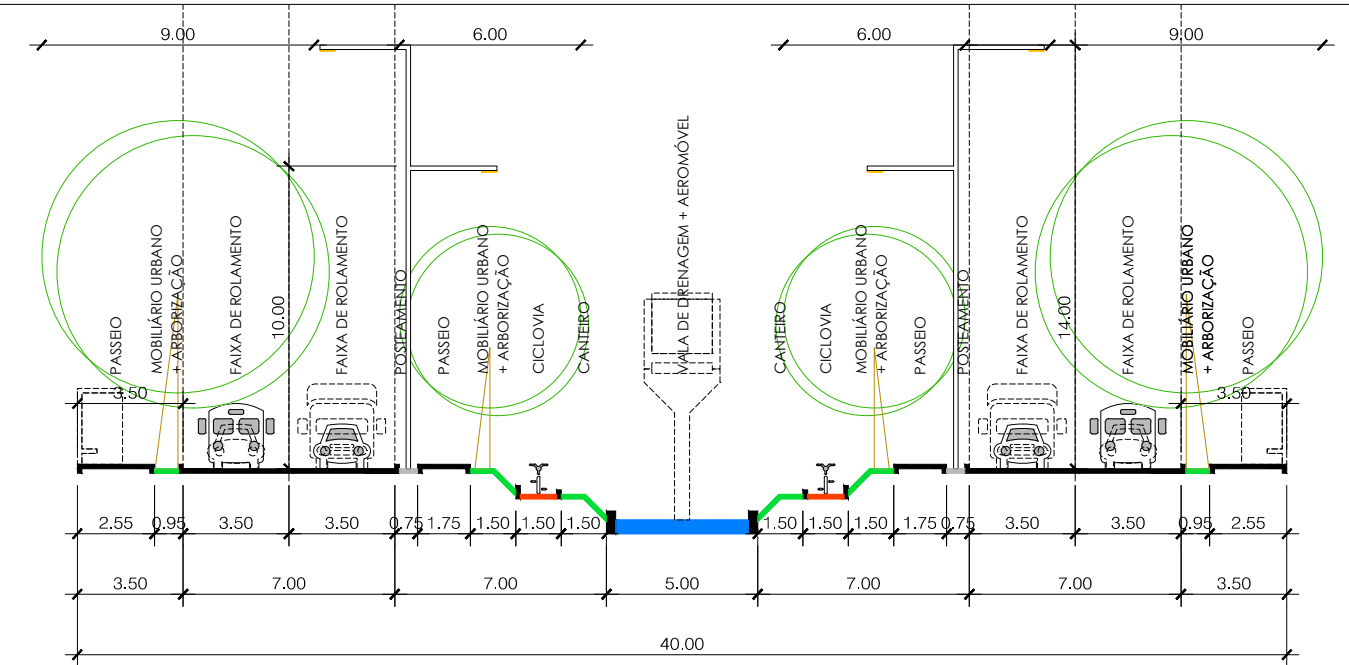
VIAS - INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B:
2.1] R. SARA MONTE ALEGRE;
2.2] R. ARTUR F. DE OLIVEIRA.

VIAS - BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A:
3.1] AV. PERIMETRAL;
3.2] R. JOÃO PESSOA;
3.3] R. SÃO JOSÉ;
3.4] AV. SETE DE SETEMBRO;
3.5] AV. GETÚLIO VARGAS;
3.6] R. SÃO GERALDO.

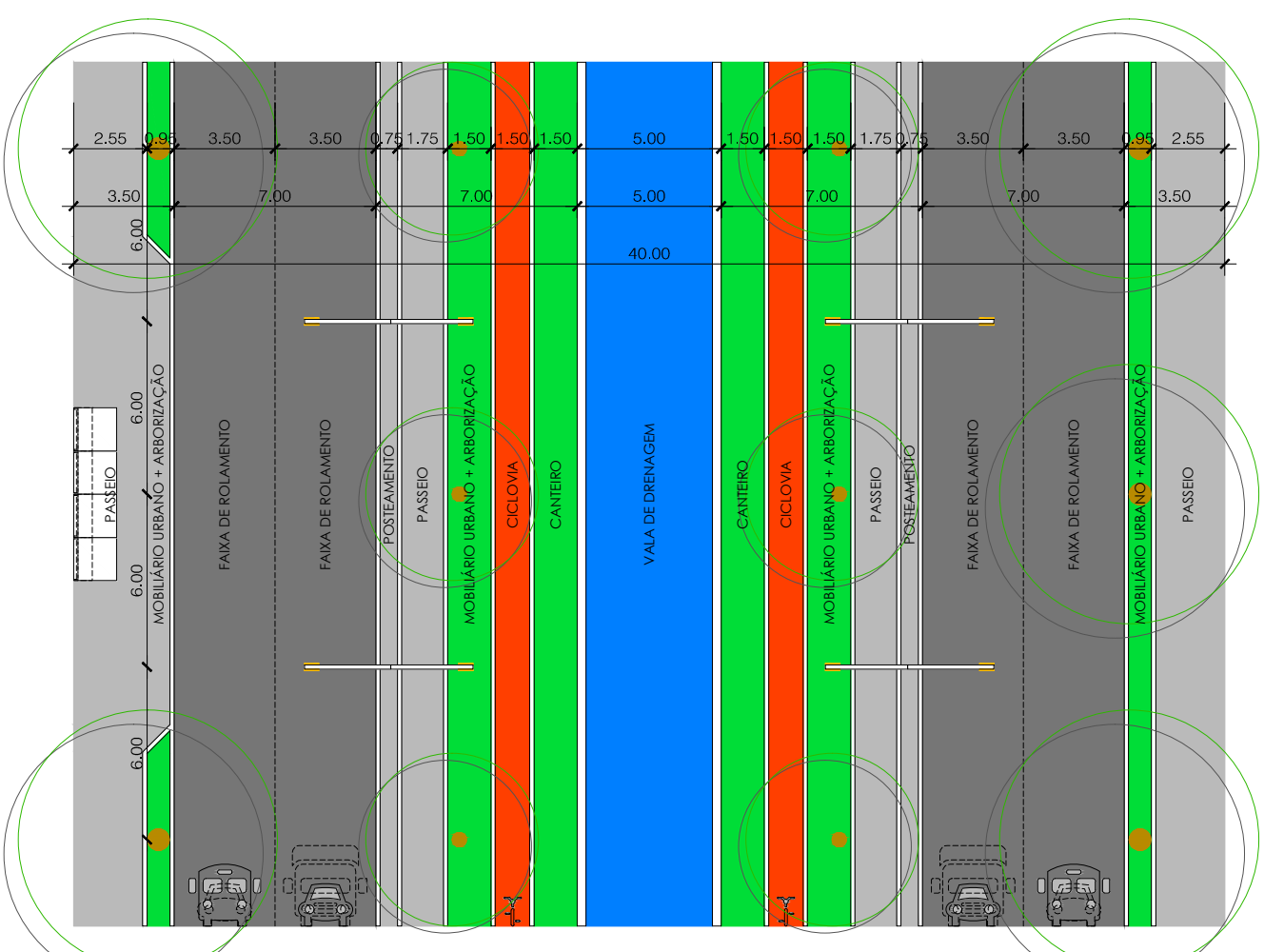
VIAS - BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B:
4.1] R. JOSÉ MONTAURI;
4.2] R. SANTA CATARINA;
4.3] R. 20 DE SETEMBRO;
4.4] AV. NESTOR DE MOURA JARDIM;
4.5] R. DONA FRUTUOSA.



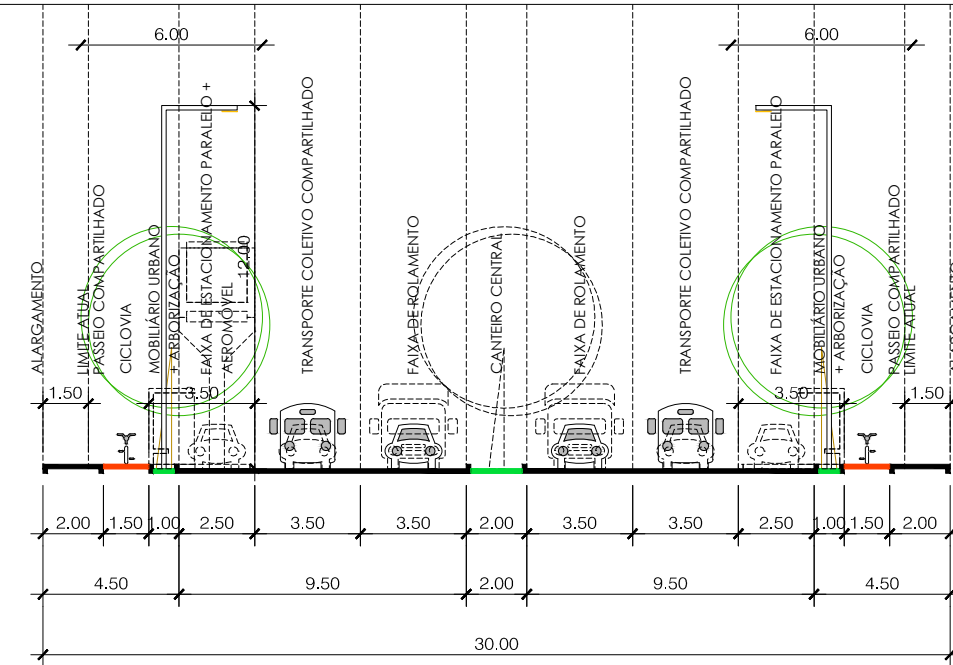
INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL [40,00M]



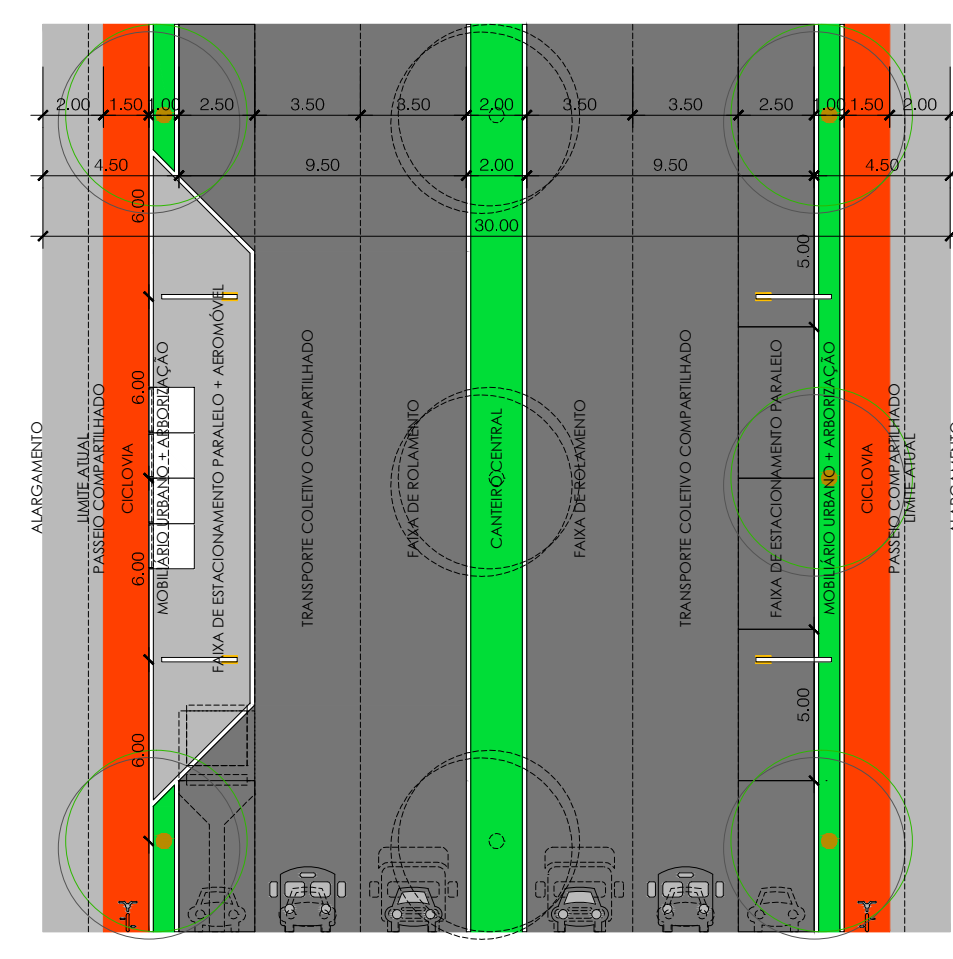
VIAS - ARTERIAL 3:
1] AV. SILVIO DE FREITAS REMÉDIO.



ARTERIAL 3 [40,00M]

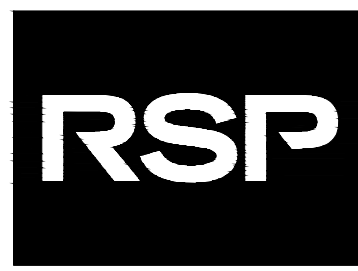


VIAS - ARTERIAL 4:
1] AV. CASTELO BRANCO.



