

B O L E T I M

# MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA



1.º SUPLEMENTO AO BOLETIM MUNICIPAL N.º 535

## SUMÁRIO

### RESOLUÇÕES DOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

#### ASSEMBLEIA MUNICIPAL

Deliberação n.º 41/AM/2004 (Deliberação n.º 214/CM/2004) - Regulamento de Construção dos Parques de Estacionamento do Município de Lisboa - Deliberação n.º 55/AM/2004 (Deliberação n.º 290/CM/2004) - Alteração ao art. 73.º - Capítulo X - Ambiente e Espaços Verdes, da Tabela de Taxas e Outras Receitas Municipais - Nota: As presentes Deliberações foram retiradas da sessão de 11 de Maio de 2004  
pág. 1436 (2)

# RESOLUÇÕES DOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

## ASSEMBLEIA MUNICIPAL

### Deliberações

*Nota:* As presentes Deliberações foram extraídas da Sessão de 11 de Maio de 2004.

- *Deliberação n.º 41/AM/2004* (Deliberação n.º 214/CM/2004):

### Proposta n.º 214/2004

Considerando que:

- Pela Proposta n.º 493/2003, a Câmara Municipal de Lisboa deliberou por unanimidade na sua reunião de 17 de Setembro de 2003, aprovar o Projecto de Regulamento de Construção de Parques de Estacionamento do Município de Lisboa, para efeitos da sua submissão a discussão pública e audição das entidades representativas dos principais intervenientes nesta matéria;
- Durante aquele período de discussão pública e de audição de entidades representativas dos principais intervenientes, foram consultadas diversas entidades, as quais constam de lista anexa à presente Proposta;
- O Projecto final do Regulamento que ora se apresenta contempla contributos recolhidos e sugestões formalizadas.

Tenho a honra de propor que a Câmara delibere, ao abrigo do n.º 8 do artigo 112.º e do artigo 241.º, ambos da Constituição da República Portuguesa, e das disposições conjugadas das alíneas *a)* do n.º 6 do artigo 64.º e *c)* do n.º 2 do artigo 53.º, todos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de Janeiro, aprovar e submeter à aprovação da Assembleia Municipal o Projecto final do «Regulamento de Construção de Parques de Estacionamento do Município de Lisboa», anexo à presente Proposta.

(Aprovada por unanimidade.)

LISTA DE ENTIDADES CONSULTADAS ACERCA DO PROJECTO DE REGULAMENTO DE CONSTRUÇÃO DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO DO MUNICÍPIO DE LISBOA (ARTIGOS 117.º e 118.º do CPA)

Ordem dos Engenheiros.

Ordem dos Arquitectos.

AECOPS - Associação de Empresas de Construção e Obras Públicas.

AICE - Associação dos Industriais da Construção de Edifícios.

ANEPE - Associação Nacional de Empresas de Parques de Estacionamento.

## REGULAMENTO DE CONSTRUÇÃO DOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO DO MUNICÍPIO DE LISBOA

### Preâmbulo

Lisboa, à semelhança de outras cidades em que as redes de transportes públicos não são suficientemente eficazes e em que o custo do estacionamento não é suficientemente dissuasor da utilização generalizada do transporte individual, tem vindo a assistir:

- Ao incremento do parque automóvel (agravado pela generalização dos «carros de serviço» e pelo não abate de veículos);
- E, mais recentemente, à multimotorização das famílias.

Esta tendência tem vindo a provocar fortes défices de estacionamento nos bairros consolidados, que atingem a rotura nas zonas históricas da cidade. Acresce que a necessidade de inversão da desertificação do centro histórico da cidade irá agudizar aqueles défices, face às especificidades do seu edificado, se outras medidas complementares não forem consideradas.

Por outro lado, datando de 1994, o PDM de Lisboa inovou, de forma decisiva, em matéria de estacionamento, designadamente mediante a associação da sua disciplina à configuração de cada tipo de operação urbanística, ponderadas as respectivas áreas de utilização.

De notar, aliás, que o artigo 105.º do PDM, no seu número 4, remete a disciplina dos aspectos técnicos mais relevantes em matéria de estacionamento para o Regulamento próprio.

