

# **VAGAS PARA VIVER:**

**REPENSANDO O CARROCENTRISMO NO CENTRO HISTÓRICO - PORTO ALEGRE**

# Propostas viárias

**Propostas viárias**

**Propostas de usos do solo**

**Propostas viárias**

**Propostas de usos do solo**

**Bairro**

**Propostas viárias**

**Propostas de usos do solo**

**Bairro**

**Plano urbanístico de  
escala intermediária.**

**Propostas viárias**

**Propostas de usos do solo**

**Bairro**

**Plano urbanístico de  
escala intermediária.**

**Prognóstico do PMU de  
Porto Alegre**

**Propostas viárias**

**Propostas de usos do solo**

**Bairro**

**Plano urbanístico de  
escala intermediária.**

**Prognóstico do PMU de  
Porto Alegre**

**Prognóstico sobre  
estacionamentos**

# Plano de Mobilidade Urbana.



# Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre:

## **3 cenários**

Mobilidade  
Deteriorada

Mobilidade  
Qualificada

**Mobilidade  
Idealizada**

Plano de Mobilidade Urbana de Porto Alegre:

**Requalificação das calçadas.**

**Implantação da rede cicloviária e criação de novos eixos.**

Transporte coletivo qualificado e organizado.

**Redução da emissão de gases poluentes.**

Plano de cargas do município elaborado e executado.

**Redução do uso do transporte individual motorizado.**

**Maior segurança viária.**

Trabalho transversal com todas as outras secretarias municipais.

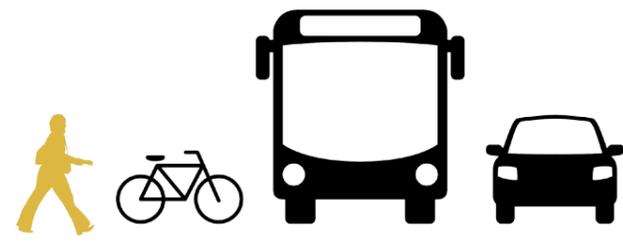
Cenário atual.

# Cenário atual:

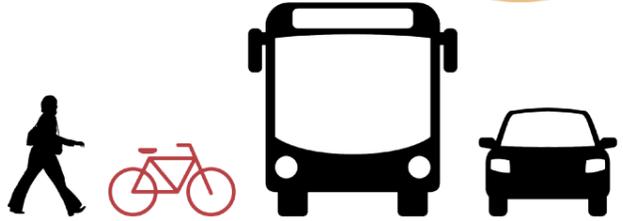
A CADA  
**1 REAL**  
INVESTIDO PELO  
CIDADÃO EM:



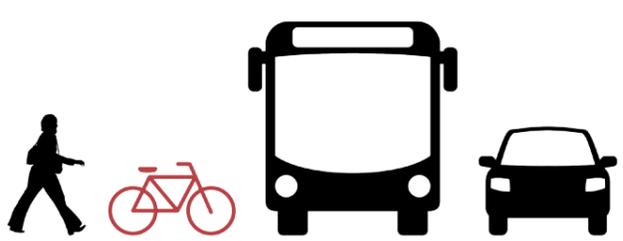
A SOCIEDADE  
TEM DE INVESTIR  
**0,01  
REAIS**



A CADA  
**1 REAL**  
INVESTIDO PELO  
CIDADÃO EM:



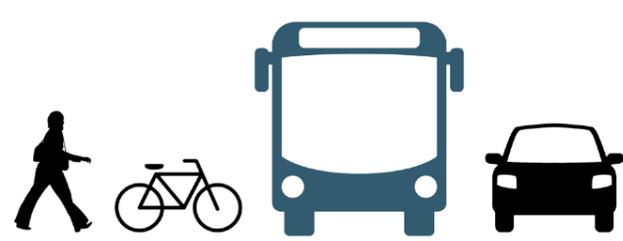
A SOCIEDADE  
TEM DE INVESTIR  
**0,08  
REAIS**



A CADA  
**1 REAL**  
INVESTIDO PELO  
CIDADÃO EM:



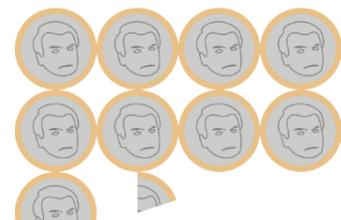
A SOCIEDADE  
TEM DE INVESTIR  
**1,50  
REAIS**



A CADA  
**1 REAL**  
INVESTIDO PELO  
CIDADÃO EM:



A SOCIEDADE  
TEM DE INVESTIR  
**9,20  
REAIS**



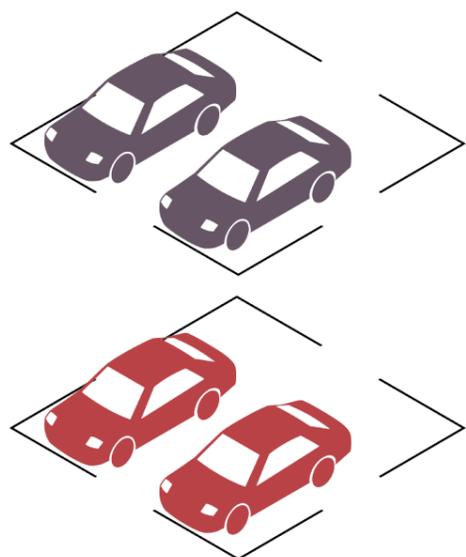
Fonte: EPTC, 2019

## Cenário atual:

PORTO ALEGRE TEM  
**1255**

ESTACIONAMENTOS  
FILIADOS AO  
SINDEPARK-RS  
ENQUANTO O RESTO  
DO ESTADO TEM

**1248**



O CENTRO HISTÓRICO  
CONTA COM 116  
ESTACIONAMENTOS  
NUMA ÁREA DE

**228**  
HECTÁRES

COMPARATIVAMENTE  
O CENTRO HISTÓRICO  
TEM UMA MÉDIA DE  
ESTACIONAMENTOS  
POR ÁREA

**20.000x**  
MAIOR DO QUE  
PORTO ALEGRE

# Cenário atual:

NOS ÚLTIMOS 3 ANOS  
HOUE UMA REDUÇÃO  
DE  
**25%**  
NA PROCURA POR  
ESTACIONAMENTOS  
NO CENTRO HISTÓRICO

Fonte: Zero Hora, 2019

DE 2018 PARA 2019  
**11%**  
DOS  
ESTACIONAMENTOS  
DE PORTO ALEGRE  
FECHARAM OU  
DEIXARAM DE SER  
FILIADOS AO SINDICATO

Fonte: Sindepark RS, 2019

EM  
**2019**  
PREFEITURA REVOGA  
POR DECRETO A  
EXIGÊNCIA DE  
ESTACIONAMENTO  
EM NOVOS  
EMPREENDIMENTOS

Fonte: Prefeitura de Porto Alegre, 2019

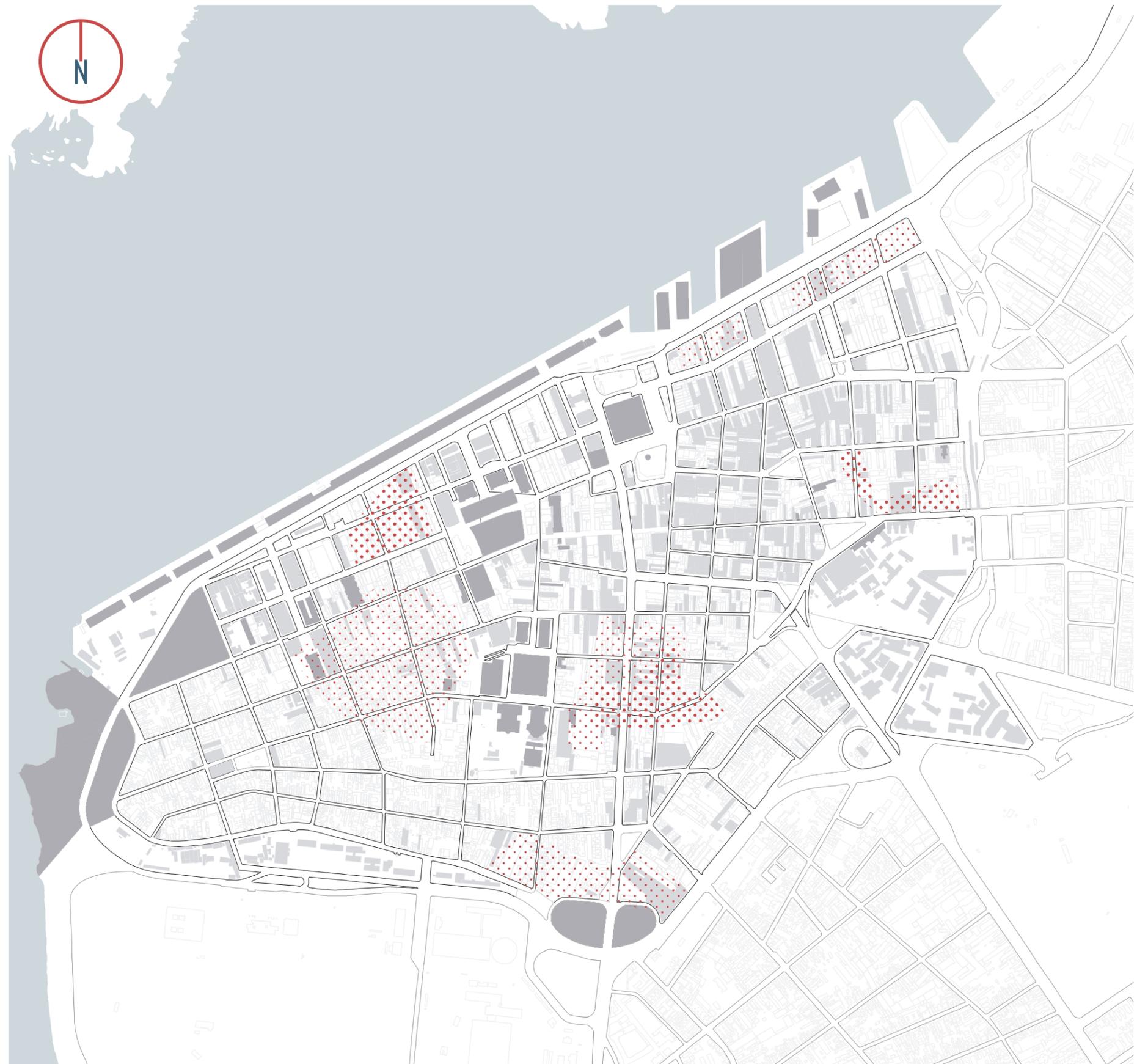
Análise.



# Síntese de análise:

As vagas de estacionamento estão concentradas em áreas que não correspondem com as áreas mais densas demograficamente, o que sugere que os estacionamentos são usados por pessoas que não moram no bairro.

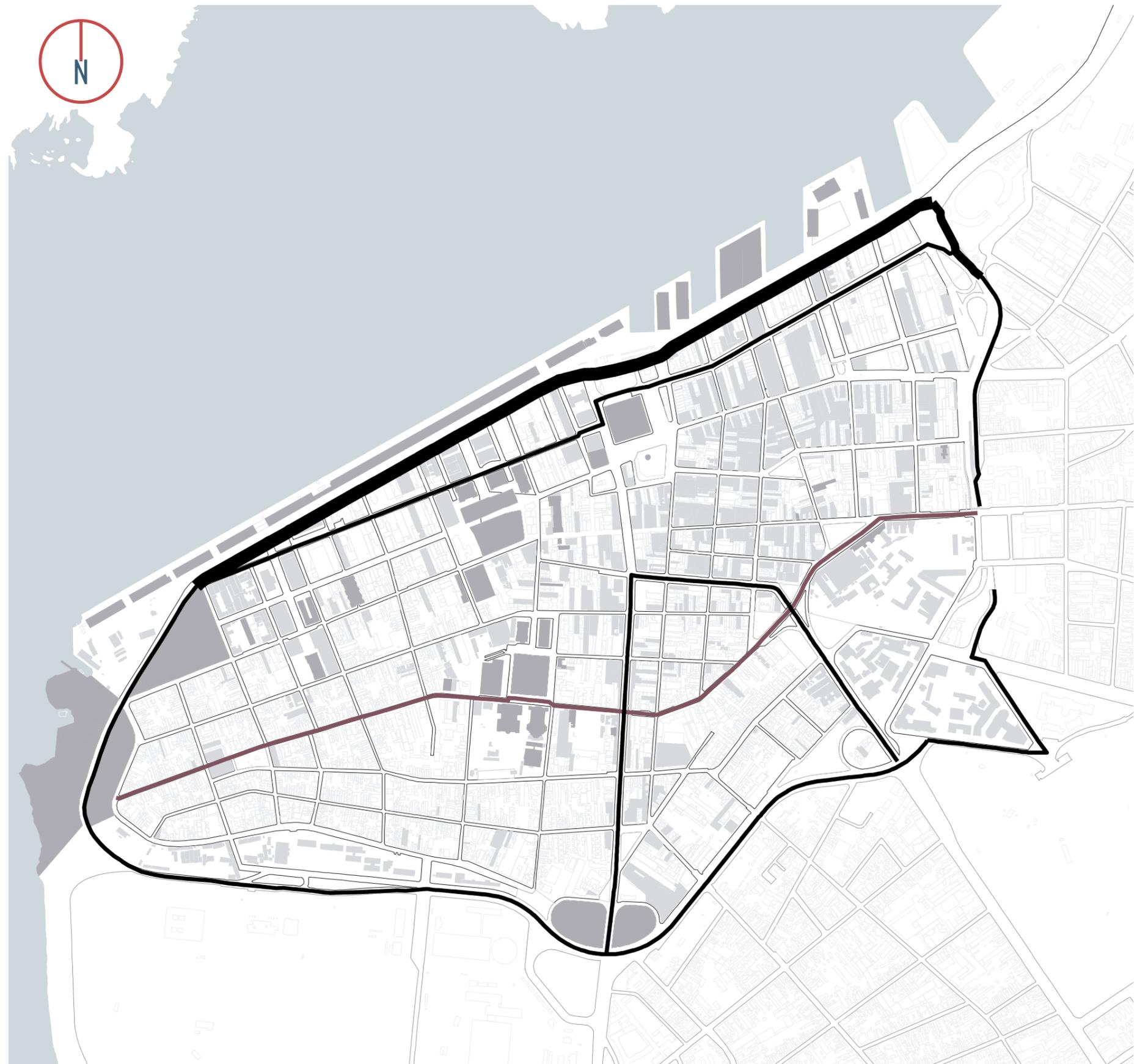
- Concentração de estacionamentos
- Maior concentração de estacionamentos
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



# Síntese de análise:

O bairro conta com um tecido cortado por vias largas com fluxo intenso de automóveis nas ruas da primeira perimetral e suas suplementares como as avenidas Siqueira Campos e o conjunto Borges de Medeiros e Salgado Filho.

- Crista do Morro (R. Duque de Caxias)
- Vias com barreira peatonal nível 1
- Vias com barreira peatonal nível 2
- Vias com barreira peatonal nível 3
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

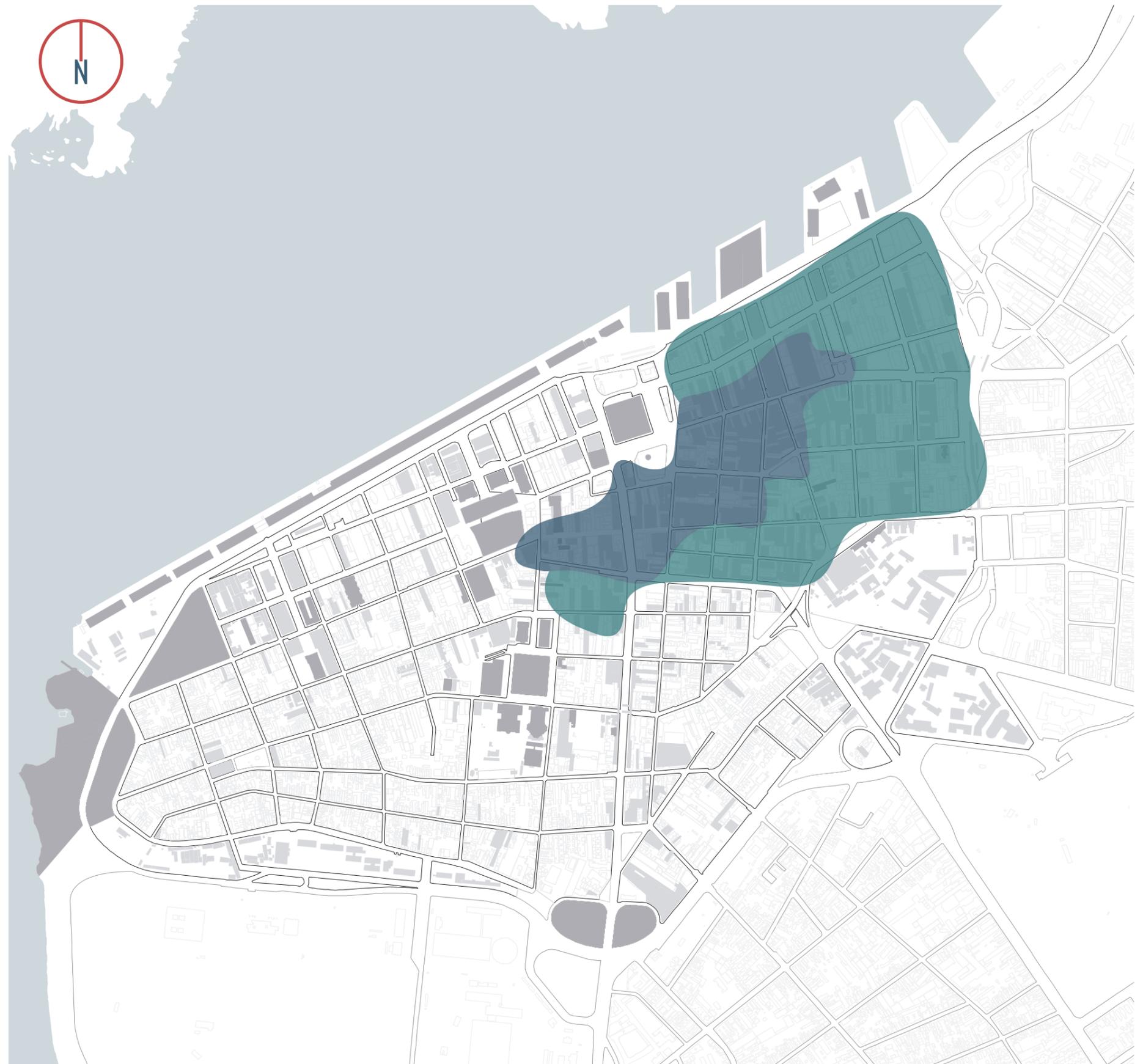


# Síntese de análise:

Apesar do forte incentivo ao automóvel no bairro, ele conta com uma zona com incentivo à caminhabilidade localizada na parte comercial mais densa em que há ruas sem segregação entre os modais, calçadas estendidas e ruas em que o acesso é restrito ou proibido para automóveis.

Apesar da zona de incentivo à caminhabilidade, no seu entorno há uma zona de pouco incentivo a caminhabilidade em que as caixas das vias são largas e as calçadas são pequenas, poucas faixas de travessia para pedestre e onde há muitas vezes os rebaixos são inexistentes ou em péssimo estado de conservação.

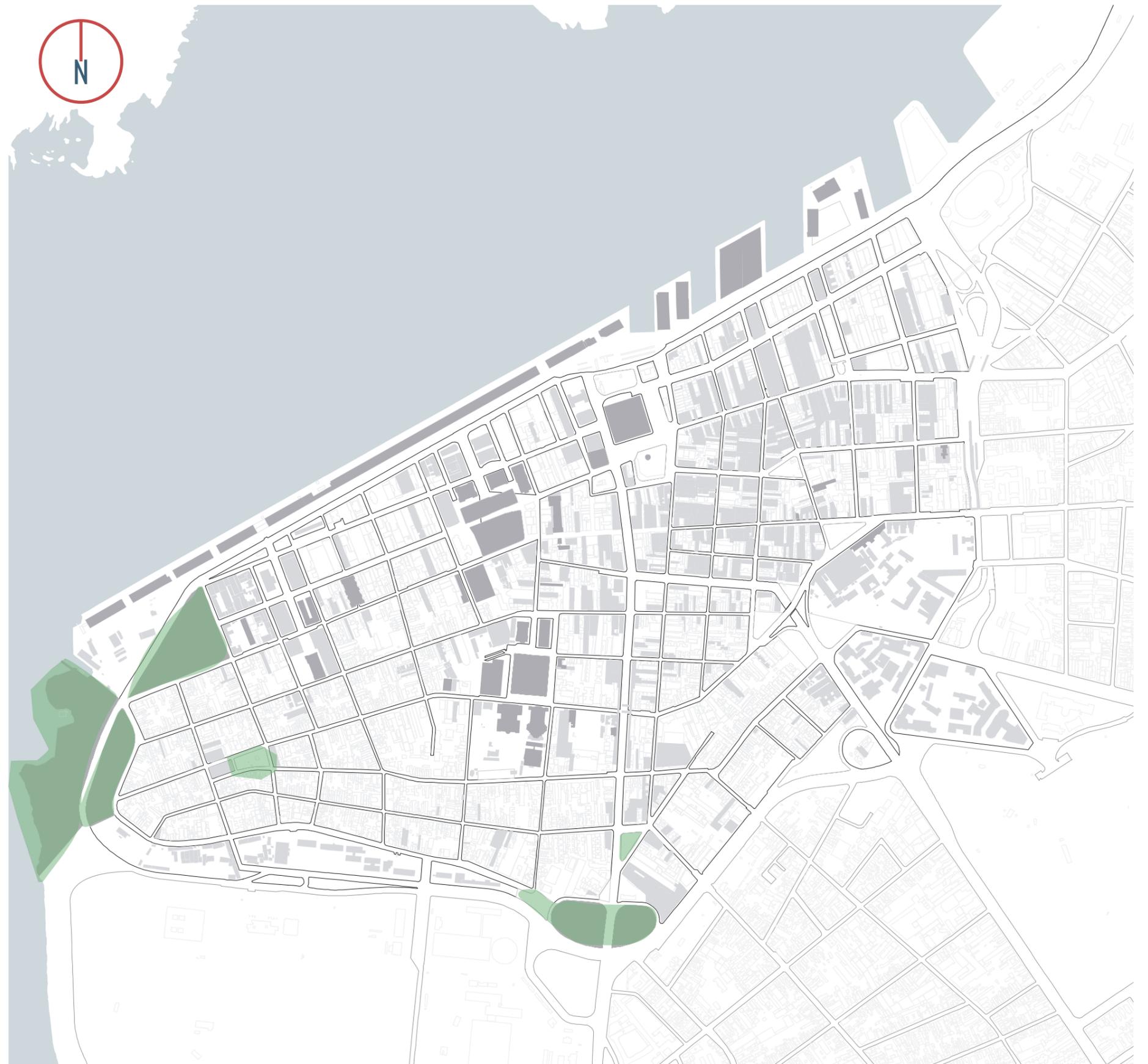
- Área com incentivo à caminhabilidade
- Área comercial sem incentivo à caminhabilidade
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e de lazer e esporte
- Demais edificações



# Síntese de análise:

Áreas de lazer estão localizadas nas áreas mais externas ao tecido interno do bairro e que dão suporte a não somente as áreas residências próximas, mas também à região metropolitana de Porto Alegre.

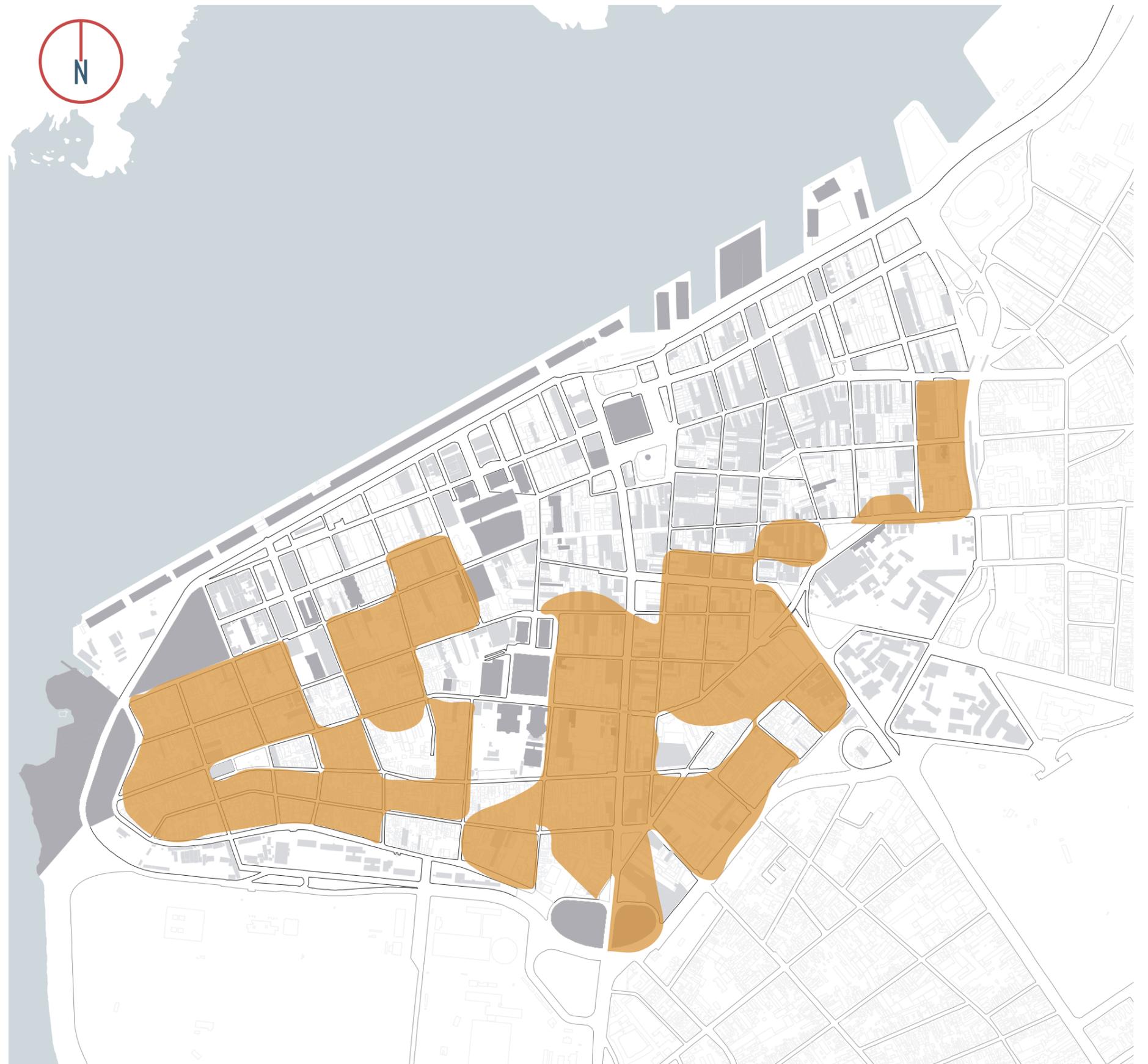
- Áreas de lazer
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e de lazer e esporte
- Demais edificações



# Síntese de análise:

O bairro de 228 hectares conta com 39,154 habitantes tendo uma densidade de 171,72 hab./ha. A maioria destes habitantes estão localizados na parte sul do bairro costeiam a R. Duque de Caxias em prédios residenciais de vários andares.