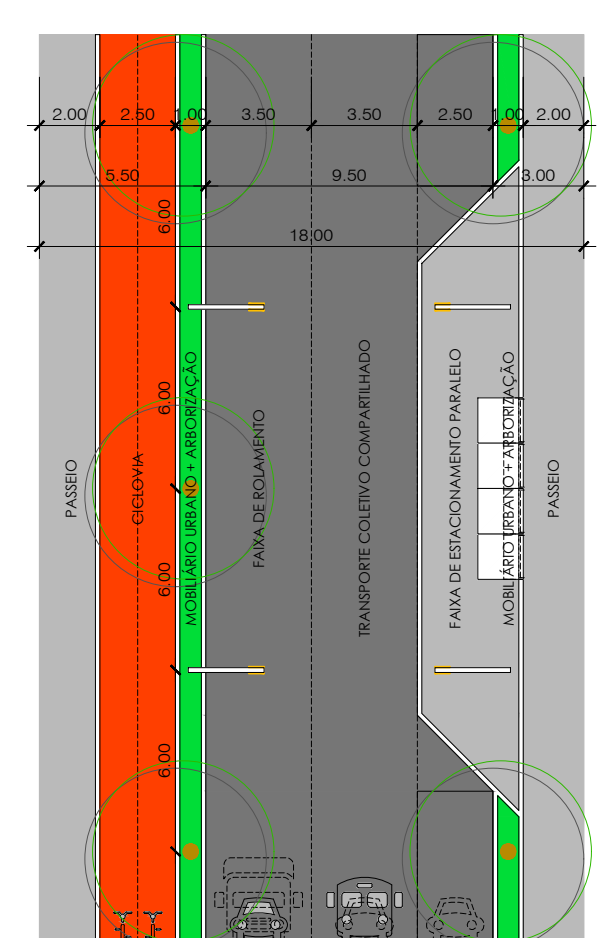
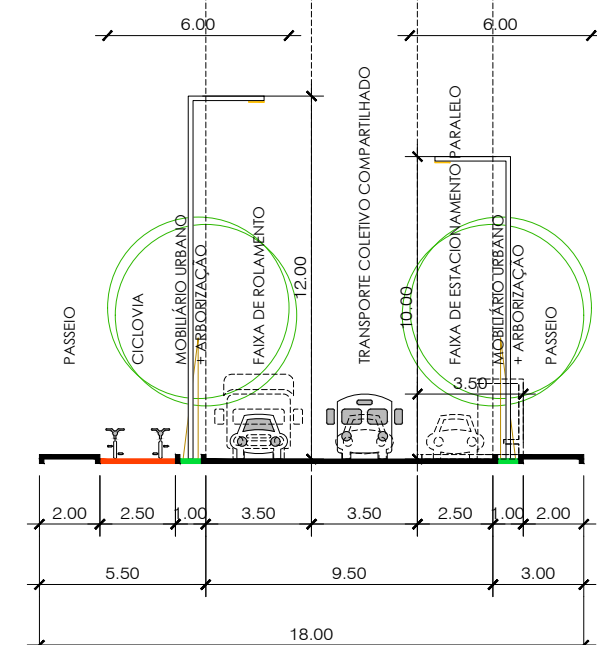
ARTERIAL 4 [30,00M]

EXFEDIENTE UNICO		
PROJETO/CORSA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOP/PROJADOUR: GUAIABAS-RS		
ETAPA/CONTÉUDO PERFIS VIÁRIOS - Perimetral, Integração Intermunicipal e Arteriais 1, 2, 3, 4		
PROJETO	ARO. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARO. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO ARO. EDUARDO A. TRINDADE CAU A70827-0	
PROPRIETÁRIO	EXECUTOR	
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIABAS-RS		
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
OUT/2019	PROJ_000	1:250



ARQUITETURA E CONSULTORIA
PORTO ALEGRE, RS, BRASIL FONE/FAX: (51) 3311-1101
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

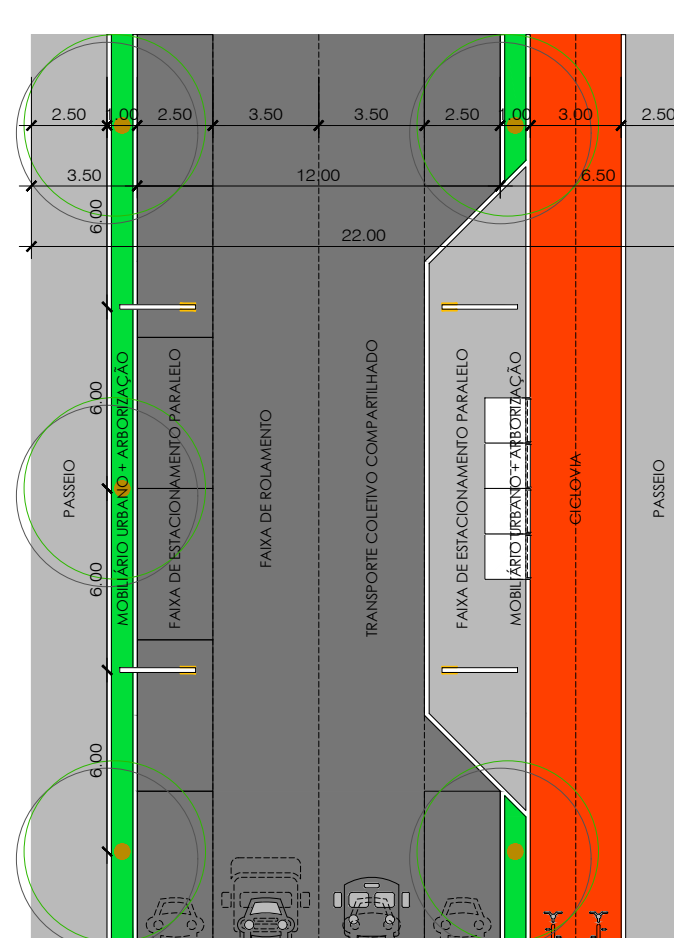
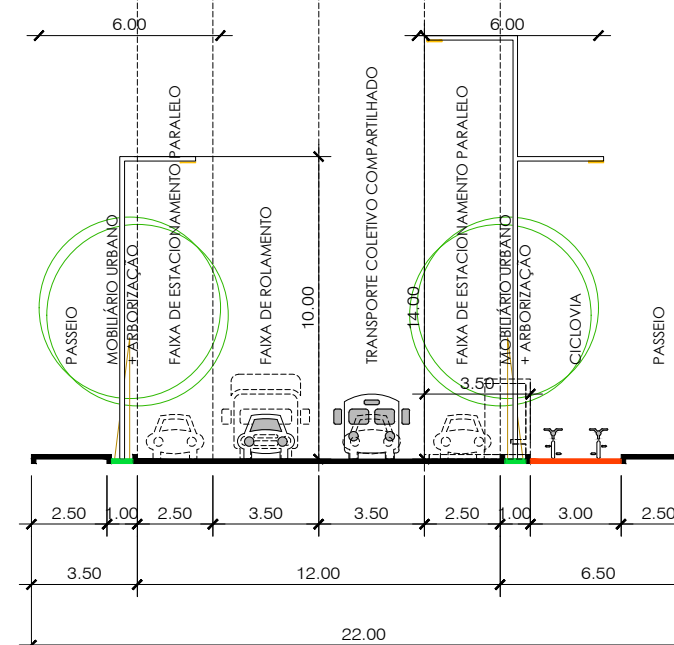
ANEXO
09A



CCSL 1 [18,00M]

VIAS - CC SL 1:
1) R. MINAS GERAIS;
2) R. BAHIA;
3) R. OSVALDO JARDIM;

4) AV. JOÃO A. GONZÁLES;
5) AV. VALDIR R. SOARES;
6) AV. MAURÍCIO LESSA.

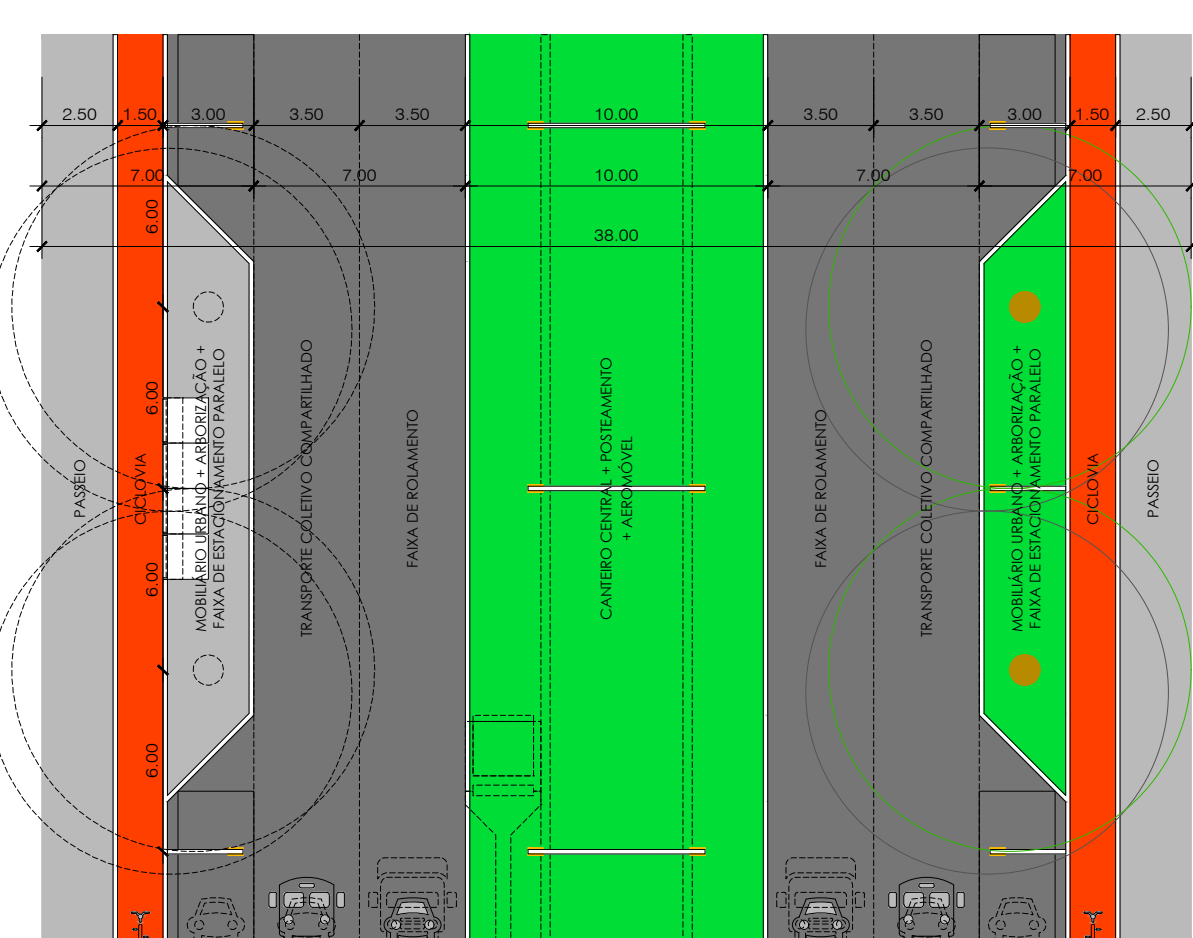
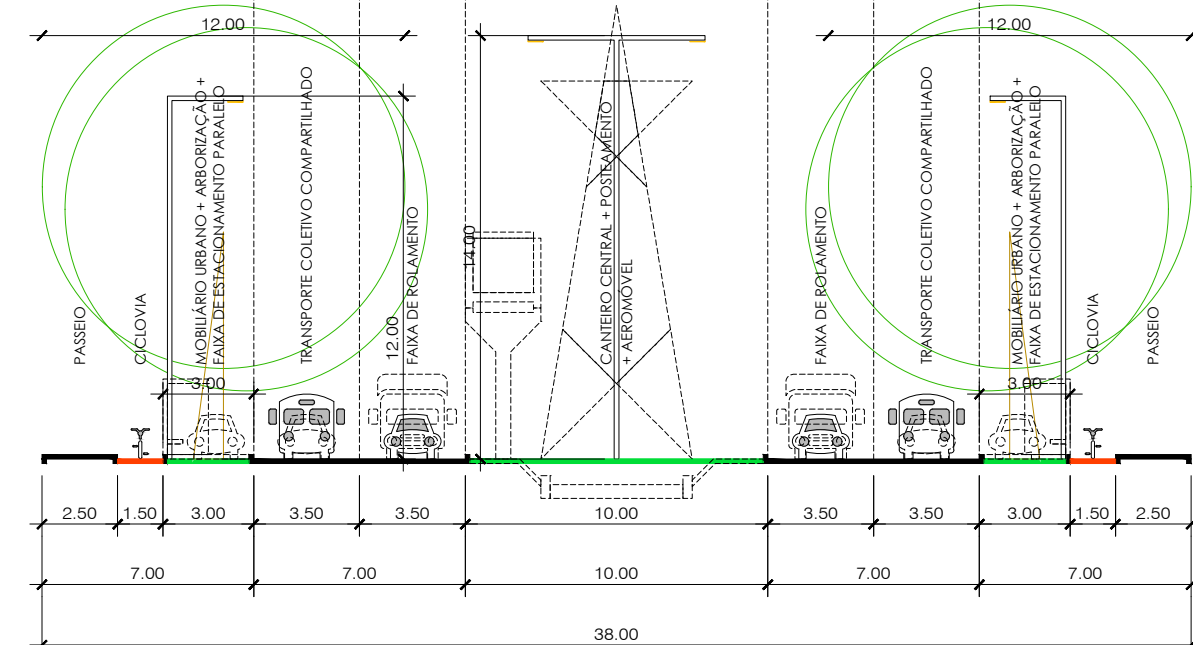


CCSL 2 E [22,00M]

VIAS - CC SL 2
1) R. SÃO PAULO;
2) R. URIAS LUGON;
3) AV. ZEFERINO DA BOA VISTA;

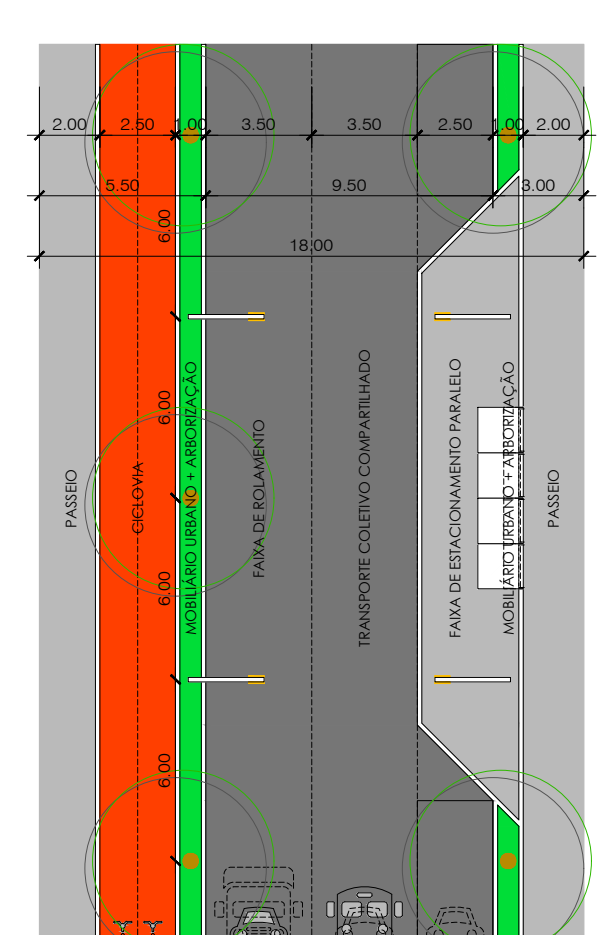
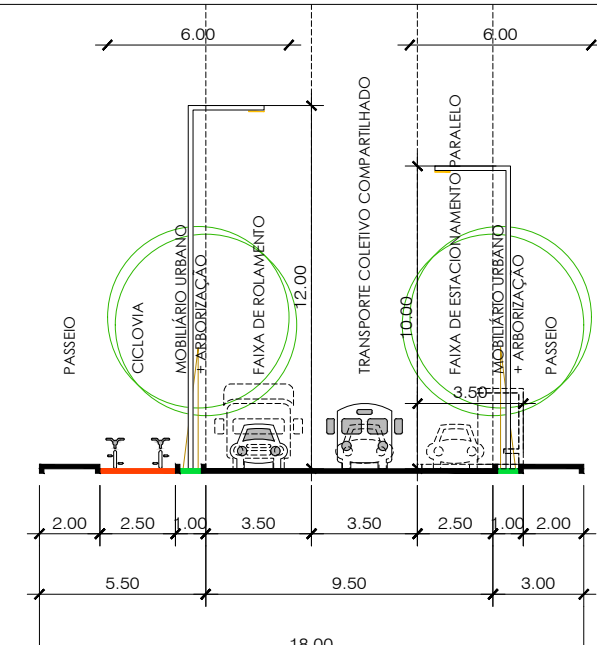
4) AV. SANTA CLARA;
5) R. DANTE RAZEIRA;
6) AV. PROF. JOÃO JOSÉ WUST;
7) R. INÁCIO DE QUADROS;
8) R. SÃO GERALDO;

9) R. RUI BARBOSA;
10) AV. LIBERDADE;
11) AV. BRASIL;
12) AV. LUIZ ANDRIOTI.