Ora, remontando já a 1993 e tendo sido emitido ao abrigo de normas provisórias, o anterior Regulamento dos Parques de Estacionamento do Município de Lisboa não só não pode atender aos designios de um posterior Plano Director Municipal, como também se mostra estranho às ainda mais recentes perspectivas de solução, propostas pelos mais diversos quadrantes, para o problema do estacionamento em Lisboa.

É pois neste contexto, que um novo «Regulamento de Construção de Parques de Estacionamento do Município de Lisboa» se deve enquadrar, permitindo uma maior aproximação à realidade da Cidade, fomentando soluções mais inovadoras, sem esquecer as características do seu parque automóvel e as diversas funções geradoras de deslocações que necessariamente terão que coexistir na vida da cidade.

Nestes termos, colhidos os contributos da AECOPS - Associação de Empresas de Construção e Obras Públicas, da AICE - Associação dos Industriais da Construção de Edifícios e da ANEPE - Associação Nacional de Empresas de Parques de Estacionamento, e tendo como leis habilitantes as disposições conjugadas do n.º 8 do artigo 112.º e do artigo 241.º da Constituição da República Portuguesa, da alínea *a)* do n.º 6

do artigo 64.º, e da alínea c) do n.º 2 do artigo 53.º, todos da Lei n.º 169/99, de 18 de Setembro, na redacção que lhe foi dada pela Lei n.º 5-A/2002, de 11 de Janeiro, a Assembleia Municipal de Lisboa, sob proposta da Câmara Municipal, e após a apreciação pública do respectivo projecto, aprova o seguinte Regulamento:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

##### (Objecto)

1 - O presente Regulamento aplica-se à concepção, licenciamento e construção de Parques de Estacionamento no Município de Lisboa.

2 - Para efeitos do disposto no presente Regulamento, consideram-se:

- a) Parques de estacionamento as edificações exclusivamente destinados ao estacionamento de veículos ligeiros, bem como as partes dos edifícios com este mesmo fim;
- b) Parques de estacionamento de grandes dimensões, os parques que apresentem uma área bruta superior a 3000 m<sup>2</sup>, ou uma capacidade superior a 150 lugares de estacionamento.

#### Artigo 2.º

##### (Modalidades de parques de estacionamento)

1 - Quanto à sua utilização, os parques classificam-se em três tipologias:

Tipo A - Parques de rotação ou de apoio a grandes áreas comerciais com mais de 2500 m<sup>2</sup>, grandes armazéns, hipermercados ou de serviços, com área bruta superior ao parâmetro previsto no PDM em vigor;

Tipo B - Parques reservados a residentes ou serviços de utilização exclusiva dos respectivos edifícios;

Tipo C - Parques mistos, cuja utilização tenha uma componente de rotação ao público e uma componente residencial ou de uso exclusivo do edifício.

2 - O dimensionamento dos parques do tipo C, sempre que a utilização predominante seja a de rotação, deverá obedecer aos requisitos definidos para o tipo A, devendo os restantes casos ser equiparados a parques tipo B.

#### Artigo 3.º

##### (Obrigatoriedade da inclusão de estacionamento privativo)

A inclusão obrigatória de estacionamento privativo nos vários edifícios, em função das respectivas utilizações, bem como, para cada categoria de edificações, os respectivos quantitativos de lugares de estacionamento e as isenções dessa obrigatoriedade, são os estabelecidos no Plano Director Municipal.

## CAPÍTULO II

### DOS PARQUES DE ESTACIONAMENTO EDIFICADOS POR INICIATIVA PÚBLICA MUNICIPAL

#### Artigo 4.º

##### (Localização)

1 - As obras municipais de construção de parques de estacionamento, independentemente de quem proceda à respectiva exploração, localizar-se-ão em terrenos do domínio privado municipal.

2 - À construção de parques de estacionamento promovida pela Câmara Municipal são aplicáveis as disposições sobre operações urbanísticas de iniciativa pública.

## CAPÍTULO III

### DA CONSTRUÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO POR PARTICULARES

#### Artigo 5.º

##### (Licenciamento e requisitos do projecto)

1 - O licenciamento de operações urbanísticas dos particulares com vista a serem utilizadas como parques de estacionamento segue os requisitos e o procedimento dispostos no Decreto-Lei n.º 555/99, de 28 de Dezembro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 177/2001, de 4 de Junho, em matéria de licenciamento de operações urbanísticas.