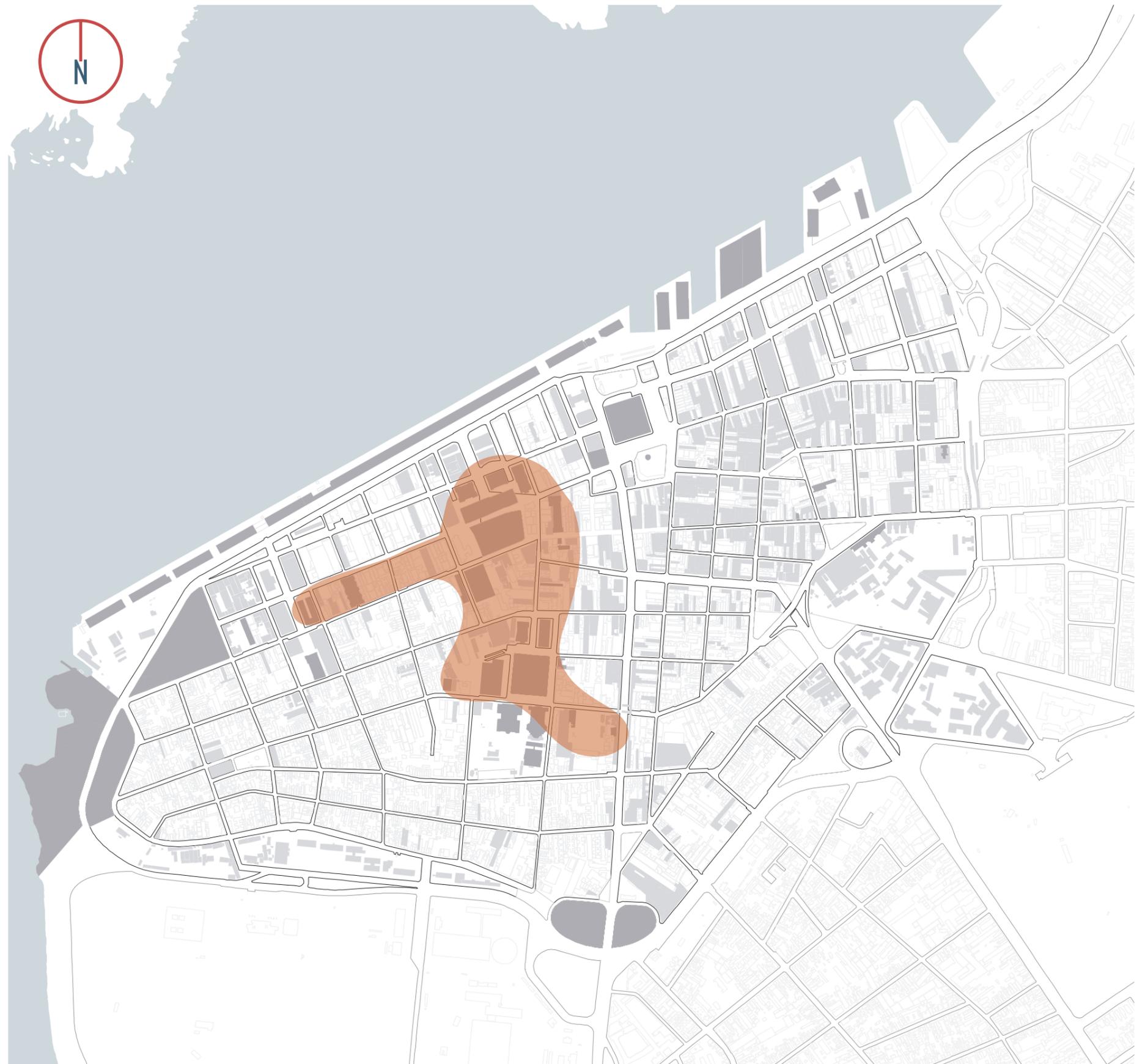
- Áreas residenciais
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações



# Síntese de análise:

Áreas de concentração de equipamentos culturais que não estão localizados nas mesmas áreas de grande densidade demográfica, indicando que esses equipamentos culturais não servem aos moradores do bairro.

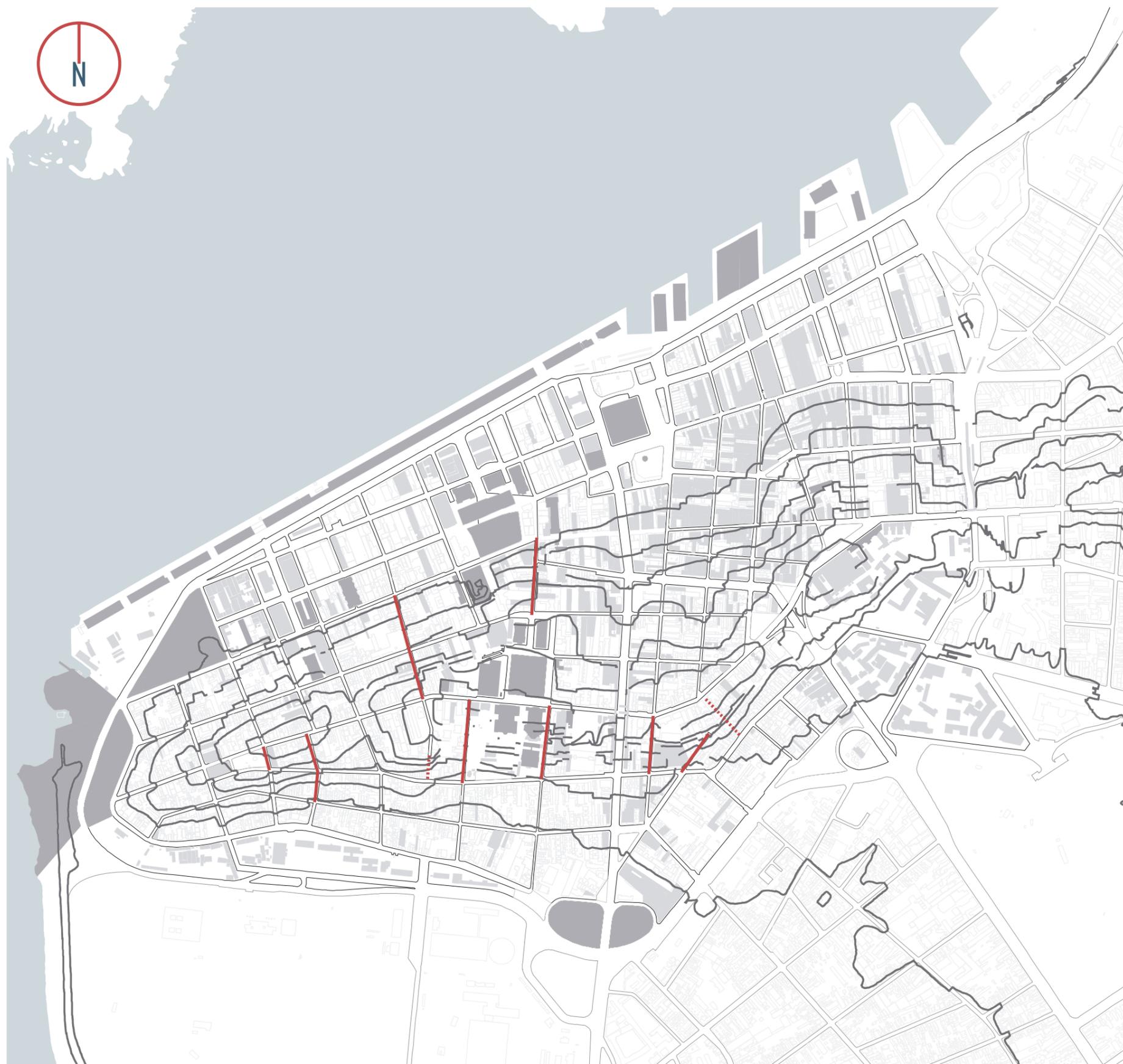
- Área de concentração de equipamentos culturais
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



# Síntese de análise:

O morro localizado no centro do bairro gera uma barreira natural entre a parte norte e sul com sua crista sendo a R. Duque de Caxias, essas barreiras são expressas não somente como barreiras visuais, mas também como a barreira física de inclinação elevada, com ruas que condizem com as diretrizes do PDDUA que impossibilitam vias locais com uma inclinação maior que 15%, vias que impossibilitam ciclovias por terem uma inclinação maior que 10% e várias outras que geram dificuldade para que pessoas com dificuldade de locomoção por terem uma inclinação maior que 8%.

-  Trechos de vias com necessidades de mudanças devido inclinação
-  Escadarias
-  Curvas de nível mestras
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e delazer e esporte
-  Demais edificações



Diretrizes e propostas.

## Redução de velocidade dos automóveis.

- Cruzamentos elevados.
- Redução de velocidades para 50km/h.
- Zona Calma.

## Restrição de acesso.

- Zona de acesso local, coletivo e de serviço.

## Reorganização do espaço das vias.

- Vias sem segregação entre modais.
- Vias com faixa de rolagem reduzida e uso do espaço sobressalente.

## Maior espaço para modais coletivos.

- Vias com faixa exclusiva de ônibus e lotações.

## Expansão da malha cicloviária.

- Ciclovias unidirecionais.
- Ciclovias bidirecionais.
- Ciclorrotas

## Caminhos turísticos.

- Sinalização de caminhos e pontos turísticos.

## Superação das declividades.

- Plano Inclinado.
- Plano Inclinado para ciclistas.

## Novos usos para estacionamentos.

- Praças Públicas.
- Pontos de Cultura.
- Hortas.
- Comercial.
- Misto.
- Hotel.
- Não alterar.

# Redução de velocidade dos automóveis.

- Cruzamentos elevados.
- Redução de velocidades para 50km/h.
- Zona Calma.

# Redução de velocidade dos automóveis.

- Reduzir acidentes entre automóveis e modais ativos.
- Dar preferência para os pedestres

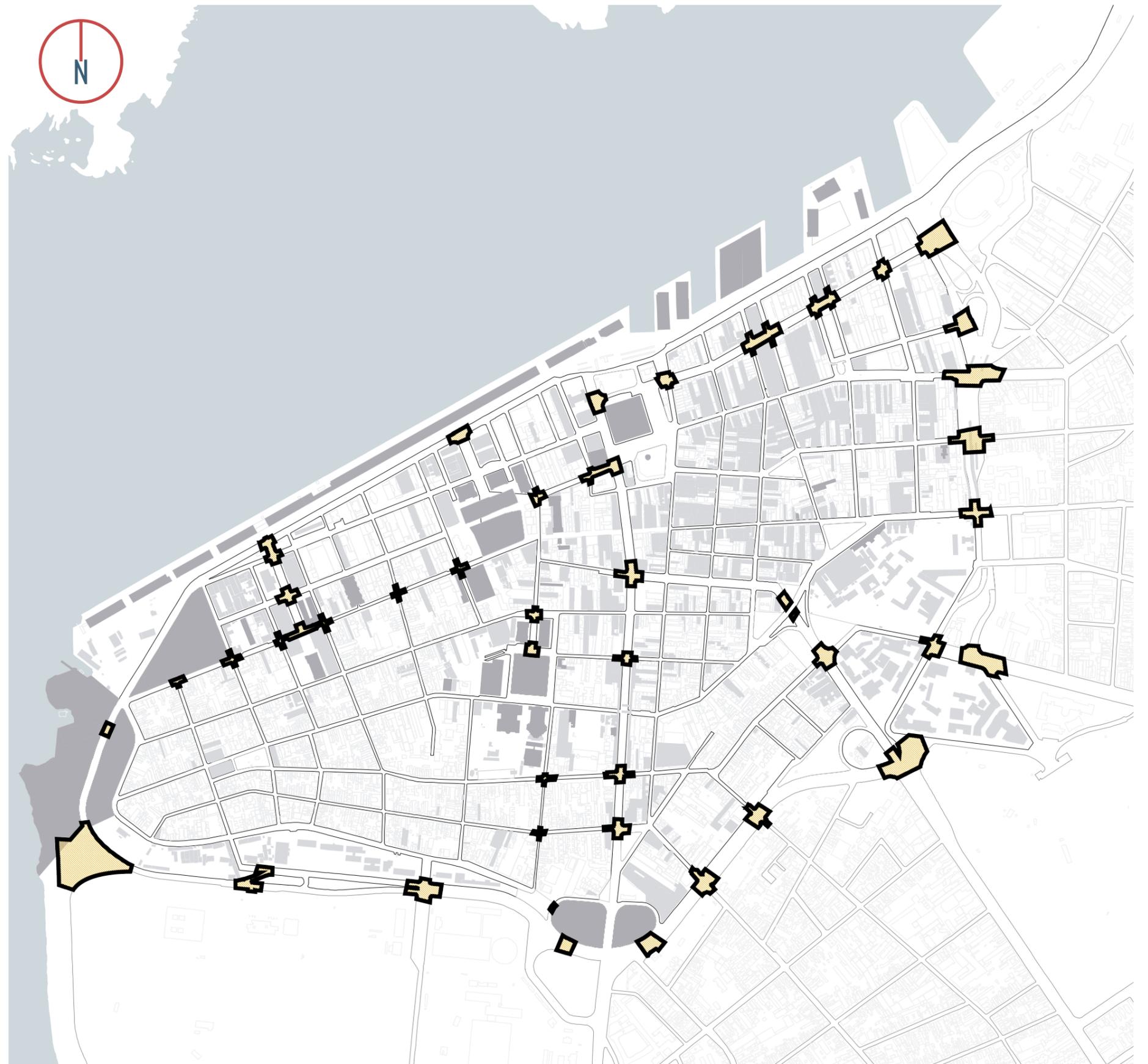
# Redução de velocidades dos automóveis: Cruzamentos elevados.

Elevar cruzamentos para a altura das calçadas em pontos de cruzamentos de pedestres em:

- vias de fluxo elevado de automóveis.
- vias que dão apoio às propostas de caminhos turístico.



- Cruzamentos elevados
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e de lazer e esporte
- Demais edificações



# Redução de velocidades dos automóveis: Redução de velocidades para 50km/h.

Reduzir a velocidade máxima nas vias de maior fluxo de automóveis e no anel viário de entorno do Centro Histórico para 50km/h.



- Vias com redução de velocidade.
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

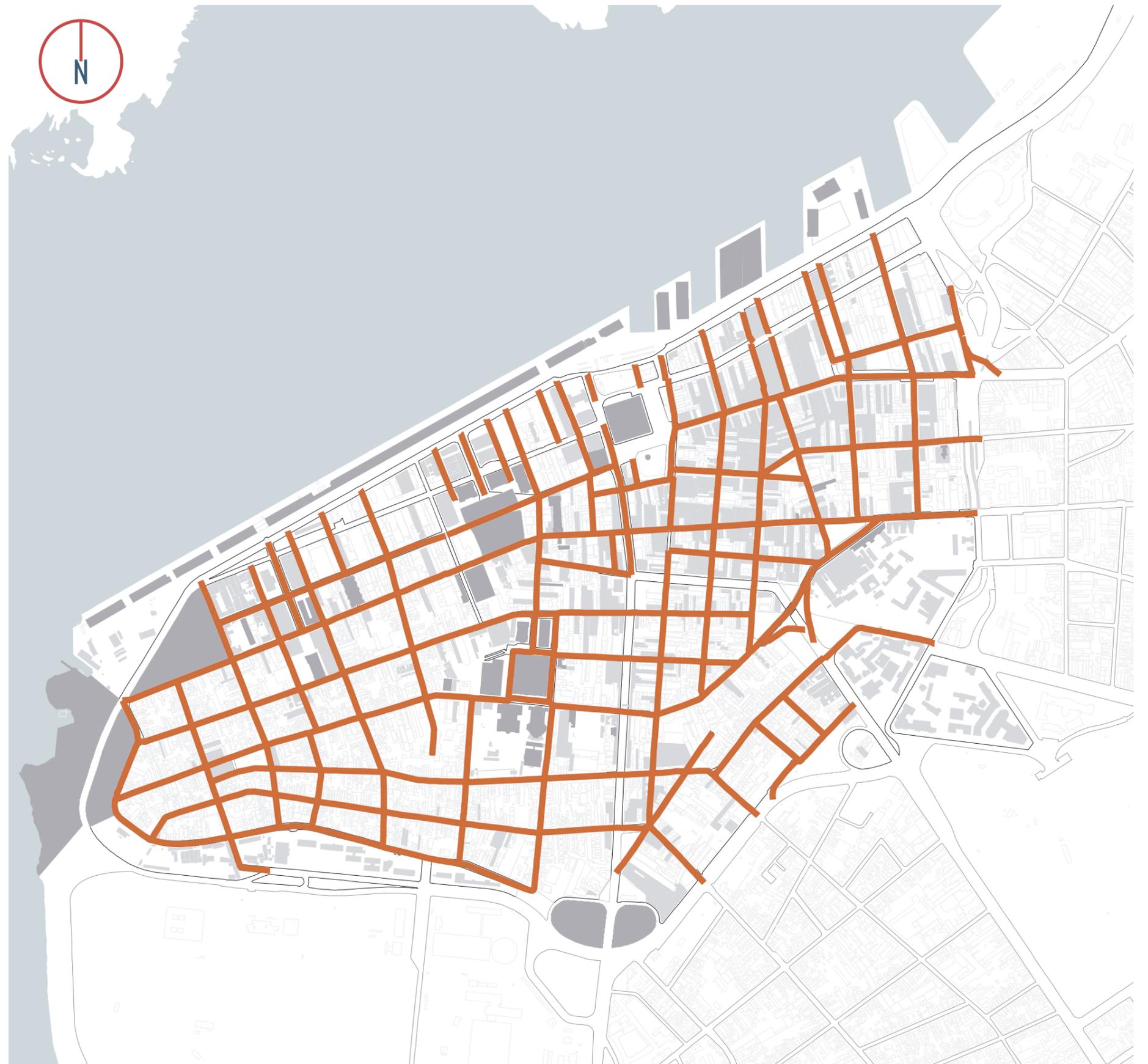


# Redução de velocidades dos automóveis: Zona Calma.

Reduzir a velocidade máxima para 30km/h nas vias dentro do anel viário da primeira perimetral e que não tenham fluxo elevado para dar preferência a pedestres.



- Vias com redução de velocidade.
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



# Restrição de acesso.

-Zona de acesso local, coletivo e de serviço.

## Restrição de acesso.

-Delimitar o acesso de automóveis em vias com grande concentração de comércios e serviços e nas vias com inclinação a cima do aceitável para uma via local segundo o PDDUA (15%).

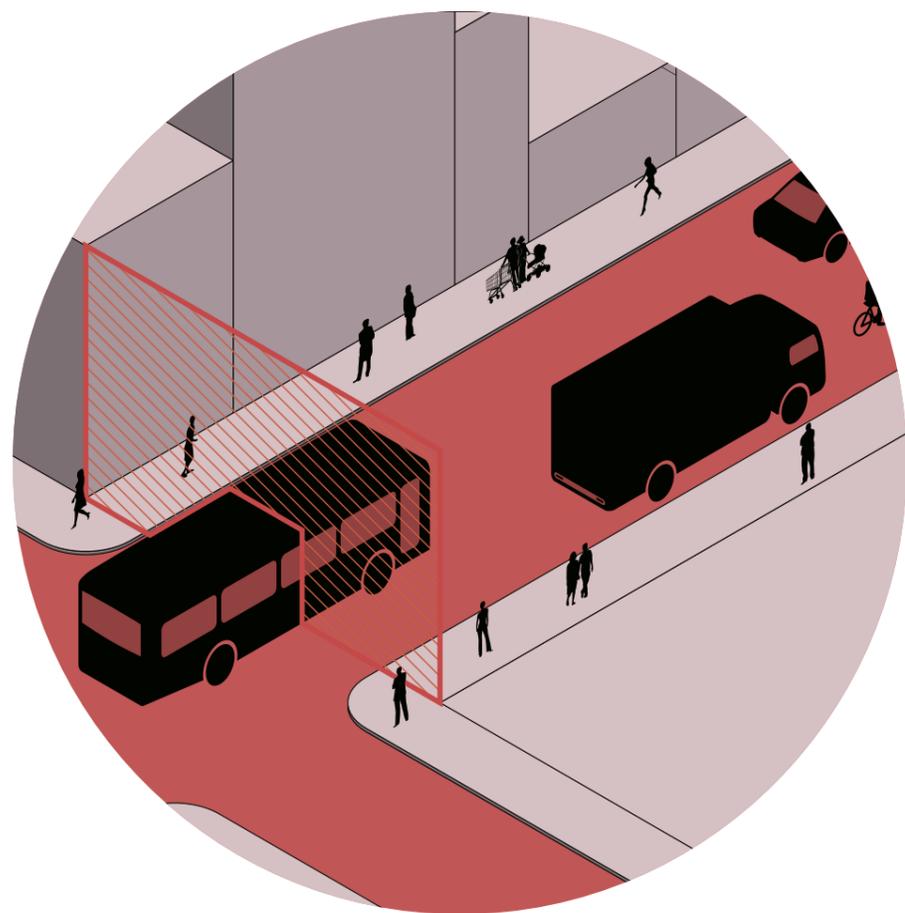
# Restrição de acesso.

## Zona de acesso local, coletivo e de serviço

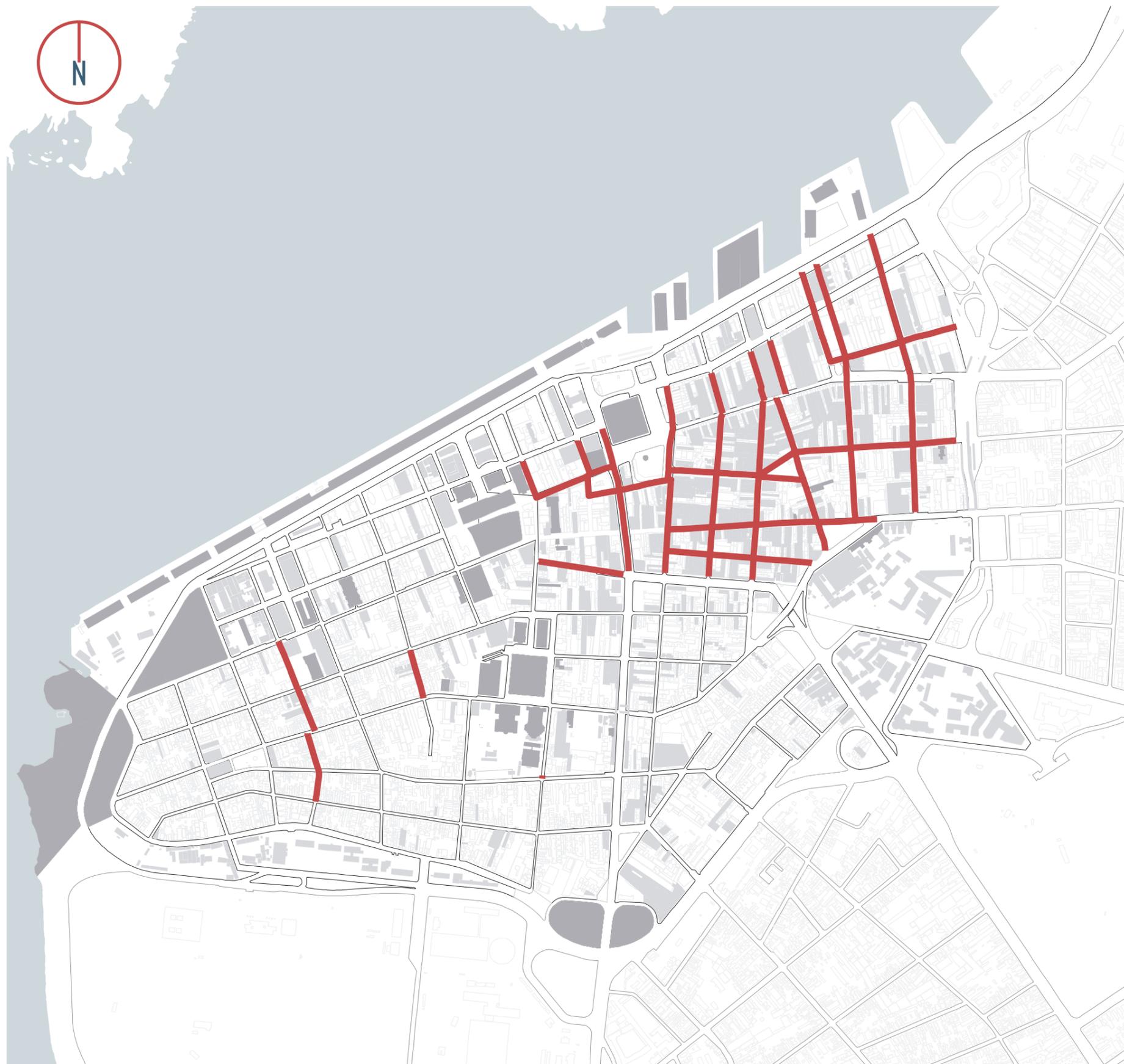
Delimitar o acesso de automóveis em vias com grande concentração de comércios e serviços e nas vias com inclinação a cima do aceitável para uma via local segundo o PDDUA (15%).

Taxar o acesso de automóveis que não sejam de transporte coletivo, moradores locais e de serviço do poder público e dos comércios e serviços das vias.

Liberar o acesso para carros de aplicativos com uma taxa interligando o sistema de monitoramento de acessos com os aplicativos.



- Vias com acesso restringido
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



# Reorganização do espaço das vias.

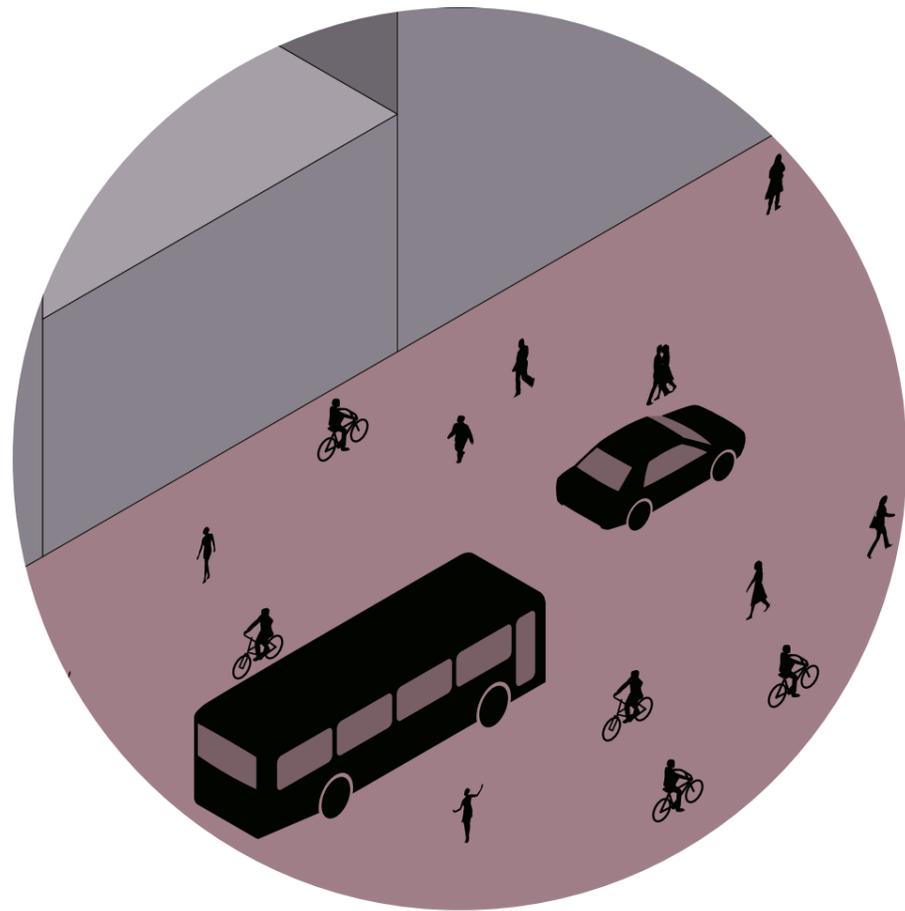
- Vias sem segregação entre modais.
- Vias com faixa de rolagem reduzida e uso do espaço sobressalente.