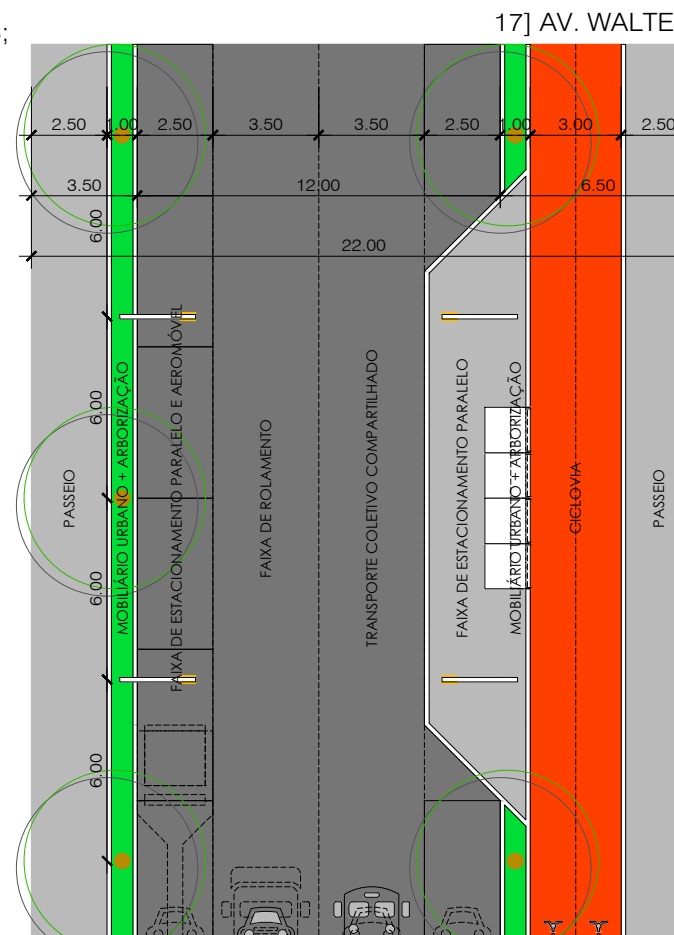
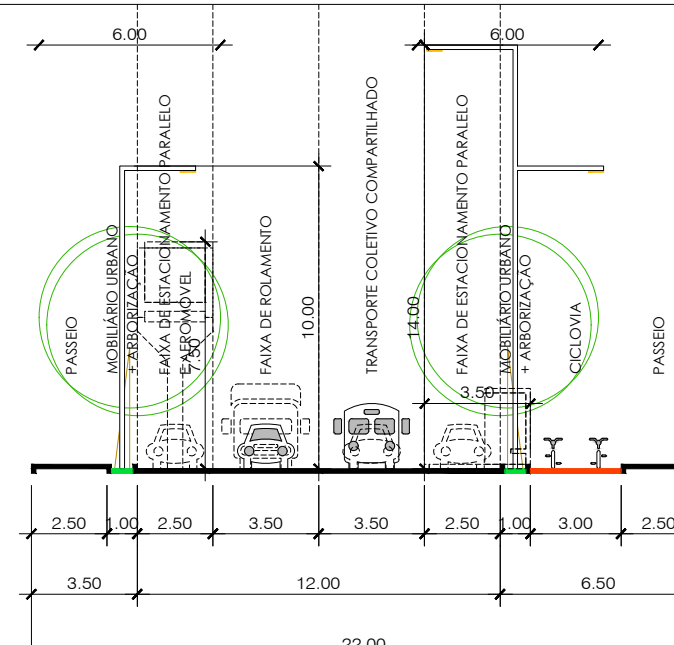
CCSL 3 [38,00M]

VIAS - CC SL 3:
1) EST. DR. JOSÉ C. FERREIRA;
2) AV. ELETRICAL;
3) AV. LUPICÍNIO RODRIGUES.



COLETORA 1 [18,00M]

VIAS - COLETORA 1:
1) R. SALUSTIANO RIBEIRO;
2) R. PANTALÃO TELES;
3) R. DA ANTENA;
4) RUA PROJETADA 1;
5) VIA PROJETADA - CONTINUAÇÃO DA RUA PROJETADA 1.



COLETORA 2 [22,00M]

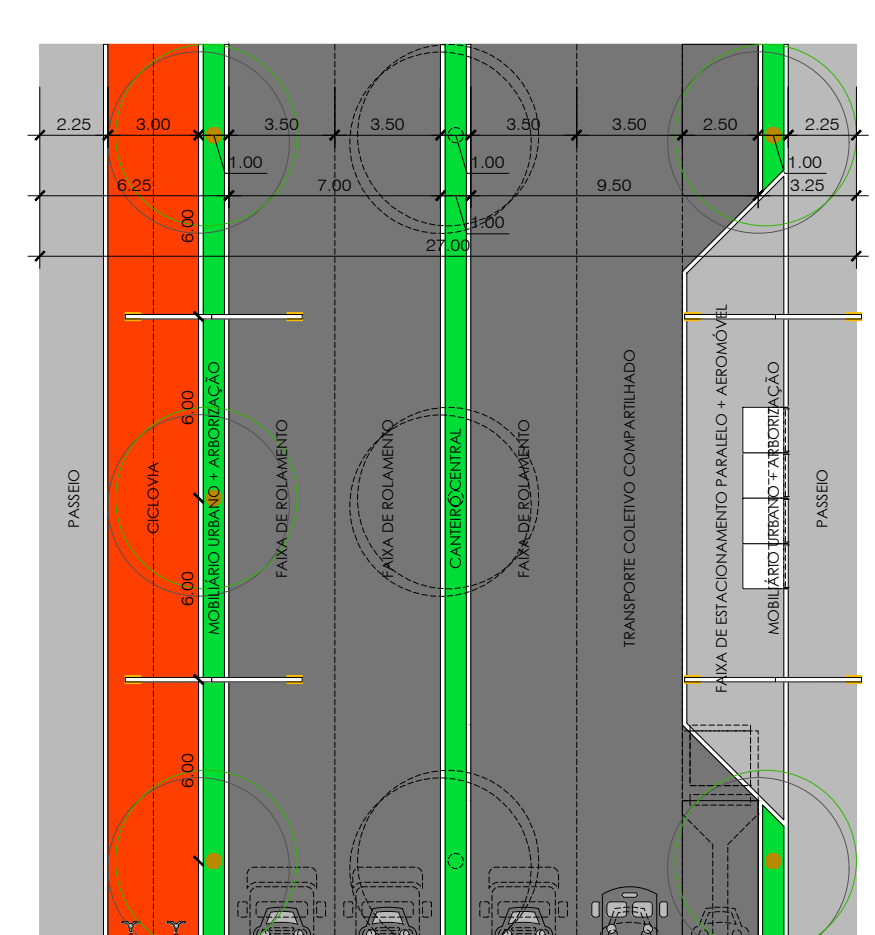
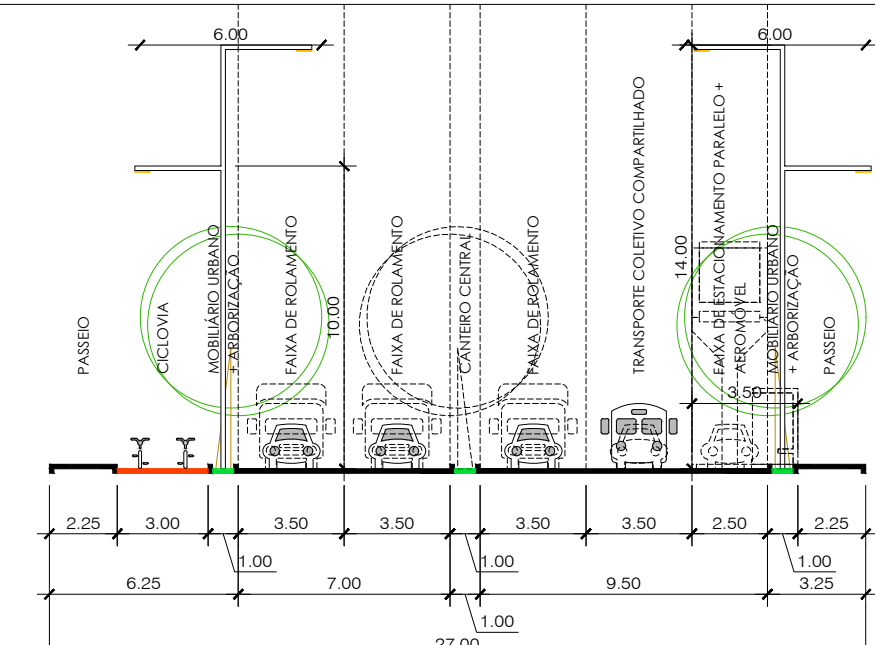
VIAS - COLETORA 2:
1) AV. JOÃO SALAZAR;
2) R. OSVALDO LINK;
3) R. OSVALDO RODRIGUES DE LEMOS;
4) R. SIMÕES LOPES NETO;

5) R. MARIO MARQUÊS;
6) AV. LUIS ANDRIOTI;
7) R. SÃO JUDAS TADEU;
8) R. EVARISTO LOPES;
9) R. INÁCIO DE QUADROS;
10) R. AVELINO PY;

11) R. BRENO GUIMARÃES;
12) R. DONA FRUTUOSA;
13) R. PADRE CACIQUE;
14) R. GENERAL NETO;

15) AV. LOURIVAL LUIS DA CUNHA;
16) AV. PASTOR LUIZ ANTÔNIO RODRIGUES DA LUZ;
17) AV. WALTER HOFF;

18) AV. PROFESSOR JOÃO JOSÉ WUST;
19) AV. ANTENOR CALDAS;
20) AV. SETE DE SETEMBRO;
21) AV. BELO HORIZONTE;
22) AV. NORBERTO LINCK;
23) TRAV. FRANCISCO ANTONIO GARCIA PY.



COLETORA 3 [27,00M]

VIAS - COLETORA 3:
1) R. ITAJAI;
2) R. SÃO GERALDO;
3) AV. JOÃO PESSOA;

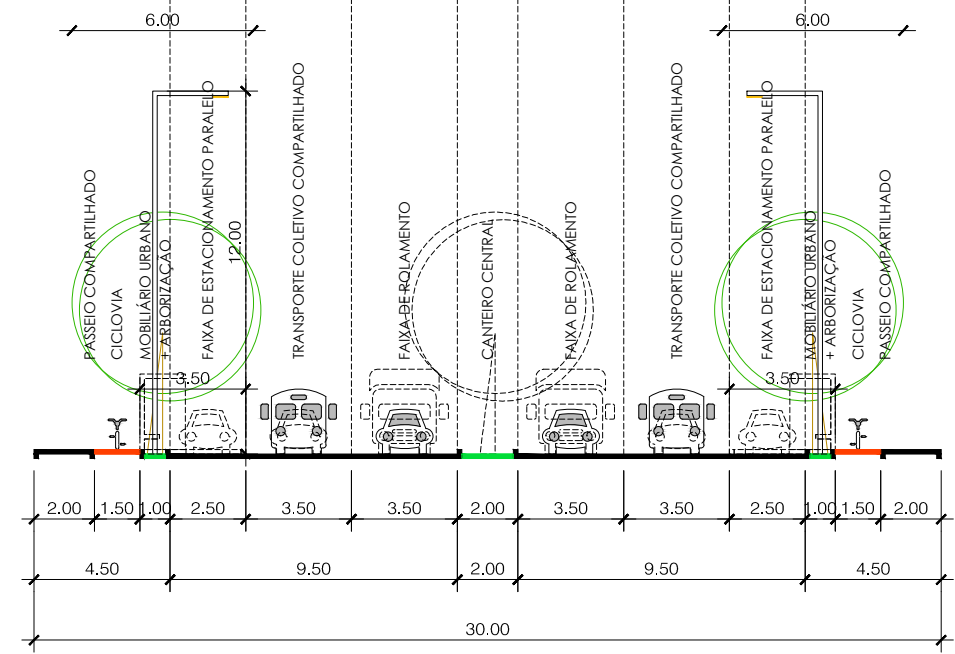
4) AV. GETÚLIO VARGAS;
5) AV. JOÃO DE ARAÚJO LESSA;
6) AV. BEIRA RIO.