2 - Os projectos de parqueamento de grandes dimensões em que a área bruta seja superior a 3000 m<sup>2</sup> ou que comportem uma capacidade igual ou superior a 150 lugares deverão ser objecto de consulta ao Departamento de Segurança Rodoviária e Tráfego, no respeitante à localização de acessos, estudos de tráfego e outros elementos julgados necessários.

3 - Os projectos de operação urbanística a licenciar pela Câmara deverão representar graficamente as especificações técnicas constantes no capítulo seguinte deste Regulamento.

#### Artigo 6.º

##### (Aplicação do Regulamento a casos particulares e edifícios existentes)

Nas áreas consolidadas, nas áreas históricas, nos projectos de alteração e adaptação de edifícios, quando as condições existentes se mostrem impeditivas do cumprimento integral do presente Regulamento, são admissíveis valores ou índices inferiores aos prescritos, desde que tecnicamente justificáveis e analisados caso a caso, na fase de apreciação de estudo de viabilidade ou de licenciamento.

## CAPÍTULO IV

### ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

#### SECÇÃO I

##### Acessos

###### Artigo 7.º

###### (Acessos à via pública)

Os acessos ao estacionamento devem ser independentes e:

- Em caso de proximidade com gaveto e sempre que possível, situar-se à maior distância possível desse gaveto;
- No caso da alínea anterior, e caso não seja possível garantir bolsa de fila de espera, situar-se no arruamento de menor tráfego;
- Permitir a manobra de inscrição dos veículos sem mudança de fila de circulação, para que possam efectuar apenas uma única manobra, a partir da fila de circulação adjacente ao acesso do estacionamento;
- Evitar situações de interferência com obstáculos situados na via pública, tais como candeeiros, semáforos, árvores, etc.

###### Artigo 8.º

###### (Zona de acumulação)

1 - Junto à via pública, deve existir uma zona de acumulação ou patamar no interior do edifício destinado a estacionamento, desprovida de obstáculos e obedecendo aos seguintes requisitos:

- Comprimento mínimo de 5 m, a partir do plano marginal;
- Largura de 3 m (P1), 4,5 m (P2) ou 6 m (P3), definida em função da capacidade global do estacionamento e da utilização do edifício, conforme sintetiza o quadro do Anexo I;
- Concordância com as rampas definidas no artigo 9.º, conforme descrito no Anexo I.

2 - Sem prejuízo do disposto nas alíneas a) e b) do número anterior, o encerramento da zona de acumulação pode efectuar-se através da aplicação de elementos mecânicos ou electricamente comandados, tais como portões, portas de lagarta ou portas basculantes, não podendo tal utilização originar redução das dimensões mínimas do patamar.

3 - A aplicação junto ao plano marginal dos elementos referidos no número anterior, deve garantir que a abertura e o fecho não atinjam o espaço público nem conflitue com o trânsito pedonal, não devendo, de forma alguma, prejudicar a evacuação em caso de sinistro.

4 - Para efeitos do disposto neste artigo, admite-se para o patamar uma inclinação máxima de 4 %.

###### Artigo 9.º

###### (Rampas)

1 - As rampas devem permitir a fácil inscrição geométrica sem recurso à manobra.

2 - A largura mínima útil de circulação das rampas é de 3 m (R1), 3 m com concordância (R2) ou 6 m (R3), definida em função da capacidade global do estacionamento e da utilização do edifício.

3 - Sempre que o estacionamento se efectue em vários pisos, as rampas de ligação entre eles poderão ter dimensões em largura correspondentes à capacidade dos pisos que servem (Anexo I), sem prejuízo do disposto no n.º 2 deste artigo.

4 - Exceptuam-se do disposto no número anterior as grandes áreas comerciais e silos automóveis de grandes dimensões, nos quais se deverá garantir a existência de rampas R3 (com dois sentidos de circulação) ou duplas rampas R1 ou R2 (com um sentido de circulação).

5 - Os raios de curvatura mínima são:

- Rampa R1 - 6,50 m ao bordo exterior, com largura mínima de faixa de 4 m;
- Rampa R2 - igual a R1, com concordância dos patamares adjacentes;
- Rampa R3 - 9,50 m ao bordo exterior, com largura mínima de faixa de 7 m;
- Nas grandes áreas comerciais e silos automóveis de grandes dimensões, as rampas devem ser projectadas em função da especificidade de cada projecto.