# Reorganização do espaço das vias.

- Reformar vias com forte concentração de comércio e serviço, grande fluxo de pedestres e modais ativos.
- Redimensionar faixas de rolagem dos automóveis para larguras mínimas.

# Reorganização do espaço das vias: Vias sem segregação entre modais.

Retirar a segregação (caixa da via e calçada) de vias com forte concentração de comércio e serviço, grande fluxo de pedestres e modais ativos.



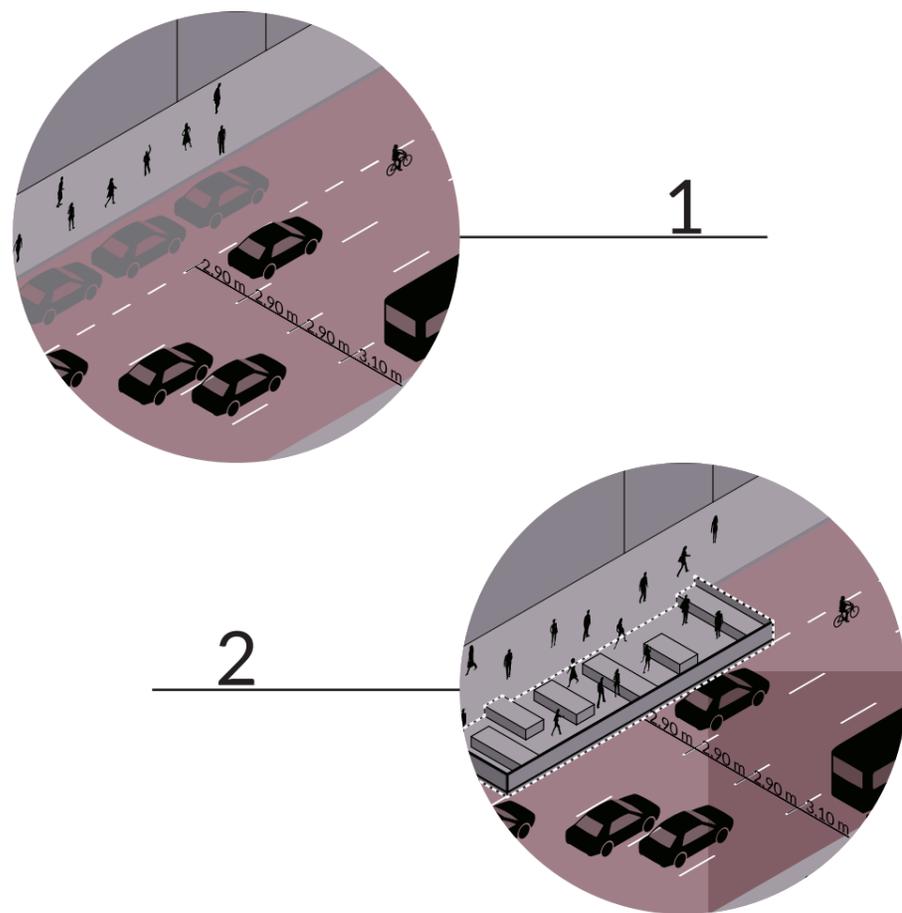
- Vias sem segregação
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



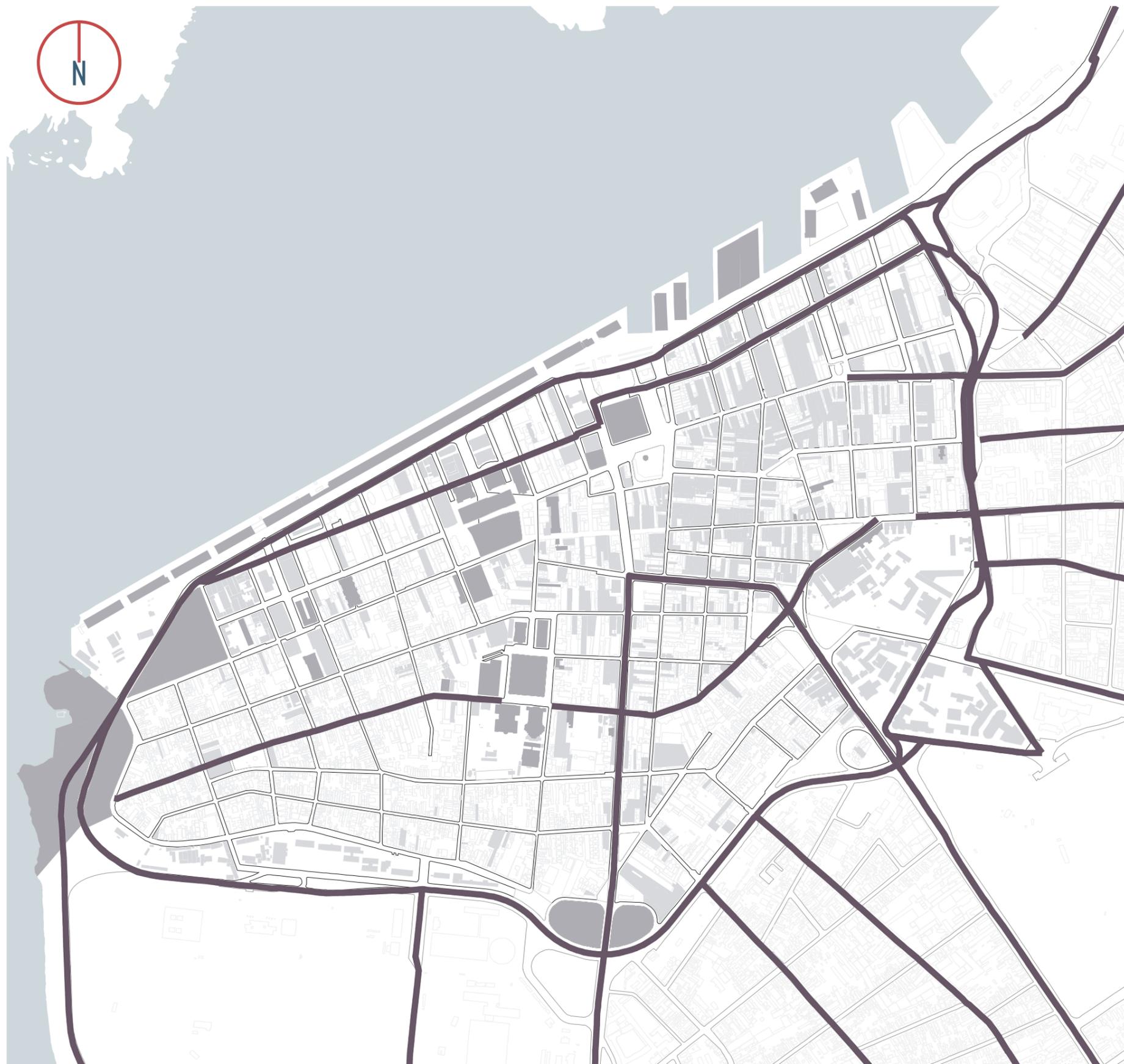
# Reorganização do espaço das vias: Vias com faixa de rolagem reduzida.

Reduzir o espaço do automóveis para espaços mínimos em cada faixa de rolagem nas vias com grande fluxo e diminuir a velocidade máxima nessas vias, requalificar os espaços que sobrarem dando liberdade de 4 novos usos para o dono do lote se apropriar desse novo espaço.

- 1-Vagas de estacionamento a céu aberto onde esse novo espaço tiver uma largura mínima de 2,00 metros.
- 2-Expansão da calçada em forma de parklets.



- Vias com redução das faixas
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

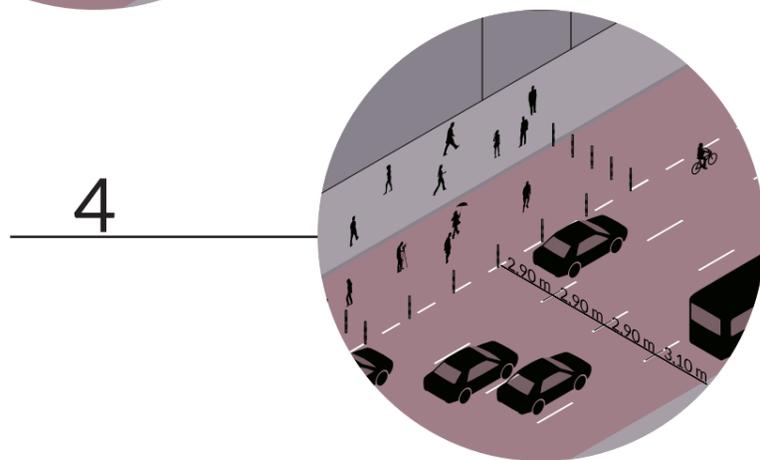


# Reorganização do espaço das vias: Vias com faixa de rolagem reduzida e uso do espaço sobressalente.

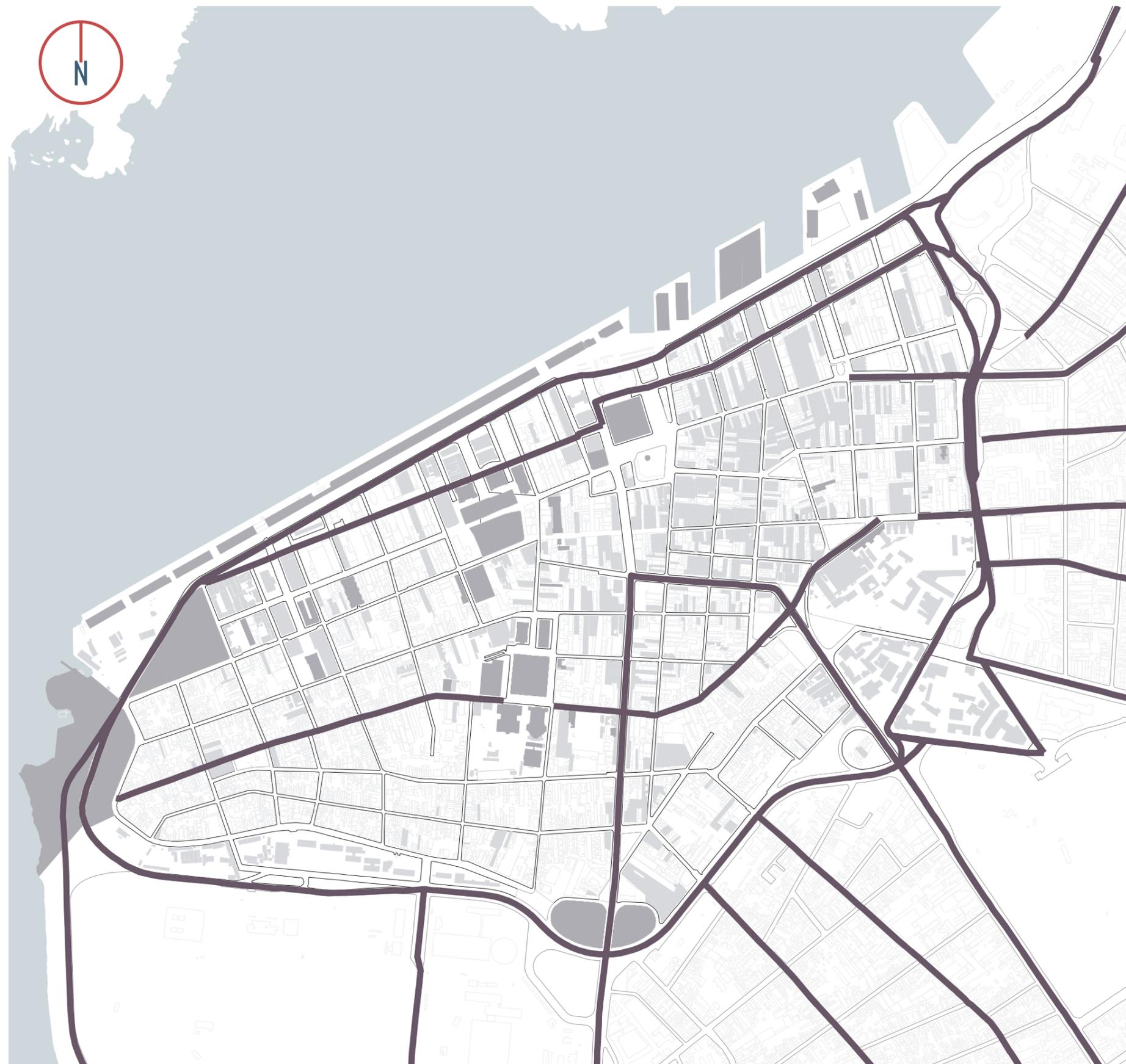
Reduzir o espaço do automóveis para espaços mínimos em cada faixa de rolagem nas vias com grande fluxo e diminuir a velocidade máxima nessas vias, requalificar os espaços que sobrem dando liberdade de 3 novos usos para o dono do lote se apropriar desse novo espaço.

3-Expansão simples da calçada com criação de canteiros em áreas pouco ou nada arborizadas.

4-Vaga Viva permanente.



- Vias com redução das faixas
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações



# Maiores espaço para modais coletivos.

-Vias com faixa exclusiva de ônibus e lotações.

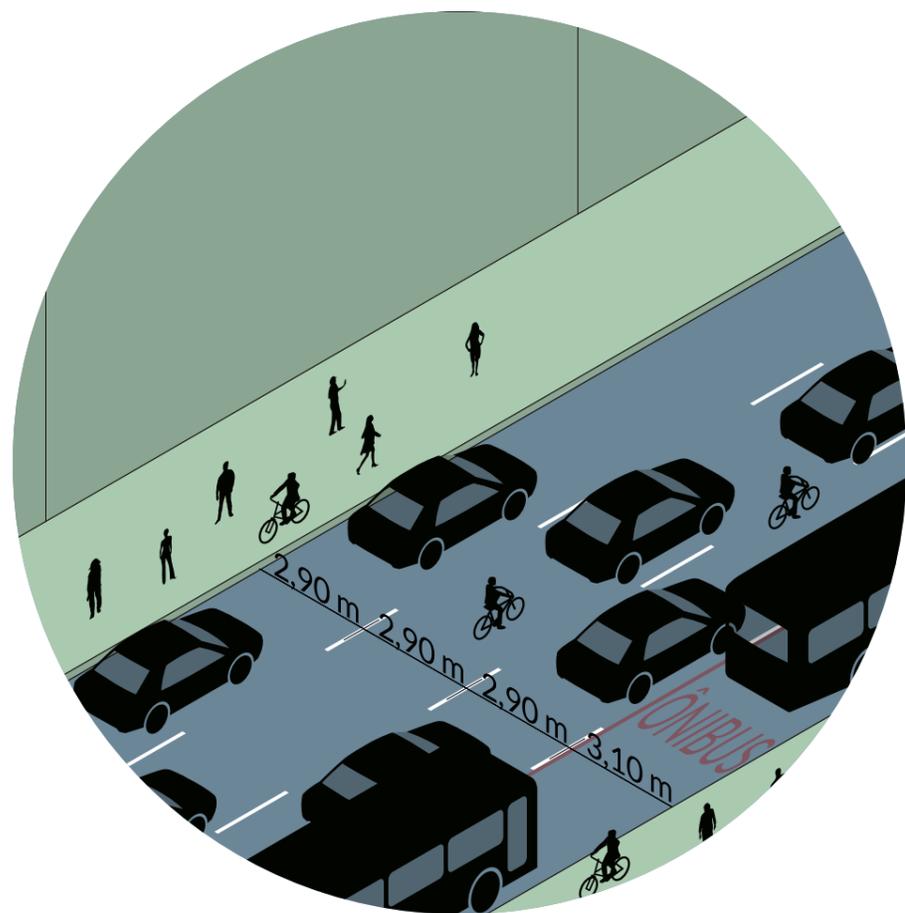
# Maior espaço para modais coletivos.

-Aumentar a preferência dos ônibus e lotações nas vias de maior fluxo dos mesmos.

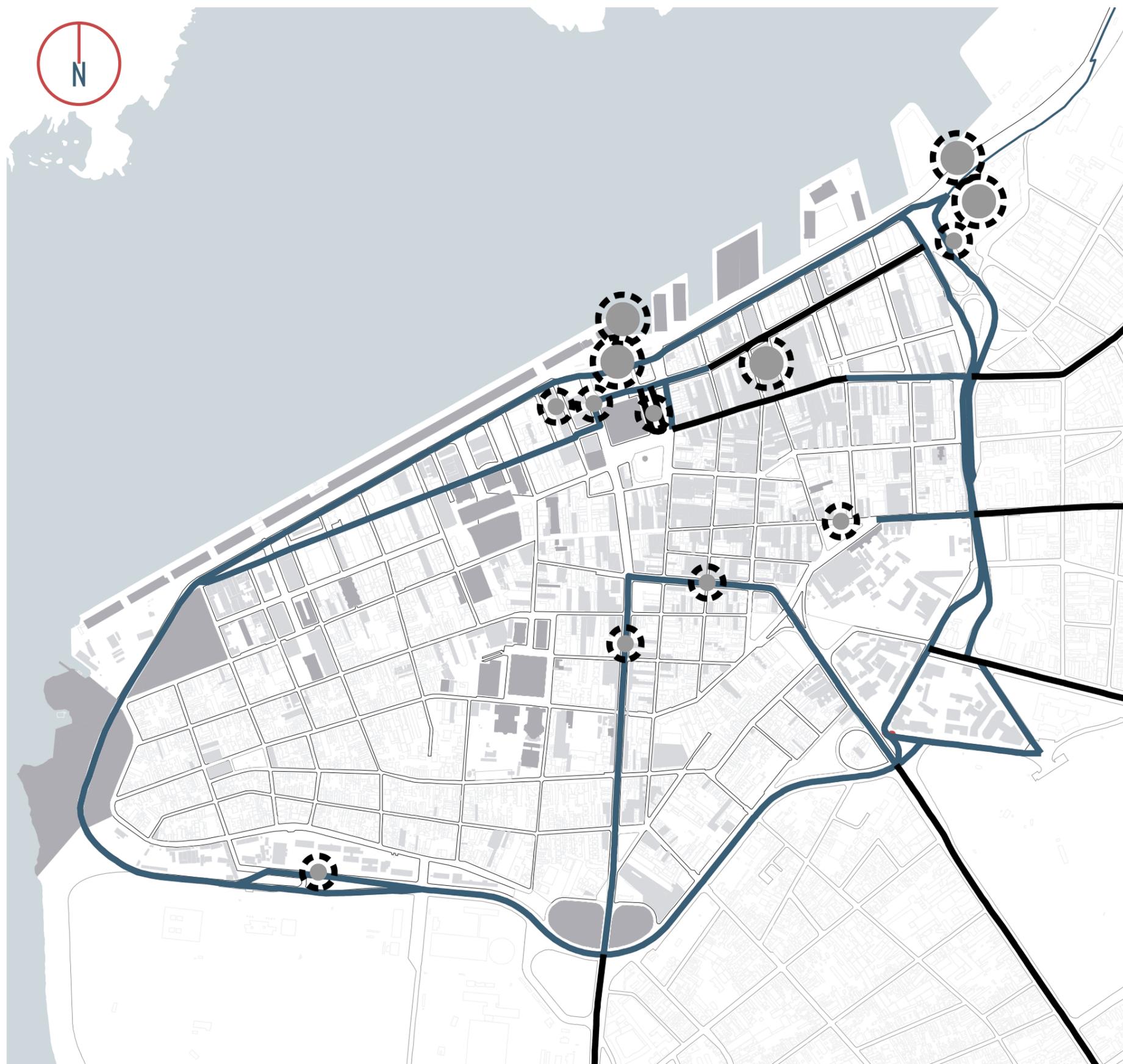
# Maior espaço para modais coletivos.

## Vias com faixa exclusiva de ônibus e lotações.

Aumentar a preferência e o protagonismo dos ônibus e lotações nas vias de maior fluxo dos mesmos. Implantar faixa exclusiva para os modais coletivos onde automóveis não coletivos poderão trafegar apenas por uma quadra ou serão multados conforme sistema já implantado e em funcionamento atualmente.



- Vias com faixa exclusiva
- Vias com proposta ou similar implantada previamente
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



# Expansão da malha cicloviária.

- Ciclovias unidirecionais.
- Ciclovias bidirecionais.
- Ciclorrotas

# Expansão da malha cicloviária.

- Implantar as ciclovias propostas no PDCI.
- Implantar novas opções de espaço para locomoção de bicicletas.

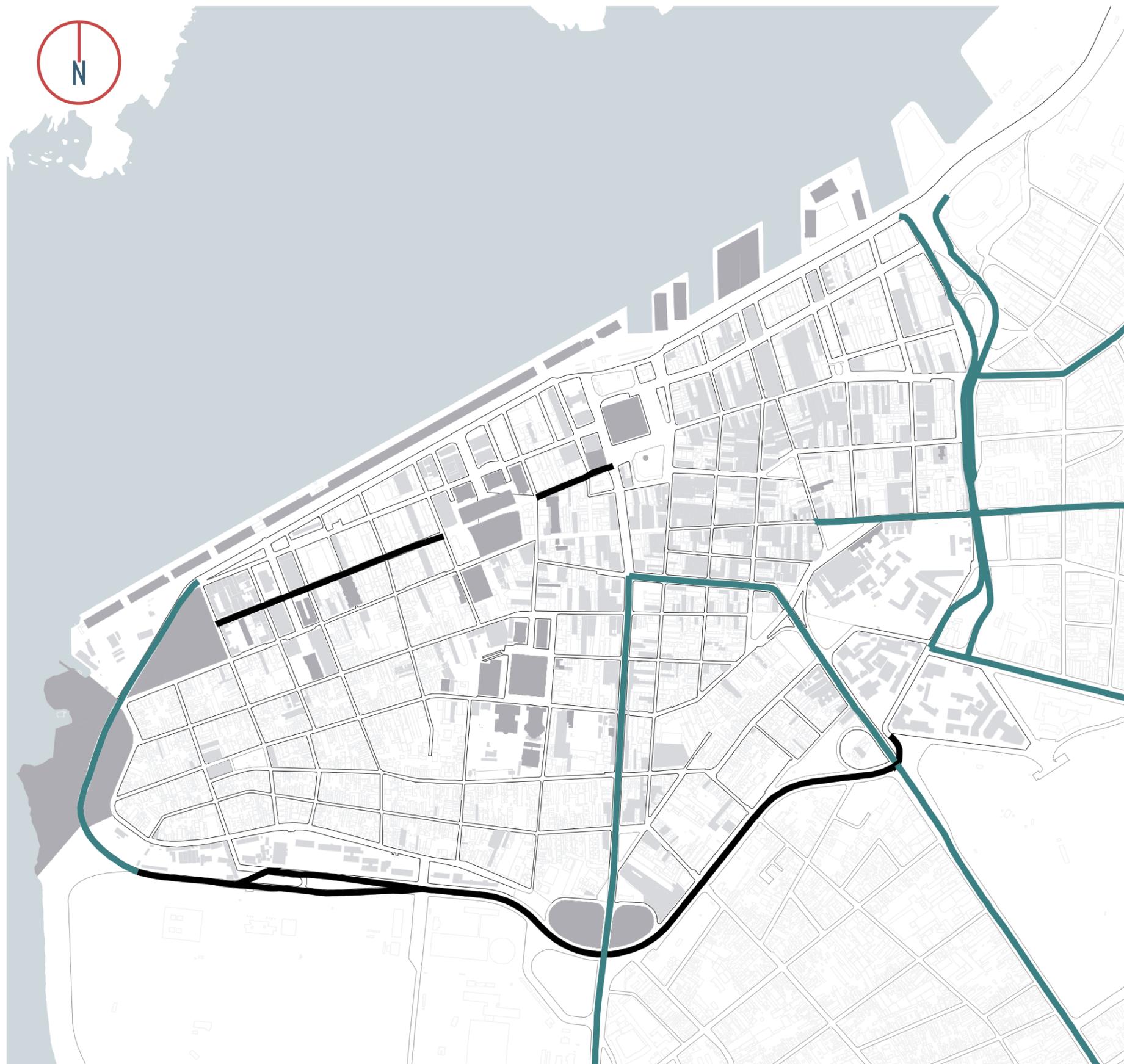
# Expansão da malha cicloviária: Ciclovias unidirecionais.

Implantar ciclovias unidirecionais (já propostas no PDCI) em ruas de sentido duplo com fluxo considerável de automóveis.

Implantar duas ciclovias unidirecionais com largura total mínima de 1,50 m no mesmo sentido de fluxo de automóveis com segregação física através de tachões e segregadores.



-  Vias com ciclovias unidirecionais
-  Vias com proposta implantada previamente
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e lazer e esporte
-  Demais edificações



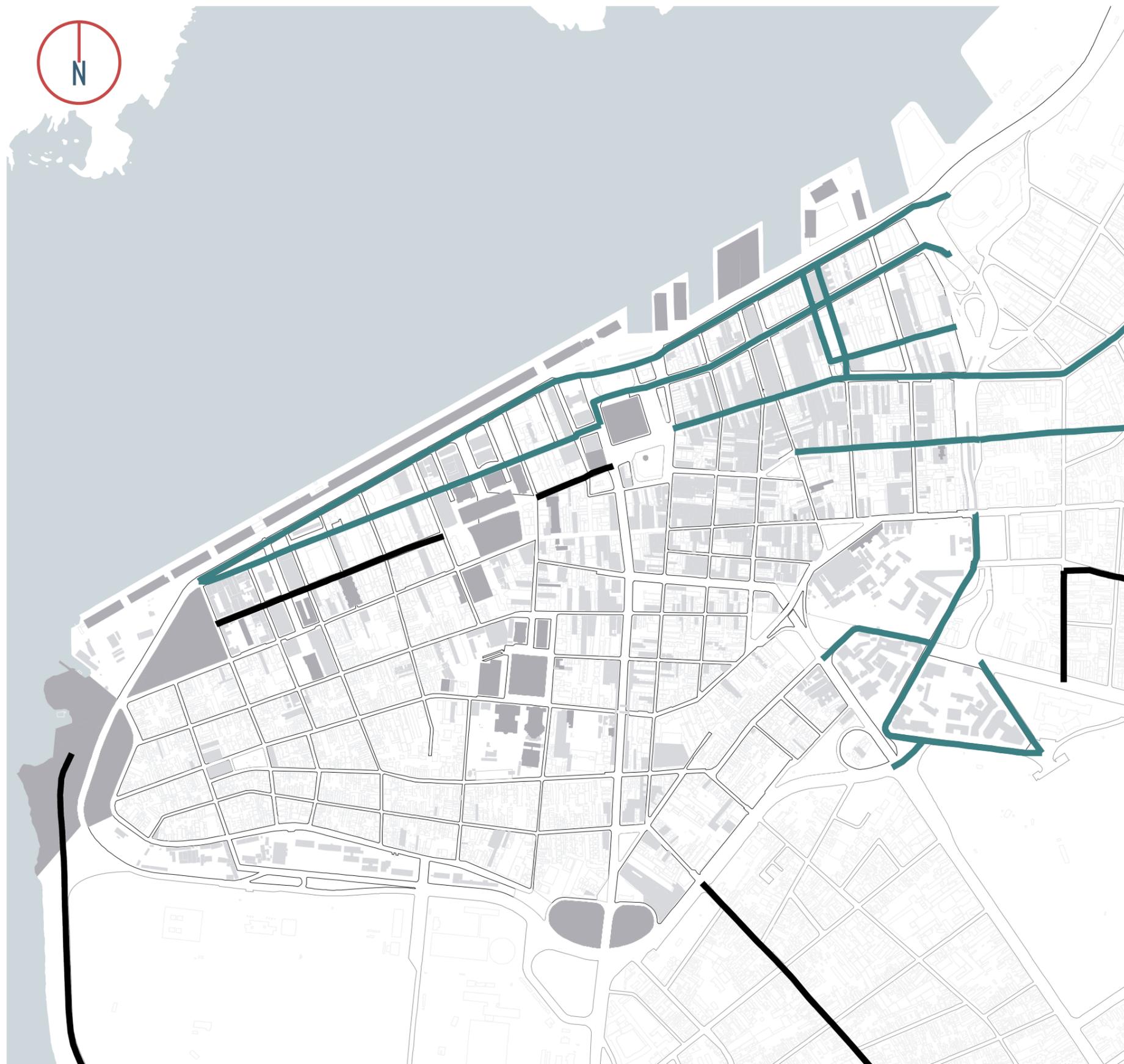
# Expansão da malha cicloviária: Ciclovias unidirecionais.