EXFEDIENTE UNICO		
PROJETO/CORSA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOGRADOURO GUAIÁBAS		
ETAPA/CONTEUDO PERFIS VIÁRIOS - CC SL 1, 2, 3 e Coletoras 1, 2, 3		
PROJETO	ARO. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARO. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO ARO. EDUARDO A. TRINIDADE CAU A70827-0	
PROPRIETÁRIO	EXECUTOR PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIÁBAS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
ABR/2020	PROJ_000	1:250

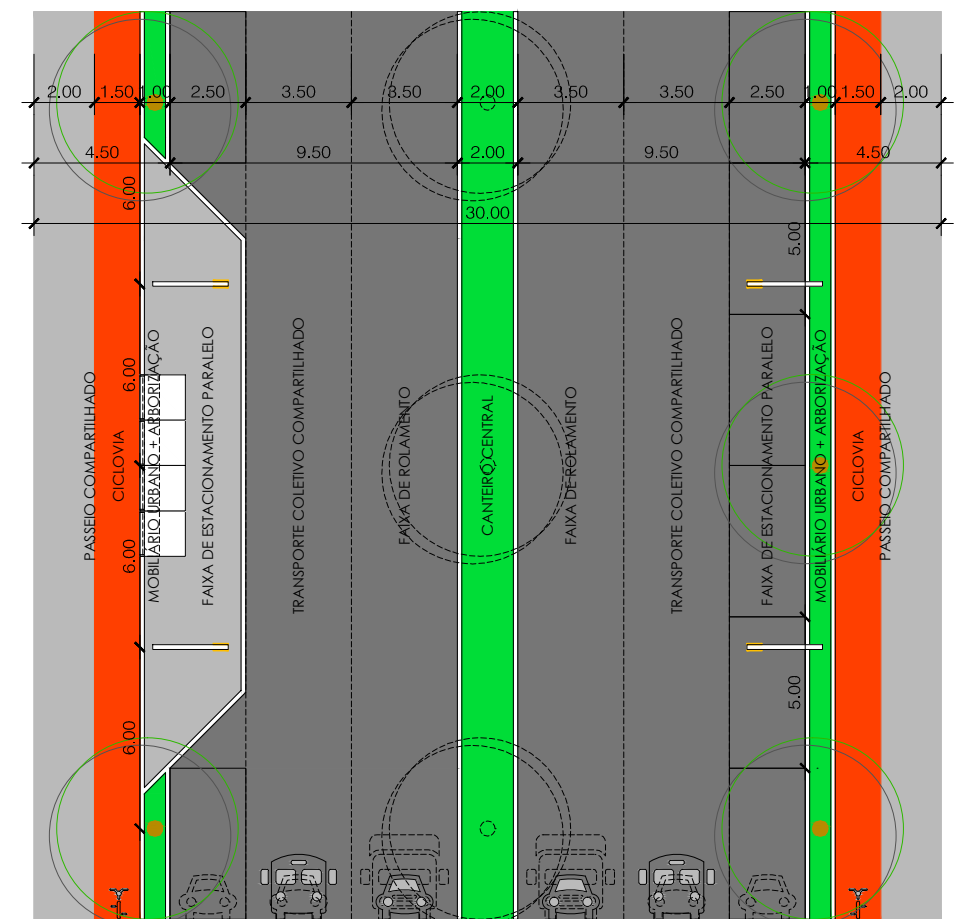


ARQUITETURA E CONSULTORIA
PORTUGAL, RE. BRAS. FONE: +55 51 3011-1111
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

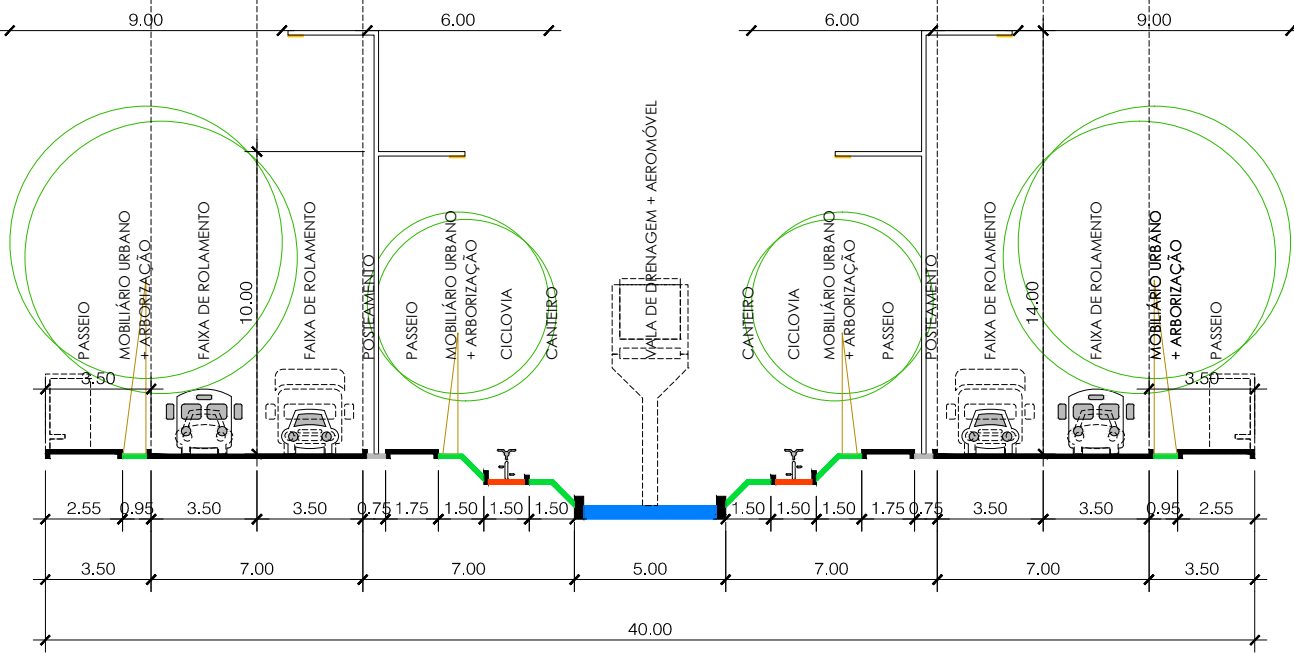
ANEXO
09B



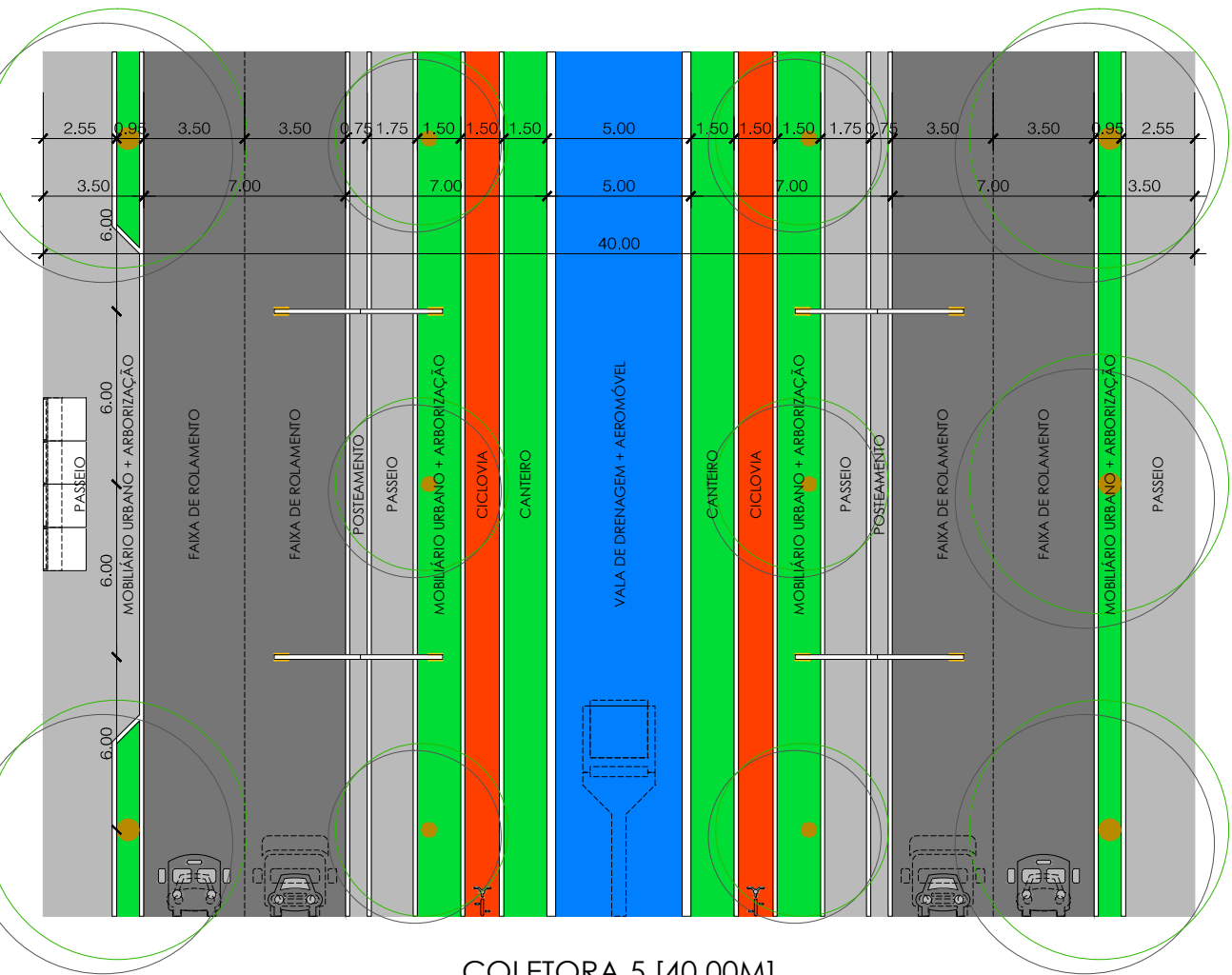
VIAS - COLETORA 4:
1) AV. PONCHE VERDE;
2) EST. GRANJA SANTA RITA.



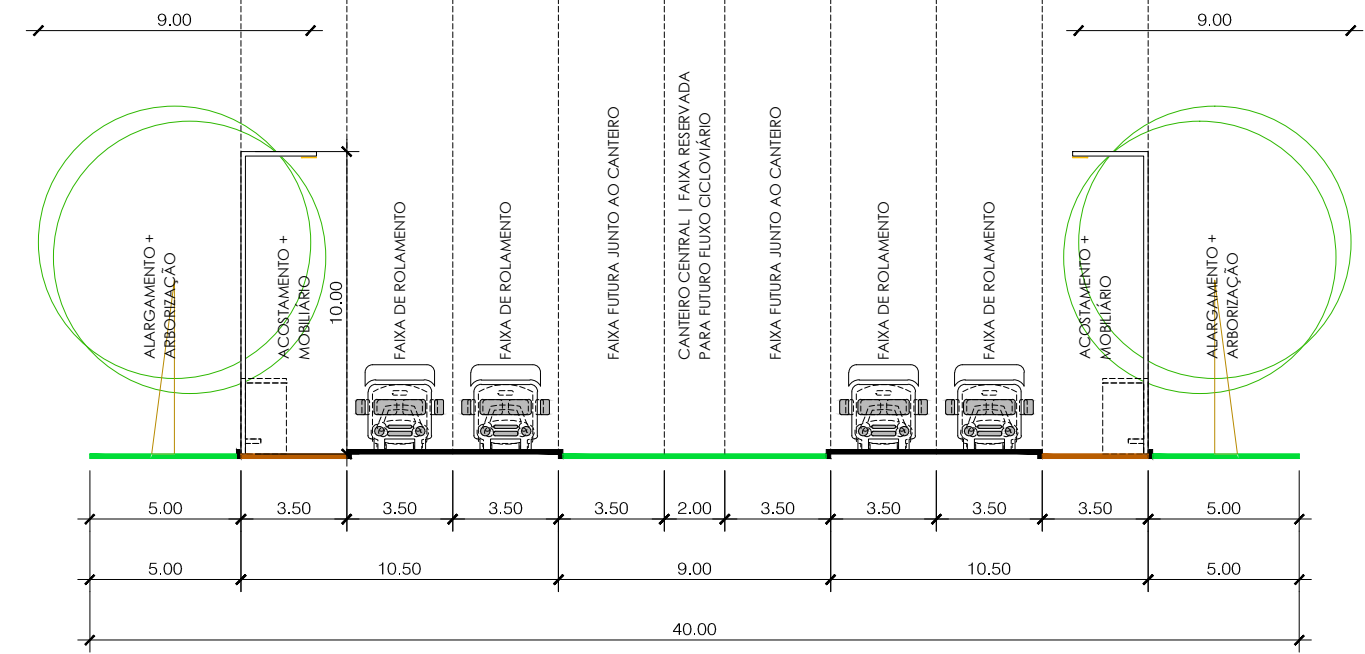
COLETORA 4 [30,00M]



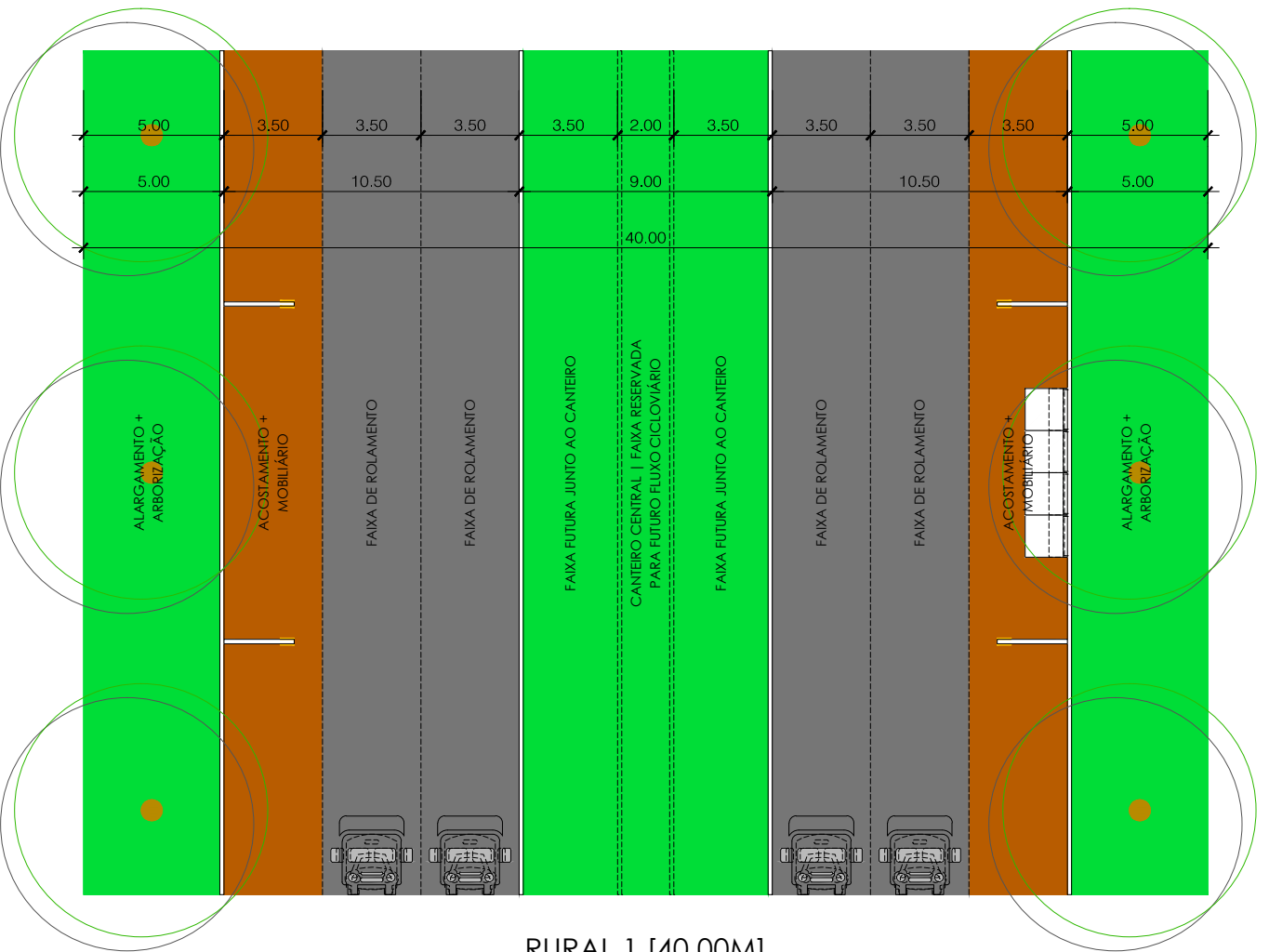
VIAS - COLETORA 5:
1) R. IVO LESSA SILVEIRA;
2) AV. PERIMETRAL;
3) AV. RECIFE.



