

CAPÍTULO VII

DAS TRAVESSIAS SINALIZADAS PARA PEDESTRES

Art. 64 - A Prefeitura providenciará, sob sua responsabilidade, o rebaixamento da parte dos passeios necessária ao acesso de pedestres, nas travessias sinalizadas e nos canteiros centrais de vias públicas.

Art. 65 - É vedada a instalação, junto a rebaixamento vinculado às travessias sinalizadas, de qualquer mobiliário urbano.

Parágrafo Único - O mobiliário existente, que prejudique o acesso de pedestres ou dificulte a visibilidade destes ou de motoristas, será removido pela Prefeitura ou, por sua determinação, pelo órgão responsável.

Art. 66 - Ficam aprovadas as Normas de Rebaixamento de Guias, Passeios, Canteiros Centrais e Ilhas de Canalização em Travessias de Pedestres Sinalizadas, conforme o Anexo II, com as especificações e detalhes nele contidos.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 67 - Fazem parte integrante deste decreto os Anexos I e II.

Art. 68 - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário e, em especial os Decretos nº 1.009, de 10 de outubro de 1947, nº 3.523, de 28 de março de 1957, nº 3.525, de 28 de março de 1957, nº 8.476, de 4 de novembro de 1969, nº 14.059, de 24 de novembro de 1976, com a redação dada pelo Decreto nº 14.947, de 22 de fevereiro de 1978, nº 17.714, de 9 de dezembro de 1981 e nº 22.025, de 17 de março de 1986.

PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, aos 14 de Dezembro de 1988, 4359 da fundação de São Paulo.

JÂNIO DA SILVA QUADROS, PREFEITO

CLÁUDIO LEMBO, Secretário dos Negócios Jurídicos

WALTER PEDRO BODINI, Secretário das Finanças

VICTOR DAVID, Secretário das Administrações Regionais

EDMUNDO CALLIA, Secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano

RUBENS DERVILLE DE OLIVEIRA ALLEGRETTI, Secretário dos Negócios Extraordinários

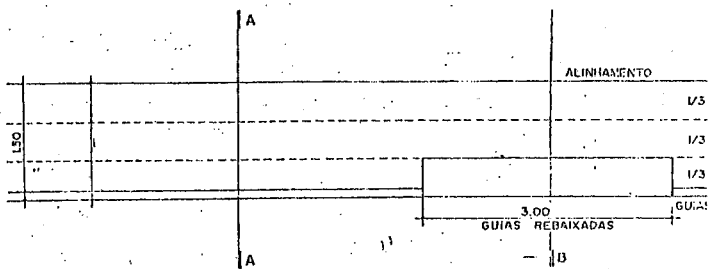
Publicado na Secretaria do Governo Municipal, em 14 de Dezembro de 1988.

ERNESTO AUGUSTO LOPES FILHO, Secretário do Governo Municipal

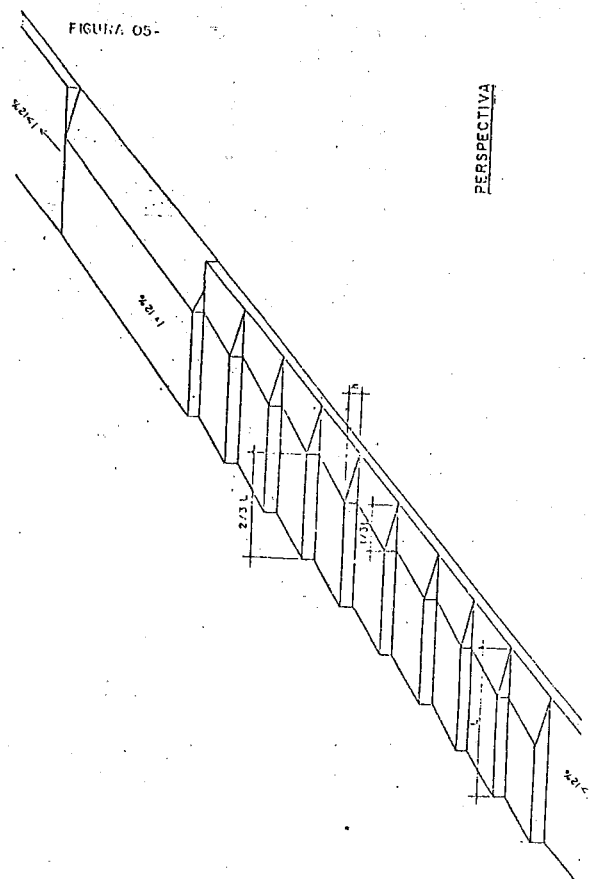
ANEXO I INTEGRANTE AO DECRETO Nº 27.505, DE 14 DE