Implantar ciclovias bidirecionais em ruas de sentido único com fluxo considerável de automóveis.

Implantar ciclovias bidirecionais com largura total mínima de 2,50 m no lado esquerdo da via com segregação física através de tachões e segregadores.



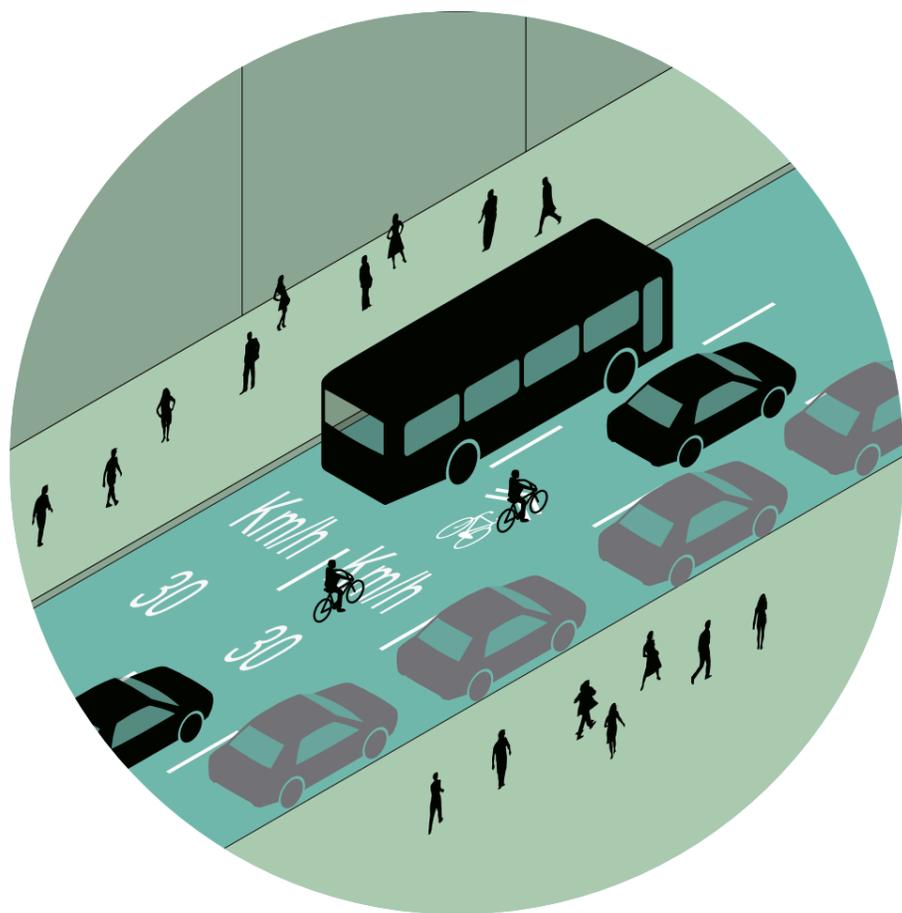
-  Vias com ciclovia bidirecional
-  Vias com proposta implantada previamente
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e lazer e esporte
-  Demais edificações



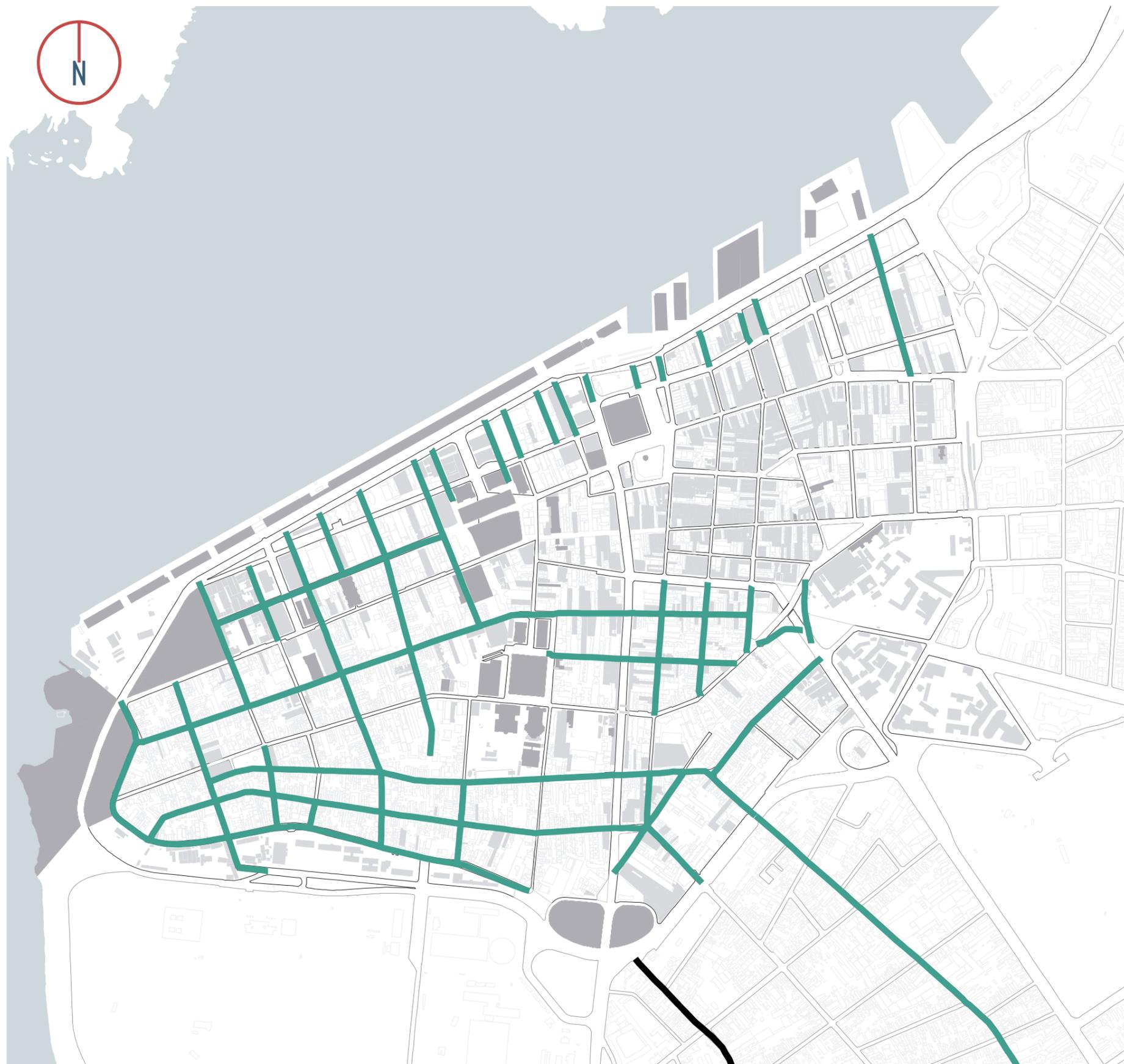
# Expansão da malha cicloviária: Ciclorrotas.

Implantar ciclorrotas em vias com baixo fluxo de automóveis.

Implantar pintura de sinalização de ciclorrota na faixa mais à direita do sentido de fluxo da via que não seja utilizada como estacionamento nem temporário nem fixo.



-  Vias com ciclorrotas
-  Vias com proposta implantada previamente
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e lazer e esporte
-  Demais edificações



# Caminhos turísticos.

-Sinalização de caminhos e pontos turísticos.

# Caminhos turísticos.

-Conectar os pontos turísticos do Centro Histórico.

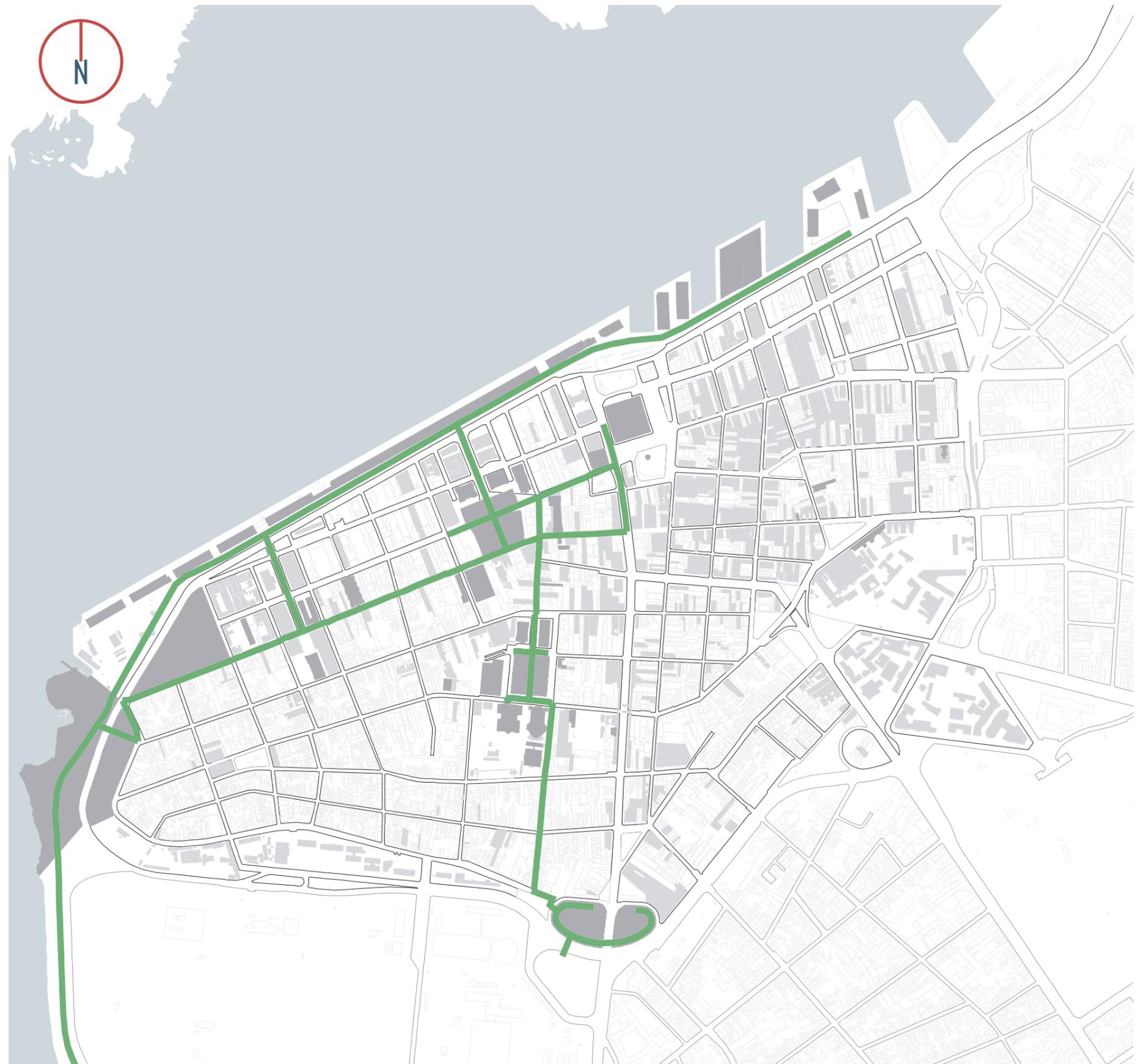
# Caminhos turísticos: Sinalização de caminhos e pontos turísticos.

Reformar vias que liguem os pontos turísticos criando espaço compartilhado sem segregação física entre modais e com delimitação visual no chão.

Implantar sinalização vertical e horizontal de direcionamento para os pontos finais, com mapas turísticos e tempo de deslocamento a pé do percurso.



-  Vias com caminho turístico
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e lazer e esporte
-  Demais edificações



# Superação das declividades.

- Plano Inclinado.
- Plano Inclinado para ciclistas.

# Superação das declividades.

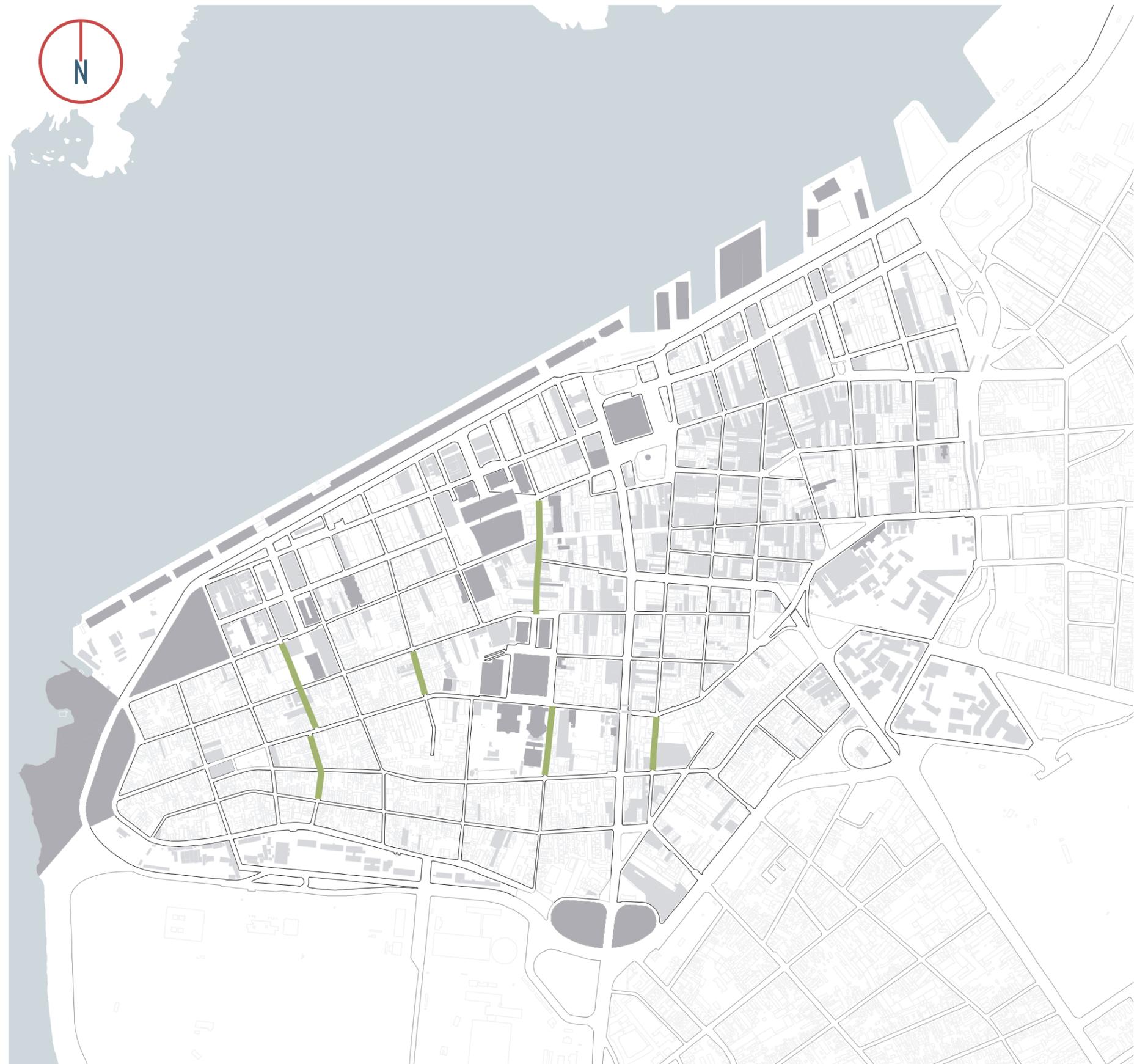
-Facilitar as subidas de morro para modais ativos e dar apoio à proposta de caminhos turísticos.

# Sobreposição das declividades. Plano inclinado.

Instalar funiculares em vias com inclinação acima do aceitável para uma via local segundo o PDDUA (15%).

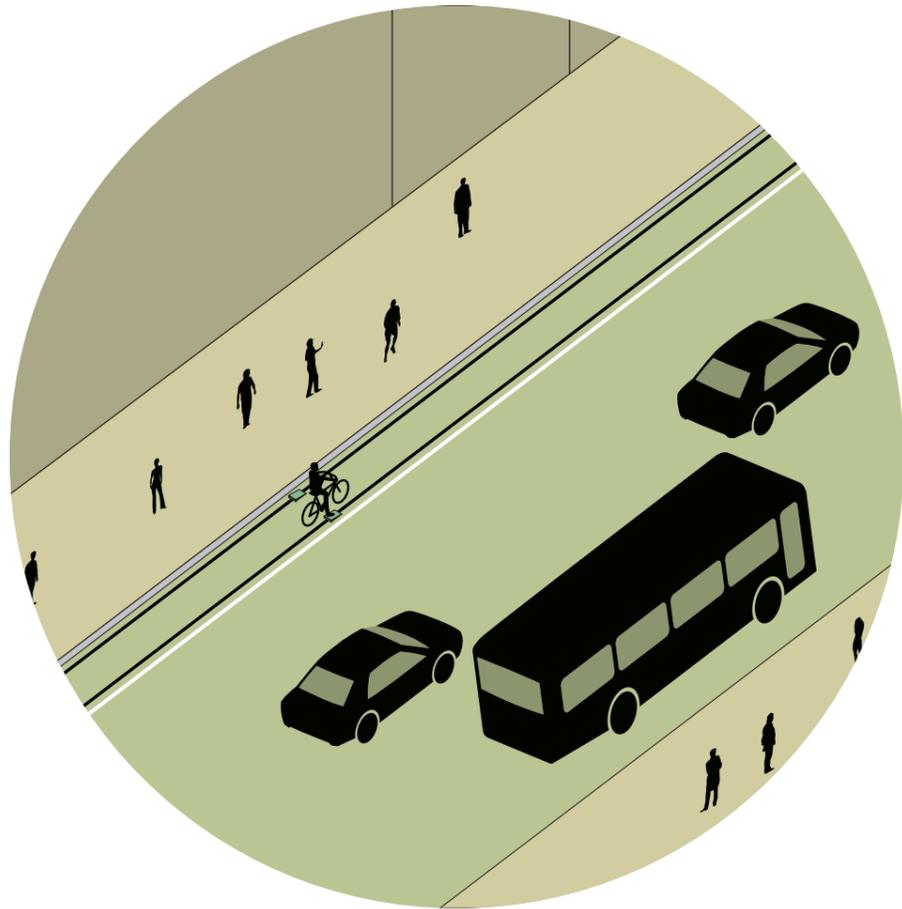


- Vias com plano inclinado
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

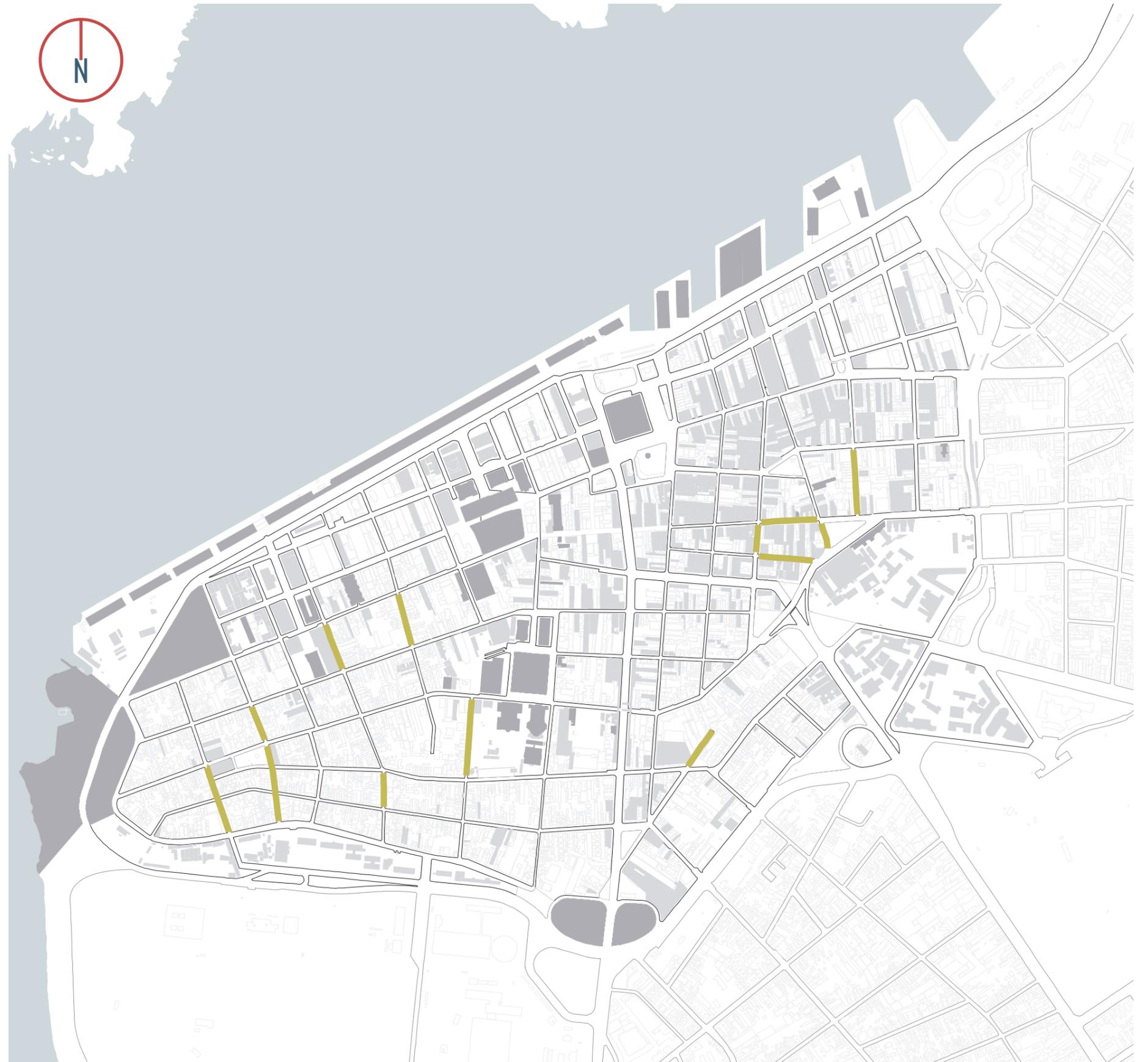


# Redução do espaço dos automóveis: Plano inclinado para ciclistas.

Facilitar as subidas de morro para ciclistas.  
Implantar ciclocabos em vias com inclinação entre 10% e 15% que impossibilitem a implantação de ciclovias pelo parâmetro do PDDUA.



- Vias com plano inclinado para ciclistas
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações



# Novos usos para estacionamentos.

- Praças públicas
- Pontos de Cultura
- Hortas
- Comercial
- Misto
- Hotel

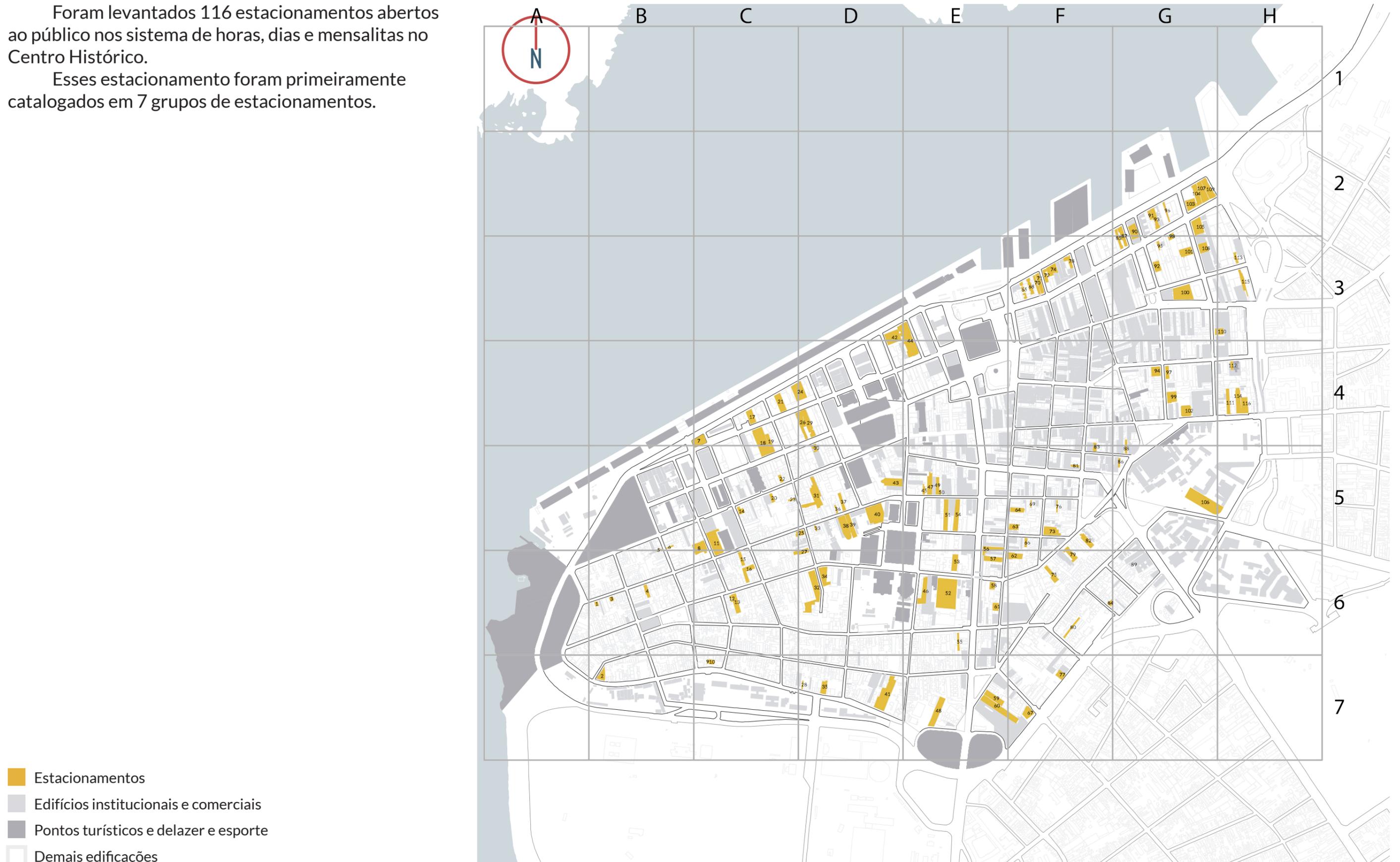
# Novos usos para estacionamentos.