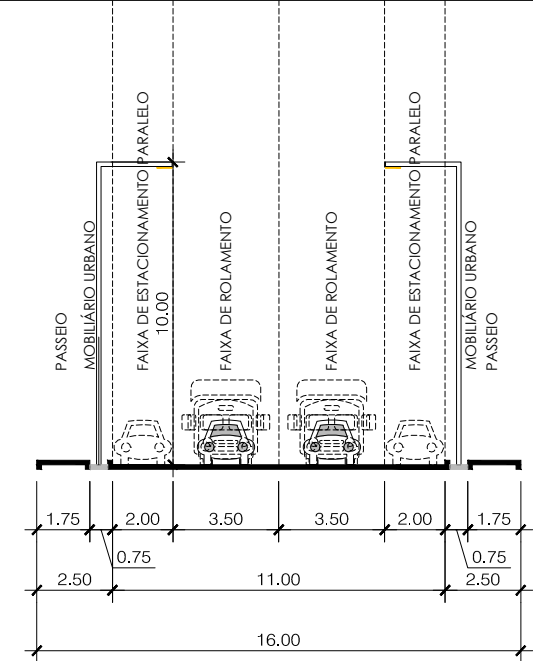
COLETORA 5 [40,00M]



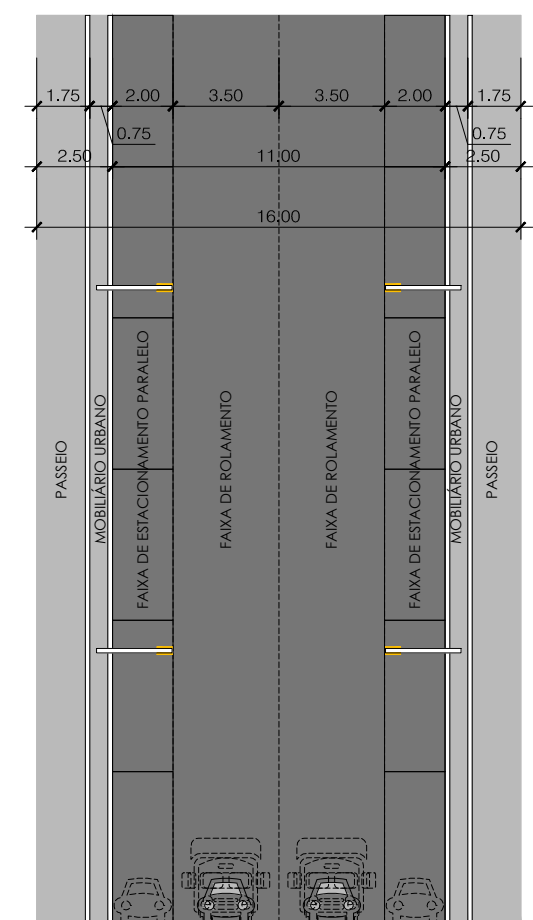
MAS - RURAL 1:
1) EST. PASSO DOS CARROS.



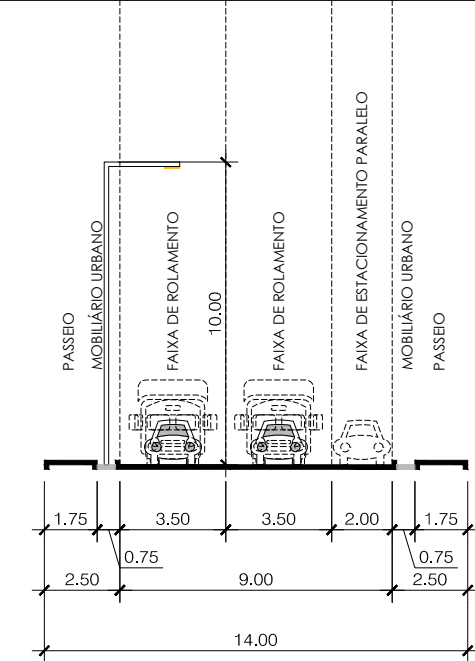
RURAL 1 [40,00M]



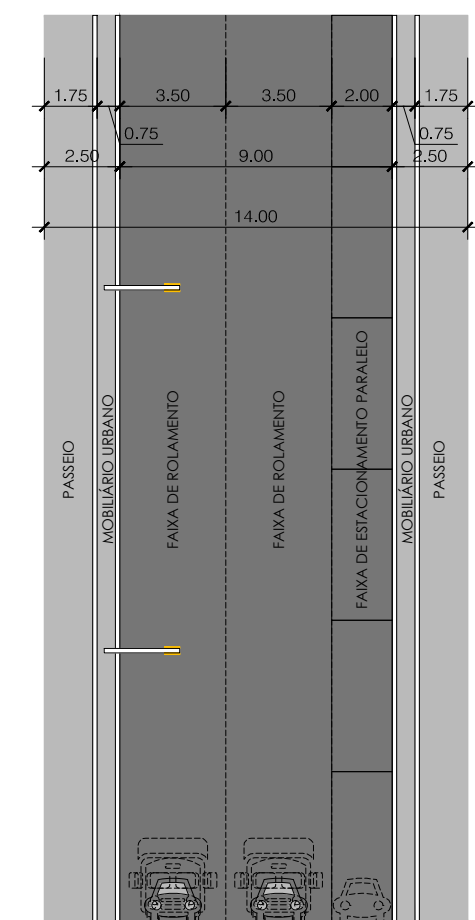
VIAS - LOCAL 1:
1) LOCAL 1.



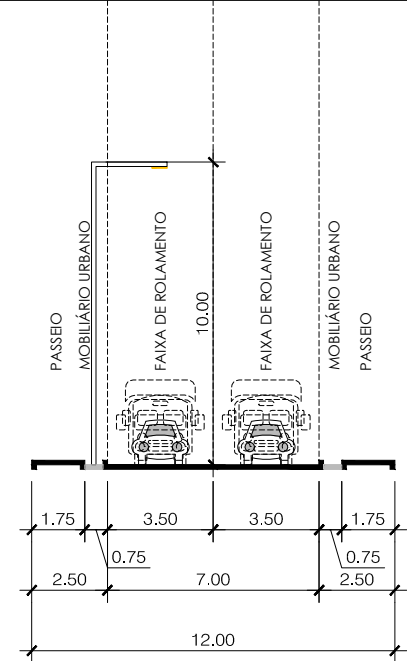
LOCAL 01 [16,00M]



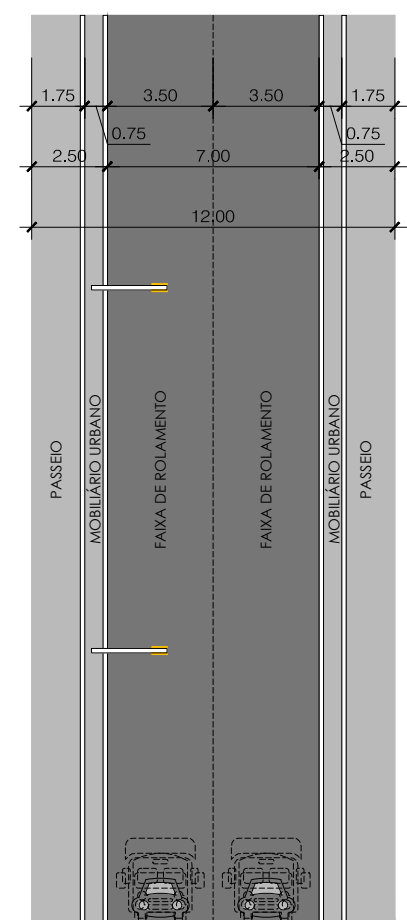
VIAS - LOCAL 2:
1) LOCAL 2.



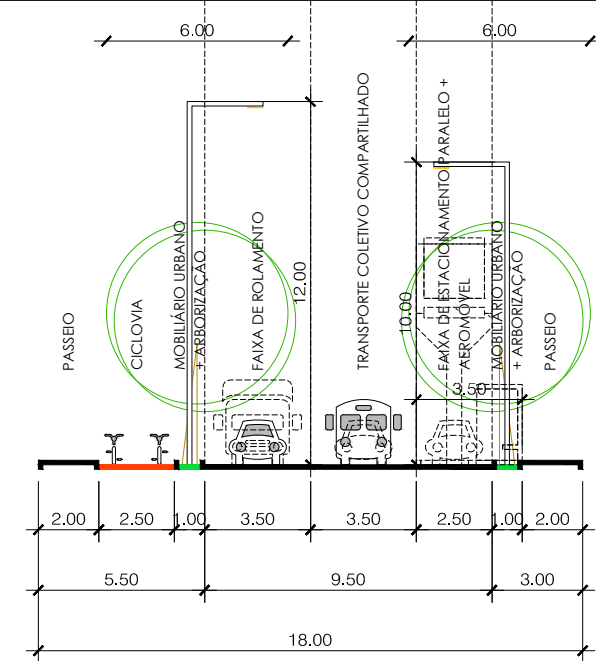
LOCAL 02 [14,00M]



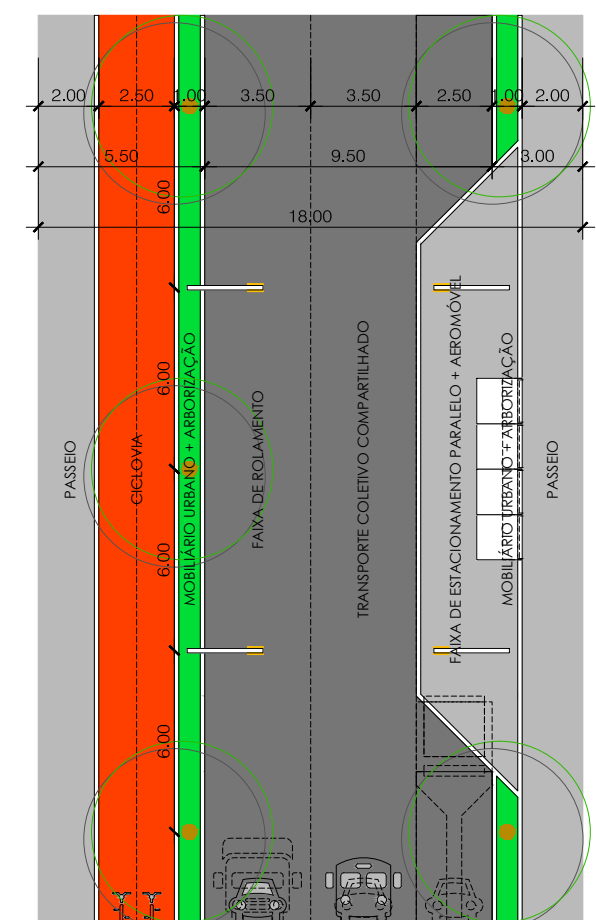
VIAS - LOCAL 3:
1) LOCAL 3.



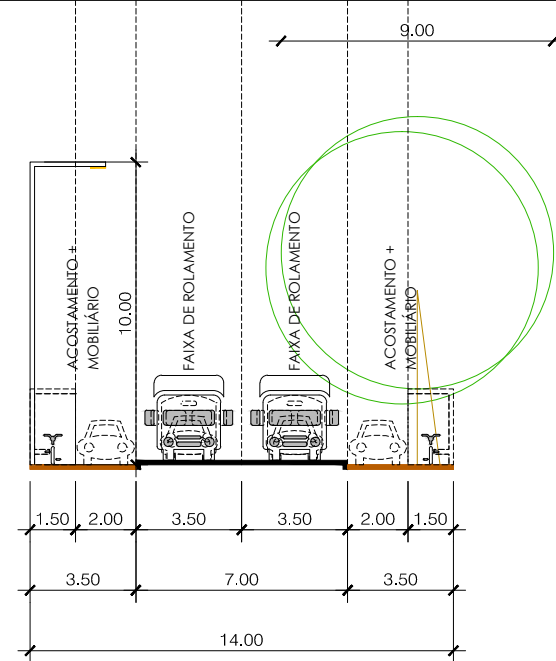
LOCAL 03 [12,00M]



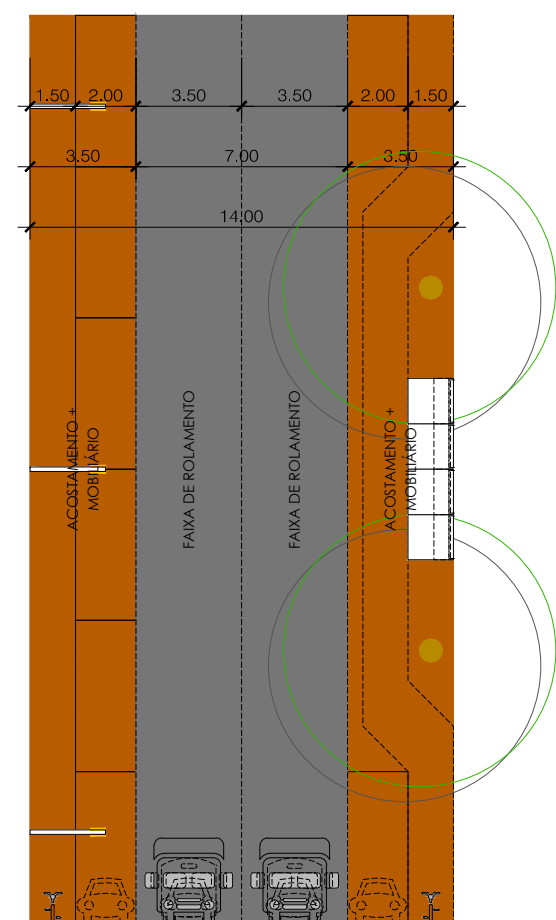
VIAS - LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO]:
1) LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO PROPOSTO.



LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO] [18,00M]



VIAS - RURAL PADRÃO:
1) RURAL PADRÃO.



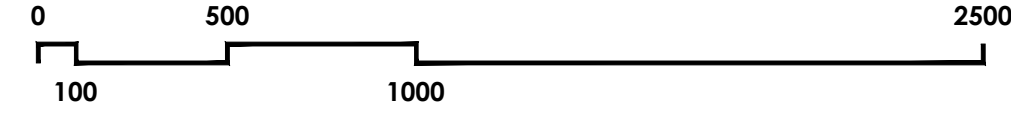
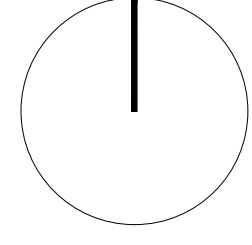
RURAL PADRÃO [14,00M]

EXFEDIENTE UNICO		
PROJETO/CBSA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAIÁBAS		
ETAPA/CONTEÚDO PERFIS VIÁRIOS - Coletoras 5 e 6, Locais 1, 2, 3 e Int. Urb., Rural 1 e Rural Padrão		
PROJETO	ARO. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARO. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO ARO. EDUARDO A. TRINDADE CAU A76995-9	
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIÁBAS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
OUT/2019	PROJ_000	1:250



ARQUITETURA E CONSULTORIA
PORTO ALEGRE, RS, BRASIL FONE/FAX: (51) 3311-1101
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO
09C

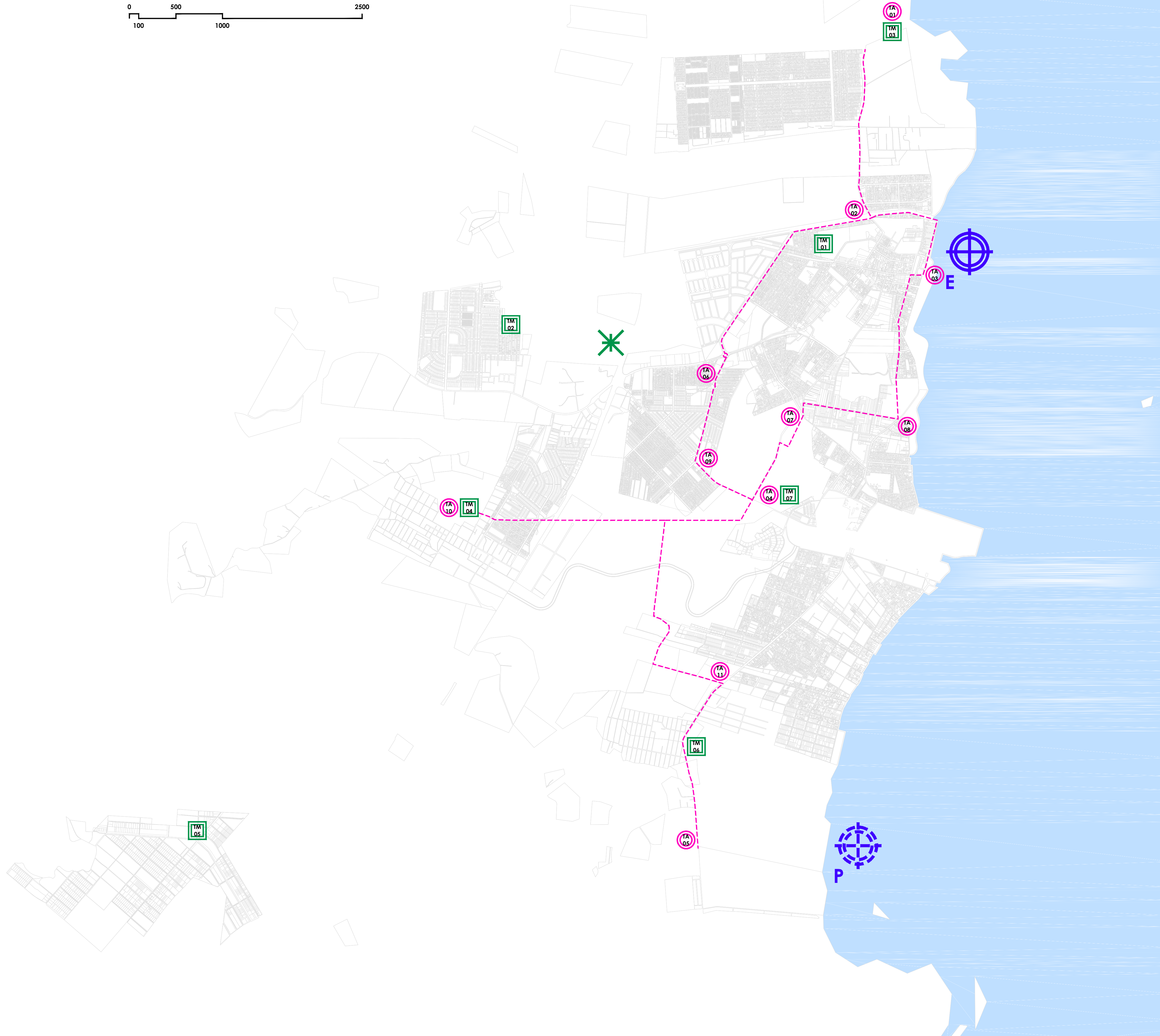
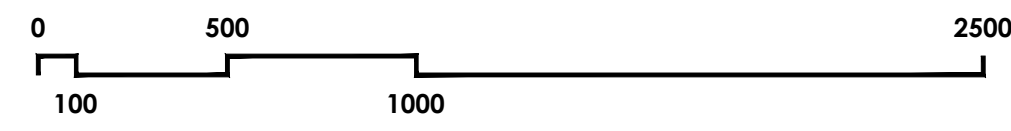
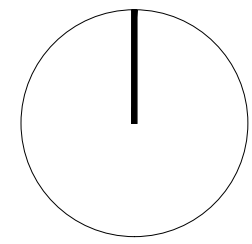


LEGENDA

	FRACÇAS	PC 01. PC. DO PENSAR PC 02. PC. DR. GASTÃO LEÃO PC 03. PC. DA MARIÉ PC 04. PC. JARDIM DOS LAGOS
	PARQUES E CIUBES	PC 05. PC. DA SETE DE SETEMBRO PC 06. PC. EDITH OLIVEIRA DA SILVA PC 07. PC. DA MAÇÃ
	ORLA	PC 08. PC. VERDE PC 09. PC. MORADAS DA COLINA PC 10. PC. ALVORADA
	CORREDORES ECOLÓGICOS	PC 01. SPORT CLUB (APUÍ) PC 02. P.Q. COELHÃO PC 03. GUIABÁ F.C.
	REDE CICLOVIÁRIA FUNCIONAL [PROPOSTA]	VAZIOS URBANOS À PERMANECER
	REDE CICLOVIÁRIA [IMPLANTADA]	MASSAS VEGETAIS
	REDE CICLOVIÁRIA DE LAZER A ORLA [PROPOSTA]	REDE CICLOVIÁRIA DE LAZER B PEDRAS BRANCAS [PROPOSTA]
	REDE CICLOVIÁRIA [EM IMPLANTAÇÃO]	REDE CICLOVIÁRIA [EM IMPLANTAÇÃO]

EXPEDIENTE UNICO	
PROJETO	PROJETO MOBILIDADE
ENDEREÇO	GUAIABA-RS
ETAPA/CONTEUDO	ANEXO 10 - ROTAS CICLOVIÁRIAS
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9 ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO: ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIABA-RS
DATA DE EMISSÃO	SET/2019
ARQUIVO / PROJETO	PROJ_000
ESCALA	1:20.000





LEGENDA

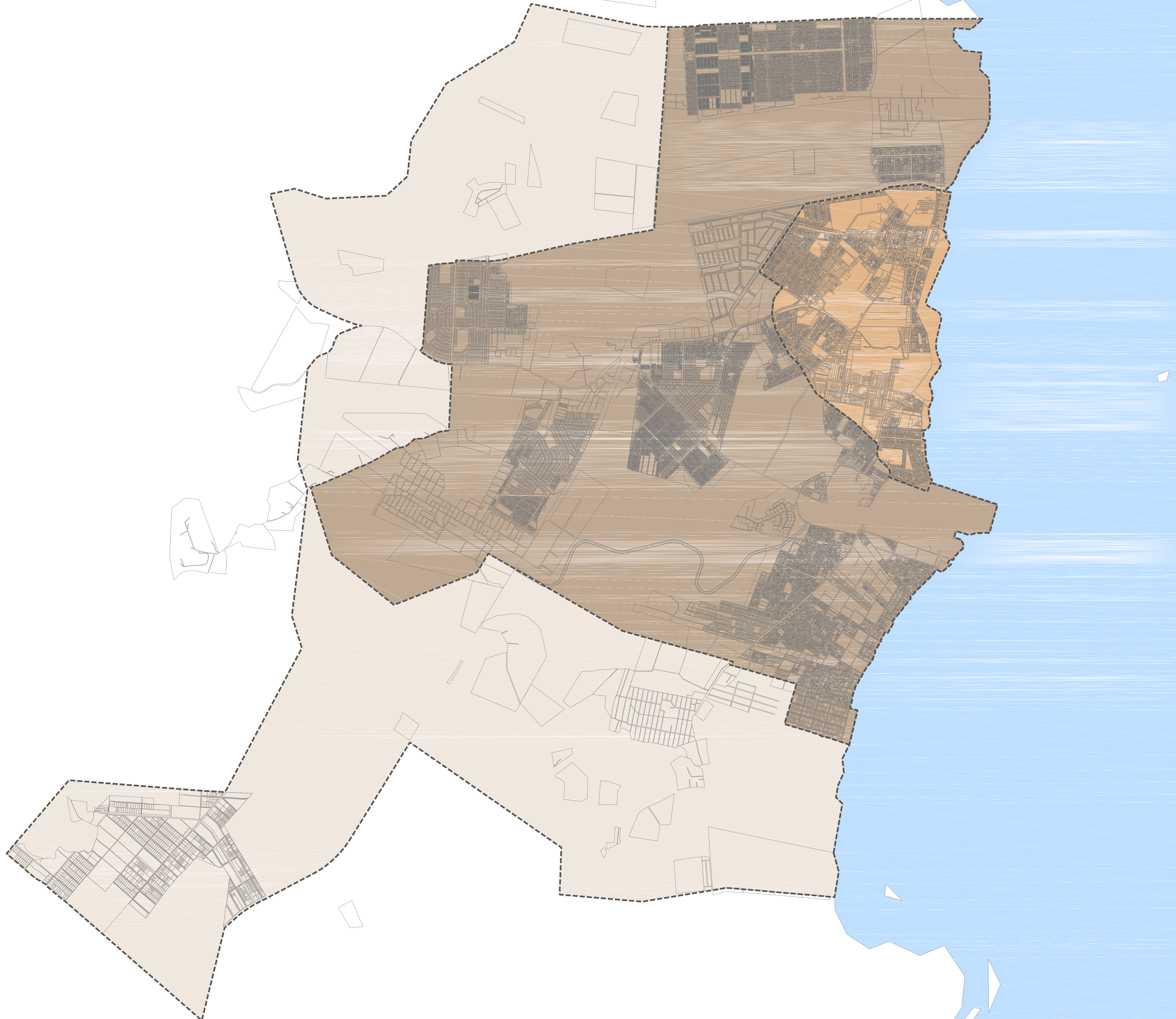
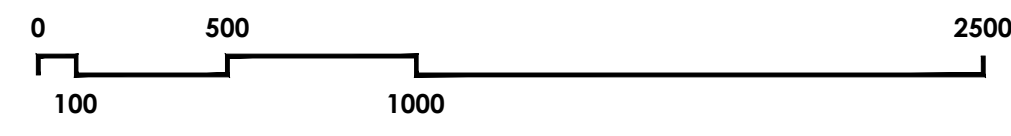
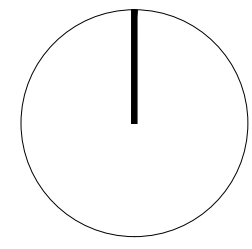
AEROMÓVEL [PROPOSTO]	RODOVIÁRIA [PROPOSTO]	TA 06_NESTOR M. JARDIM
TERMINAIS AEROMÓVEL [PROPOSTO]	TA 01_PERIMETRAL NORTE TA 02_CELUPA TA 03_CATAMARÁ TA 04_CMPCC TA 05_PERIMETRAL SUL	TA 07_INÍCIO DE QUADROS TA 08_MAT. SÃO GERALDO TA 09_CASTELO BRANCO TA 10_ELETRICAL TA 11_SARA MONTE ALEGRE
TERMINAIS [PROPOSTO]	TM 01_CENTRAL TM 02_NORDESTE_JL TM 03_NORTE	TM 04_OESTE TM 05_SUDOESTE_PB TM 06_SUL TM 07_INTEGRAÇÃO
CATSUL [EXISTENTE] E	CATSUL [PROPOSTO] P	

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOCALIZADO/UR GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEUDO MAPA 06 - LOCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS INTERMODAIS		
PROJETO ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9 ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4		
EXECUÇÃO DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A106237-0		
PROPRIETÁRIO PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS		
DATA DE EMISSÃO SET/2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:20.000