Dezembro DE 1988

FIGURA 01



PLANTA



ANEXO II INTEGRANTE AO DECRETO Nº 27.505, DE 14 DE

Dezembro DE 1988

NORMAS DE REBAIXAMENTO DE GUIAS, PASSEIOS, CANTEIROS CENTRAIS E JALOS DE CANALIZAÇÃO EM TRAVESIAS DE PIAÇETES SINCRONIZADAS.

1. PROJETOS-TIPO

Para a elaboração desta Norma, foram considerados os padrões médios de referência no que diz respeito à altura das guias, largura dos passeios, etc, já que frequentemente encontra-se uma variação muito grande de um local para outro.

Desta forma, estas normas e critérios poderão sofrer algumas alterações ou complementações, tendo em vista a verificação de outras situações comuns nelas não contidas.

As características físicas das guias a serem rebaixadas com o objetivo de facilitar a circulação dos deficientes físicos, pessoas idosas, portadores de carrinhos de feira ou supermercado, carrinho de bebê, devem ser tais que não exijam maiores esforços desses indivíduos, e também propiciem maior conforto aos pedestres em geral.

Assim, foram desenvolvidos projetos-tipo relativos ao rebaixamento e passeios que deverão ser adotados em função das características específicas do local. Caberá ao projetista adequar os projetos-tipo apresentados conforme as figuras 1 e 2, segundo os procedimentos de projeto e as peculiaridades de cada situação.

2. PROCEDIMENTOS DE PROJETO

2.1. DECLIVIDADE DA RAMPA

Para maior conforto do pedestre e garantir a acessibilidade dos portadores de deficiência física ou das pessoas que portam bagagens ou carrinhos de mão, recomenda-se que a rampa tenha inclinação a mais suave possível, ou seja, em torno de 0,3%. No entanto, tendo em vista os problemas de restrição no passeio, é admitida a inclinação máxima de 12%.

TABELA - EXTENSÃO DA RAMPA EM FUNÇÃO DA DECLIVIDADE

ALTURA DA GUIA (CM)	EXTENSÃO (MEDIDAS EM CM)				
	12% (1:8)	11% (1:9)	10% (1:10)	9% (1:11)	8,33% (1:12)
15	125	135	150	165	180
16	134	144	160	176	192
17	142	153	170	187	204
18	150	162	180	198	216
19	159	171	190	209	228
20	167	180	200	220	240

2.2. EXTENSÃO DO REBAIXAMENTO DA GUIA E PASSEIO

Em função de estudos realizados e análise de padrões adotados em diversos países, a extensão do rebaixamento da guia deve ser de 1,50m, tendo nas extremidades laterais rampas de acomodação com largura de 0,50m conforme apresentado no projeto-tipo I (fig. 1).

É aceitável a redução dessa extensão até 1,00m, quando as condições físicas do passeio não permitirem a adoção da medida padrão, ou mesmo quando este impedimento decorrer da existência de equipamentos de serviço (boca de lobo, poço de visita, postes de iluminação ou sinalização, etc).

Por outro lado, o rebaixamento da guia poderá ocupar toda a extensão da faixa de pedestres conforme apresentado no projeto-tipo II (fig.2). Esse padrão poderá ser adotado nos locais em que se verificar elevado fluxo de pedestres, (acima de 21 pedestres/minuto/metro) em especial junto a polos geradores tais como escolas, lojas de departamento, supermercados, "shopping centers", fábricas, terminais de ônibus, estações de metrô, etc.

2.3. LOCAÇÃO DO REBAIXAMENTO DA GUIA E PASSEIO

O rebaixamento de guia e passeio somente deverá ser feito nos locais em que haja sinalização de travessia de pedestres. Isto poderá ocorrer em meio de quadra ou em esquinas.

a. Rebaixamento tipo I (extensão até 1,50m)

Meio de quadra em vias de sentido único de circulação

O rebaixamento tipo I deverá ser efetuado alinhando-se ao extremo da faixa de pedestres oposto à aproximação dos veículos (fig. 3).