6 - A inclinação das rampas não deverá ultrapassar os seguintes valores:

- Parques tipo A - 17 %;
- Parque tipo B - 18 % (directriz recta) e 16 % (directriz curva).

Nos casos excepcionalmente desfavoráveis, localizados em zonas históricas, zonas consolidadas e em lotes de pequenas dimensões, poderá ser admitido o valor máximo de 20% para as inclinações de rampa de directriz recta (parques tipo B).

7 - Sempre que a inclinação ultrapasse 12 %, deve ser prevista curva de transição com a zona de concordância nos pisos, com uma extensão mínima de 3 m, em situações excepcionais, e de 3,50 m em situações correntes, e com inclinação reduzida a metade da inclinação da rampa.

8 - Sempre que a solução projectada para o parque preveja pisos em rampa, e em função da sua inclinação, a orientação dos lugares de estacionamento relativamente à directriz dos corredores de circulação deverá respeitar os seguintes valores, descritos no Anexo III:

- Rampa com inclinação até 15 % - Orientação máxima de estacionamento - 90º;
- Rampa com inclinação entre 15 % e 16,5 % - Orientação máxima de estacionamento - 60º;
- Rampa com inclinação superior a 16,5 % - Estacionamento longitudinal, preferencialmente no sentido descendente.

Em casos excepcionais, localizados em zonas históricas, consolidadas e em lotes de pequenas dimensões, nas condições do art.º 6.º, poderão ser admitidos valores mais desfavoráveis.

9 - As rampas R2 que tenham dois sentidos de circulação, devem ser dotadas de sinalização luminosa, de forma a que apenas tentem a passagem os veículos que possam prosseguir livremente.

## SECÇÃO II

### Operacionalidade da Circulação e do Estacionamento

#### Artigo 10.º

##### (Circulação Interior)

1 - A circulação no interior dos pisos do estacionamento deve ser garantida sem recurso a manobras.

2 - As dimensões mínimas dos corredores de circulação estão descritas no Anexo II, devendo ser garantida, nas faixas de circulação de dois sentidos, a largura mínima de 5,50 m e de sentido único a largura mínima de 3,5 m.

3 - Os corredores de circulação nas áreas adjacentes às rampas deverão ter uma largura mínima que permita a inscrição dos veículos sem recurso a manobra.

#### Artigo 11.º

##### (Lugares de estacionamento)

1 - Os parques de estacionamento podem conter lugares de diferentes tipologia com as seguintes dimensões mínimas úteis, tendo em conta a sua utilização (de acordo com os esquemas descritos no Anexo II):

- a) Parques tipo A - 5 m x 2,40 m; 4,50 m x 2,30 m;
- b) Parques tipo B - 5 m x 2,30 m; 4,50 m x 2,20 m; 4 m x 2,20 m.

O estacionamento longitudinal deverá ter comprimento mínimo de 5 m em ambas as tipologias de parques.

Excepcionalmente, as dimensões dos lugares indicados anteriormente poderão ter valores inferiores, de acordo com o disposto no art.º 7.º.

2 - Regra geral, para os parques tipo A, fora os casos previstos no art.º 6.º, a percentagem dos lugares de 4,50 m x 2,30 m não deverá exceder 40 % da capacidade do parque.

3 - Nos parques tipo B os lugares devem ser numerados e independentes entre si, de modo a permitirem a entrada e saída de qualquer veículo sem interferência com os restantes, admitindo-se, todavia, lugares múltiplos interdependentes, desde que afectos à mesma fracção autónoma.

4 - Excepcionalmente, e apenas em parques tipo B, são admitidas boxes com áreas não superiores a 40 m<sup>2</sup>, sem prejuízo das boas condições de ventilação e desenfumagem da zona de estacionamento, devendo cumprir o Regulamento de segurança contra incêndios em parques de estacionamento cobertos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 66/95, de 8 de Abril.

5 - Em todos os parques, qualquer que seja a respectiva tipologia, os lugares devem estar devidamente assinalados e diferenciados em função da sua tipologia. A fim de assegurar uma correcta gestão da utilização dos lugares, poderão ser utilizados os sistemas de informação e sinalização que se mostrem adequados para esse efeito.