ARQUITETURA E CONSULTORIA
FORNADURA DE ARQUITETURA - FUNDADA EM 1978
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO

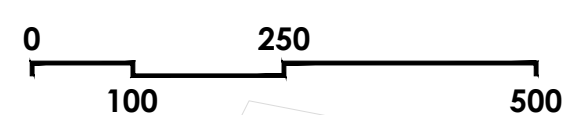
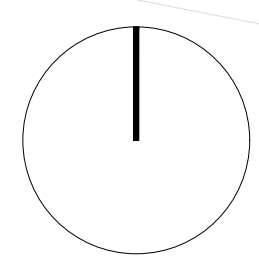


LEGENDA

- CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]
- CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]
- CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS FERMETRAJ]

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/OPERA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOCAL/PAIS/UF		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEUDO		
MAPA 07 - CORDÕES DE TRÁFEGO		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	DESENHO
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:20.000





LEGENDA



RÓTULAS EXISTENTES



RÓTULAS PREVISTAS



SEMÁFOROS EXISTENTES



SEMÁFOROS PREVISTOS



ZONA AZUL ATUAL



ZONA AZUL POSSÍVEL



ESTACIONAMENTO OBLÍQUO | PERPENDICULAR ATUAL



FLUXO ATUAL | CONTINUIDADE DE FLUXO [MÃO DUPLA]



FLUXO ATUAL | INTERMITÊNCIA DE FLUXO [MÃO DUPLA | MÃO ÚNICA]



ENTRADAS DA CIDADE



DELIMITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL



ESTACIONAMENTO A SER RELOCADO



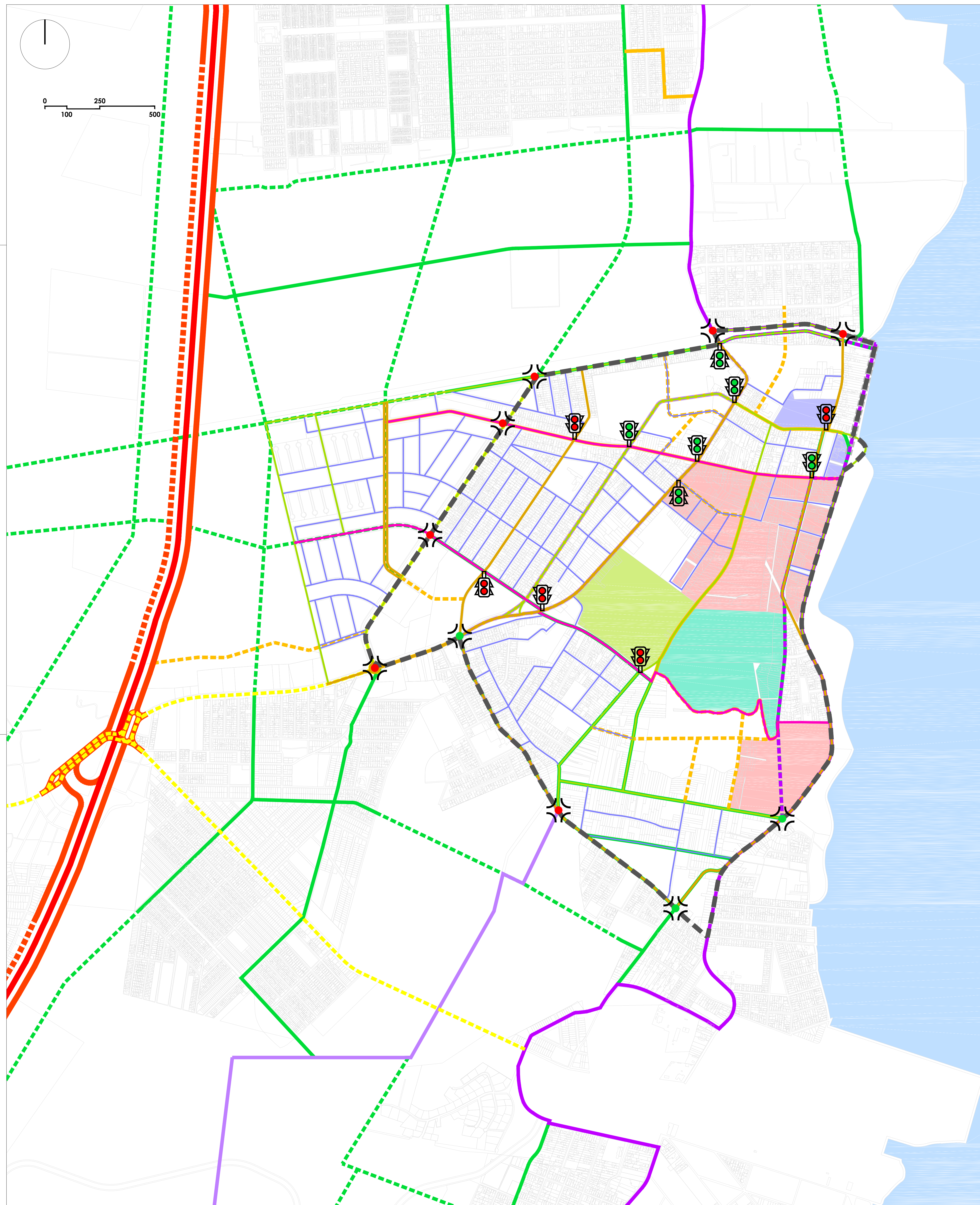
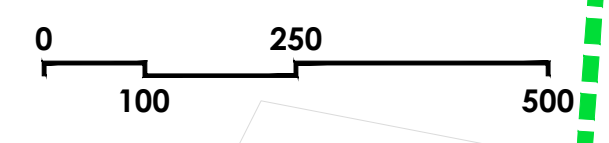
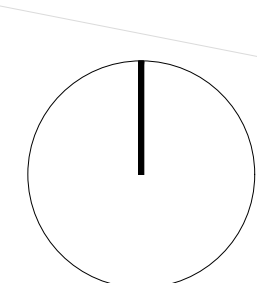
MACRO REGIÕES P/ ESTACIONAMENTO COLETIVO

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/COBRA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOCALIZAÇÃO		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEÚDO		
MAPA 08 - ÁREA CENTRAL - FLUXOS, ESTACIONAMENTO OBLÍQUO E ZONA AZUL		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	DESENHO EXECUTOR
PROPRIETÁRIO		
PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS		
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:7.500



ARQUITETURA E CONSULTORIA
PROJETO DE ARQUITETURA - PLANEJAMENTO URBANO
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR

ANEXO

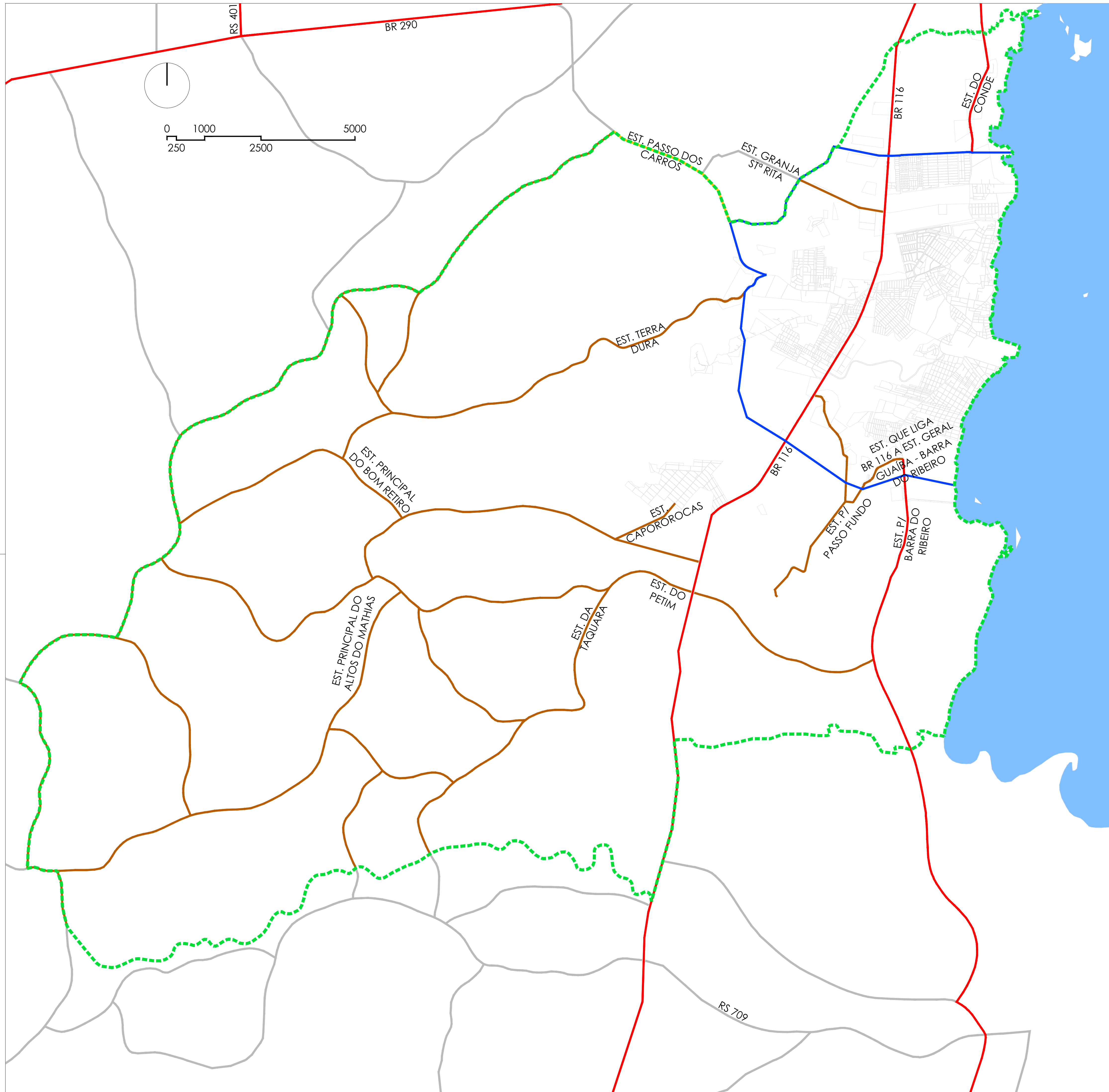


LEGENDA

	RÓTULAS EXISTENTES		RÓTULAS PREVISTAS		DELIMITAÇÃO DA ÁREA CENTRAL
	SEMÁFOROS EXISTENTES		SEMÁFOROS PREVISTOS		
	EIXO ESTRUTURADOR LESTE-OESTE [ESTAC. OBLÍQUO]		EIXO ESTRUTURADOR NORTE-SUL [ESTAC. PARALELO]		
	ARTERIAIS [PROPOSTO]		BINÁRIO		VIAS PRINCIPAIS [ESTAC. PARALELO]
	COLETORAS [CONSOLIDADA]		COLETORAS [PROPOSTO] [NÃO CONSOLIDADA]		VIA PROJETADA PROJETO ESPECÍFICO
	BR 116		VIA LATERAL BR 116 [CONSOLIDADA]		VIA LATERAL BR 116 [NÃO CONSOLIDADA]
	INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A		INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B		VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [MANTER GABARITO]
	BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL A [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]		BINÁRIO DE INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL B [ADOTA HIERARQUIA CENTRAL]		VIA LOCAL DE INTERESSE URBANÍSTICO [PROPOSTO]
	PAT. EST. - PATRIMÔNIO ESTADUAL		PAT. MUN. - PATRIMÔNIO MUNICIPAL		
	PO - PARQUE		UC - UNIDADE DE CONSERVAÇÃO		

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/COISA		
PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOCALIDADE/PAÍS		
GUAÍBA-RS		
ETAPA/CONTEÚDO	MAPA 09 - DIRETRIZES DE CIRCULAÇÃO A ÁREA CENTRAL	
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO	
	ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108297-0	EXECUTOR
PROPRIETÁRIO	PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS	
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:7.500





LEGENDA

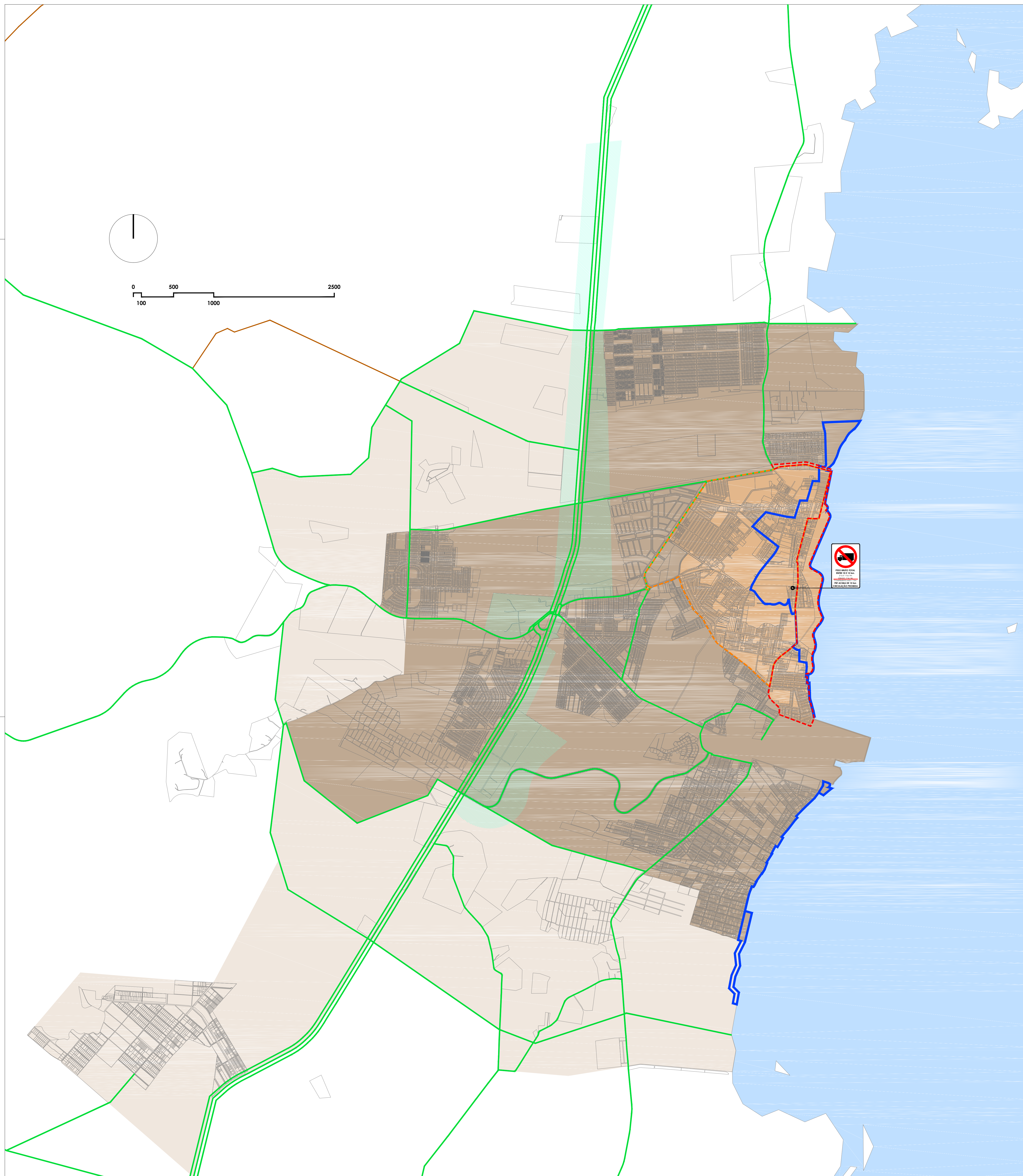
-  PERIMETRAL
-  RODOVIAS
-  PERÍMETRO MUNICÍPIO
-  ESTRADAS RURAIS | INTERNAS AO MUNICÍPIO | GABARITO ESPECIAL
-  ESTRADAS RURAIS | INTERNAS AO MUNICÍPIO | GABARITO PADRÃO
-  ESTRADAS RURAIS | EXTERNAS AO MUNICÍPIO