Meio de quadra em vias com duplo sentido de circulação

O rebaixamento tipo I deverá ser efetuado em um dos extremos da faixa de pedestres, a critério do projetista, dependendo a sua escolha do volume de tráfego e da existência de equipamentos de serviço (fig. 4).

Esquinas

O rebaixamento tipo I deverá ser efetuado sempre alinhando-se ao extremo da faixa de pedestres, oposto ao prolongamento do meio fio da via transversal (fig. 5).

Obs: Quando houver configuração irregular da esquina (chanfros), recomendando-se a adequação do geométrico corrigindo-se o meio fio através da execução de uma melhor concordância entre os alinhamentos das vias que se cruzam.

b. Rebaixamento tipo II (toda a extensão da faixa de pedestres)

Esse tipo de rebaixamento deverá ocorrer preferencialmente em meio de quadra.

Em esquinas, esse tipo de rebaixamento só poderá ocorrer quando o início da faixa de pedestres estiver alinhado ou anterior ao prolongamento da linha de edificação da via transversal (fig. 6); quando isto não ocorrer, deverá ser optado pelo esquema apresentado neste item, letra a.

3. REBAIXAMENTO DE CANTEIROS CENTRAIS E ILHAS DE CANALIZAÇÃO

3.1. Nas vias que contêm canteiro central com largura até 3,00m e que deva ser efetuado rebaixamento de guia, deverá-se interceptar o canteiro central ou ilha de canalização na mesma extensão dos rebaixamentos feitos nos passeios, deixando-se uma saliência de 1,50m (figs. 7, 8 e 9).

3.2. CANTEIRO CENTRAL OU ILHA DE CANALIZAÇÃO COM LARGURA SUPERIOR A 3,00M

Nos casos em que o canteiro central ou ilha de canalização apresentar largura superior a 3,00m recomenda-se que, ao invés do corte total do mesmo, seja efetuado rebaixamento de guia e passeio conforme projeto-tipo I (fig. 10).

4. RECOMENDAÇÕES DE PROJETO

4.1. CONDIÇÕES DO PISO DA RAMPA

Recomenda-se que o piso das rampas, fornecidas pelo rebaixamento de guia e passeio, seja de material antiderrapante ou de cimento poroso ou texturado, de modo a garantir maior segurança aos pedestres que por elas circularem. Deve-se ainda utilizar juntas de dilatação.

Deve-se evitar a utilização de ladrilho hidráulico, pedra portuguesa ou outros materiais que se tornam lisos e escorregadios especialmente em dias de chuva.

4.2. MOBILIÁRIO URBANO

A concentração de elementos como bancas de jornais, ambulantes, "orelhões", caixas de correio, etc, ocorre frequentemente nas esquinas das vias, constituindo-se em verdadeira barreira física que acarreta sérios prejuízos à inervisibilidade veículo/veículo e veículo/pedestres.

Para manter a área padrão de visibilidade livre de obstruções físicas é necessário a proibição regulamentar de estacionamento (mínimo de 3,00m para automóveis, 10,00m para caminhões, a partir do alinhamento da construção) constante no Código Nacional de Trânsito.

A instalação de qualquer elemento que prejudique a visibilidade no cruzamento como bancas de jornais, bancas de ambulantes, "orelhões", caixas de correio, vasos, floreiras, lixeiras, abrigos de ponto de ônibus, etc, está proibida.

Os postes de sustentação dos semáforos e da sinalização vertical deverão ser locados, sempre que possível, de maneira a não interferir no livre fluxo de pedestres (fig. 11).

4.3. REFERENCIAL PARA DEFICIENTES VISUAIS

Tanto para o projeto-tipo I quanto para o projeto-tipo II, a forma de rebaixamento deverá ser tal que não possua degraus ou saliências; entretanto, verificou-se que os cegos necessitam de um referencial para que não se apercebam sem se aperceberem em disso.

Desta maneira, deverá sempre existir uma saliência de no máximo 1,5cm no início da rampa (limite com a sarjeta) (vide figs. 1 e 2).

No caso de ilhas de canalização e canteiros centrais com largura até 3,00m, a parte interceptada dos passeios deverá ter um desnível de 1,5cm acima do leito da calçada (vide fig. 7).