6 - Para veículos de condutores deficientes, deve ser previsto no piso mais acessível à via pública lugar junto ao acesso dos peões, com dimensão mínima de 5 m x 3,30 m, devidamente assinalado no pavimento, mediante o respeito da seguinte proporção: 3 lugares até 100 lugares de capacidade do parque; 4 lugares até 500 e 5 lugares para capacidades superiores.

#### Artigo 12.º

##### (Pé-direito)

O valor mínimo do pé-direito livre deverá ser de 2,20 m à face inferior das vigas ou quaisquer outras instalações nos corredores de circulação, podendo, em caso de condicionantes técnicas, apresentar valores ligeiramente inferiores na zona de estacionamento, desde que devidamente assinalados. O valor máximo admissível é de 2,70 m, à face inferior das lajes.

#### Artigo 13.º

##### (Circulação de pessoas)

1 - Em cada piso ou sector resultante da compartimentação dos pisos, os caminhos de evacuação devem ser definidos pelas passadeiras de peões marcadas no pavimento, posicionadas e dimensionadas de acordo com as necessidades do parque.

2 - Nos espaços referidos no número anterior devem ainda existir passadeiras de circulação de peões que envolvam as caixas de escada e câmaras corta-fogo, com uma largura mínima de 0,90 m.

3 - Sempre que existam, os caminhos de circulação de peões ao longo das rampas com ligação ao exterior deverão ter uma largura mínima de 0,90 m, preferencialmente sobrelevados 0,10 m em relação às mesmas e ser devidamente sinalizados. Caso a inclinação destas rampas seja superior a 6 %, deverá existir um ascensor com as dimensões mínimas de 1,10 m de largura por 1,40 m de profundidade, com acesso directo ao nível da via pública, independentemente do número de pisos do parque.

#### Artigo 14.º

##### (Circulação de veículos)

1 - Os pilares e outros obstáculos à circulação e manobra de veículos devem estar devidamente assinalados contra acções de choque.

2 - O revestimento de piso do parque de estacionamento deve ser antiderrapante, devendo a inclinação do pavimento ser a suficiente para assegurar, através de uma rede de caleiras, o escoamento dos líquidos derramados.

3 - Para evitar o escoamento de líquidos, deve ainda cada rampa ser interceptada por caleiras na transição para os pisos.

4 - As rampas de acesso ao exterior devem possuir uma capacidade de drenagem adequada a garantir o escoamento total das águas pluviais.

## CAPÍTULO V

### SISTEMAS ALTERNATIVOS

#### SECÇÃO I

#### Sistemas Alternativos à Utilização de Rampas

##### Artigo 15.º

###### (Monta-carros)

1 - Em casos plenamente justificados pela dimensão e geometria do lote, e apenas em parques tipo B, situados em zonas consolidadas ou históricas, é permitida a aplicação de monta-carros em vez de rampas. Como boa norma de dimensionamento deverá ser assegurado um volume horário de entrada/saída no mínimo igual a metade da capacidade do parque.

2 - A aplicação de monta-carros deverá obedecer aos seguintes requisitos:

- a) Sirvam um espaço de pequena dimensão afecto a estabelecimento de hotelaria e parques tipo B com capacidade reduzida e calculada pelo respectivo índice do local previsto no PDM em vigor;
- b) A utilização de cada monta-carros se faça por cada 20 veículos ou fracção não superior a 10;
- c) A respectiva plataforma tenha as dimensões mínimas de 2,50 m de largura por 5,30 m de comprimento;
- d) Os patamares de entrada e saída dos elevadores devem prever zonas de acumulação; com as dimensões mínimas de 6 m de largura por 10 m de comprimento;
- e) Os monta-carros deverão ser devidamente homologados e obedecer às directivas europeias e legislação em vigor, designadamente a Directiva n.º 95/16/CE, de 29/06, e os Decreto-Lei n.º 295/98, de 22 de Setembro, e Decreto-Lei n.º 320/2002, de 28 de Dezembro;
- f) As características dos monta-carros a instalar deverão assegurar uma boa gestão do parque, garantindo, em períodos de maior procura, a adequada resposta, evitando interferências com a circulação no arruamento que serve o parque;
- g) Os monta-carros, quando a cabine seja fechada, deverão incluir sistemas de segurança na protecção contra incêndios, de acordo com legislação em vigor, Decreto-Lei n.º 66/95, de 8 de Abril, e na protecção de CO<sub>2</sub>, prevendo a existência de sensores que impeçam o fecho da cabine sem prévia confirmação de que o motor esteja desligado;
- h) Deverá ainda ser previsto circuito eléctrico de emergência que assegure, em menos de 30 s, o correcto funcionamento do monta-carros.