-Propor novos usos para estacionamentos.

# Novos usos para estacionamentos: Levantamento.

Foram levantados 116 estacionamentos abertos ao público nos sistema de horas, dias e mensalistas no Centro Histórico.

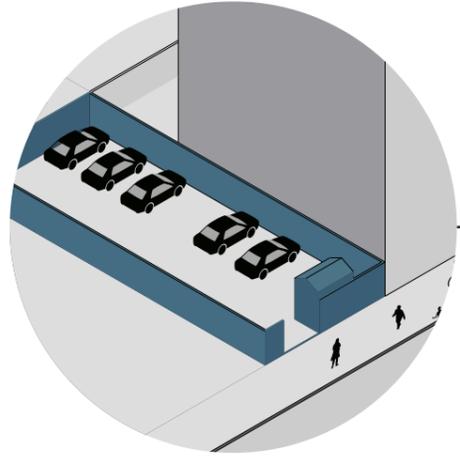
Esses estacionamento foram primeiramente catalogados em 7 grupos de estacionamentos.



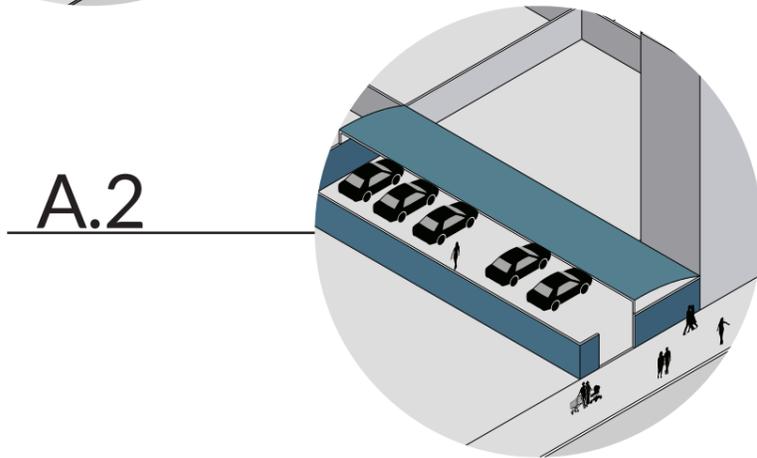
# Novos usos para estacionamentos: Grupo A

A.1: Terrenos em que automóveis são estacionados na área não construída e que não tenham edificações consideráveis (usadas para outros fins que não o de estacionar automóveis). Usos propostos: praça ou horta.

A.2: Barracões de um pavimento edificado que servem apenas para abrigar automóveis. Uso proposto: Ponto de Cultura.

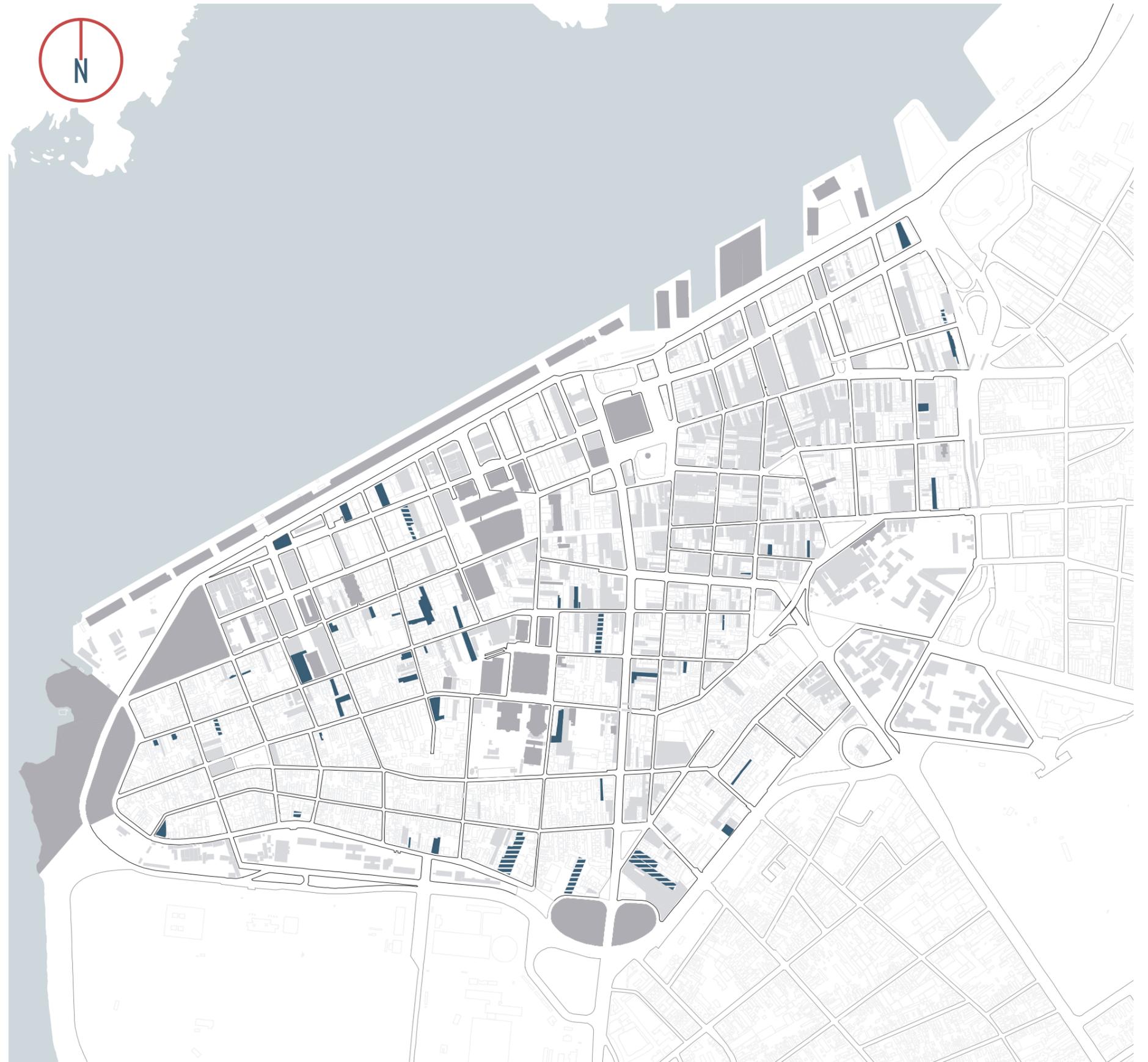


A.1



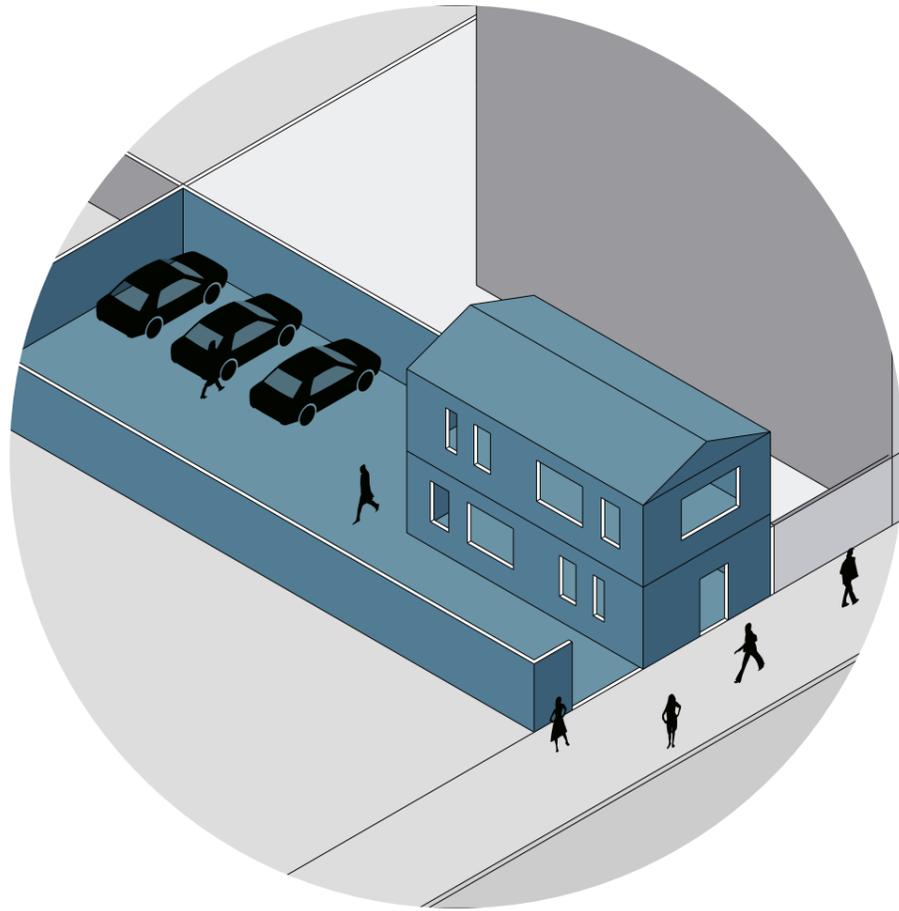
A.2

- Estacionamentos A.1
- ▨ Estacionamentos A.2
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

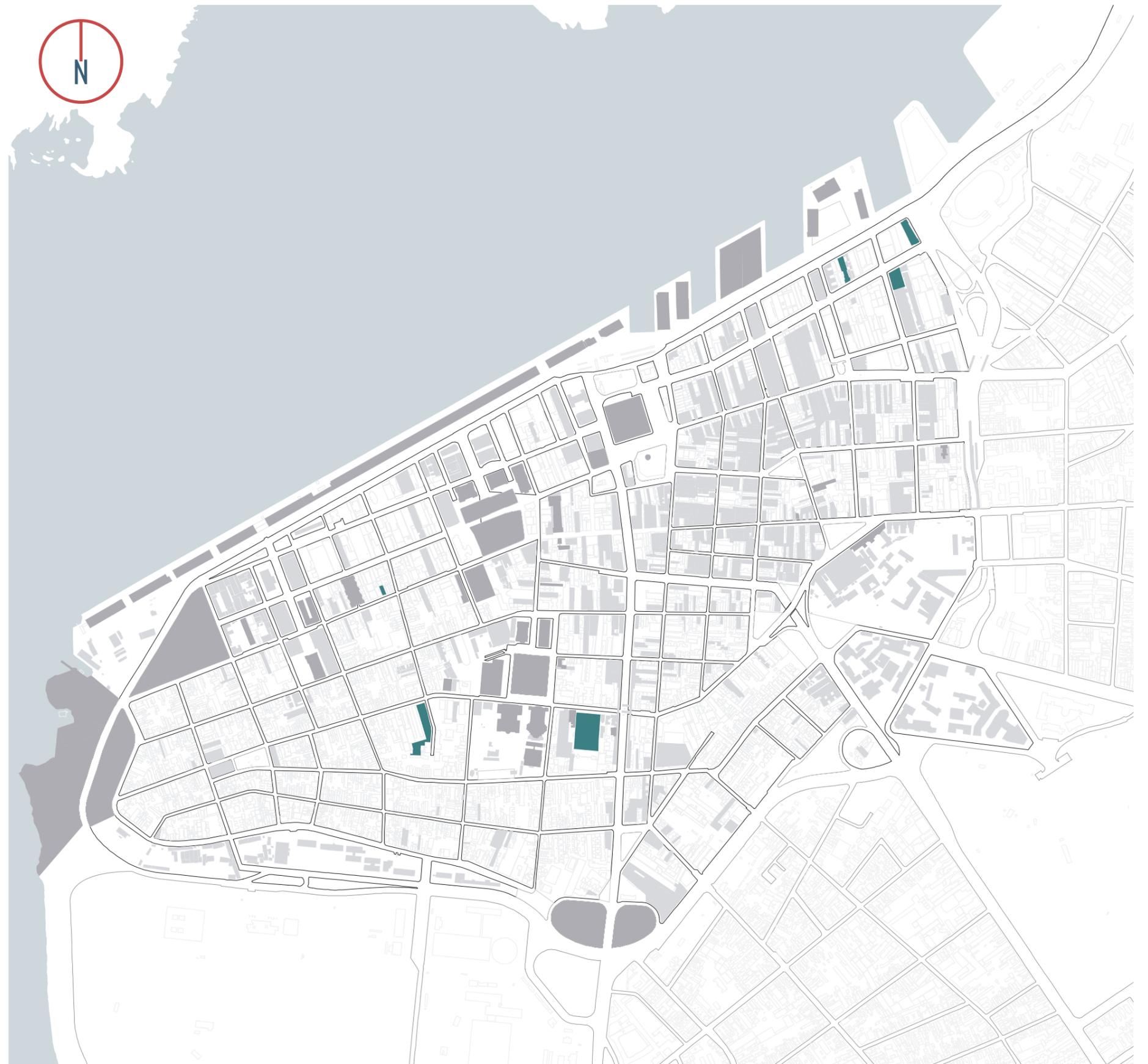


# Novos usos para estacionamentos: Grupo B:

Terrenos em que automóveis são estacionados na área não construída e tenham edificações consideráveis (usadas para outros fins que não o de estacionar automóveis). Uso proposto: projeto especial conforme edificação existente.



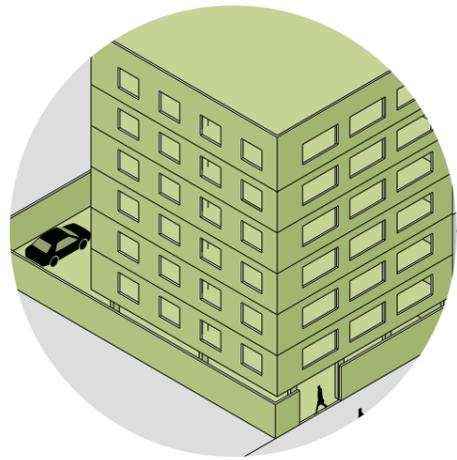
-  Estacionamentos B
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e delazer e esporte
-  Demais edificações



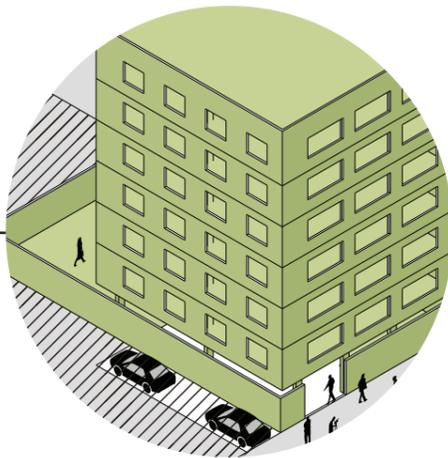
# Novos usos para estacionamentos: Grupo C:

C.1: Térreo ou primeiros pavimentos de edifícios residenciais, comerciais ou mistos que funcionam como estacionamentos abertos para o público geral. Usos propostos: comercial ou não alterar.

C.2: Subsolos de edifícios residenciais, comerciais ou mistos que funcionam como estacionamentos abertos para o público geral. Uso proposto: não alterar.

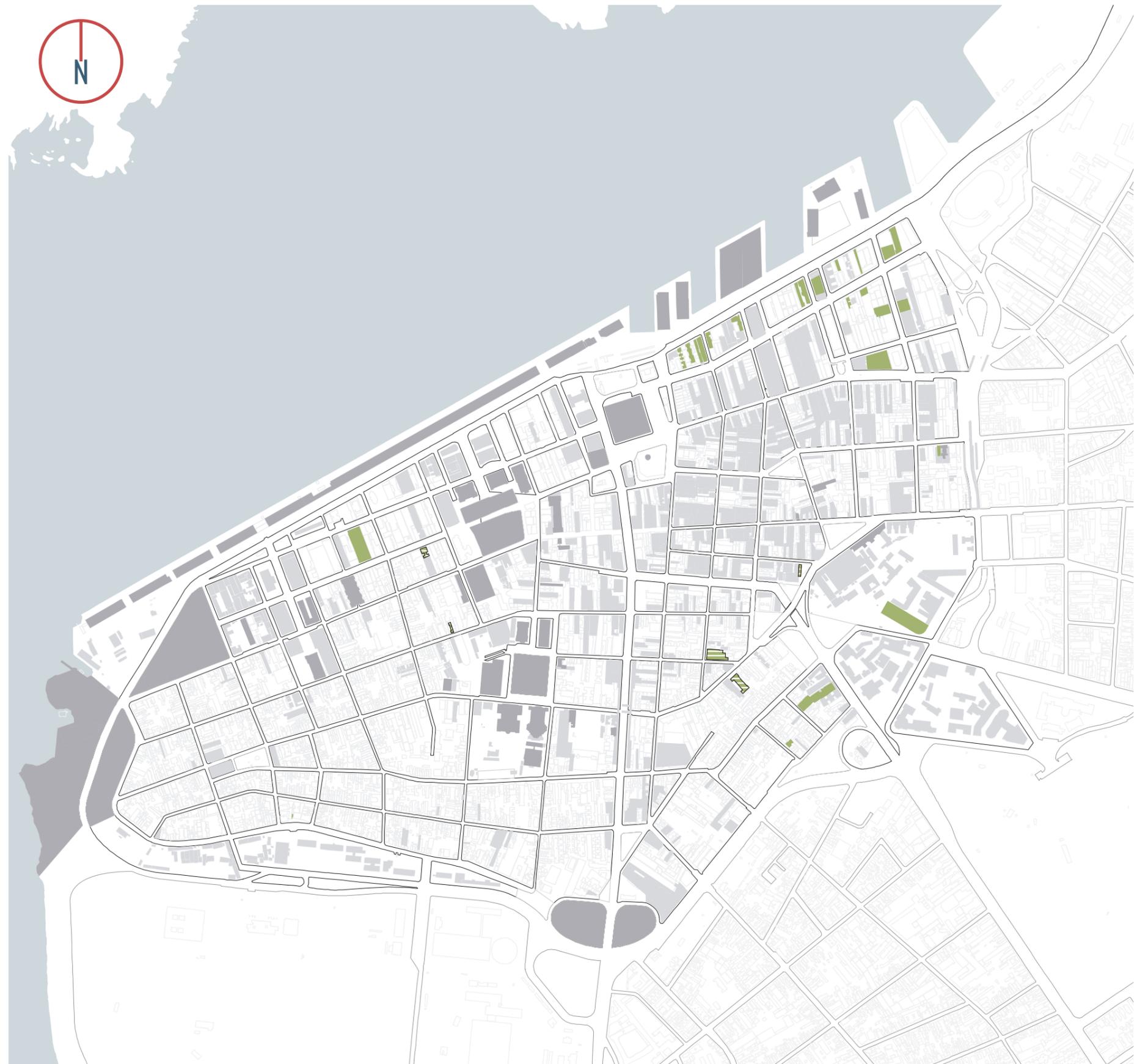


C.1



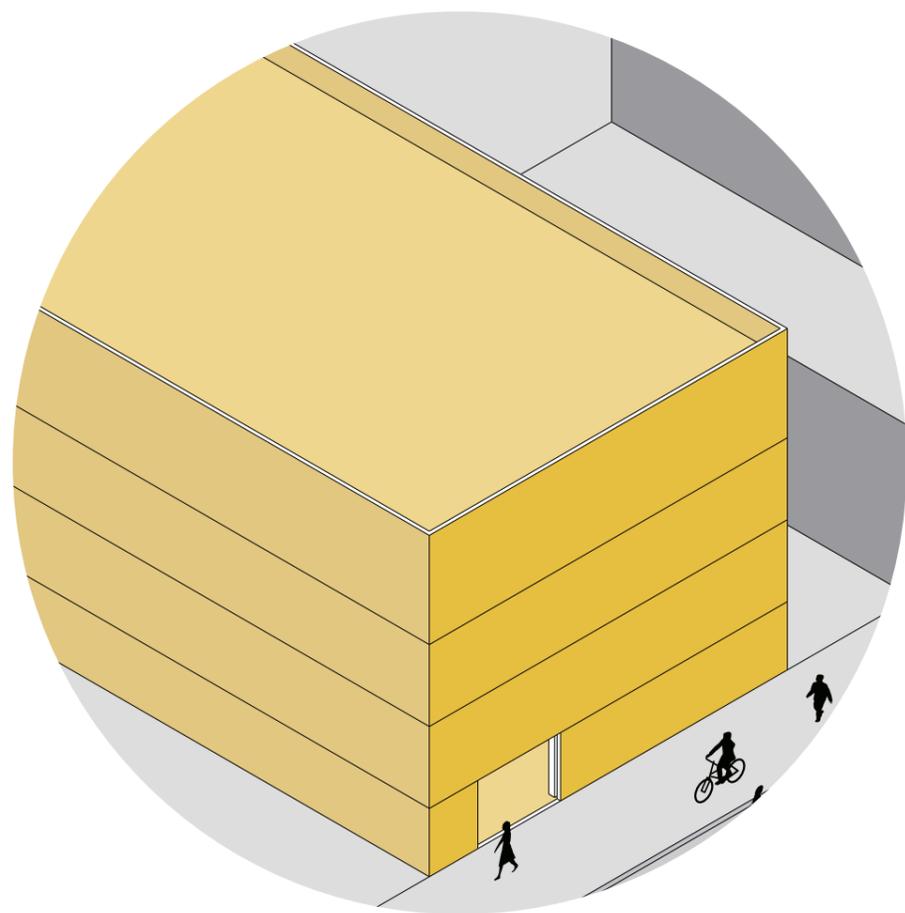
C.2

- Estacionamentos C.1
- Estacionamentos C.2
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações

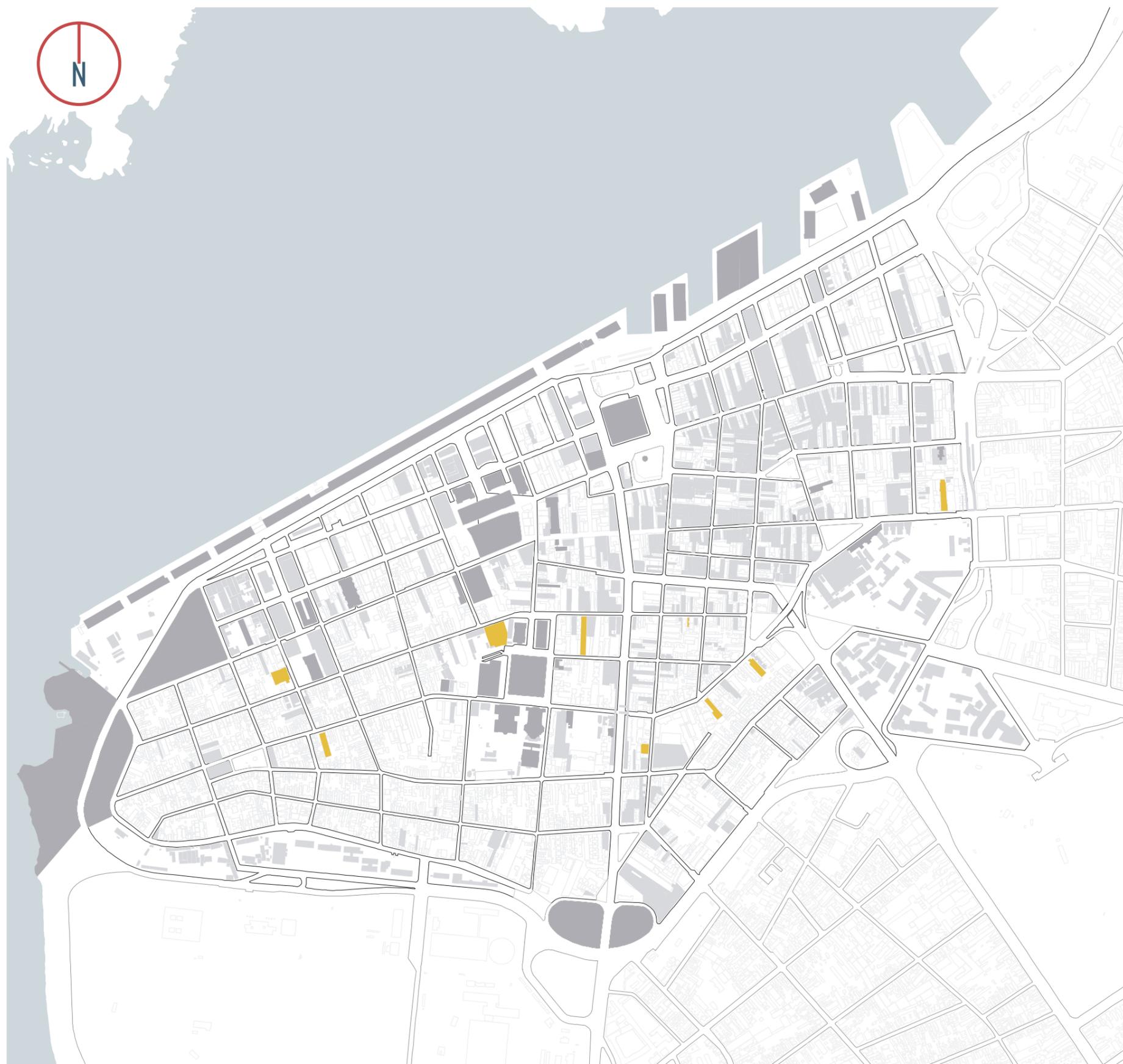


# Novos usos para estacionamentos: Grupo D:

Edifícios garagens de 2 a 4 pavimentos utilizados exclusivamente como estacionamento de automóveis.  
Uso proposto: comercial.