4.4. EXTENSÃO REMANESCENTE DO PASSEIO

A fim de se garantir a livre circulação de pedestres ao longo do passeio, deverá ser observada a extensão remanescente do mesmo.

Assim recomenda-se que a área compreendida entre a linha de construção e o início do rebaixamento seja de, no mínimo, 1,00m. Nos casos de passeios estreitos deverá ser feita a adequação da medida-padrão da rampa, que poderá então ser reduzida para até o mínimo de 1,25 metros

4.5. ESCOAMENTO DE ÁGUAS PLUVIAIS

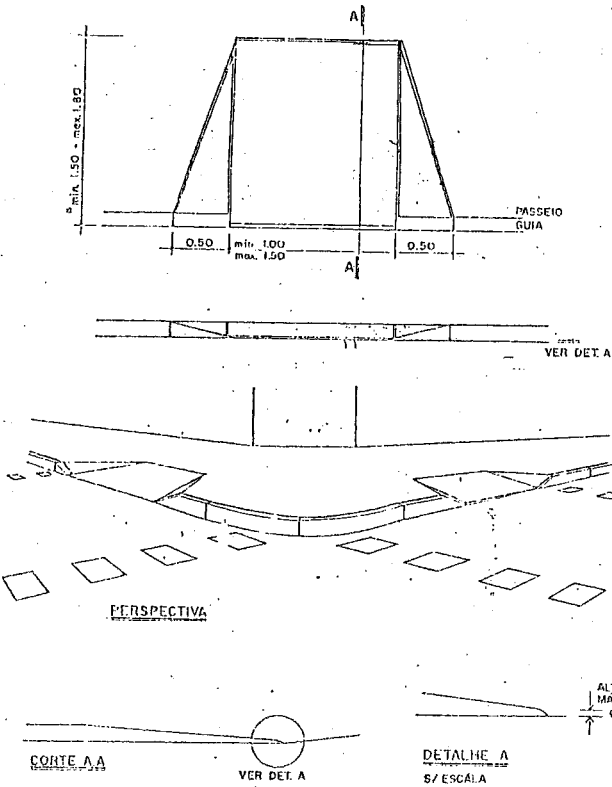
Quando se efetuar o corte em canteiro central ou ilha de canalização, deverá ser mantida uma declividade de 1% para escoamento de águas servidas e pluviais.

O pavimento poderá ser feito em cimento poroso antiderrapante.

4.6. OBSTÁCULOS À CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS

Quando for efetuado corte no canteiro em toda extensão da faixa de pedestres, deverão ser colocados obstáculos físicos (do tipo "picolé" ou outros) a fim de proporcionar maior segurança aos pedestres e impossibilitar a utilização da área por parte dos veículos para realização de movimentos de conversão ou retorno, conforme ilustra a figura 12.

FIGURA 01 - PROJETO TIPO 1 PARA REBAIXAMENTO DE GUIAS E PASSEIOS.



OBS.: O PROJETISTA PODEM ADOPTAR, EM CASOS ESPECIAIS, A MEDIDA MÍNIMA ATÉ 1,20m, QUANDO FOR OBSERVADO QUE TAL EXTENSÃO É NECESSÁRIA EM FUNÇÃO DA POUCA LARGURA DO PASSEIO.

FIGURA 02 - PROJETO TIPO 2 PARA REBAIXAMENTO DE GUIAS E PASSEIOS EM TODA EXTENSÃO DA FAIXA DE TRÁFICO DE VEÍCULOS.