#### SECÇÃO II

#### Sistemas Alternativos de Estacionamento de Veículos

##### Artigo 16.º

###### (Norma Europeia)

A instalação de parques com sistemas automáticos deverá obrigatoriamente cumprir a Norma Europeia EN 14010 (CEN TC 98), ou outra que a venha substituir ou actualizar.

##### Artigo 17.º

###### (Auto-silos automáticos)

1 - É permitida a utilização de sistemas alternativos de estacionamento de veículos com recurso a meios mecânicos, electromecânicos ou outros, sem acesso de utentes, com a finalidade de otimizar os espaços disponíveis.

2 - Tais sistemas serão analisados caso a caso pelo Departamento de Segurança Rodoviária e Tráfego e pelos Sapadores Bombeiros, mediante apreciação da situação concreta.

3 - O sistema deverá ser devidamente homologado, obedecer às normas europeias e legislação em vigor, devendo ainda apresentar garantias no sentido de assegurar a devida manutenção.

4 - O sistema deverá acautelar qualquer interferência na via pública, não provocando filas de espera, sobretudo em períodos de maior afluxo.

5 - Nos parques que utilizem sistemas alternativos de estacionamento de veículos, sem acesso de pessoas, deverão existir sistemas de segurança na câmara de entrada do parque que detectem a presença de pessoas ou animais no veículo antes do transporte mecânico do mesmo.

##### Artigo 18.º

###### (Auto-silos semiautomáticos)

1 - É ainda permitida a utilização de sistemas alternativos de estacionamento de veículos com recurso a meios mecânicos, electromecânicos ou outros, com acesso de utentes ou funcionários.

2 - O sistema deverá obedecer aos requisitos mencionados no art.º 17.º e incluir sistemas de segurança na protecção contra incêndios e CO<sub>2</sub>, de acordo com legislação em vigor - Decreto-Lei n.º 66/95, de 8 de Abril.

## CAPÍTULO VI

### DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

##### Artigo 19.º

###### (Norma revogatória)

O presente Regulamento revoga as disposições do Regulamento aprovado pela Proposta n.º 182/93, contido no Edital n.º 101/93, de 15 de Setembro.

##### Artigo 20.º

###### (Entrada em vigor)

O presente Regulamento entrará em vigor 30 dias após a respectiva publicação em *Boletim Municipal*.

# ANEXO I

## TIPOLOGIA DOS PATAMARES E RAMPAS (Artº 8º)

### REQUISITOS MÍNIMOS

CAPACIDADE (C)	$C \leq 25$ Lugares	$25 < C \leq 75$ Lugares	$C > 75$ Lugares
ACESSOS UTILIZAÇÃO	PATAMAR / RAMPA	PATAMAR / RAMPA	PATAMAR / RAMPA
TIPO A	1 x P3/R3	ou 2 x P1/R1	ou 2 x P2/R2
TIPO B	1 x P1/R1	1 x P2/R2	1 x P3/R3 ou 2 x P1/R1 2 x P2/R2

Tipo A - Parques de rotacção ou de apoio a grandes áreas comerciais

Tipo B - Parques reservados a residentes ou serviços de utilização exclusiva dos edifícios