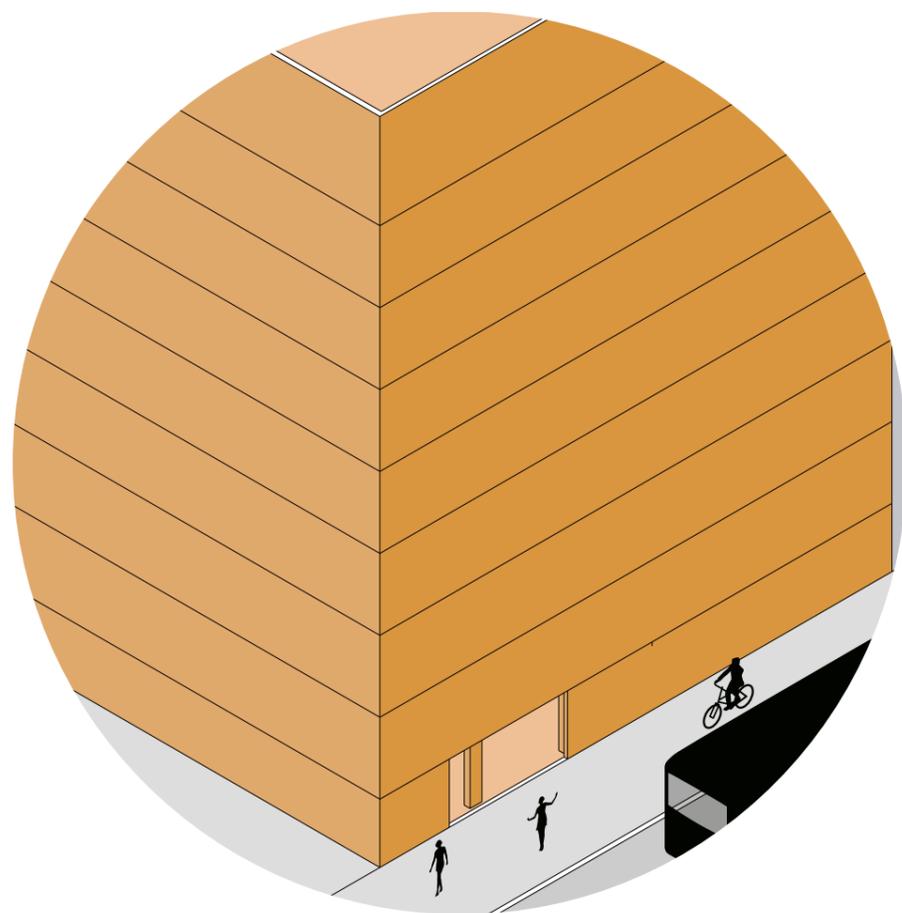


- Estacionamentos D
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

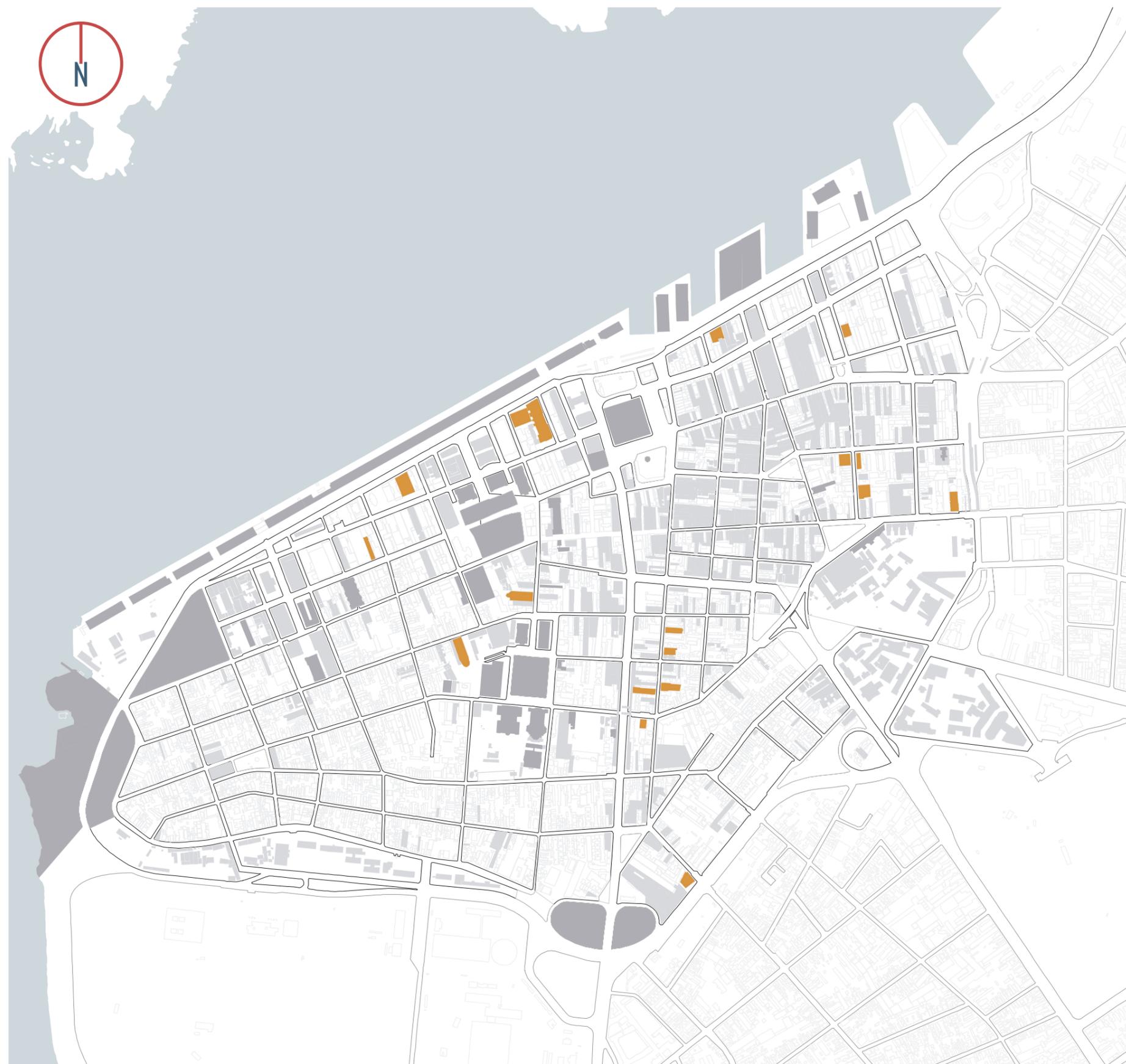


# Novos usos para estacionamentos: Grupo E:

Edifícios garagens de mais de 4 pavimentos utilizados exclusivamente como estacionamento de automóveis. Uso proposto: misto.

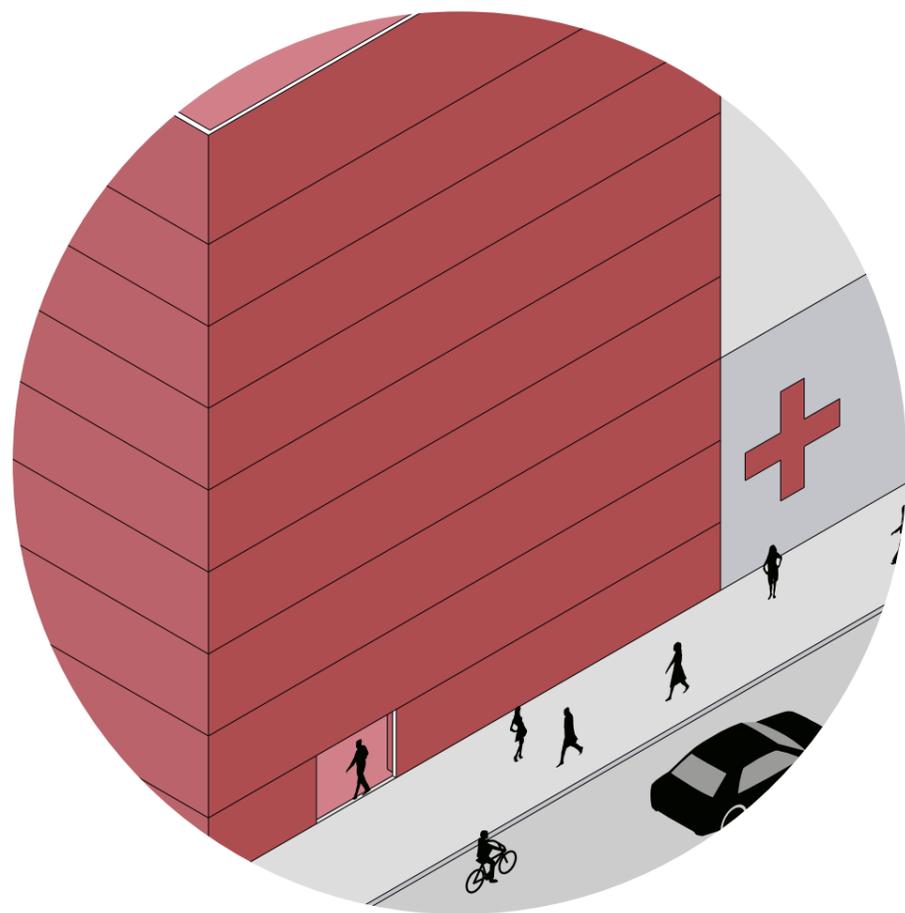


- Estacionamentos E
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

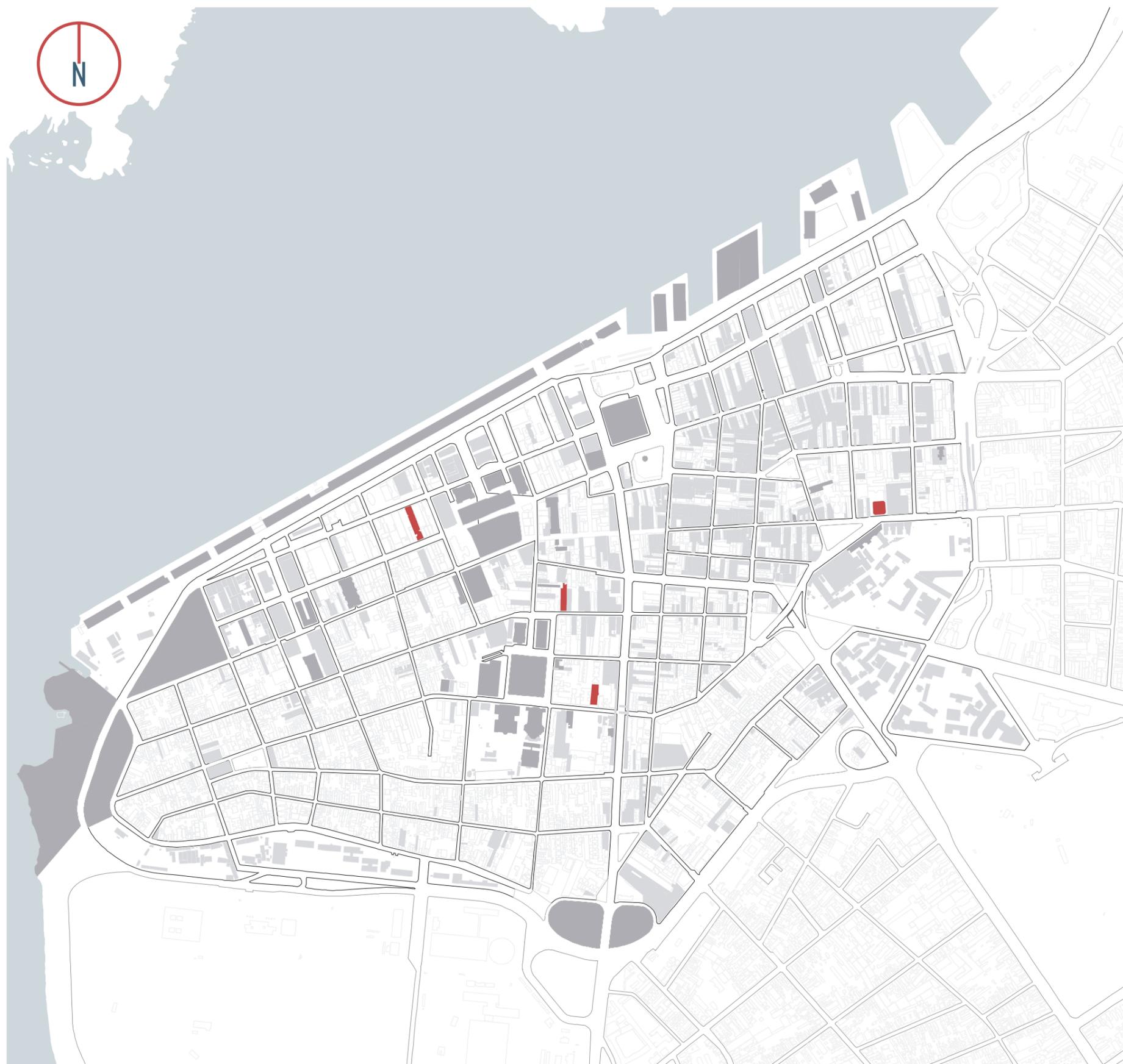


# Novos usos para estacionamentos: Grupo F:

Edifícios garagens de mais de 4 pavimentos utilizados exclusivamente como estacionamento de automóveis e que se encontram em áreas institucionais de atração regional ou próximo delas. Uso proposto: hotel.



- Estacionamentos F
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações



# Tabela de grupos desestacionamentos:

GRUPO	TIPO	NÚMERO	QUANT.	NOVO USO	GRUPO	TIPO	NÚMERO	QUANT.	NOVO USO
A.1	-Terrenos em que automóveis são estacionados na área não construída e que não tenham edificações consideráveis (usadas para outros fins que não o de estacionar automóveis).	1, 2, 3, 5, 6, 7, 11, 12, 14, 15, 16, 17, 20, 21, 23, 25, 27, 28, 31, 33, 34, 35, 37, 39, 45, 46, 49, 50, 55, 56, 66, 76, 77, 80, 83, 88, 107, 110, 111, 115	40	Praças públicas com equipamentos de esporte e lazer com área de apoio para essas funções.	C.2	-Subsolos de edifícios residenciais, comerciais ou mistos que funcionam como estacionamentos abertos para o público geral.	30, 36, 73, 79, 86	5	Não Alterar
	A.2	-Barracões de um pavimento edificado que servem apenas para abrigar automóveis.	4, 10, 26, 41, 48, 54, 59, 60, 81, 113	10		Hortas Públicas com áreas de apoio	D	-Edifícios garagens de 2 a 4 pavimentos utilizados exclusivamente como estacionamento de automóveis.	8, 13, 40, 51, 61, 69, 75, 82, 114
B	-Terrenos em que automóveis são estacionados na área não construída e tenham edificações consideráveis (usadas para outros fins que não o de estacionar automóveis).	22, 32, 52, 93, 105, 109	6	Projetos especiais conforme a situação.	E	-Edifícios garagens de mais de 4 pavimentos utilizados exclusivamente como estacionamento de automóveis.	19, 24, 38, 42, 43, 44, 57, 58, 62, 63, 64, 67, 74, 92, 94, 97, 99, 116	18	Edifícios mistos com térreo comercial, andares de estacionamento e andares residenciais de habitação de interesse social.
C.1	-Térreo ou primeiros pavimentos de edifícios residenciais, comerciais ou mistos que funcionam como estacionamentos abertos para o público geral.	9, 18, 65, 68, 70, 71, 72, 78, 84, 85, 87, 89, 90, 91, 95, 96, 98, 100, 101, 103, 104, 106, 108, 112	24	Edifícios completamente comerciais.	F	-Edifícios garagens de mais de 4 pavimentos utilizados exclusivamente como estacionamento de automóveis e que se encontram em áreas institucionais de atração regional ou próximo delas.	29, 47, 53, 102	4	Hotel

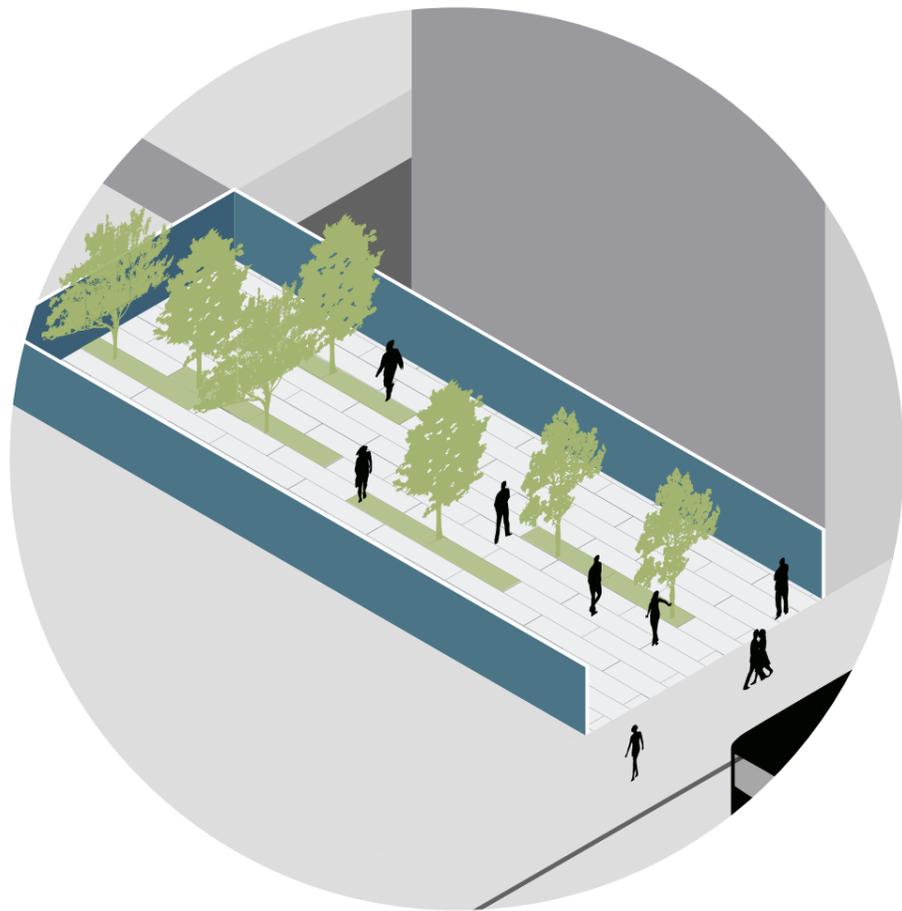
# Novos usos para estacionamentos: Praças públicas.

Transformar áreas abertas em praças públicas com equipamentos de esporte e lazer e construir apoio para essas funções.

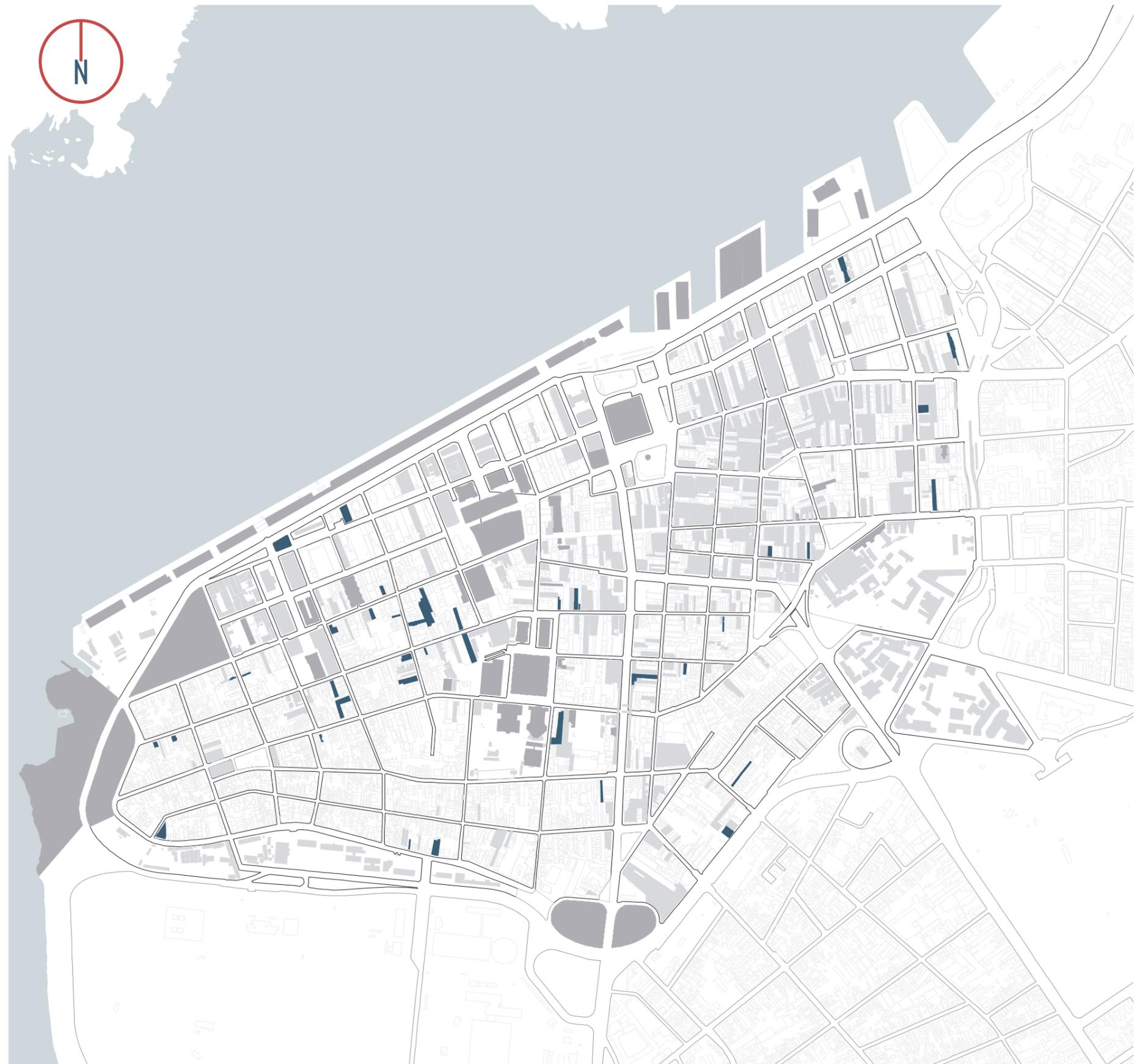
Índice de aproveitamento: 0,15.

Taxa de Ocupação: 15%.

Altura: 1 andar.

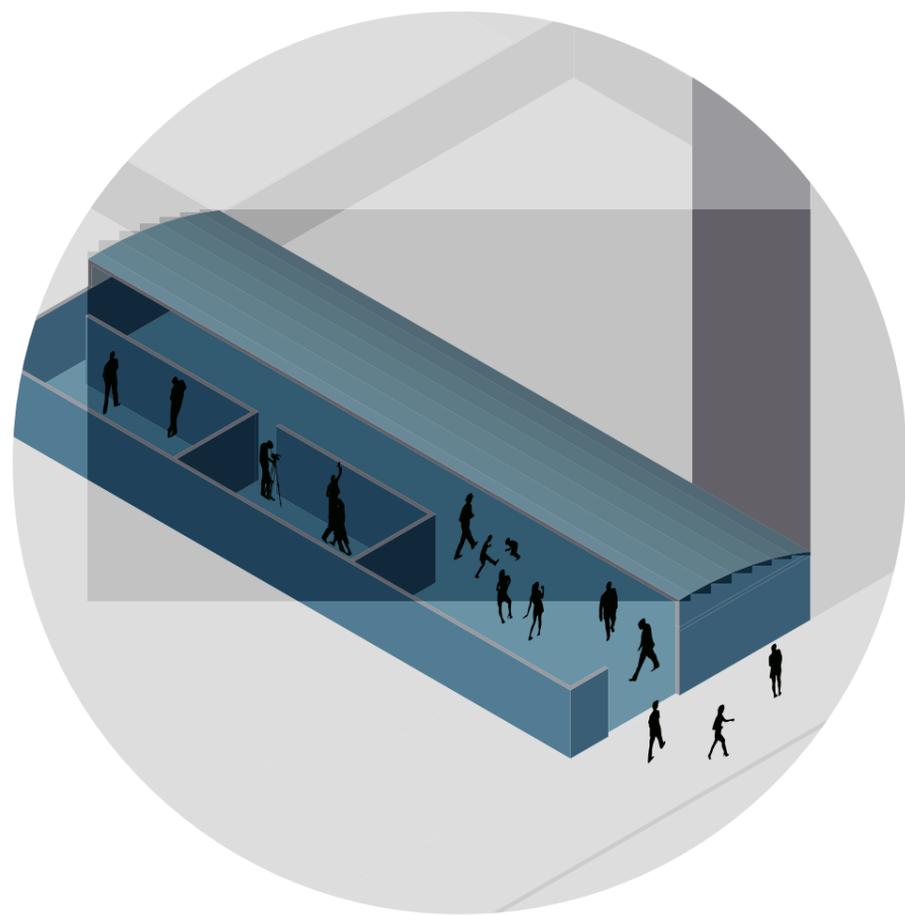


-  Praças
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e de lazer e esporte
-  Demais edificações

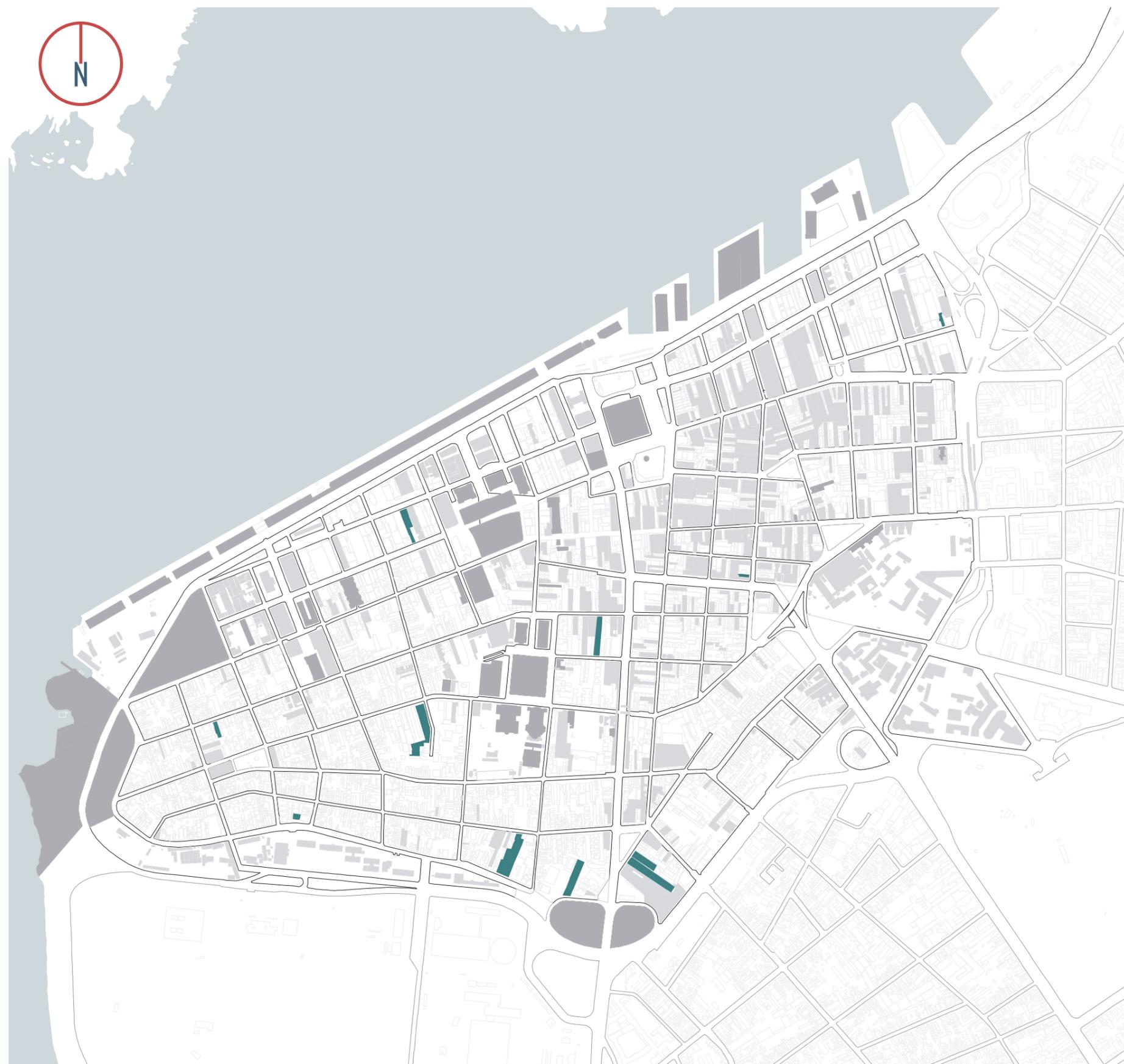


# Novos usos para estacionamentos: Pontos de Cultura.

Trasformar barracões em áreas residenciais densas em Pontos de Cultura.