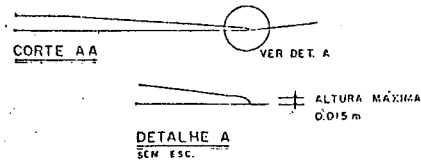
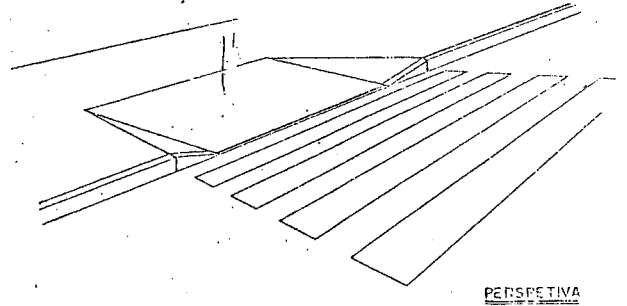
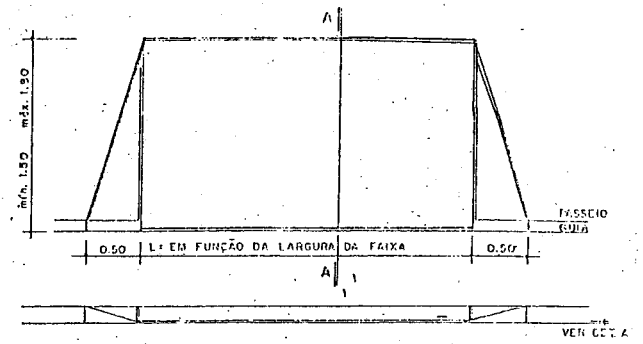


FIGURA 03 - ESQUEMA DE LOCAÇÃO DO REBAIXAMENTO DE GUIA EM MEIO DE QUADRA EM VIAS DE SENTIDO ÚNICO DE CIRCULAÇÃO.

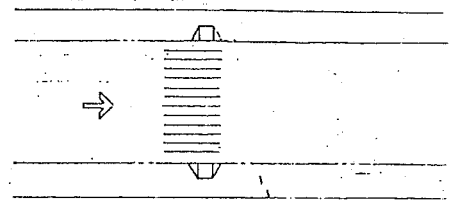


FIGURA 04 - ESQUEMA DE LOCAÇÃO DO REBAIXAMENTO DE GUIA EM MEIO DE QUADRA EM VIAS DE DUPLO SENTIDO DE CIRCULAÇÃO.



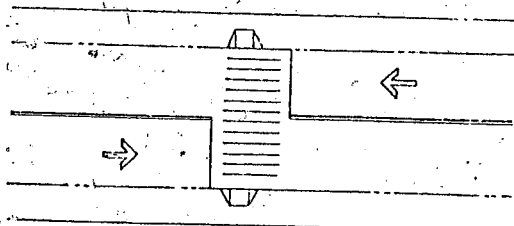


FIGURA 05 - ESQUEMA DE LOCALIZAÇÃO DO REBAIXAMENTO DE CALÇA EM LOCAIS COM GUIA EM ESQUINA.

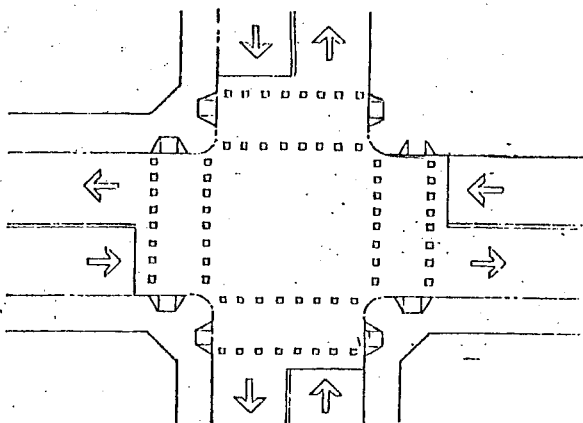


FIGURA 06 - ESQUEMA DE LOCALIZAÇÃO DO REBAIXAMENTO DE GUIA EM TODA EXTENSÃO DA FAIXA DE PEDESTRES EM ESQUINAS.

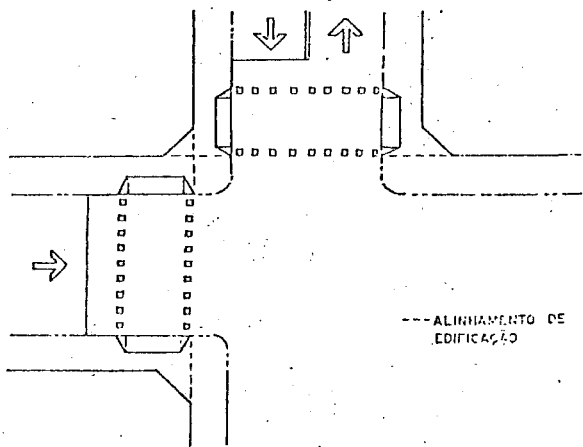


FIGURA 07 - ESQUEMA DO CORTE DO CANTEIRO CENTRAL EM LOCAIS COM REBAIXAMENTO DE GUIA EM MEIO DE QUADRA (PROJETO-TIPO II)

