



Placa de identificação de via e logradouro

**Critérios de Projeto
Revisão 00**

**SPP/Normas
Novembro - 2023**

INTRODUÇÃO

Esta norma estabelece os critérios de projeto para implantação de placas de identificação de via e logradouro.

SUMÁRIO

1. Conceito
2. Aspectos legais
3. Características da placa de identificação
 - 3.1. A placa de identificação de via e logradouro deve conter
 - 3.2. Dimensões: medidas em centímetros
 - 3.3. Cor
 - 3.4. Critérios de uso
4. Suporte
 - 4.1. Coluna simples
 - 4.2. Poste da rede de transmissão de energia e/ou iluminação e muro de divisa ou fachada de imóvel lindeiro a calçada
5. Critérios para determinação do topônimo
6. Critérios de colocação
7. Critérios de locação
 - 7.1. Locação em esquinas
 - 7.1.1 Cruzamento de vias com sentido duplo de circulação ou mão dupla com mão única
 - 7.1.2 Cruzamento de vias com sentido único de circulação
 - 7.1.3 Interseções em T, onde a pista que tem continuidade apresenta sentido único de circulação
 - 7.1.4 Via pedestres
8. Relacionamento com sinalização de trânsito
9. Apresentação de projeto
 - 9.1. Procedimentos de projeto
 - 9.2. Projeto

Anexo I - Glossário

Apêndice I –Quadro Resumo – Placas

Apêndice II - Desenhos

Equipe Técnica

PLACA DE IDENTIFICAÇÃO DE VIA E LOGRADOURO

1. Conceito

A placa de identificação de via e logradouro, contém os nomes de vias e logradouros públicos, com a finalidade de situar os usuários da via, tanto pedestres como condutores de veículos, quanto ao seu posicionamento na malha urbana, identificando o logradouro e o ponto de acesso desejado.

2. Aspectos legais

O sistema de sinalização de denominação e de identificação de logradouros, é estabelecido por legislação local da cidade de São Paulo, que define desde critérios de escolha de nomes, padrões visuais das placas, responsabilidades das diversas Secretarias, órgãos e empresas municipais e, demais aspectos normativos e de operação deste sistema de identificação urbana.

A sinalização de identificação de logradouros, não integra a sinalização de trânsito, conforme estabelecido pela legislação de trânsito, e, com ela não se confunde, sendo um sistema distinto da sinalização vertical de indicação, previsto no Código de Trânsito Brasileiro CTB e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.

Atualmente a legislação que estabelece a sinalização de denominação de logradouros, é composta por:

- LEI Nº 14.223, de 2006, que dispõe sobre a ordenação dos elementos que compõem a paisagem urbana do Município de São Paulo e define em seu artigo 22, que as “placas e unidades identificadoras de vias e logradouros públicos são aquelas que identificam as vias e logradouros públicos, instaladas nas respectivas confluências”, bem como, as considera como “ mobiliário urbano de uso e utilidade pública”.
- LEI Nº 14.454, de 2007, que consolida a legislação municipal sobre a denominação e a alteração da denominação de vias, logradouros e próprios municipais.
- DECRETO Nº 49.346, de 2008, que regulamenta a Lei nº 14.454, que estabelece no artigo 2º, os conceitos e definições reproduzidos no glossário da presente norma.

O Decreto estabelece ainda que:

“Art. 26. O emplacamento de logradouros será executado com placas confeccionadas com fundo na cor azul e letras na cor branca, afixadas em elementos já existentes, tais como, muros de divisa das edificações e postes da rede de transmissão de energia.

Art. 27. As placas fixadas em elementos existentes poderão ser diferenciadas, de acordo com as características próprias de cada região ou outros critérios a serem estabelecidos pelo Executivo.

Art. 28. Deverão ser instaladas gradativamente, junto às placas identificativas de logradouros e próprios municipais, placas com informações sucintas acerca da origem e significado do nome atribuído, da biografia e atividades públicas mais relevantes do homenageado ou, ainda, do fato ou data histórica.

Parágrafo único. No caso de logradouro público com até 500m (quinhentos metros) de extensão, deverá ser instalada, pelo menos, uma placa, em local com boa visibilidade, sendo que, nos demais logradouros, deverão ser distribuídas placas de forma proporcional à sua extensão”.

- Portaria nº 061/2014 - SMT.GAB, define a incumbência da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, para adotar, conjuntamente com a Secretaria, as medidas e os procedimentos necessários à devida efetivação das atribuições conferidas à Secretaria pelo Decreto 55.166 de 2014.
- Lei 17.302, de 24 de janeiro de 2020, **dispõe** sobre a obrigatoriedade de discriminação, nas placas dos logradouros oficiais do Município de São Paulo, de sinopse informativa sobre a sua denominação.

3. Características da placa de identificação

3.1. A placa de identificação de via e logradouro deve conter:

- Topônimo: nome mais conhecido determinado conforme critérios do item 4, desta norma;
- Nomenclatura do logradouro: o tipo e nome oficial completo do logradouro público;
Consulta à legislação no endereço eletrônico:
<https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br>

Na impossibilidade de definição do nome do logradouro na consulta efetuada, solicitamos consultar a legislação vigente.

- Numeração do início e término da face de quadra:
Numeração do primeiro e último imóvel da face de quadra, dentro do alinhamento do passeio em que está fixada a placa, quando existente. Na ausência e/ou irregularidades da numeração junto aos imóveis, o detalhamento da placa de logradouro deve ser executado mediante verificação junto a respectiva Subprefeitura – Decreto nº 49.346/2008.

Na impossibilidade de definição da numeração oficial dos imóveis, recomenda-se a implantação do projeto sem as informações.

- CEP: Código de endereçamento postal.

- QR code contendo:
 - a) Proprietário: CET/SP;
 - b) ID do local: 9999;
 - c) Local da instalação: R. Maria Maria x R. João João;
 - d) MARCA: XXXXXXXXXXXX MODELO: XXXXXXXXXXXX;
 - e) N° de Série: xxxxxxxxxxxxxxXXXX;
 - f) Data Instalação: xx/xx/xxxx;
 - g) Empresa executora instalação;
 - h) Coordenadas de georreferenciamento da posição de instalação do conjunto identificador, compatível com o Sistema de Informação Geográfica (SIG), de código aberto (QGIZ) e, com o sistema de mapeamento de projetos utilizado pela CET;
 - i) Informações constantes das placas do conjunto identificador, inclusive acerca da origem e significado do nome, da biografia e atividades públicas mais relevantes do homenageado, do fato ou data histórica constantes do sítio <https://dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/> especificamente para o local de implantação do conjunto identificador.

3.2. Dimensões: medidas em centímetros

- 64,0 x 30,0 – código IVL-1D - fundo azul, face dupla;
- 80,0 x 40,0 – código IVL-1D - fundo azul, face dupla;
- 64,0 x 30,0 – código IVL-1S - fundo azul, face simples;
- 64,0 x 30,0 – código IVL-2D - fundo branco, face dupla, para a área central;
- 80,0 x 40,0 – código IVL-2D - fundo branco, face dupla, para a área central.

As placas devem ser de dupla face, quando utilizadas no suporte tipo coluna simples e de face única, nas edificações ou muros de divisa ou em postes da rede de transmissão de energia e/ou iluminação, código IVL-1S.

Na área central, ver item 3.4.1, não deve ser utilizada placa de identificação em poste da rede de transmissão de energia e/ou iluminação, muro de divisa ou fachada de imóvel limdeiro a calçada.

3.3. Cor

Parte superior: fundo azul com letras brancas;

Parte inferior: fundo branco com letras pretas. A Figura 1 apresenta um exemplo de placa com dupla face.



Figura 1

Na área central:

Parte superior e inferior: fundo branco com letras e tarja pretas. A Figura 2 apresenta um exemplo de placa dupla face na cor branca, utilizada na área central.

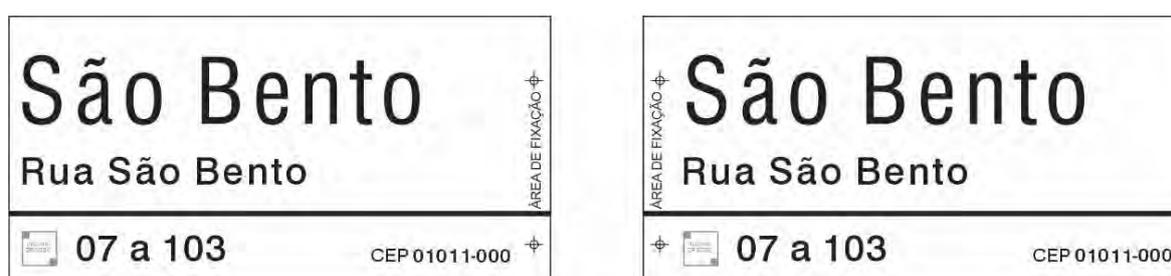


Figura 2

3.4. Critérios de uso

Devem ser respeitados os seguintes critérios:

3.4.1. A placa de identificação de fundo branco e letras pretas, deve ser utilizada nos logradouros situados na área central, e delimitada pelas vias que compõe a rótula da cidade, incluindo estas vias.

A rótula é composta pelas vias: Av. Ipiranga, Av. São Luís, Vd.9 de Julho, Vd. Jacareí, R. M. Paula, Vd. Dna. Paulina, Pça. Dr. João Mendes, R. Anita Garibaldi, Av. Rangel Pestana, Vd. 25 de março, R. da Figueira, Av. Mercúrio, Av. Sen. Queiroz , disponível [Geosampa CET](#).

3.4.2. A placa de identificação de 80x40,0cm deve ser utilizada:

- a) em via de trânsito rápido;
- b) em via arterial com canteiro central;
- c) onde o tamanho do topônimo, impossibilita o uso da placa de 64,0x30,0cm.