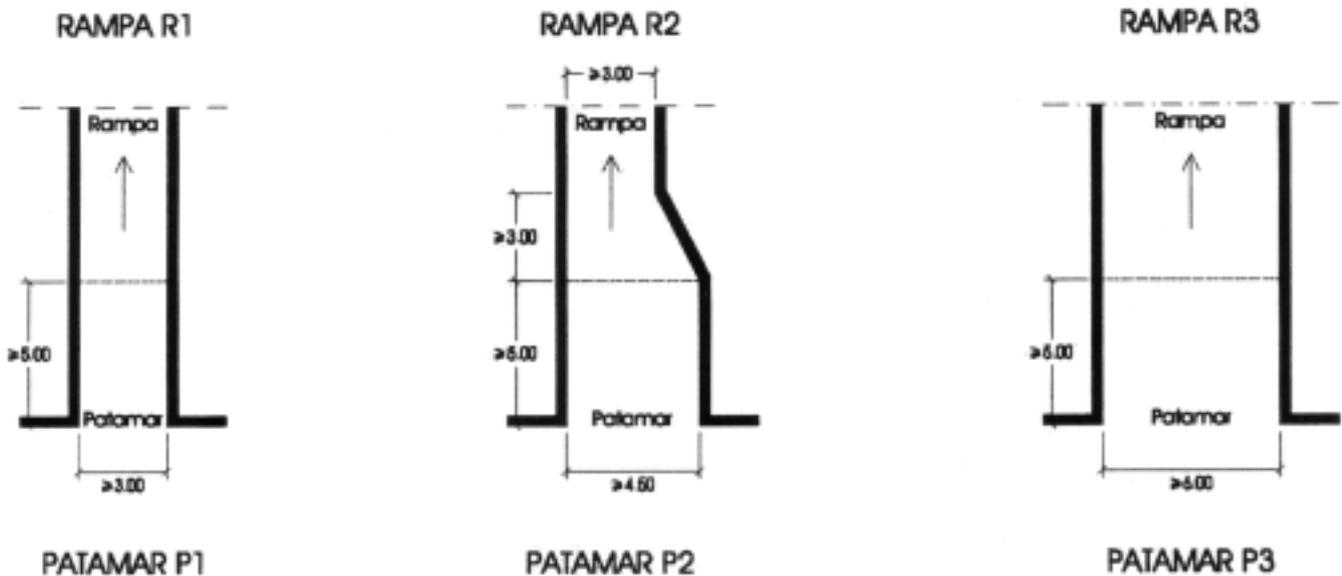
C = Capacidade total do estacionamento

P = Tipo de patamar de entrada

R = Tipo de rampas

## CONCORDÂNCIA DOS PATAMARES E RAMPAS

### DIMENSÕES MÍNIMAS ÚTEIS PARA A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS



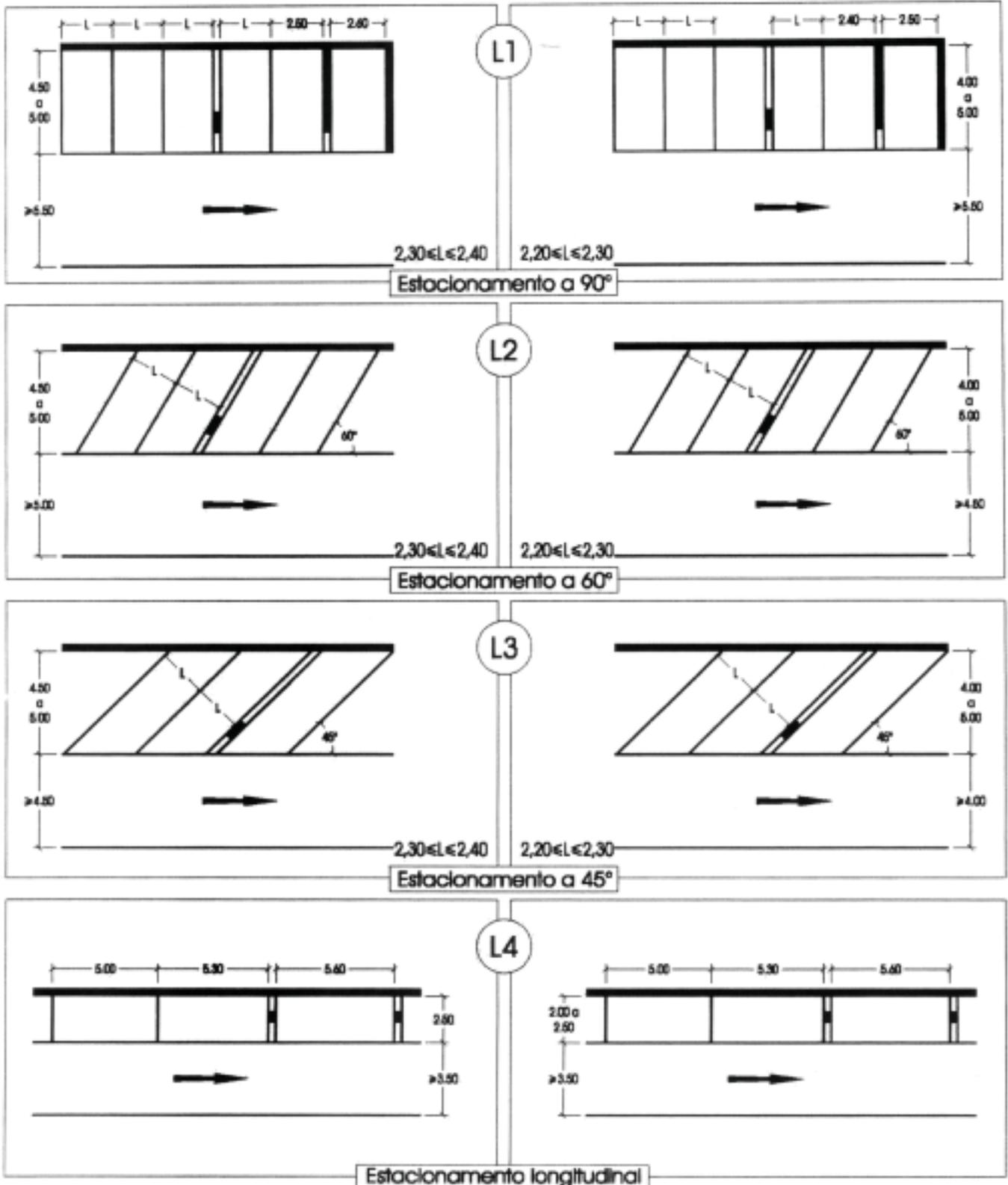
## ANEXO II

### ESTACIONAMENTO EM EDIFÍCIOS (Artº 11º)

DIMENSÕES MÍNIMAS DOS LUGARES  
ESTACIONAMENTO E ACESSOS

PARQUES TIPO A

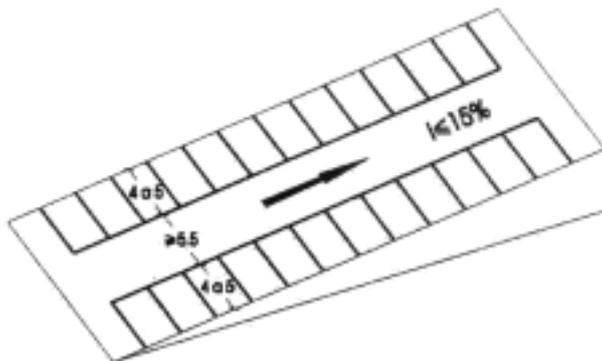