EXPEDIENTE ÚNICO		
PROJETO/OBRA: PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/LOGRADOURO: GUAÍBA-RS		
ETAPAS/CONTEÚDO: MAPA 10A - CONEXÕES REGIONAIS + ROTAS RURAIS		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO: ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	
PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS		
DATA DE EMISSÃO	ARQUIVO / PROJETO	ESCALA
SET/2019	PROJ_000	1:50.000



ARQUITETURA E CONSULTORIA
RUA ALZATE, Nº. 890/91 - FLORESTA - 91130-100
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
rs.proj@rsp.com.br

ANEXO
15A



LEGENDA

	VIAS PRIORITÁRIAS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS		ESTRADAS RURAIS
	RESTRIÇÃO RIGOROSA [APENAS VANS E MINI TRUCKS]		CAMINHÕES ENTRE 10 E 15 TON. PERMITIDOS EM HORÁRIO ESPECIAL
	ÁREAS TURÍSTICAS		CENTROS DE DISTRIBUIÇÃO DE MERCADORIAS
	CORDÃO TRÁFEGO 1 [PGT ACIMA 25 VAGAS. ÁREA CENTRAL]		CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]
	CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS. PERIMETRAL]		SINALIZAÇÃO DE CIRCULAÇÃO PROIBIDA

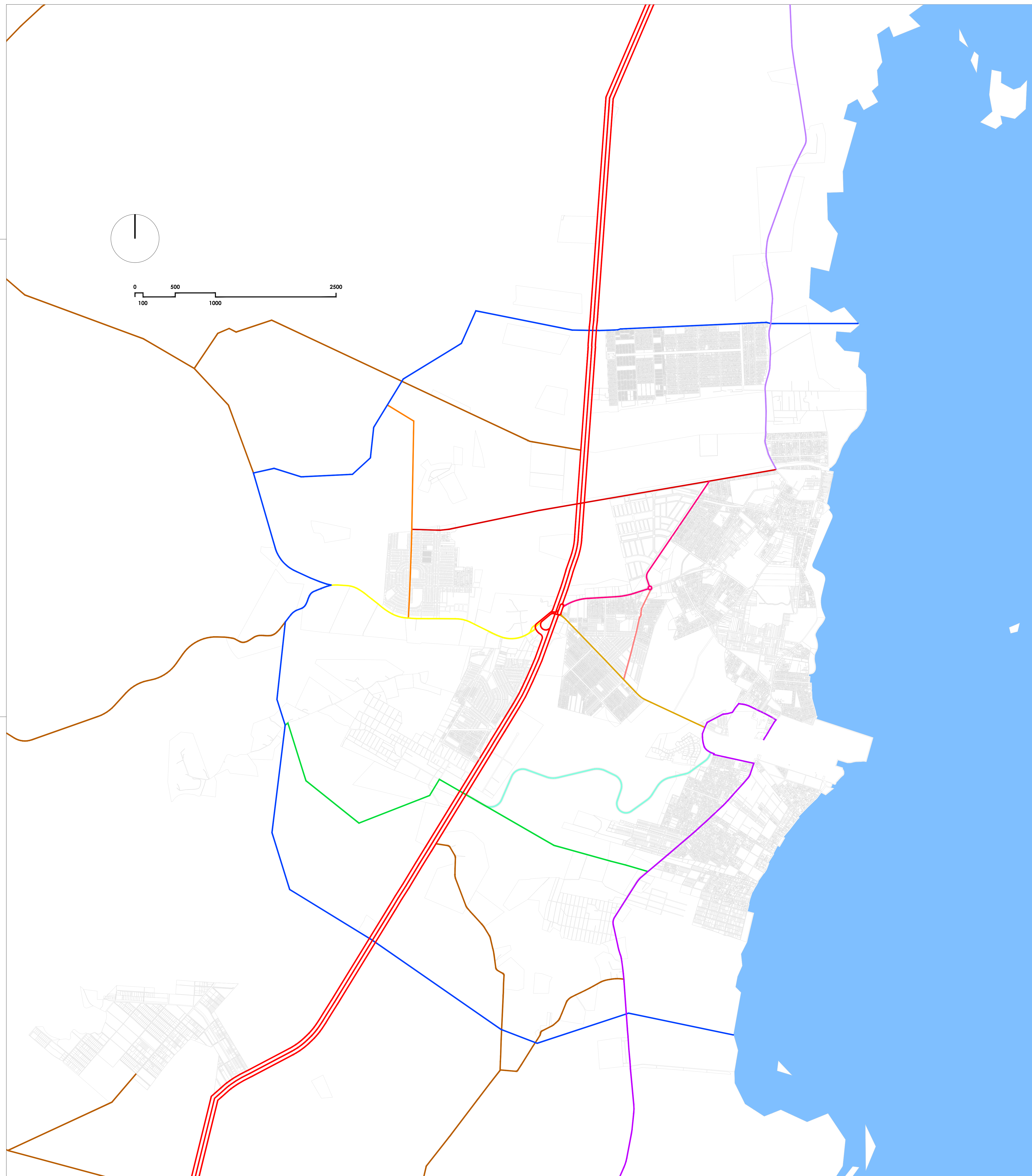


ESCALA 1:15.000

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/COBRA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDEREÇO/COORDENADOR GUAIABA-RS		
ETAPAS/CONTEUDO MAPA 10B - ROTAS DE CARGAS		
PROJETO	ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A769995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0	EXECUTOR
PROPRIETÁRIO PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIABA-RS		
DATA DE EMISSÃO SET/2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:20.000 1:15.000



ANEXO
15B



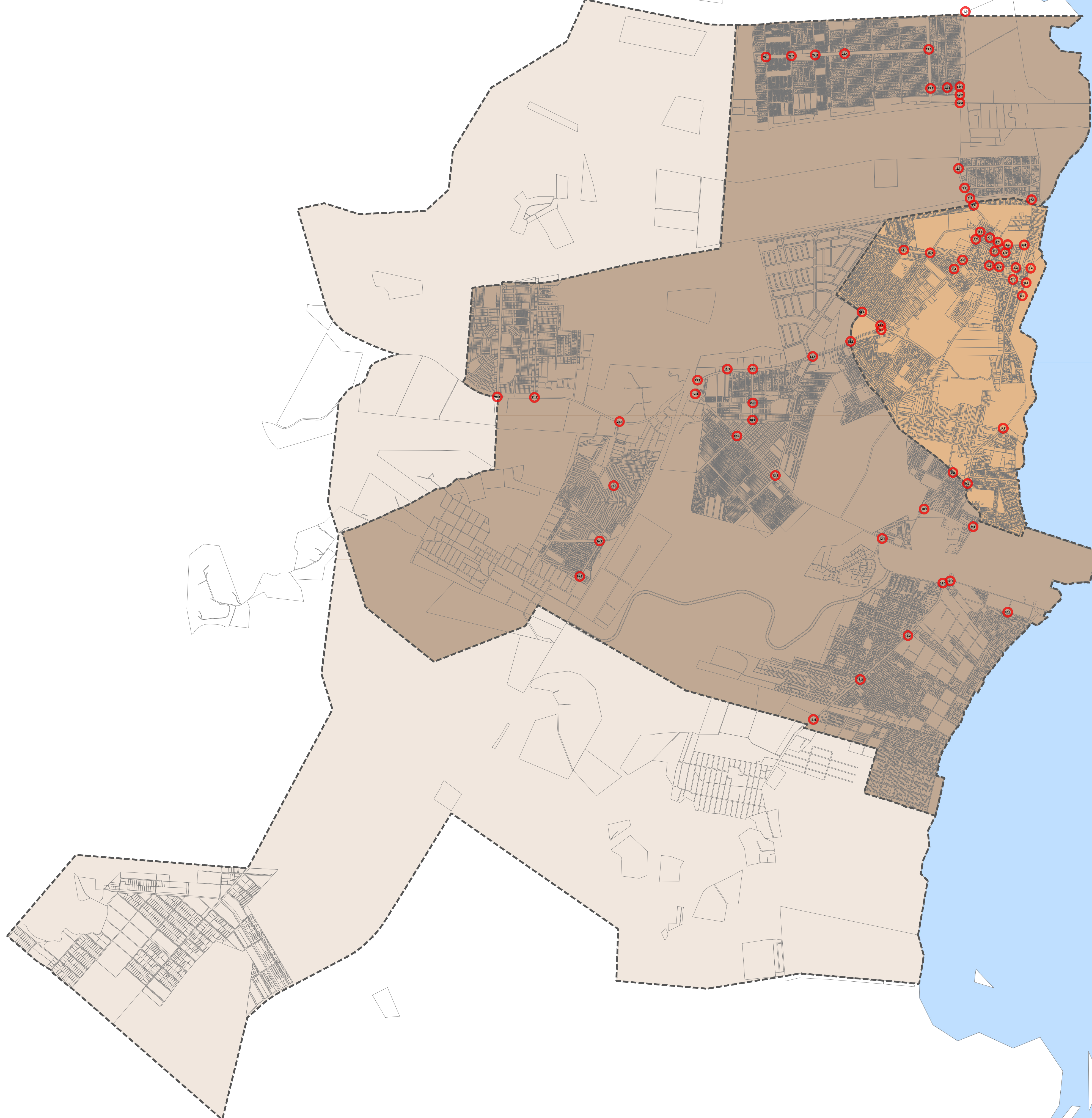
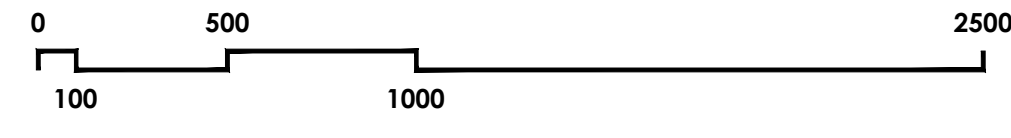
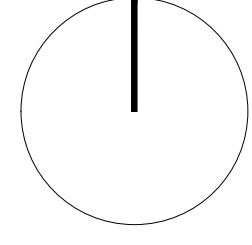
LEGENDA

ROTA 1 PERIMETRAL	ROTA 2 PROPOSTO - RUA ITAJAI - PROPOSTO	ROTA 3 RUA IVÓ LESSA SILVEIRA
ROTA 4 AV. PONCHE VERDE	ROTA 5 RUA SANTA MARIA	ROTA 6 AV. CASTELO BRANCO
ROTA 7 AV. NESTOR DE MOURA JARDIM - AV. SILVIO DE FREITAS REMÉDIO	ROTA 8 AV. LOURIVAL LUIS DA CUNHA	ROTA 9 CMPC
ROTA 10 INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL - BARRA DO RIBEIRO	ROTA 11 INTEGRAÇÃO INTERMUNICIPAL - ELDORADO DO SUL	ROTA 12 BR 116 - LATERAIS BR 116
ESTRADAS RURAIS		

EXPEDIENTE UNICO		
PROJETO/COBRA PLANO DE MOBILIDADE		
ENDERECO/LOCALIZACAO GUAIBA-RS		
ETAPA/CONTEUDO MAPA 10C - ROTAS DE CARGAS LISTAGEM		
PROJETO ARQ. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9	ARQ. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4	
EXECUÇÃO	DESENHO ARQ. EDUARDO A. TRINDADE CAU A106237-0	EXECUTOR
PROPRIETARIO PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAIBA-RS		
DATA DE EMISSÃO SET/2019	ARQUIVO / PROJETO PROJ_000	ESCALA 1:20.000



ANEXO
15C



LEGENDA

- CORDÃO TRÁFEGO 1 - ÁREA CENTRAL [PGT ACIMA 25 VAGAS]
- CORDÃO TRÁFEGO 2 [PGT ACIMA 50 VAGAS]
- CORDÃO TRÁFEGO 3 [PGT ACIMA 80 VAGAS FERMETRAL]
- INTERSECCÕES DETALHADAS

EXPEDIENTE ÚNICO
PROJETO/OPERA: PLANO DE MOBILIDADE
ENDEREÇO/COORDENADOR: GUAÍBA-RS
ETAPA/CONTEÚDO: INTERSECCÕES E CORDÕES DE TRÁFEGO
PROJETO: ARO. MSC RAFAEL ROSA - CAU A76995-9 ARO. MARCO G. SCHMIDT - CAU A34063-4
EXECUÇÃO: ARO. EDUARDO A. TRINDADE CAU A108237-0
PROPRIETÁRIO: PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAÍBA-RS
DATA DE EMISSÃO: NOV/2019
ARQUIVO/PROJETO: PROJ_000
ESCALA: 1:20.000



ARQUITETURA E CONSULTORIA
FORNO ALZATE DE BRAS - FONE: 51 3611-1111
WWW.RSPARQUITETURA.COM.BR
RSP@RSPARQUITETURA.COM.BR

PRANCHA ÚNICA