3.4.3. Na elaboração de projeto, as placas devem ser implantadas aos pares e o conjunto formado deve conter sempre placas de mesmo tamanho, determinado em função do maior topônimo e atender as disposições do item 3.4.2.

3.4.4. Para garantir um visual homogêneo, deve sempre que possível, ser utilizado o mesmo tamanho de placa, ao longo de uma determinada via.

3.4.5. No caso de recolocação da placa de identificação de logradouro, deve ser substituído o poste existente pelo poste tipo PIVL.

4. Suporte

Os tipos de suportes para fixação da placa de identificação podem ser:

4.1. Coluna simples

As placas de identificação de via e logradouro devem ser fixadas aos pares, em coluna simples – 6,35cm (2 1/2”) por 4,10m de comprimento, no mesmo nível, código PIVL, locadas conforme Figura 3.

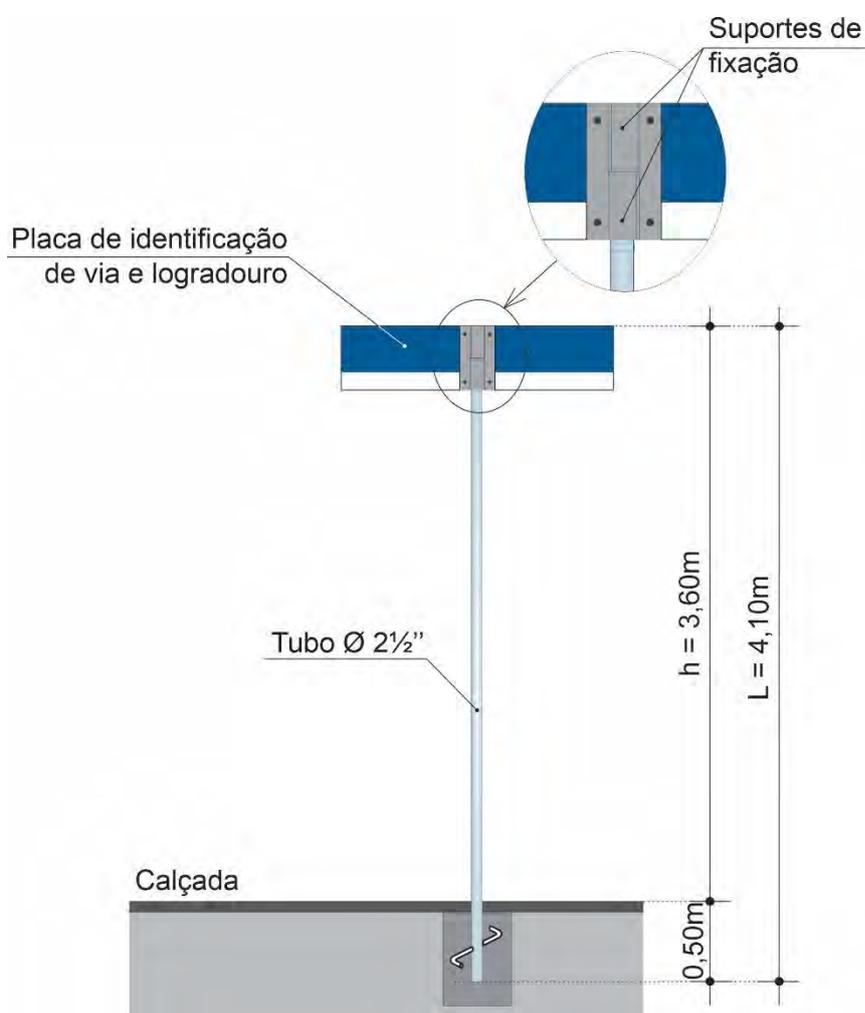


Figura 3

A coluna de sustentação da placa de identificação, pode ser utilizada para fixação de sinais de trânsito, desde que seja respeitada a altura livre mínima de 2,10m, Figura 4.

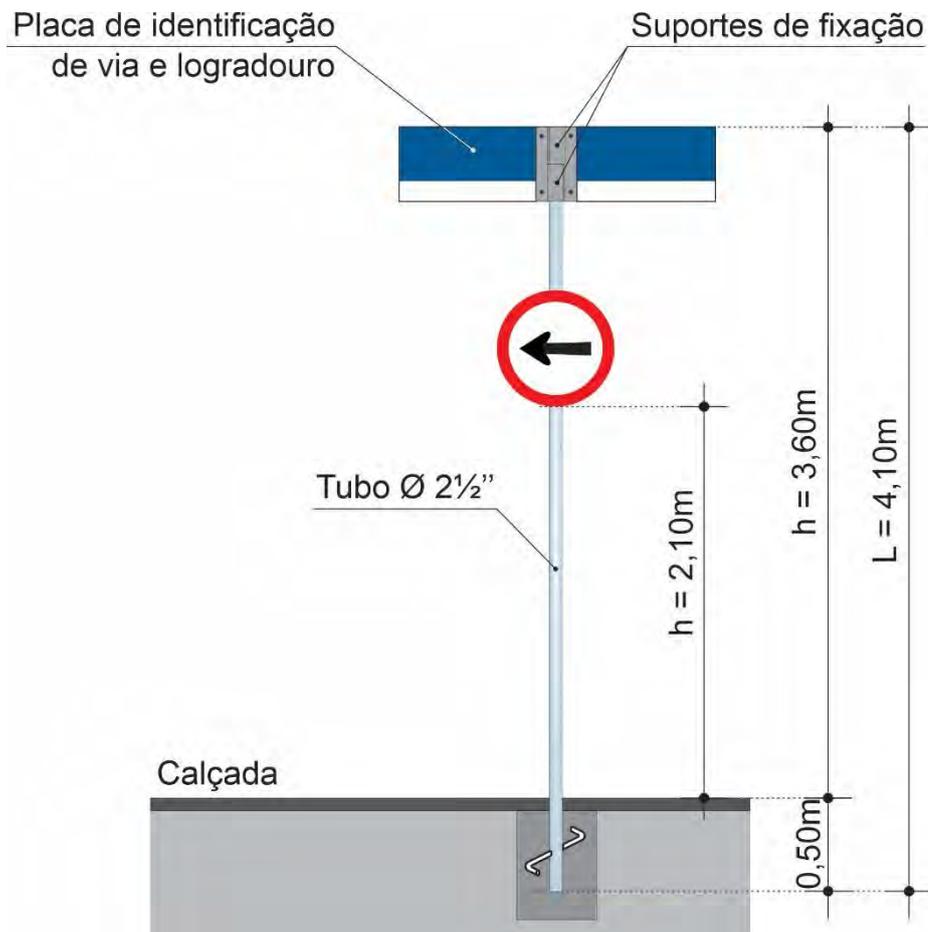


Figura 4

4.2. Poste da rede de transmissão de energia e/ou iluminação e muro de divisa ou fachada de imóvel lindeiro a calçada

A placa de identificação de via e logradouro, código IVL -1S – 64,0 x 30,0cm, somente pode ser utilizada em poste da rede de transmissão de energia e/ou iluminação, muro de divisa ou fachada de imóvel lindeiro a calçada, locado fora da área central, onde não existir a possibilidade técnica de implantação de coluna própria, devido a existência de calçadas estreitas, com largura de passeio (faixa livre), inferior a 0,90m e outras situações.

No caso de instalação em poste da rede de transmissão de energia e/ou iluminação, a placa deve ser fixada entre 2,10m e 2,50m do solo, e em muro de divisa ou fachada de imóvel lindeiro a no mínimo 2,0m do solo, ver item 7.

5. Critérios para determinação do topônimo

A determinação do topônimo, deve levar em conta o nome mais conhecido pelos usuários e que apresente maior facilidade de assimilação.

A abreviatura do topônimo, deve obedecer aos seguintes critérios:

5.1. O tipo de logradouro (rua, avenida, alameda, etc), deve ser eliminado:

Ex.: R. Portugal - "Portugal"

5.2. Nome simples com uma palavra, nunca se abrevia:

Ex.: R. Tabapuã - "Tabapuã"

5.3. O topônimo escolhido, deve ser sempre "o mais conhecido" e que se ajuste às dimensões da placa:

Ex.: R. Clodomiro Amazonas - "Clodomiro"

5.4. Nomes Compostos (duas palavras)

Abrevia-se, quando necessário, o primeiro nome, colocando sua letra inicial. O último não se abrevia:

Ex.: Rua Horácio Lafer - "H. Lafer"

5.5. Nomes compostos por mais de duas palavras:

Quando o último nome for o mais conhecido, utiliza-se o último nome:

Ex.: Av. Engº Luís Carlos Berrini - "Berrini"

Quando o último nome não for o mais conhecido, usar o mais significativo e abreviar se possível, os primeiros, eliminando o último:

Ex.: R. João Alvares Soares - "J. Alvares"

- 5.6.** As preposições nunca devem ser abreviadas e, não devem ser eliminadas, exceto quando necessário e quando não estiverem entre dois nomes próprios abreviados:
Ex.: Rua Gabriel de Lara - “G. de Lara”
- 5.7.** Quando necessário, o topônimo de lugar deve ser abreviado (MSU volume 4):
Ex.: Av. Cidade Jardim - “Cid. Jardim”
- 5.8.** Indicadores honoríficos ou de tratamento, devem ser abreviados (MSU volume 4), ou eliminados, quando não se ajustam às dimensões da placa:
Ex.: Av. Princesa Isabel - “Psa. Isabel”
- 5.9.** O topônimo escolhido não pode ser diferente do topônimo existente nas placas de identificação de logradouro:
- LUMINOSAS - Códigos: ILL-1, ILL-2, ILL-3,
 - NÃO LUMINOSAS - Códigos: ILO-1, ILO-2, ILO-3

Os topônimos existentes, encontram-se disponíveis no link: [X:\Normas - Projeto\Manuais\Topônimos - Placa logradouro](#) e posteriormente devem ser atualizados pela GIN.