PARQUES TIPO B



## ANEXO III

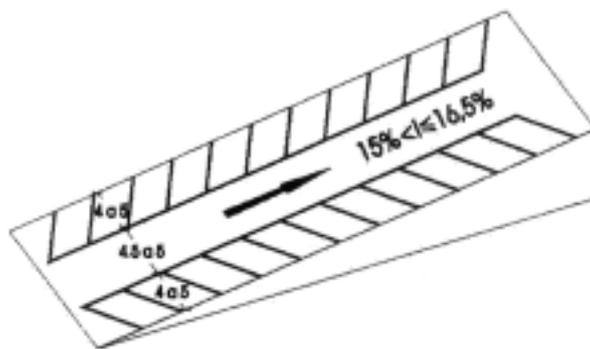
### ESTACIONAMENTO NOS PISOS EM RAMPA (Artº 9º)

ORIENTAÇÃO DE ESTACIONAMENTO EM FUNÇÃO DA INCLINAÇÃO DA RAMPA



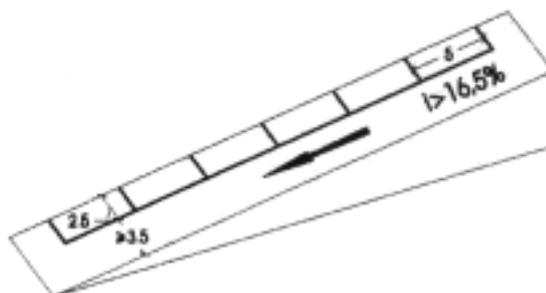
RAMPAS COM INCLINAÇÃO ATÉ 15%

Orientação máxima do estacionamento - 90°



RAMPAS COM INCLINAÇÃO ENTRE  
15% E 16,5%

Orientação máxima do estacionamento - 60°



RAMPAS COM INCLINAÇÃO  
SUPERIOR A 16,5%

Estacionamento longitudinal