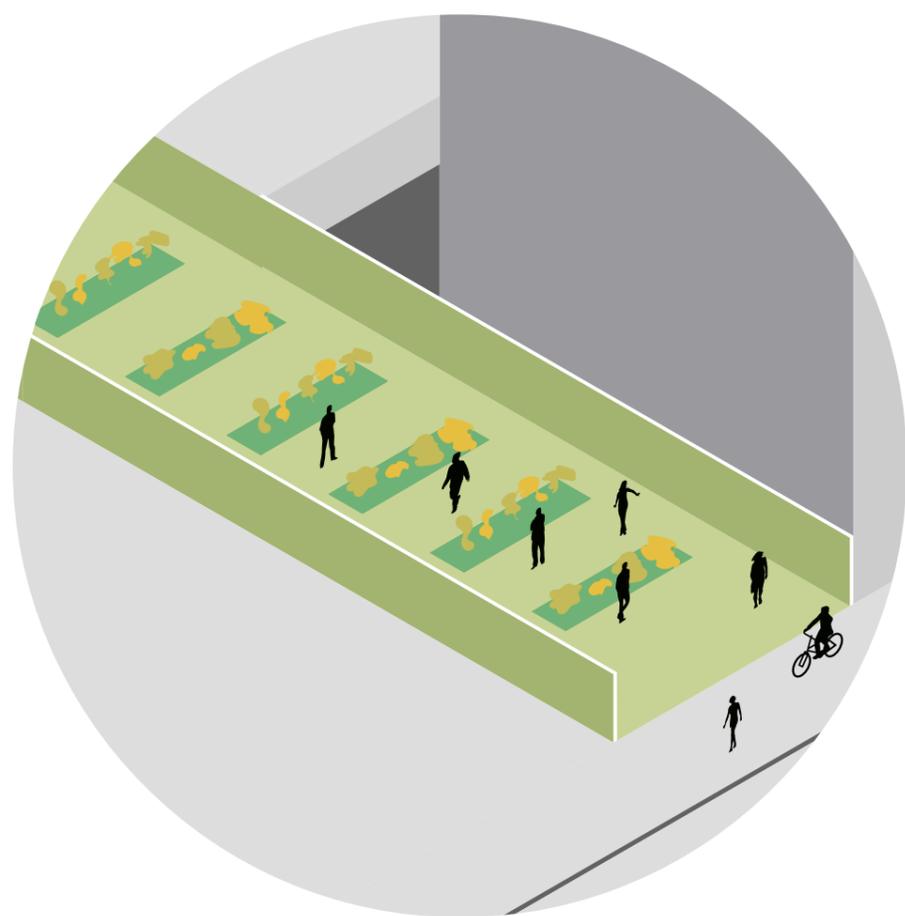


-  Pontos de Cultura
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e delazer e esporte
-  Demais edificações

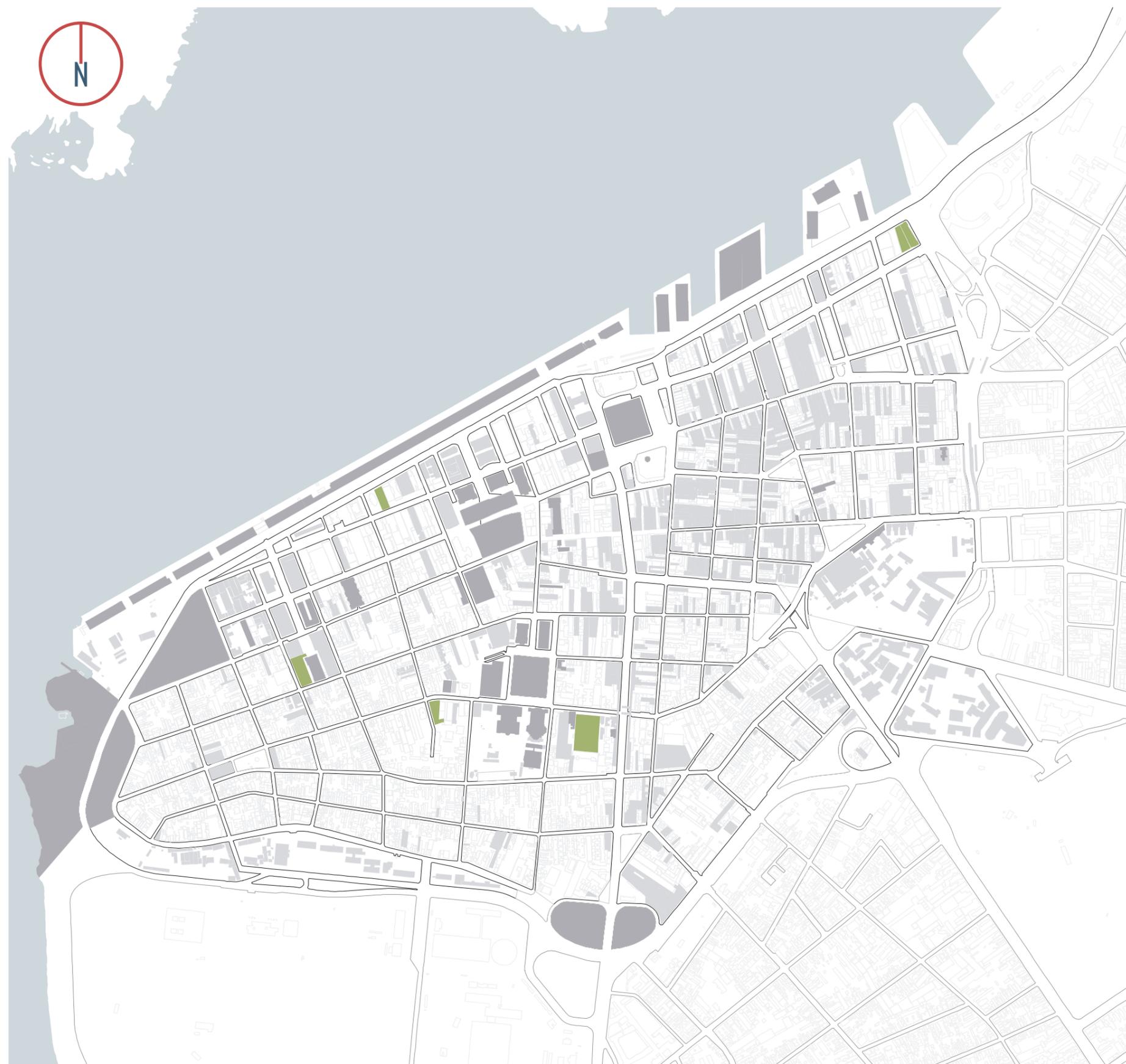


# Novos usos para estacionamentos: Hortas.

Transformar grandes áreas abertas em esquinas e e com frente para duas ruas paralelas em hortas urbanas públicas.



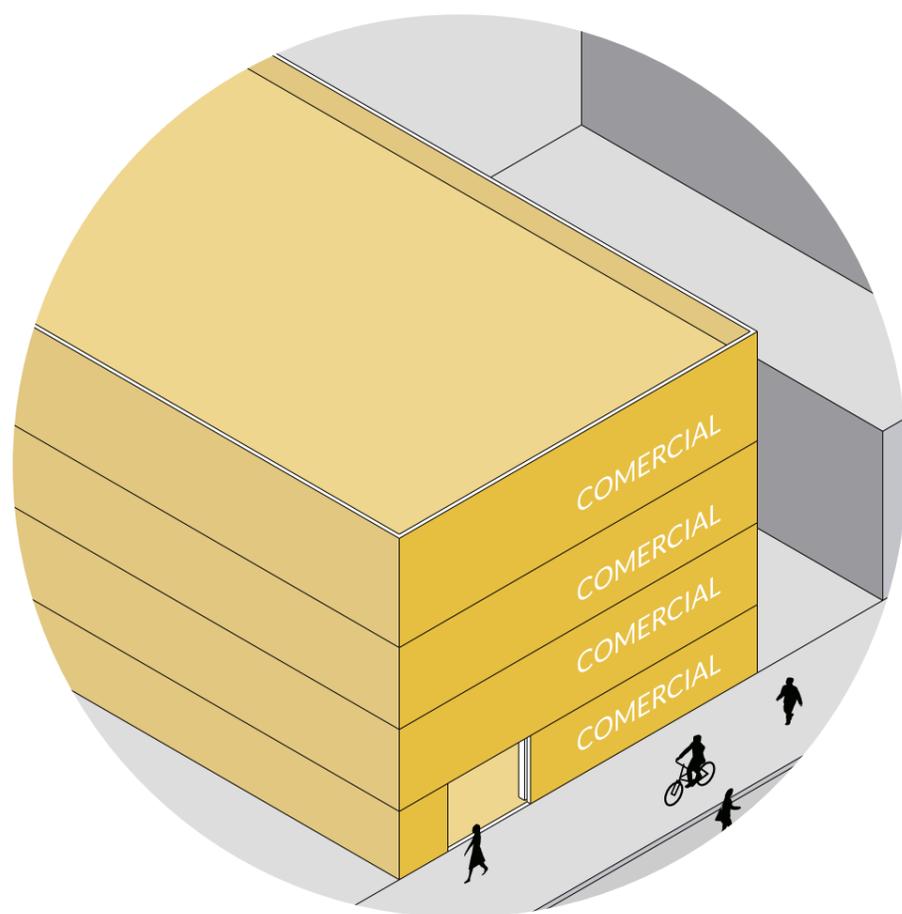
-  Hortas
-  Edifícios institucionais e comerciais
-  Pontos turísticos e delazer e esporte
-  Demais edificações



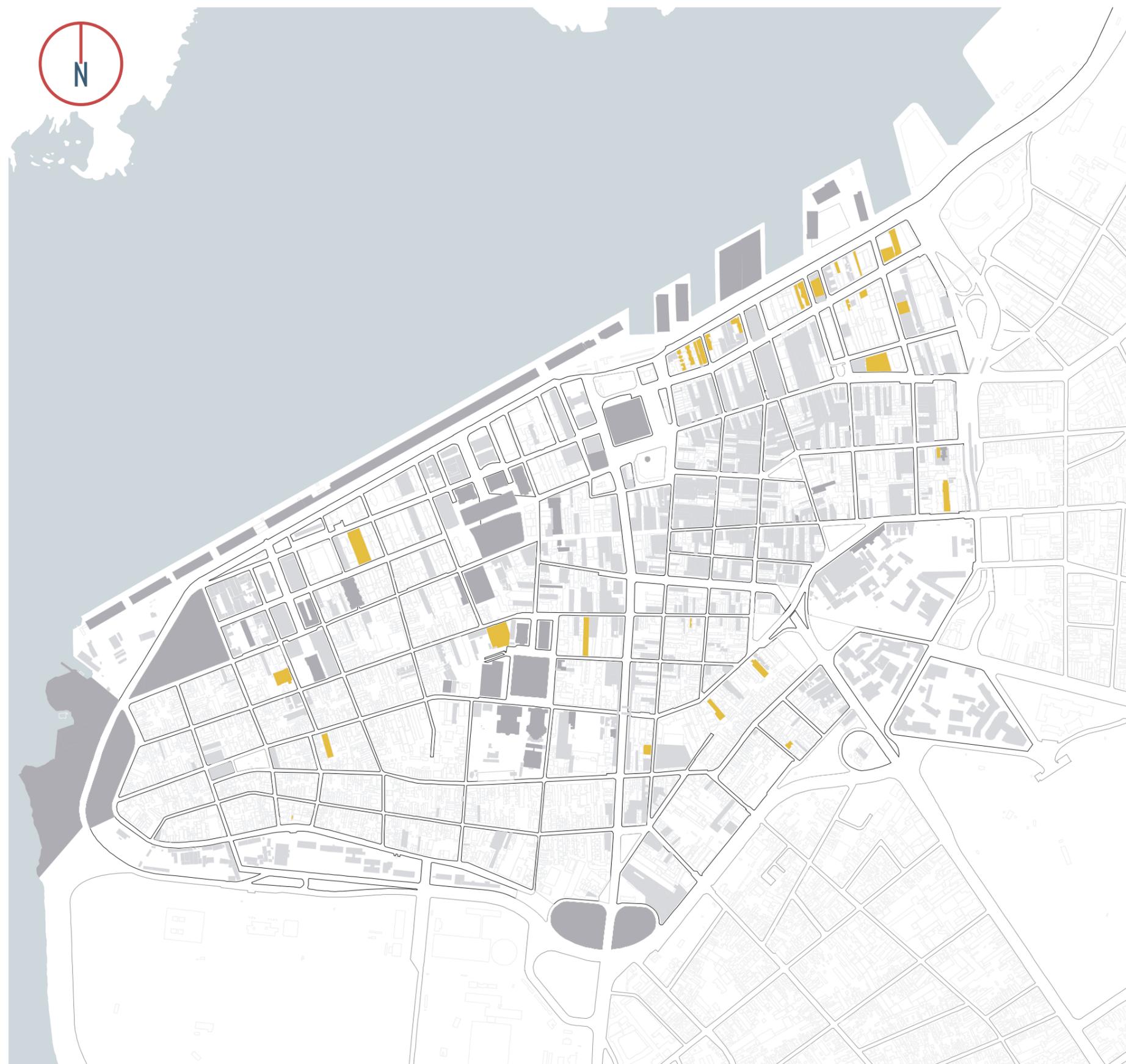
# Novos usos para estacionamentos: Comercial.

Fazer retrofit em estacionamentos térreos de edifícios comerciais para edifícios completamente comerciais.

Fazer retrofit para uso comercial em edifícios garagens de 2 a 4 andres.

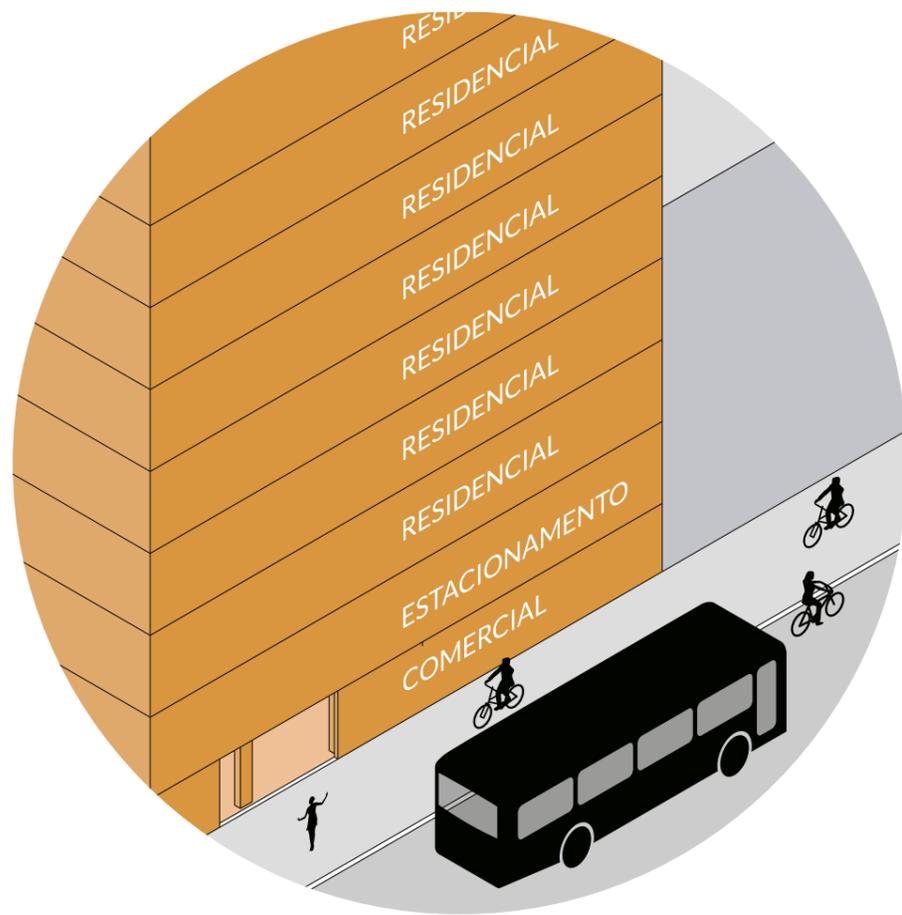


- Comercial
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

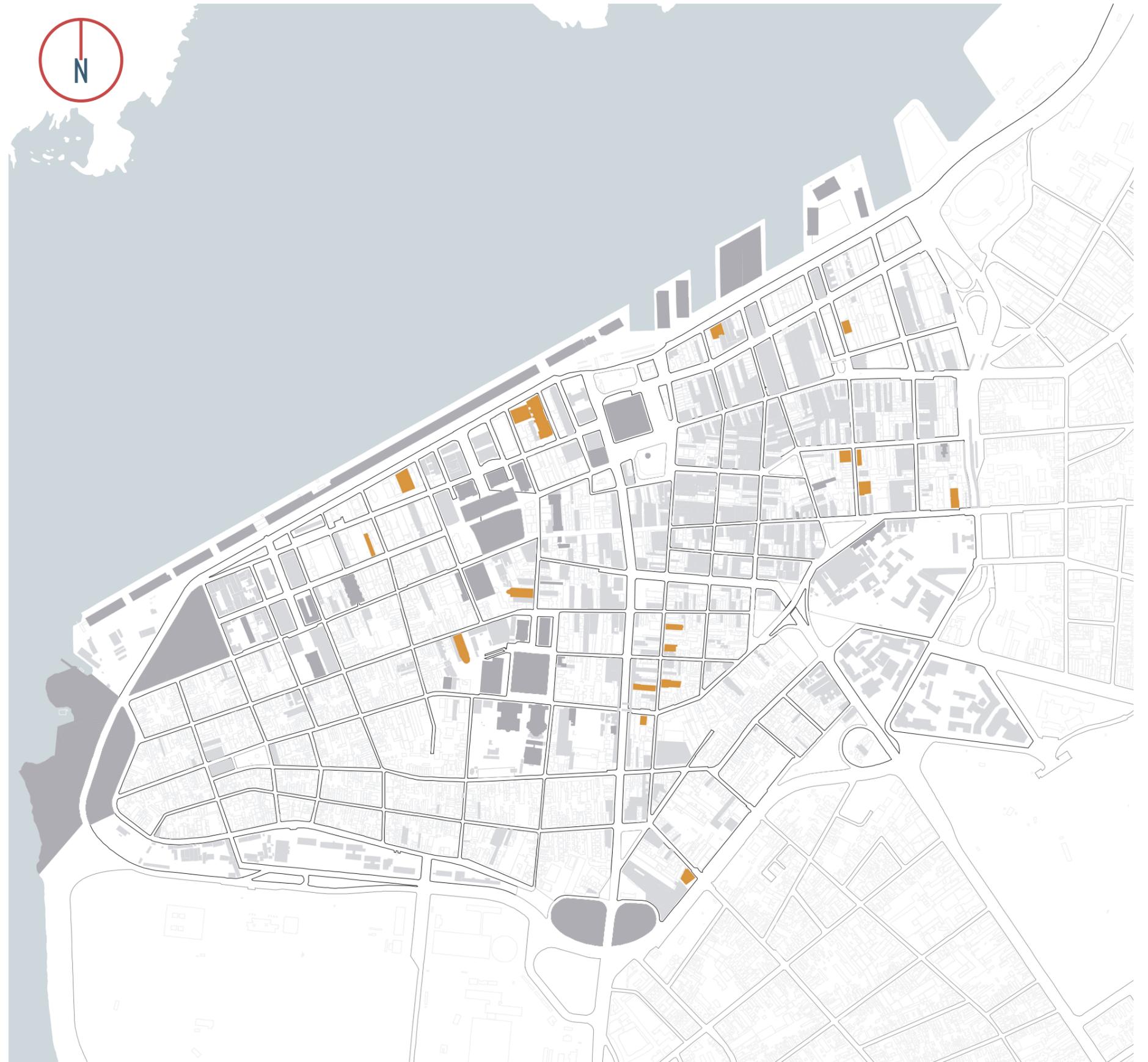


# Novos usos para estacionamentos: Mistos.

Fazer retrofit para prédio misto com térreo comercial, andares de estacionamento seguindo a proporção proposta no PDDUA e andares de habitação de interesse social com área média de 60m<sup>2</sup>.

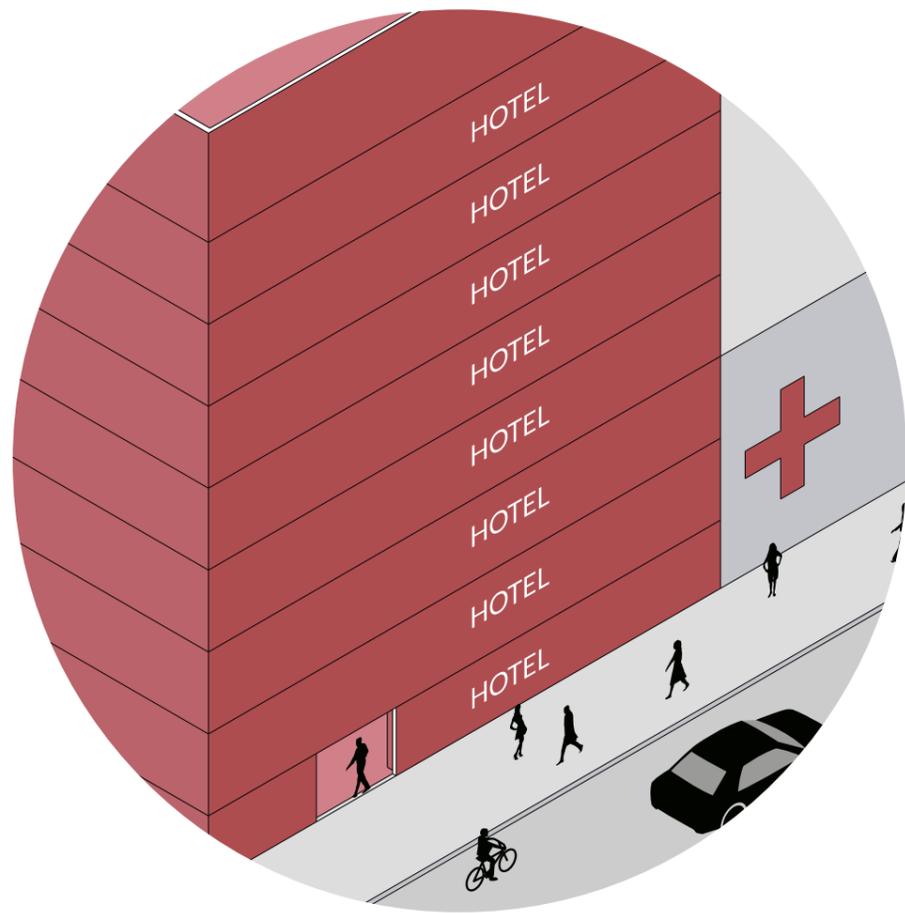


- Misto
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e lazer e esporte
- Demais edificações

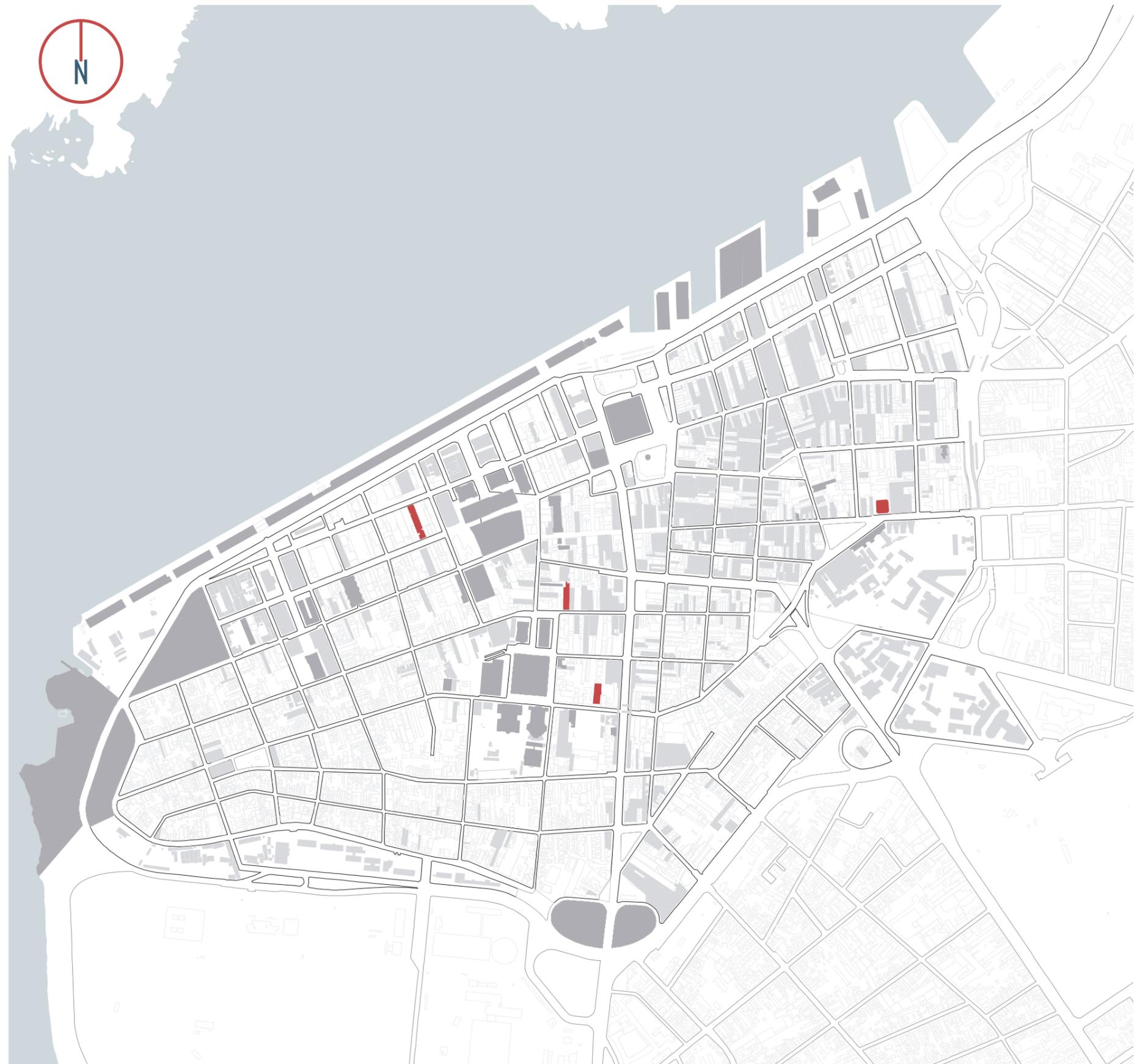


# Novos usos para estacionamentos: Hotel.

Fazer retrofit para prédio de hotelaria com andares de estacionamento seguindo proporção proposta pelo PDDUA.



- Hotéis
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações



# Novos usos para estacionamentos: Não alterar.

Não alterar os usos dos estacionamentos em subsolos, de estacionamentos térreos de edifícios residenciais e do novo estacionamento do complexo hospitalar santa casa.