6. Critérios de colocação

As placas devem ser colocadas aos pares, de forma a garantir a leitura por condutores e pedestres, para todas as aproximações, e paralelas ao meio fio, Figura 5.

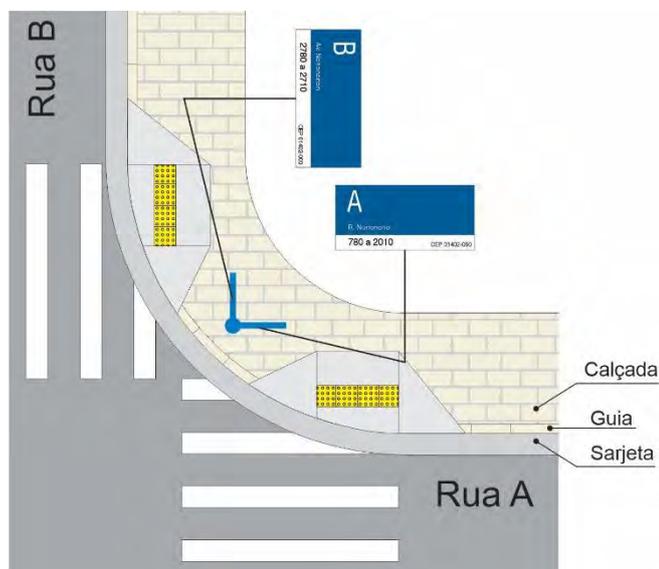


Figura 5

As placas de identificação de via e logradouro devem garantir o afastamento lateral do meio fio, de 0,30m para trechos retos e, 0,40m para trechos em curva, Figura 6.

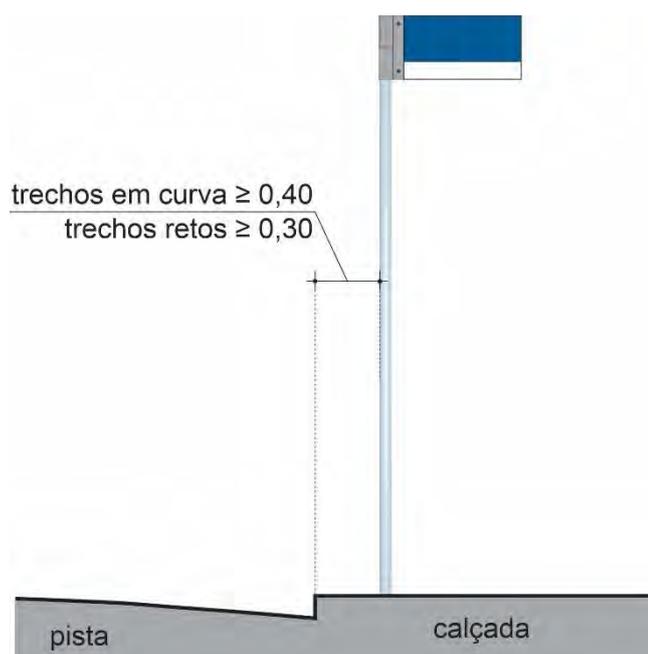


Figura 6

7. Critérios de locação

A área padrão para novas colocações, deve estar contida sempre na faixa de serviço, definida pelo Decreto Municipal 58.611, de 24/01/2019, que disciplina a utilização das calçadas.

A Faixa de Serviço é a “área da calçada, destinada à colocação de objetos, elementos, mobiliário urbano e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do Poder Público”, estando incluído neste item a sinalização de trânsito.

As placas de identificação de via e logradouro devem ser locadas na faixa de serviço conforme Figuras 7 e 8.

No caso do exemplo da Figura 7, deve ser considerada a bissetriz.

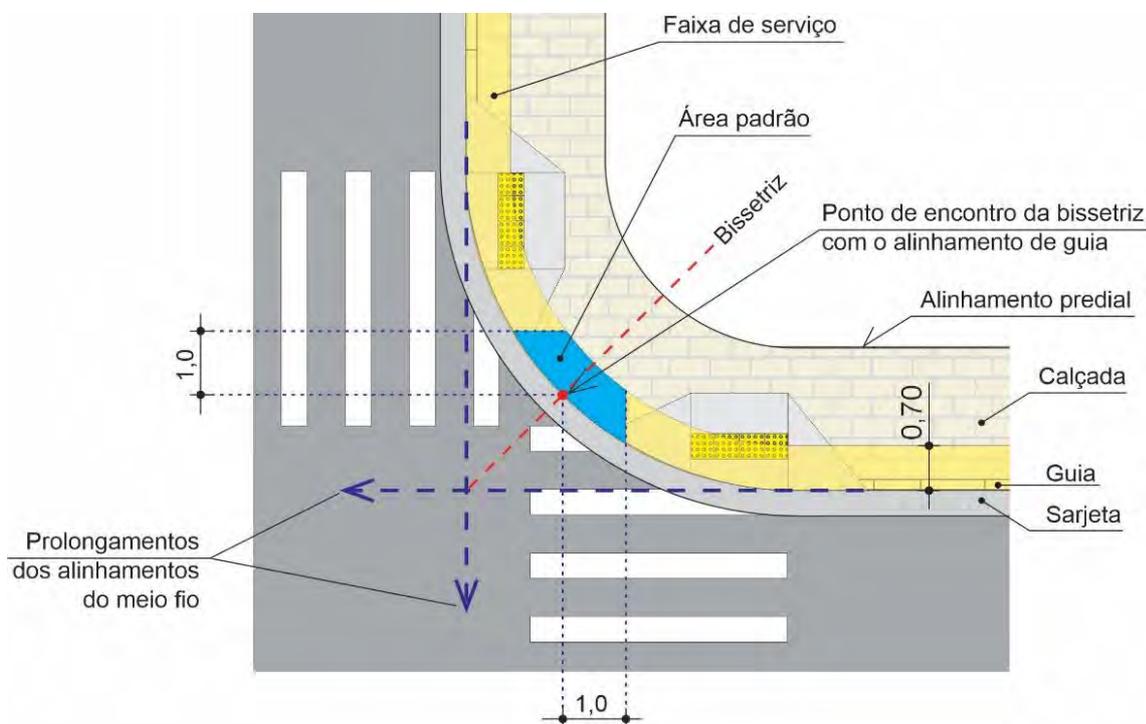


Figura 7

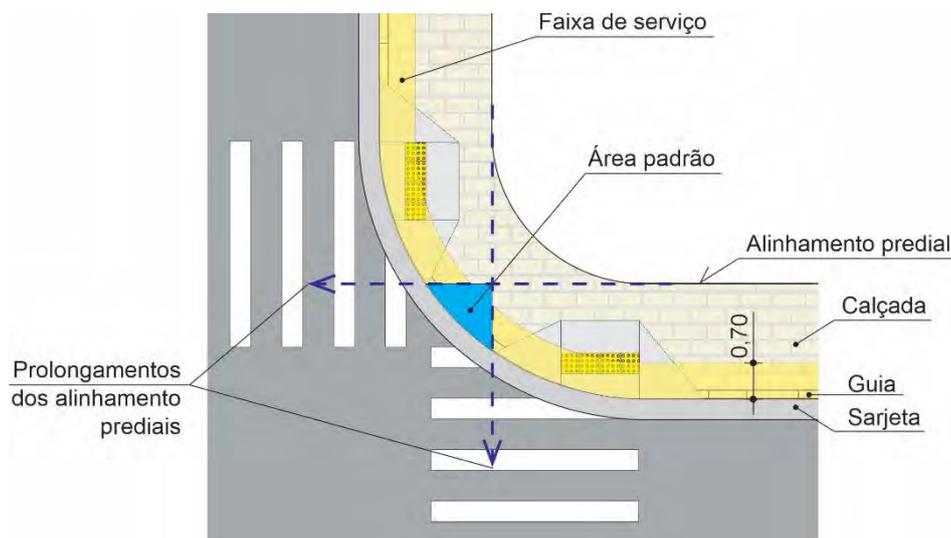


Figura 8

As placas de identificação devem ser locadas paralelas ao fluxo veicular, Figura 9.

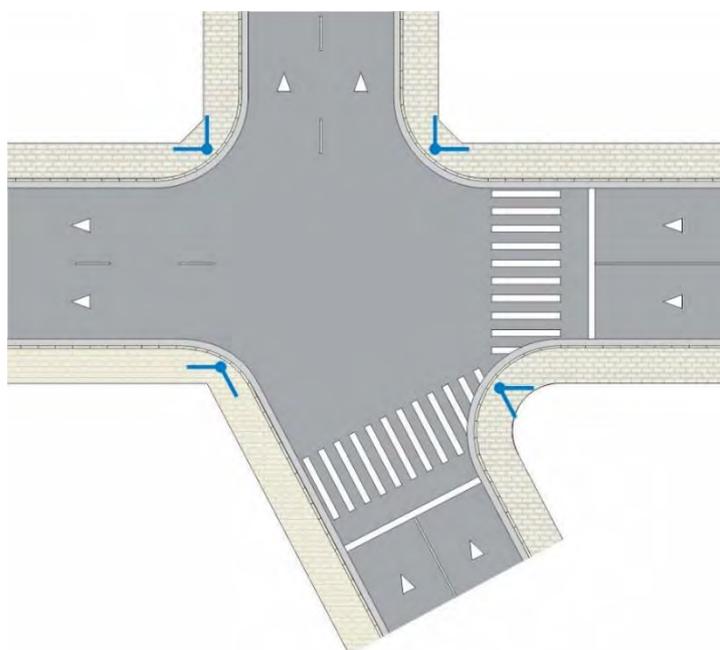


Figura 9

No caso de logradouro público com até 500m (quinhentos metros) de extensão, deve ser instalada, pelo menos, uma placa, em local com boa visibilidade, sendo que, nos demais logradouros, devem ser distribuídas placas de forma proporcional à sua extensão”, conforme dispõe o Decreto Municipal n.º 49.346. Ver item 2, desta norma.