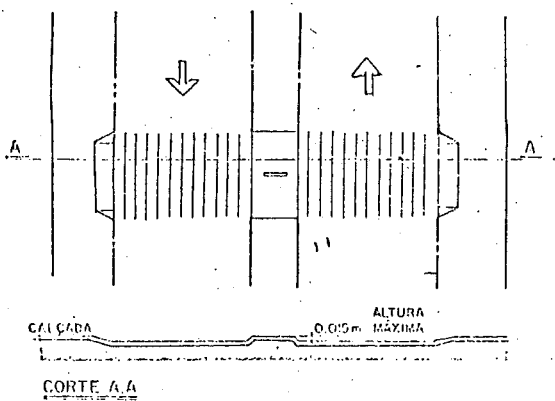


FIGURA 08 - ESQUEMA DO CORTE DO CANTEIRO CENTRAL EM LOCAIS COM REBAIXAMENTO DE GUIA EM MEIO DE QUADRA (PROJETO-TIPO I)

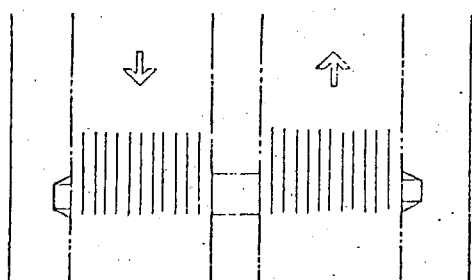


FIGURA 09 - ESQUEMA DO CORTE DO CANTEIRO CENTRAL EM LOCAIS COM REBAIXAMENTO DE GUIA EM ESQUINA.

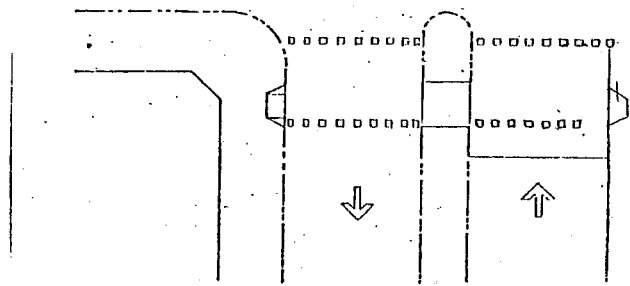


FIGURA 10 - ESQUEMA DE REBAIXAMENTO DE GUIA EM CANTEIRO CENTRAL SUPERIOR A 3,00m.

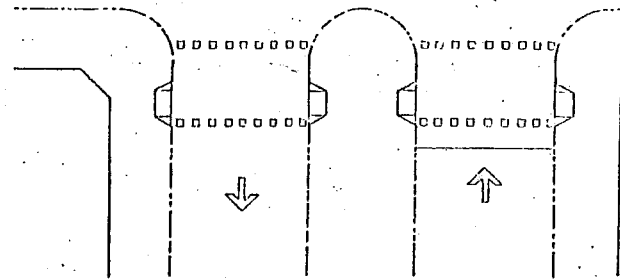


FIGURA 11 - ÁREA PADRÃO DE VISIBILIDADE.

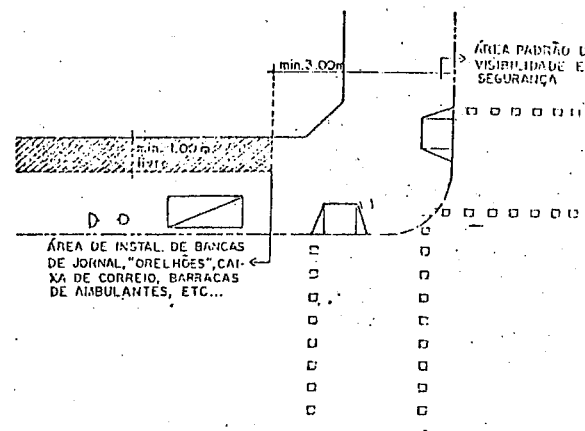


FIGURA 12 - ESQUEMA DE COLOCAÇÃO DE OBSTÁCULOS EM LOCAIS COM CANTO DE CANTEIRO CENTRAL