- Não alterar
- Edifícios institucionais e comerciais
- Pontos turísticos e delazer e esporte
- Demais edificações

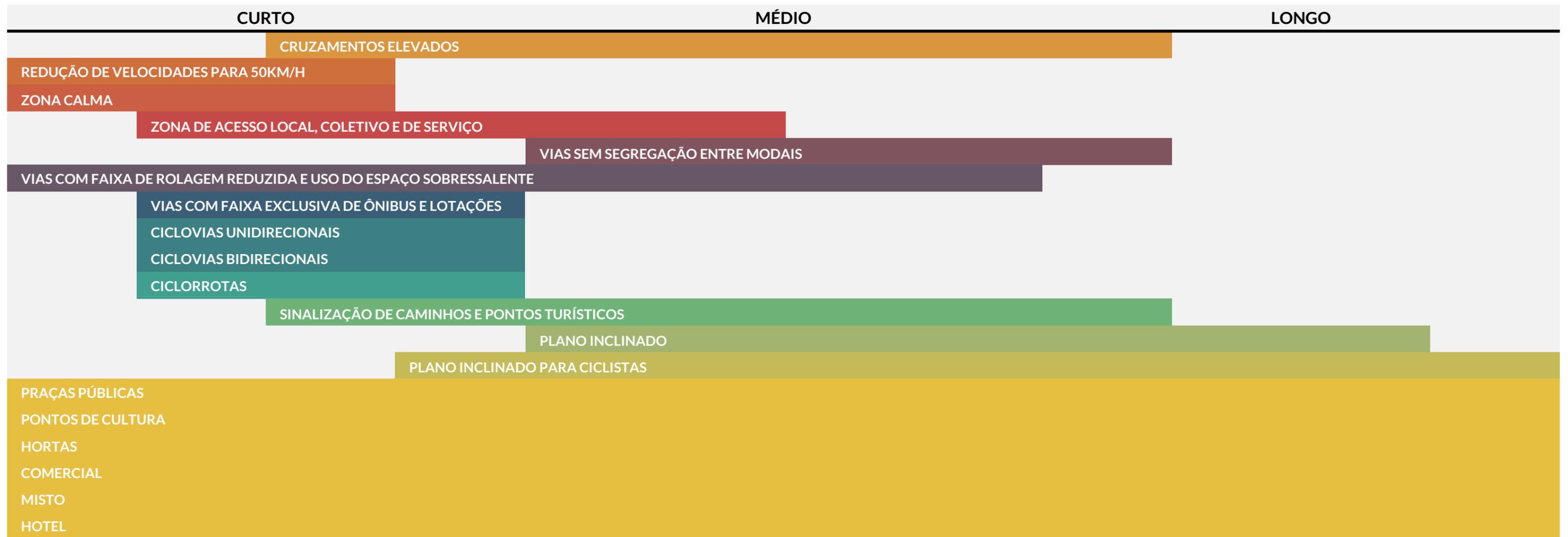
# Tabela de novos usos:

PRAÇA	PONTO DE CULTURA	HORTA	COMERCIAL	MISTO	HOTEL	NÃO ALTERAR
1, 2, 3, 5, 6, 7, 12, 14, 15, 16, 17, 20, 22, 23, 25, 27, 28, 31, 33, 35, 37, 39, 45, 46, 49, 50, 55, 56, 66, 76, 77, 80, 83, 88, 93, 110, 111, 115	4, 10, 26, 32, 41, 48, 54, 59, 60, 81, 113	11, 21, 34, 52, 107, 109	8, 9, 13, 18, 40, 51, 61, 65, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 78, 82, 84, 85, 87, 89, 90, 91, 95, 96, 98, 100, 103, 104, 108, 112, 114	19, 24, 38, 42, 43, 44, 57, 58, 62, 63, 64, 67, 74, 92, 94, 97, 99, 116	29, 47, 53, 102	30, 36, 73, 79, 86, 101, 105, 106

Prédio	Área térreo	Andares	Área total	Área de vagas segundo PDDUA	Número de vagas	Andares necessários	Andares para moradia	Área para moradia	Moradias
19	556,62	15	8349,3	1466,14	90	3	12	6679,44	111
24	1555,98	9	14003,82	2459,07	151	2	7	10891,86	181
38	1459,07	16	23345,12	4099,40	252	3	13	18967,91	316
42	1441,4	10	14414	2531,10	156	2	8	11531,2	192
43	1258,84	9	11329,56	1989,47	122	2	7	8811,88	146
44	2854,39	5	14271,95	2506,15	154	1	4	11417,56	190
57	732,73	6	4396,38	772,00	48	2	4	2930,92	48
58	317,51	5	1587,55	278,77	17	1	4	1270,04	21
62	779,57	5	3897,85	684,46	42	1	4	3118,28	51
63	460,61	6	2763,66	485,30	30	2	4	1842,44	30
64	528,33	6	3169,98	556,65	34	2	4	2113,32	35
67	740,85	5	3704,25	650,47	40	1	4	2963,4	49
74	781,47	11	8596,17	1509,49	93	2	9	7033,23	117
92	558,89	9	5030,01	883,27	54	2	7	3912,23	65
94	732,15	7	5125,05	899,96	55	2	5	3660,75	61
97	414,78	5	2073,9	364,18	22	1	4	1659,12	27
99	848,41	5	4242,05	744,90	46	1	4	3393,64	56
116	855,81	5	4279,05	751,40	46	1	4	3423,24	57

Quando, como e quem.

# Quando?



# Quem e como?

PODER PÚBLICO	EMPRESAS PRIVADAS	COMUNIDADE
<b>CRUZAMENTOS ELEVADOS</b>		
FUNDO DE OBRAS	CONTRAPARTIDAS	
<b>REDUÇÃO DE VELOCIDADES PARA 50KM/H</b>		
FUNDO DE OBRAS	CONTRAPARTIDAS	
<b>ZONA CALMA</b>		
FUNDO DE OBRAS	CONTRAPARTIDAS	
<b>ZONA DE ACESSO LOCAL, COLETIVO E DE SERVIÇO</b>		
REDE DE MONITORAMENTO EXISTENTE	DADOS DE REDES DE APP	
<b>VIAS SEM SEGREGAÇÃO ENTRE MODAIS</b>		
FUNDO DE OBRAS	CONTRAPARTIDAS	
<b>VIAS COM FAIXA DE ROLAGEM REDUZIDA E USO DO ESPAÇO SOBRESSALENTE</b>		
FUNDO DE OBRAS E REFORMA DO NOVO ESPAÇO	CONTRAPARTIDAS E REFORMA DO NOVO ESPAÇO	REFORMA DO NOVO ESPAÇO
<b>VIAS COM FAIXA EXCLUSIVA DE ÔNIBUS E LOTAÇÕES</b>		
FUNDO DE OBRAS	CONTRAPARTIDAS	
<b>CICLOVIAS UNIDIRECIONAIS</b>		
FUNDO CICLOVIÁRIO	CONTRAPARTIDAS	
<b>CICLOVIAS BIDIRECIONAIS</b>		
FUNDO CICLOVIÁRIO	CONTRAPARTIDAS	
<b>CICLORROTAS</b>		
FUNDO CICLOVIÁRIO	CONTRAPARTIDAS	
<b>SINALIZAÇÃO DE CAMINHOS E PONTOS TURÍSTICOS</b>		
EDITAIS DE FOMENTO AO TURISMO		
<b>PLANO INCLINADO</b>		
FUNDO CICLOVIÁRIO	CONTRAPARTIDAS	
<b>PLANO INCLINADO PARA CICLISTAS</b>		
FUNDO CICLOVIÁRIO	CONTRAPARTIDAS	

# Quem e como?

PODER PÚBLICO		EMPRESAS PRIVADAS		COMUNIDADE
<b>PRAÇAS PÚBLICAS</b>				
-DIREITO DE PREEMPÇÃO PARA COMPRA OU TER POSSE			-REFORMA POR CONTRAPARTIDAS	ADOÇÃO DO ESPAÇO
-REFORMA E CONSTRUÇÃO			-ADOÇÃO DO ESPAÇO	
<b>PONTOS DE CULTURA</b>				
-DIREITO DE PREEMPÇÃO PARA COMPRA OU TER POSSE				ADOÇÃO DO ESPAÇO
-REFORMA				
<b>HORTAS</b>				
-DIREITO DE PREEMPÇÃO PARA COMPRA OU TER POSSE				-TRABALHO
-REFORMA				
-GESTÃO				
	<b>COMERCIAL</b>			
	-DIREITO DE PREEMPÇÃO PARA COMPRA OU TER POSSE	-REFORMA POR CONTRAPARTIDAS		
	-REFORMA	-ALUGUEL		
	<b>MISTO</b>			
	-DIREITO DE PREEMPÇÃO PARA COMPRA OU TER POSSE	-REFORMA POR CONTRAPARTIDAS		
	-REFORMA	-ALUGUEL DO ESPAÇO COMERCIAL		
	-ALUGUEL SOCIAL			
	<b>HOTEL</b>			
	-DIREITO DE PREEMPÇÃO PARA COMPRA OU TER POSSE	-REFORMA POR CONTRAPARTIDAS		
	-REFORMA	-ALUGUEL DO HOTEL		

# DETALHAMENTO.

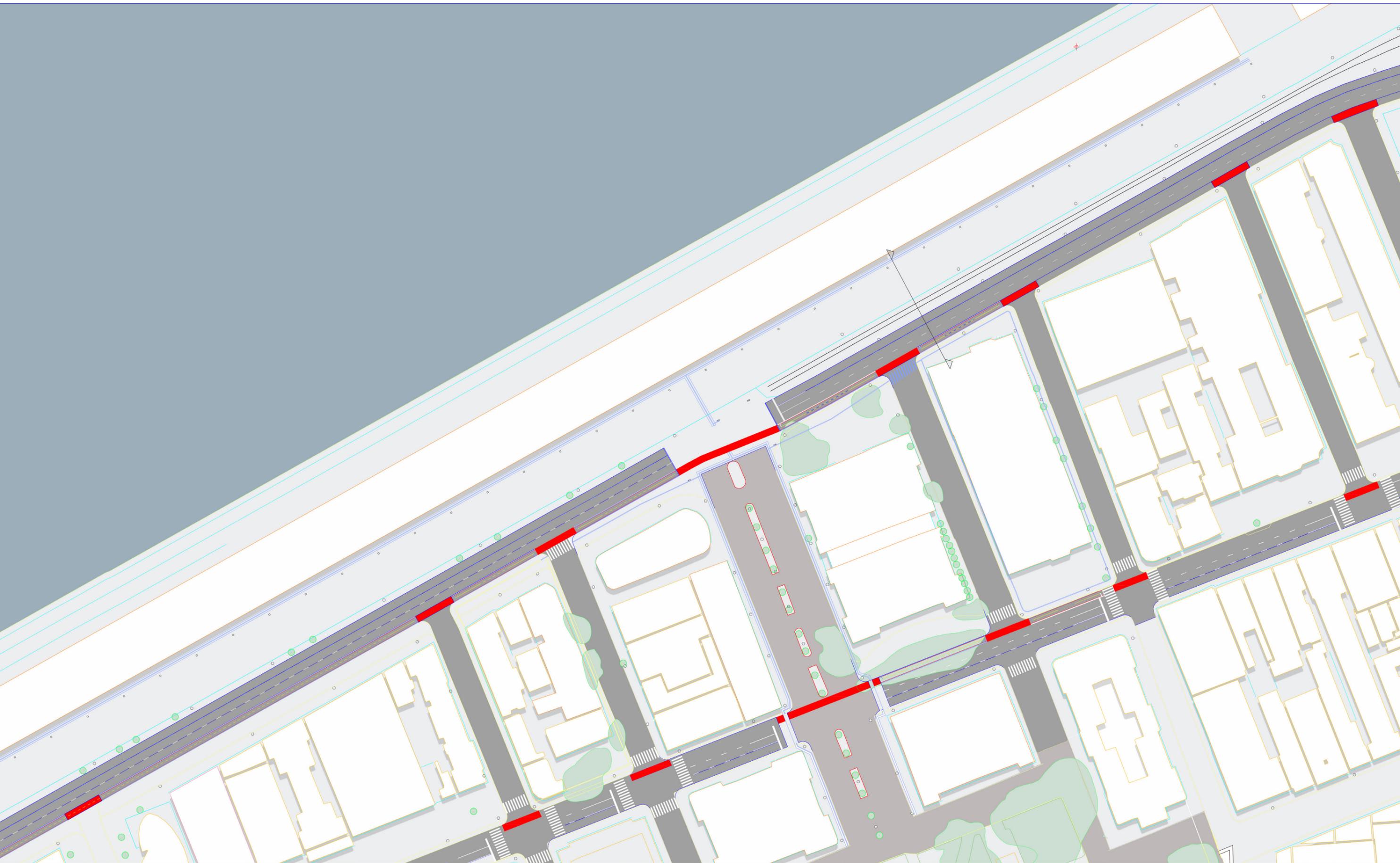


- Avenida Mauá
- R. Espírito Santo

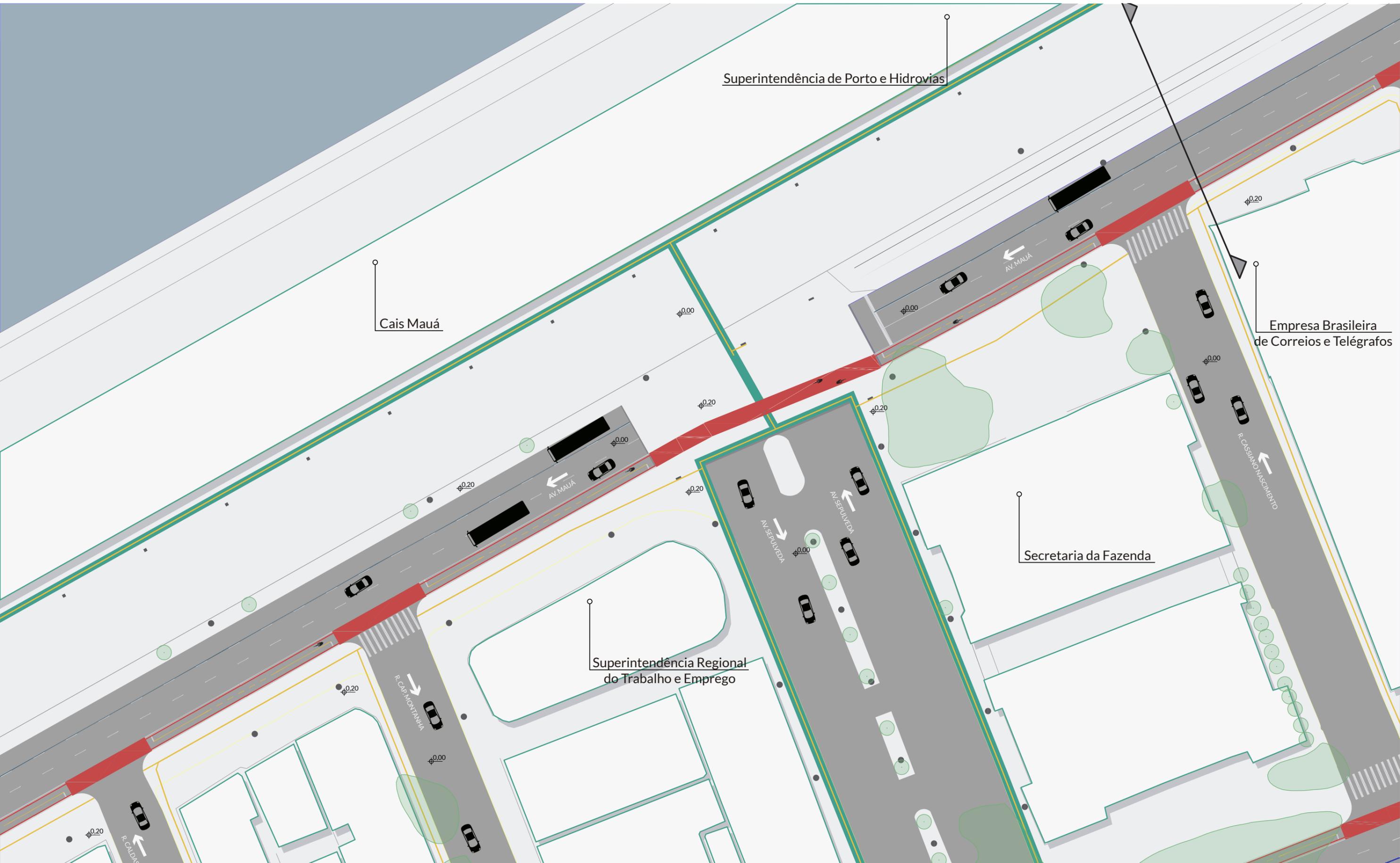
Avenida Mauá.



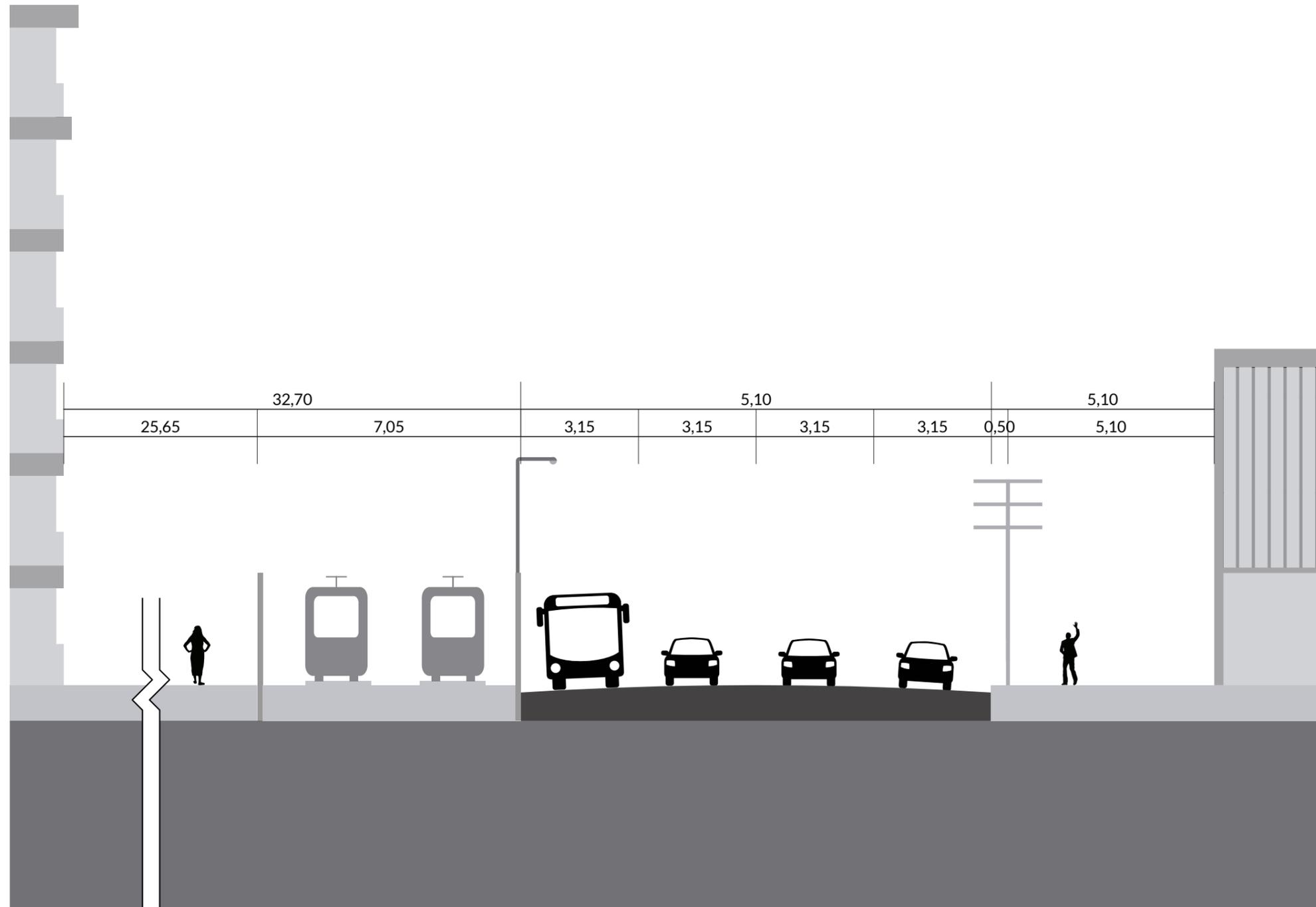
Localização:  
Avenida Mauá.



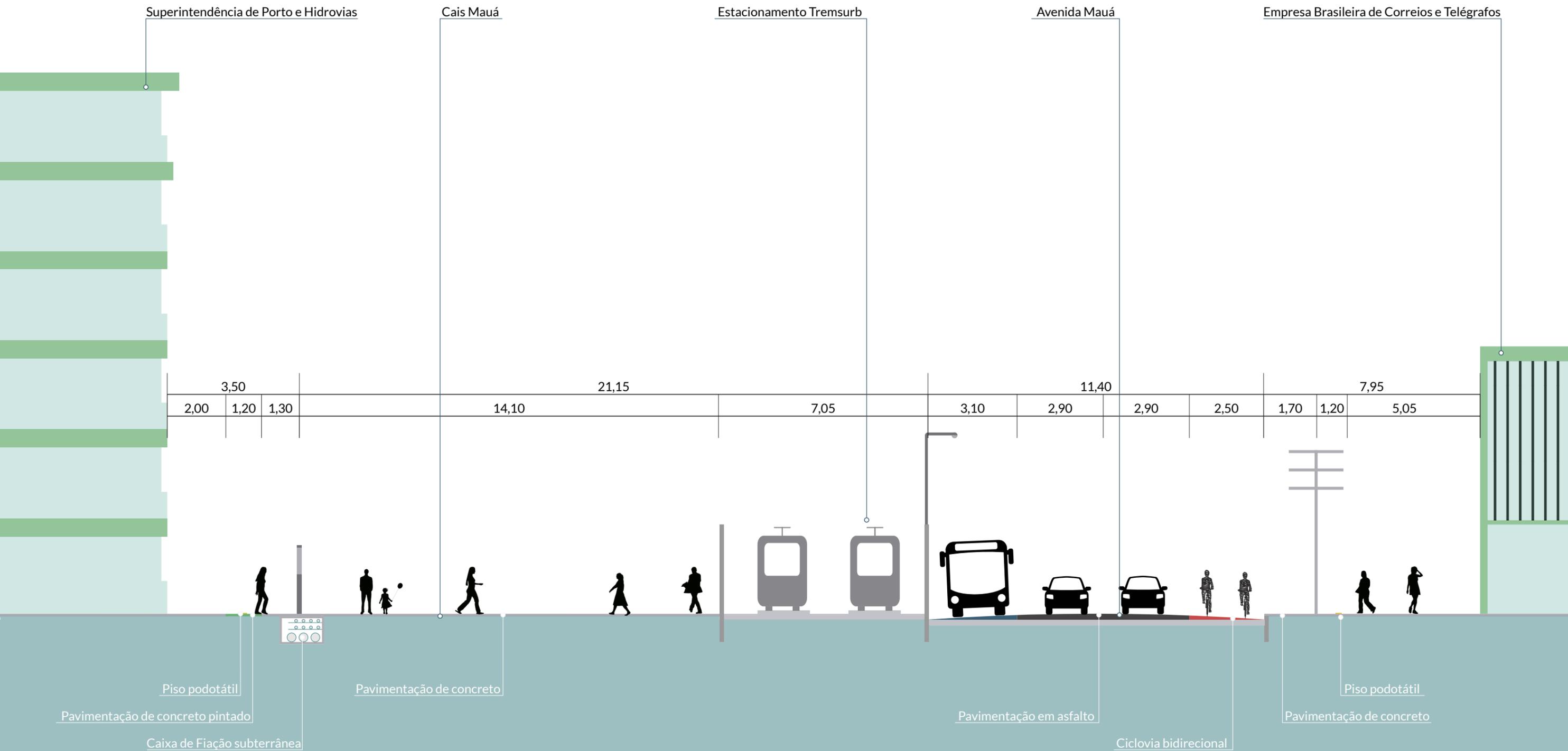
# Planta Baixa: Avenida Mauá.



# Corte (antes): Avenida Mauá.



# Corte (depois): Avenida Mauá.



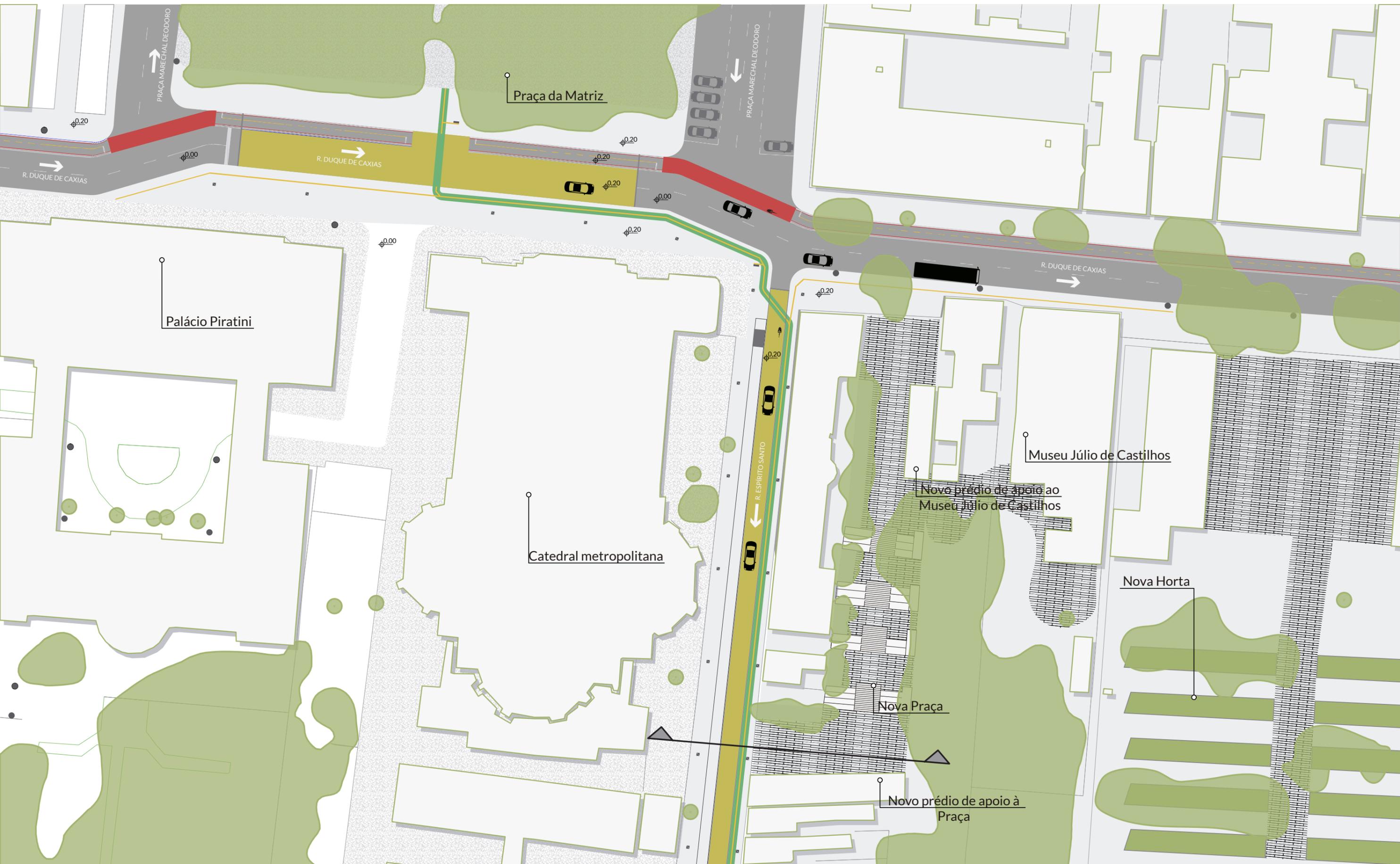
Rua Espírito Santo.



Localização:  
Rua Espírito Santo.



# Planta Baixa: Rua Espírito Santo.



Corte (antes):  
Rua Espírito Santo.



# Corte (depois): Rua Espírito Santo.