Em calçadas estreitas, com largura de passeio (faixa livre), inferior a 0,90m, ou na impossibilidade de utilizar os demais suportes, pode ser utilizado poste da rede de transmissão de energia e/ou iluminação, Figura 10, ou muro de divisão ou a fachada da edificação, Figuras 11 e 12.

A Figura 10, apresenta um exemplo de colocação em poste de iluminação.

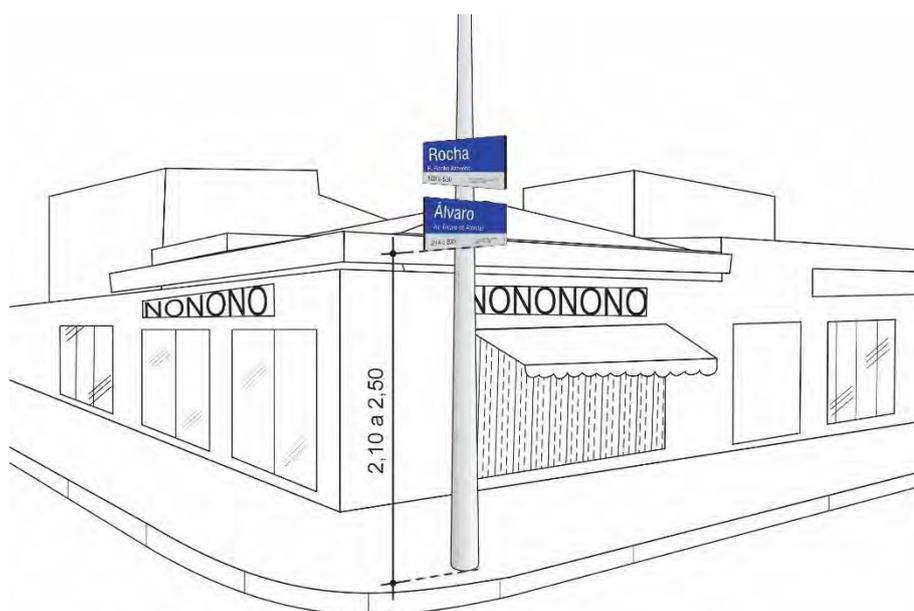


Figura 10

A Figura 11, apresenta um exemplo de colocação em muro de divisa.

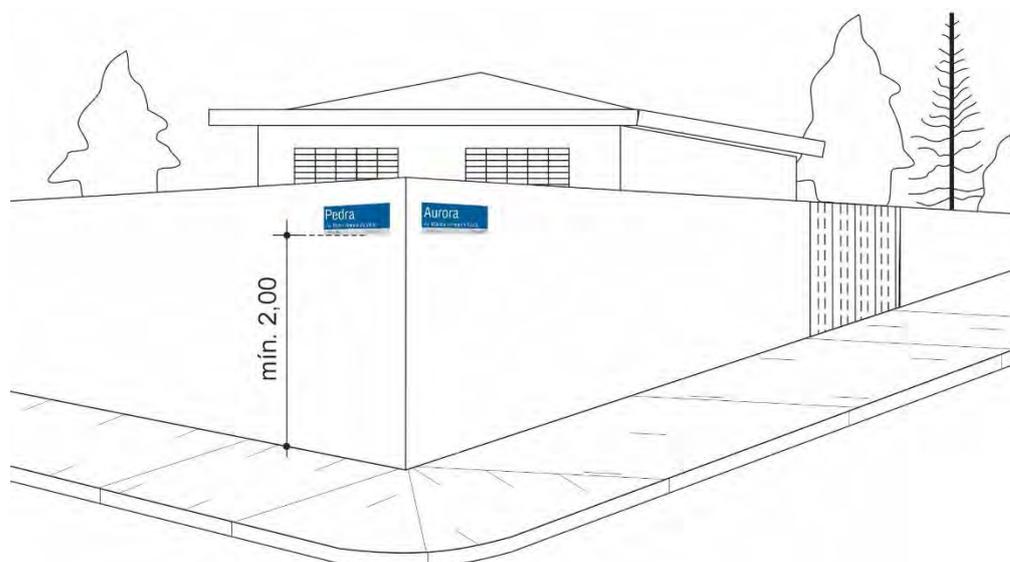


Figura 11

A Figura 12, apresenta um exemplo de colocação em fachada de edificação.

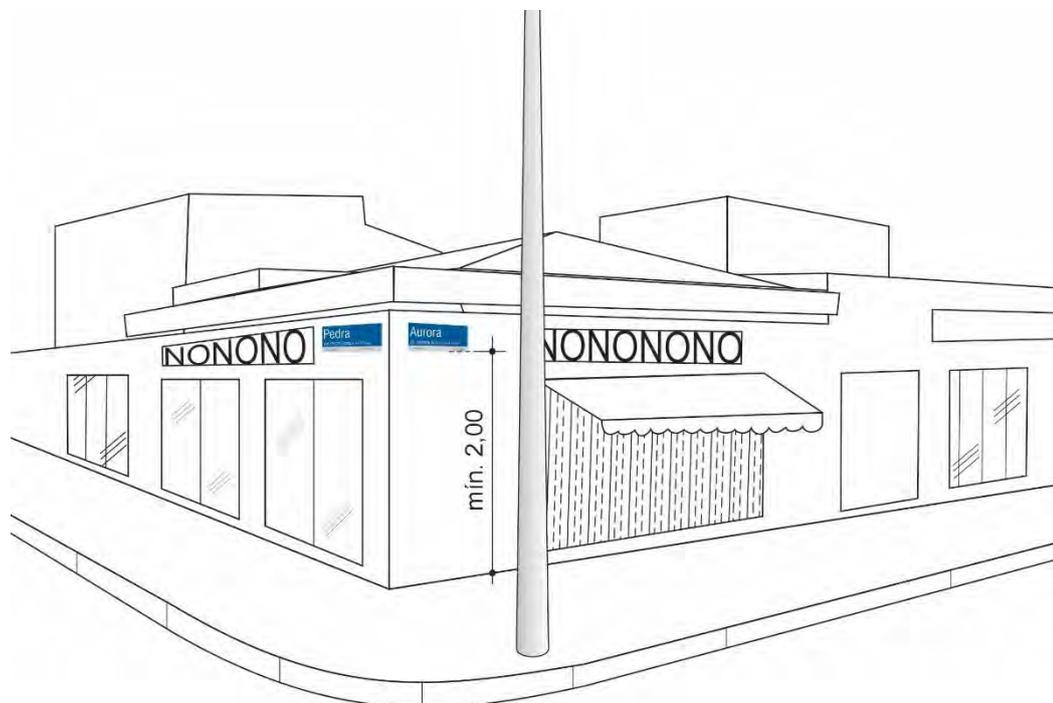


Figura 12

7.1. Locação em esquina

A colocação do conjunto de placas de identificação de via e logradouro, deve ser realizada de forma que, preferencialmente, sejam sinalizadas todas as esquinas que compõe a interseção.

Porém, de acordo com as características de visibilidade do local, ou seja, da composição veicular, largura de via, velocidade, geometria, sentido de circulação das vias, tipo de interseção, presença ou não de obstáculos nas aproximações, do paisagismo, o conjunto de placas pode ser diminuído, podendo-se admitir em alguns cruzamentos, a colocação de pelo menos dois conjuntos dispostos em diagonal, ou de apenas um, em interseções em T, por exemplo.

A seguir são apresentadas algumas regras para auxiliar na locação dos conjuntos.

7.1.1. Cruzamento de vias com sentido duplo de circulação ou mão dupla com mão única

Deve ser implantado um conjunto de placas nas quatro esquinas do cruzamento, Figuras 13 a 17.

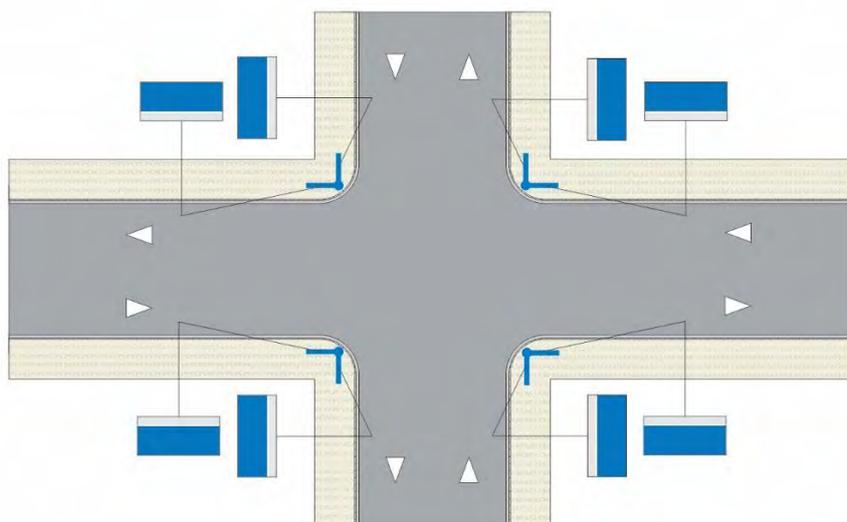


Figura 13

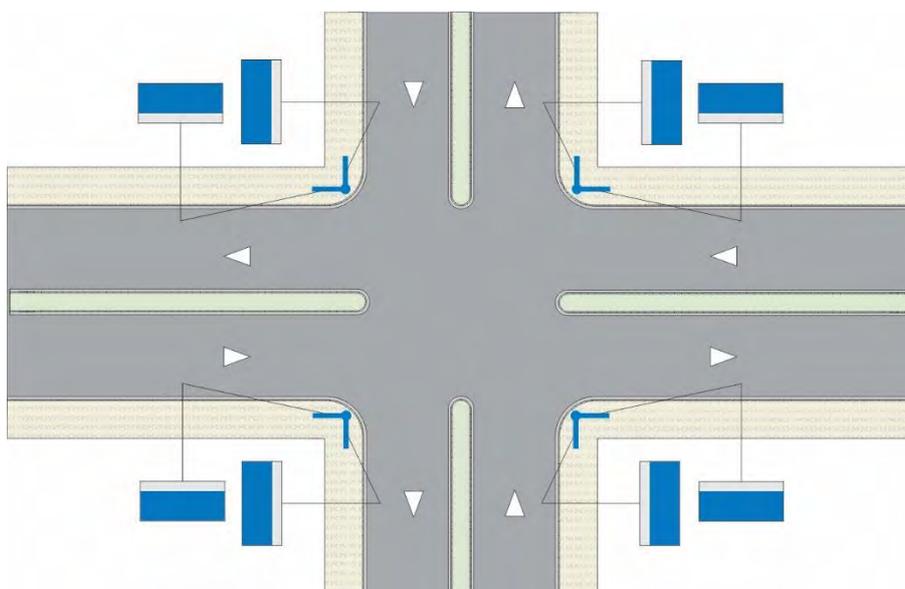


Figura 14

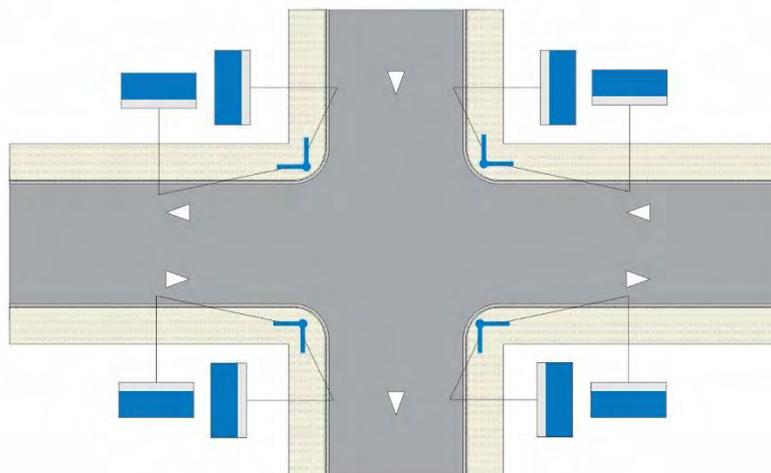


Figura 15

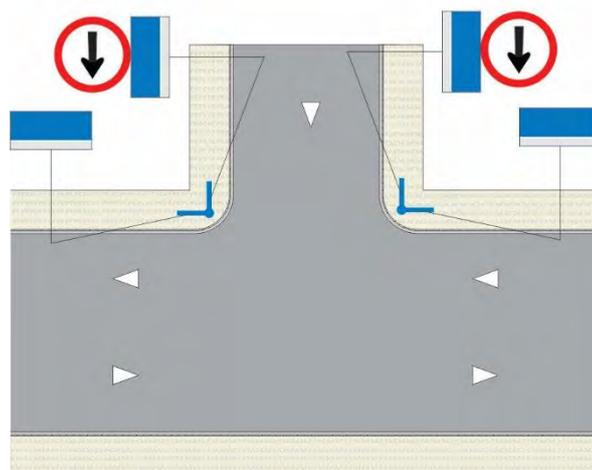


Figura 16

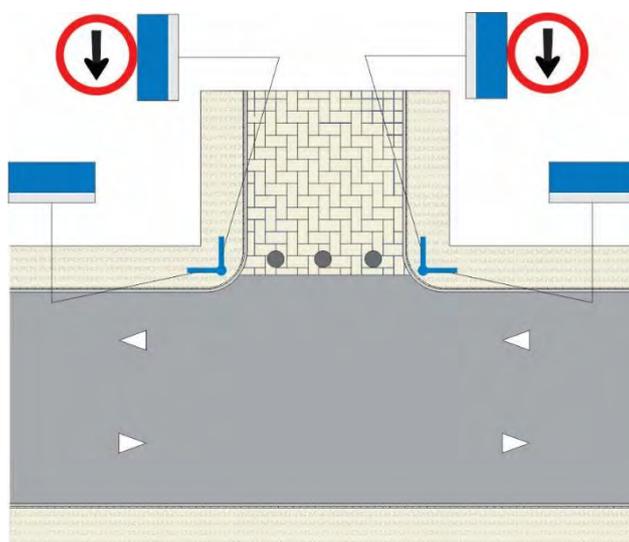


Figura 17

7.1.2. Cruzamento de vias com sentido único de circulação

Neste caso, podem ser adotadas placas na diagonal, na esquina que contém o sinal R-24a – “Sentido de circulação da via/pista”, conforme exemplo da Figura 18.

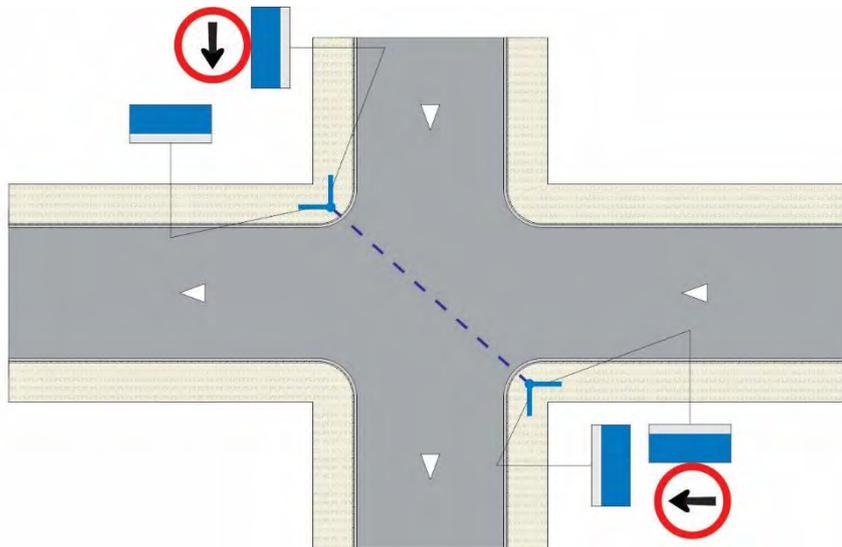


Figura 18

7.1.3. Interseções em T, onde a pista que tem continuidade apresenta sentido único de circulação

Neste caso, deve ser implantado somente um conjunto na esquina posterior a aproximação do fluxo da via/pista, conforme desenhos da Figuras 19 e 20.

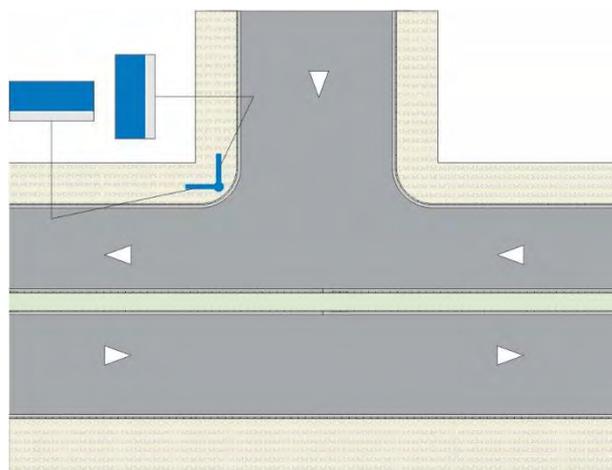


Figura 19

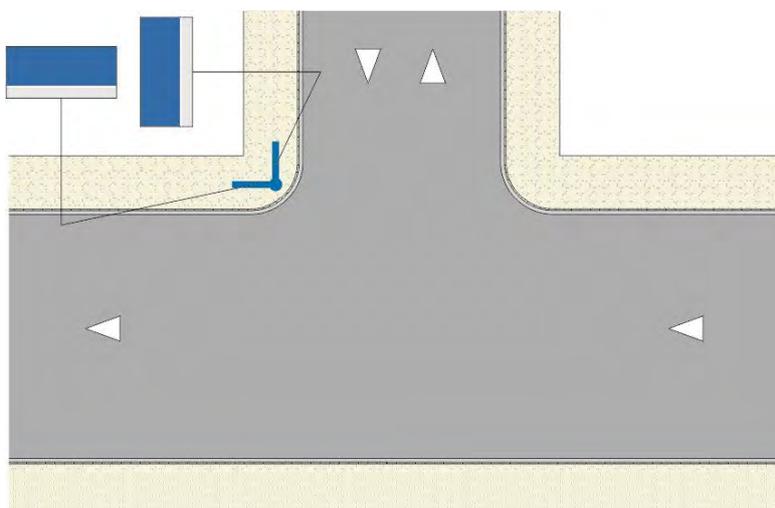


Figura 20

7.1.4. Via pedestres

Em interseções de vias em área de pedestres, devem ser colocados 2 conjuntos na diagonal. No caso de interseção em “T”, apenas um conjunto.

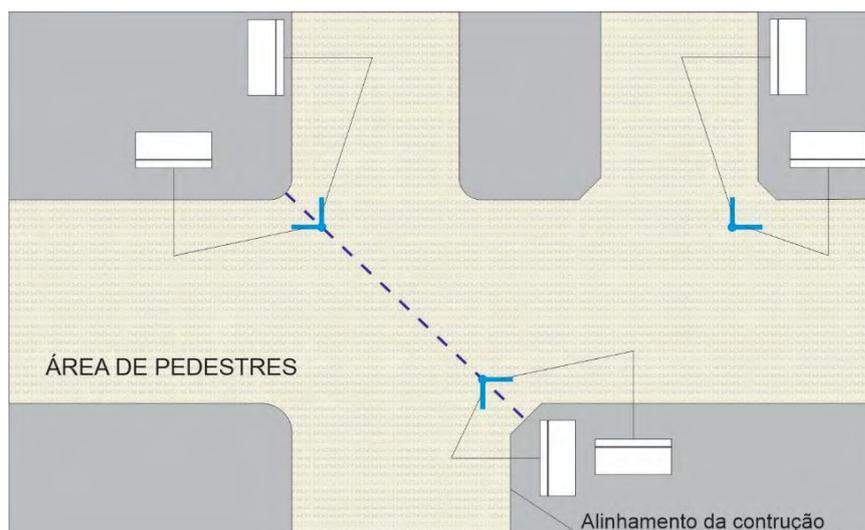


Figura 21

8. Relacionamento com a sinalização de trânsito

O suporte de placa de rua, pode ser utilizado para colocação de sinal de trânsito, desde que seja garantida uma altura livre de 2,10m, Figura 7.

Não deve ser utilizado suporte de sinalização semafórica, para colocação de placa de identificação de via e logradouro.

9. Apresentação de projeto

9.1. Procedimentos de projeto

Para elaboração de projetos, deve-se adotar os seguintes procedimentos:

- 9.1.1.** Usar carimbo padrão, contendo nome do local, base georreferenciada e escala, NUMENC, conforme norma de Carimbo CET – item 26G, disponível na biblioteca CAD CET e, para projetos executados por terceiros, no site: <http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/manuais-de-sinalizacao-urbana.aspx>.

A Figura 22, apresenta o carimbo para o formato A-1 e a Figura 23 um exemplo de aplicação.

No caso de projeto de manutenção, usar carimbo específico, ver exemplo na Figura 24.

| | | | | | | | |
|-----------------|--|----------------|---|------------|--|------------------------|-------------------------|
| DESCRICÃO | TÍTULO/LOCAL/PROJETO | | | | | GUIA DE RUAS(NOME/ANO) | |
| | | | | | | MAPOGRAF/00 | |
| | | | | | | PAGINA Nº | |
| | | | | | | COORDENADAS | |
| | PROC. Nº | | SUB | DET | U.S. | DES. Nº | REV. |
| | ESCALA | ESCALA GRÁFICA | | NORTE | FL. Nº | NUMENC. | |
| | | |  | |  | | |
| | NOME / REGISTRO | | | CREA / CAU | ASSINATURA | DATA | DATA DA ÚLTIMA VISTORIA |
| | DESENHISTA | | | | | ARTICULAÇÃO DAS FOLHAS | |
| | PROJETISTA | | | | | | |
| C. QUALIDADE | | | | | | | |
| COORDENADOR | | | | | | | |
| SUPERVISOR | | | | | | | |
| GERENTE | | | | | | | |
| SUPERINTENDENTE | | | | | | | |
| DIRETOR | | | | | | | |
| VISTO | Companhia de Engenharia de Tráfego  | | | | | | |
| LETRA | | | | | | | |
| DATA | | | | | | | |
| R | E | V | - | S | Q | U | |

Figura 22

- 9.1.2.** O projeto de placa de identificação de via e logradouro, deve ser único, isolado dos demais projetos de sinalização viária e geometria, em US específica.
- 9.1.3.** O projeto em base georreferenciada deve ser apresentado na escala 1:500, e conforme a complexidade, pode ser apresentado na escala 1:1000, ou outra, desde que prevista na ABNT NBR-8196 – Desenho técnico – Emprego de escalas.
- 9.1.4.** Apresentar quadro resumo único, sempre na primeira folha (Folha 01/nn). Não apresentar quadro resumo por folha de projeto.
- 9.1.5.** A base do projeto com divisa de lote, quando existente, deve ser mantida rebaixada em *layer* específico, na cor 252 (cinza).
- 9.1.6.** No projeto deve constar o sentido de circulação da via principal e das vias transversais.

- 9.1.7.** Os detalhes das placas encontram-se padronizados, em escala adequada, disponíveis na biblioteca CAD. Todos os atributos do detalhe da placa, largura, comprimento, topônimo, nome do logradouro, numeração, quadra e CEP devem ser editados, conforme especificação.
- 9.1.8.** Observar as abreviaturas, legendas, representações e demais disposições contidas na norma de representação gráfica.
- 9.1.9.** Deve constar em todas as folhas, as seguintes notas:
- a) Unidade de medida = metro (m).
 - b) As normas de projeto e de implantação de sinalização, devem obedecer a padronização da PMSP e aos manuais da CET.
 - c) Abreviaturas de acordo com o projeto:
 - PIVL = poste de identificação de via e logradouro
 - SPU = poste da rede de energia elétrica
 - LUM = Luminária
 - PLog = poste de logradouro padrão SPUrbanismo
 - d) Em caso de dúvida na locação da placa, consultar a área projetista.
- 9.1.10.** Deve constar em todas as folhas, a seguinte legenda do “Sentido de circulação” e do “Alinhamento de guia” e “Alinhamento predial”, quando necessário.
- 9.1.11.** No caso de SPU, utilizado como suporte de placas de identificação, verificar a existência de acúmulo de fiação ou gerador, que inviabilizam a utilização do mesmo.

- 9.1.12. Todos os materiais, placas e suporte de logradouro e sinalização vertical retirados, devem ser entregues no almoxarifado da CET.

- 9.1.13. Arquivos em “pdf” devem ser salvos com o *plot-style* de impressão.

- 9.1.14. Sempre que possível, reduzir o tamanho do arquivo “dwg”, eliminando informações de projeto não utilizadas, através do comando *PURGE* e *OVERKIL*.

9.2. Projeto

O projeto de placa de identificação de via e logradouro deve ser apresentado, conforme Figura 23.

A Figura 23, apresenta um exemplo de projeto de implantação, onde podemos observar que no caso de remanejamento das placas IVL, deve-se remanejar apenas a coluna PIVL. O projeto é fictício.

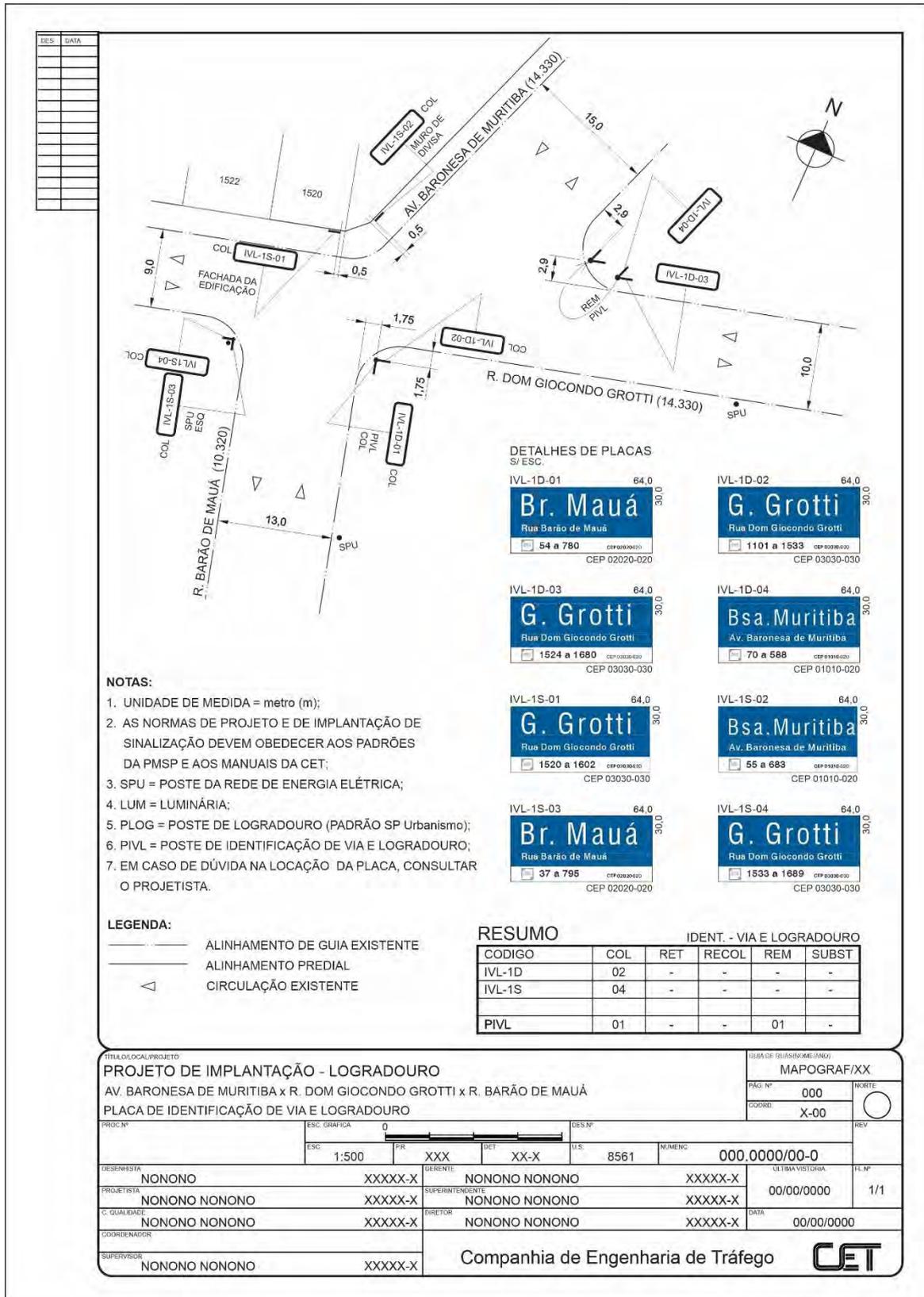


Figura 23

A Figura 24, apresenta um exemplo de projeto de manutenção. O projeto é fictício.

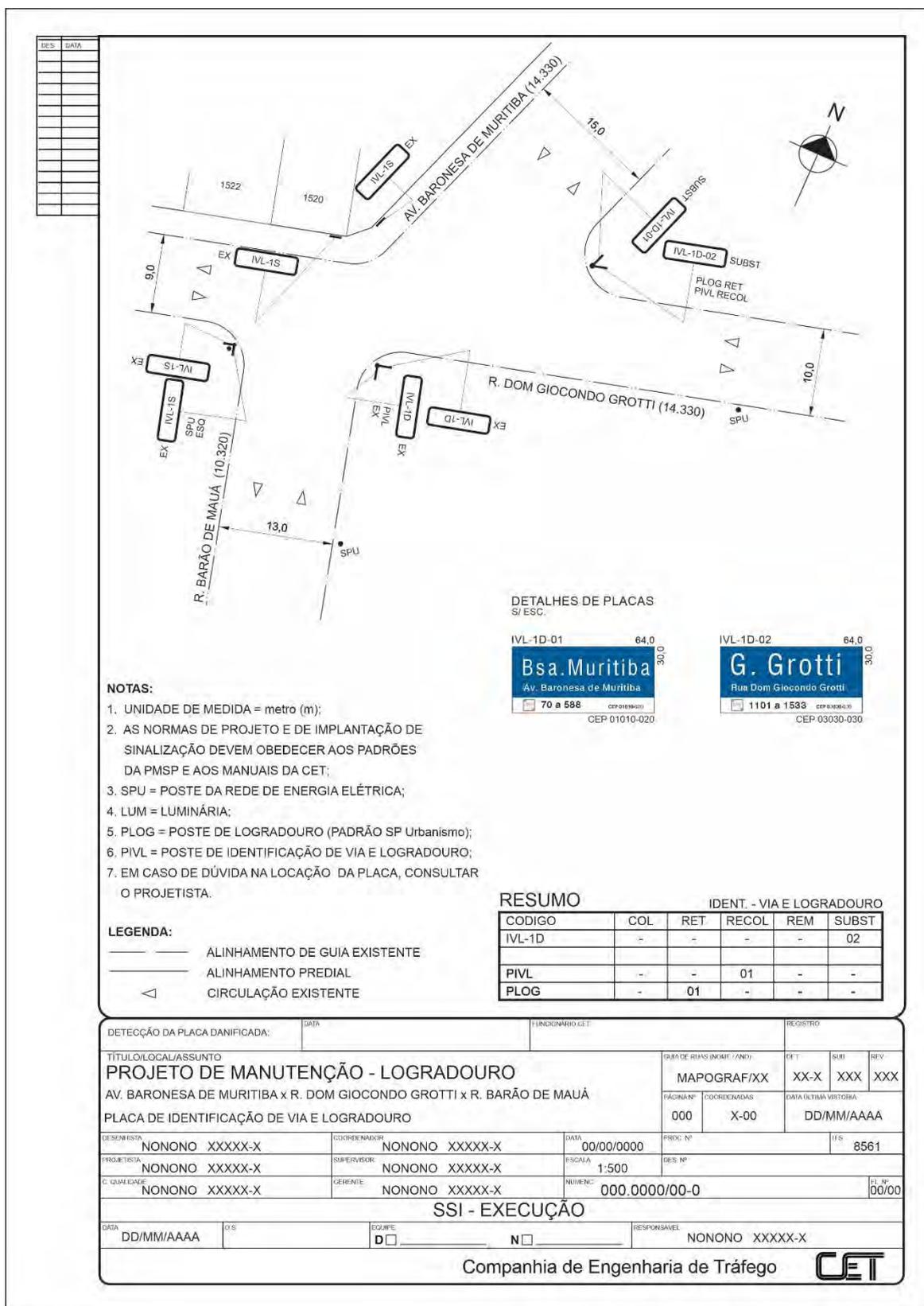


Figura 24

ANEXO I

GLOSSÁRIO

Conforme art. 2º do Decreto Municipal 49.346 de 27/03/2008 temos os seguintes conceitos e definições:

“ A expressão logradouro público designa, dentre outros: rua, avenida, travessa ou passagem, via de pedestre, viela, viela sanitária, balão de retorno, passarela, praça, parque, alameda, largo, beco, ladeira, viaduto, ponte, túnel, complexo viário, rodovia, estrada ou caminho público, assim definidos:

I - avenida é o espaço destinado à circulação de veículos e pedestres, com largura igual ou superior a 20,00m entre os alinhamentos;

II - rua é o espaço destinado à circulação de veículos e pedestres, com largura de 7,20m a 19,99m entre os alinhamentos;

III - travessa ou passagem é o espaço destinado à circulação de veículos e pedestres, com largura de 3,61m a 7,19m entre os alinhamentos;

IV - via de pedestre é o espaço destinado à circulação exclusiva de pedestres, com largura mínima de 2,00m entre os alinhamentos;

V - viela é o espaço destinado à circulação de pedestres, interligando dois logradouros sem acesso de lotes para ela, com largura de até 4,00m entre os alinhamentos;

VI - viela sanitária é o espaço destinado ao escoamento de águas pluviais e, eventualmente, circulação de pedestres, interligando dois logradouros, sem acesso de lotes para ela, com largura de até 4,00m entre os alinhamentos;

VII - balão de retorno é o alargamento da via de circulação que permite manobra de veículos;

VIII - passarela é o logradouro constituído por elemento construtivo aéreo ou subterrâneo, destinado a permitir o deslocamento exclusivo de pedestres no sentido transversal à via de circulação de veículos;

IX - praça é o logradouro delimitado por vias de circulação e/ou pelo alinhamento de imóveis, criado com o intuito de propiciar, em região urbana, espaços abertos e destinados ao lazer e à recreação comunitária;

X - parque é o logradouro delimitado por vias de circulação e/ou por imóveis circunvizinhos, com grandes dimensões e implantado com o propósito de propiciar a existência de espaços abertos, ajardinados e arborizados, edificadas ou não, visando primordialmente ao lazer, à recreação comunitária e à preservação ambiental, além de conter equipamentos destinados à cultura e à prática de esportes, dentre outros;

XI - alameda é o logradouro arborizado destinado à circulação de veículos e pedestres;

XII - largo é o alargamento ao longo de um logradouro, geralmente em frente a algum edifício público;

XIII - beco é o logradouro estreito e curto, às vezes sem saída e destinado à circulação de pedestres;

XIV - ladeira é o logradouro com forte declive, destinado à circulação de veículos e pedestres;

XV - viaduto é a obra viária que se sobrepõe à via pública ou linha férrea, destinada à circulação de veículos e pedestres;

XVI - ponte é a obra viária erigida sobre curso d'água, destinada à circulação de veículos e pedestres;

XVII - túnel é a passagem subterrânea através de montanhas, grandes aterros ou sob curso d'água;

XVIII - rodovia é a estrada destinada principalmente ao tráfego de veículos automotores, ligando uma localidade a outra;

XIX - estrada ou caminho público é o logradouro destinado ao trânsito de veículos, pedestres e animais;

XX - complexo viário é o conjunto de logradouros formado pela associação de, pelo menos, três dos seguintes elementos: viadutos, avenidas, túneis, acessos, praças e passarelas. ”

APÊNDICE I

QUADRO RESUMO

PLACAS

Unidade de medida: cm / m²

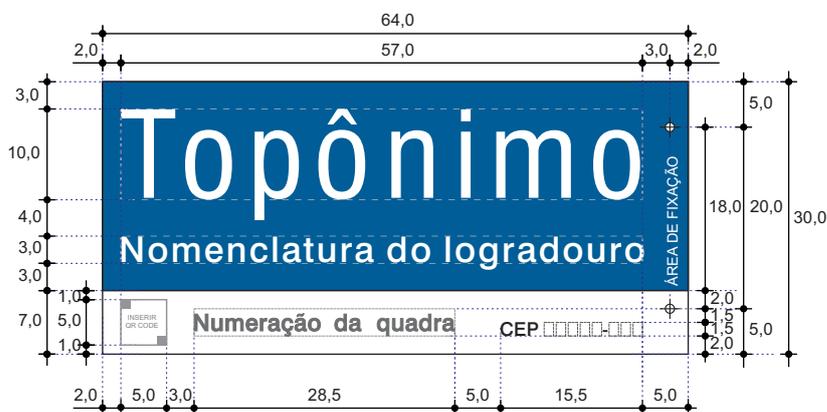
| | | |
|--|---|---|
| <p style="text-align: center;">IVL - 1D</p> | <p>h=10</p> <p>Largura: 64</p> <p>Altura: 30</p> <p>Área: 0,19</p> | <p>h= 8,8 a 13</p> <p>Largura: 80</p> <p>Altura: 40</p> <p>Área: 0,32</p> |
| <p style="text-align: center;">IVL - 1S</p> | <p>h= 6,7 a 10</p> <p>Largura: 64</p> <p>Altura: 30</p> <p>Área: 0,19</p> | |
| <p style="text-align: center;">IVL - 2D</p> | <p>h=10</p> <p>Largura: 64</p> <p>Altura: 30</p> <p>Área: 0,19</p> | <p>h=8,8 a 13</p> <p>Largura: 80</p> <p>Altura: 40</p> <p>Área: 0,32</p> |

APÊNDICE II

DESENHOS

IVL-1D

64x30 - RevA



ESPECIFICAÇÕES GERAIS

1. PLACA

Dimensões: 64,0x30,0.

Área: 0,19m².

Cor: parte superior azul (modelo CMYK: C100, M60, Y10, K10), parte inferior branca.

2. MENSAGEM

2.1.Topônimo: Alfabeto Swis721 CnBT, cor branca, caixa alta e baixa, altura de 10,0.

2.2.Nomenclatura do logradouro: Alfabeto Swis721 Md BT, cor branca, caixa alta e baixa, altura 3,0.

2.3.Numeração da quadra e CEP: Alfabeto Swis721 Md BT, cor preta, caixa alta e baixa, e caixa alta, altura 3,0 e 1,5 respectivamente. A numeração da quadra de ser conforme exemplo: "□□□ a □□□".

3. CRITÉRIO DE PROJETO

3.1.Esta placa deve ser utilizada conforme disposições contidas na norma Placa de identificação de via e logradouro - CET

4. NOTAS

4.1.As informações da placa devem ser preenchidas, conforme norma acima descrita.

4.2.A placa deve ser feita em material retrorrefletivo.

4.3.Esta revisão cancela e substitui o desenho de nº5200.008.01/01-20

| | | | | |
|--|--------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| PROJETO / ASSUNTO SINALIZAÇÃO VERTICAL ESPECIAL Identificação de via e logradouro - Face dupla - Azul - 64x30 | CÓDIGO DA SINALIZAÇÃO GP | IVL-1D | U.S. | 1721 |
| | DESENHO Nº | 5200.137.01/01-23 | ÁREA | SPP - Normas |
| | ESCALA | 1:7,5 | UNIDADE DE MEDIDA | Centímetros |



ESPECIFICAÇÕES GERAIS

1. PLACA

Dimensões: 80,0x40,0.

Área: 0,32m².

Cor: parte superior azul (modelo CMYK: C100, M60, Y10, K10), parte inferior branca.

2. MENSAGEM

2.1.Topônimo: Alfabeto Swis721 CnBT, cor branca, caixa alta e baixa, altura de 8,8 a 13,0.

2.2.Nomenclatura do logradouro: Alfabeto Swis721 Md BT, cor branca, caixa alta e baixa, altura 4,0.

2.3.Numeração da quadra e CEP: Alfabeto Swis721 Md BT, cor preta, caixa alta e baixa, e caixa alta, altura 4,0 e 2,0 respectivamente. A numeração da quadra de ser conforme exemplo: "□□□□ a □□□□".

3. CRITÉRIO DE PROJETO

3.1.Esta placa deve ser utilizada conforme disposições contidas na norma Placa de identificação de via e logradouro - CET

4. NOTAS

4.1.As informações da placa devem ser preenchidas, conforme norma acima descrita.

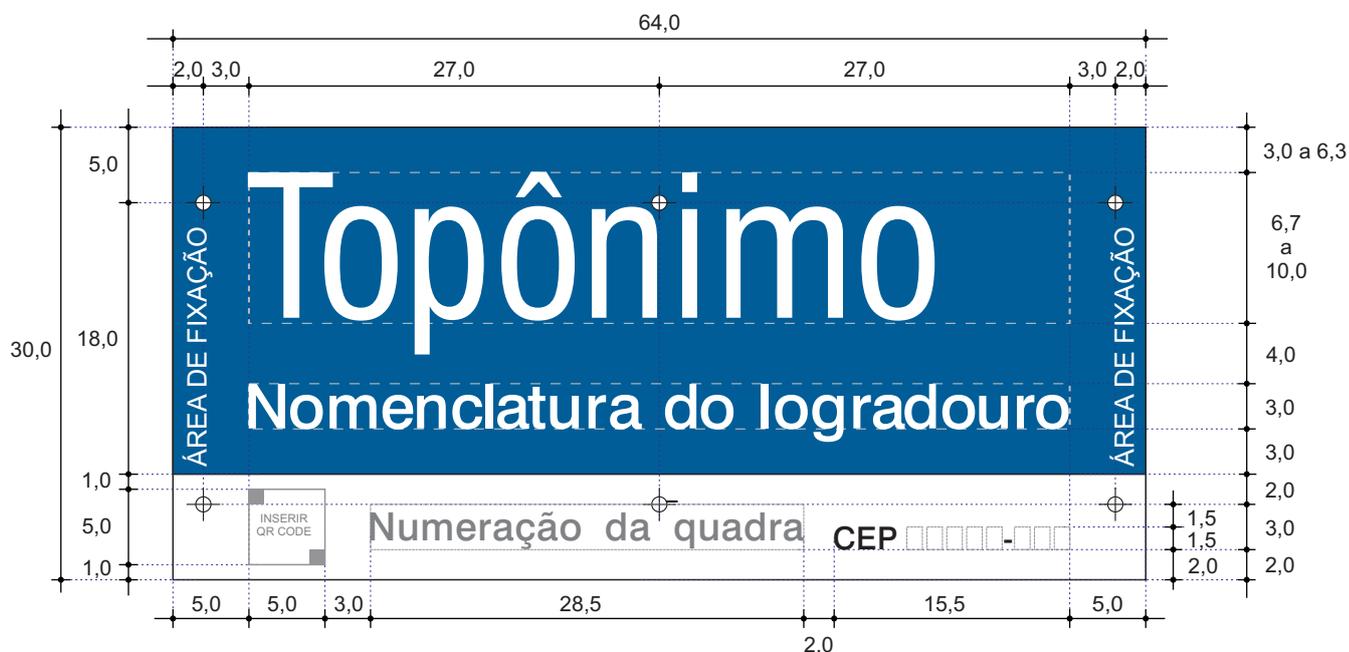
4.2.A placa deve ser feita em material retrorrefletivo.

4.3.Esta revisão, cancela e substitui o desenho de nº5200.097.01/01-23

| | | | | |
|---|--------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| PROJETO / ASSUNTO SINALIZAÇÃO VERTICAL ESPECIAL Identificação de via e logradouro - Face dupla - Azul - 80x40 | CÓDIGO DA SINALIZAÇÃO GP | IVL-1D | U.S. | 1721 |
| | DESENHO Nº | 5200.139.01/01-23 | ÁREA | SPP - Normas |
| | ESCALA | 1:7,5 | UNIDADE DE MEDIDA | Centímetros |

IVL-1S

64x30 RevA



ESPECIFICAÇÕES GERAIS

1. PLACA

Dimensões: 64,0x30,0.

Área: 0,19m².

Cor: parte superior azul (modelo CMYK: C100, M60, Y10, K10), parte inferior branca.

2. MENSAGEM

2.1. Topônimo: Alfabeto Swis721 CnBT, cor branca, caixa alta e baixa, altura de 6,7 a 10,0.

2.2. Nomenclatura do logradouro: Alfabeto Swis721 Md BT, cor branca, caixa alta e baixa, altura 3,0.

2.3. Numeração da quadra e CEP: Alfabeto Swis721 Md BT, cor preta, caixa alta e baixa, e caixa alta, altura 3,0 e 1,5 respectivamente. A numeração da quadra de ser conforme exemplo: "□□□ a □□□".

3. CRITÉRIOS DE PROJETO

3.1. Esta placa deve ser utilizada conforme disposições contidas na norma Placa de identificação de via e logradouro - CET

3.2. Esta placa deve ser utilizada em muro de divisa ou fachada ou em poste de transmissão de energia e/ou iluminação.

4. NOTAS

4.1. As informações da placa devem ser preenchidas, conforme norma acima descrita.

4.2. A placa deve ser feita em material retrorrefletivo.

4.3. Esta revisão, cancela e substitui o desenho de nº5200.010.01/01-20

| | | |
|---|------------------------------------|----------------------------------|
| PROJETO / ASSUNTO SINALIZAÇÃO VERTICAL ESPECIAL Identificação de via e logradouro - Face simples - 64x30 | CÓDIGO DA SINALIZAÇÃO GP IVL-1S | U.S. 1721 |
| | DESENHO Nº 5200.136.01/01-23 | ÁREA SPP - Normas |
| | ESCALA 1:5 | UNIDADE DE MEDIDA Centímetros |



IVL-2D

80x40 - RevB



ESPECIFICAÇÕES GERAIS

1. PLACA

Dimensões: 80,0x40,0.

Área: 0,32m².

Cor: fundo branco, tarja na cor preta 80,0x0,7.

2. MENSAGEM

2.1. Topônimo: Alfabeto Swis721 CnBT, cor preta, caixa alta e baixa, altura de 8,8 a 13,0.

2.2. Nomenclatura do logradouro: Alfabeto Swis721 Md BT, cor preta, caixa alta e baixa, altura 4,0.

2.3. Numeração da quadra e CEP: alfabeto Alfabeto Swis721 Md BT, cor preta, caixa alta e baixa, e caixa alta, altura 4,0 e 2,0 respectivamente. A numeração da quadra de ser conforme exemplo: "□□□□ a □□□□".

3. CRITÉRIO DE PROJETO

3.1. Esta placa deve ser utilizada conforme disposições contidas na norma Placa de identificação de via e logradouro - CET

4. NOTAS

4.1. As informações da placa devem ser preenchidas, conforme norma acima descrita.

4.2. A placa deve ser feita em material retrorrefletivo.

4.3. Esta revisão, cancela e substitui o desenho de nº5200.098.01/01-23

| | | | | |
|--|--------------------------|-------------------|-------------------|--------------|
| PROJETO / ASSUNTO SINALIZAÇÃO VERTICAL ESPECIAL Identificação de via e logradouro - Face dupla - Branca - 80x40 | CÓDIGO DA SINALIZAÇÃO GP | IVL-2D | U.S. | 1721 |
| | DESENHO Nº | 5200.138.01/01-23 | ÁREA | SPP - Normas |
| | ESCALA | 1:7,5 | UNIDADE DE MEDIDA | Centímetros |

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

Hemilton Tsuneyoshi Inouye

Presidente

Valtair Ferreira Valadão

Diretor de Planejamento e Projetos

Issao Hino

Superintendente de Planejamento e Projetos

Pedro de Ângelo

Superintendente de Eng. de Sinalização e Infraestrutura

EQUIPE TÉCNICA

Silvana Di Bella Santos

Coordenação e Elaboração – SPP/Normas

Ademir Villatoro – GSO

Carlos Alberto S. Codesseira – SPP

Silvana Di Bella Santos – SPP/Normas

Sidnei José Serrano – GSO/DSO

Wladimir Sanches Caruso – GPT

Equipe de estudo

