LEI MUNICIPAL Nº 680/2016
Data: 25 de outubro de 2016

DISPÕE SOBRE A CIRCULAÇÃO, TRANSPORTE, E MOBILIDADE PARA O MUNICÍPIO DE ITAPOÁ/SC.

SERGIO FERREIRA DE AGUIAR, Prefeito do Município de Itapoá (SC), no uso de suas atribuições, faz saber a todos os habitantes, que a Câmara Municipal de Itapoá aprovou e ele sanciona a seguinte Lei:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. Esta Lei dispõe sobre circulação, transporte e Mobilidade para o Município de Itapoá – SC, hierarquizando e dimensionando as vias públicas, bem como sua definição para novos parcelamentos, revogando-se disposições contrárias.

Parágrafo Único. Será obrigatória a adoção das diretrizes de implantação do sistema viário, por força desta Lei, a todo empreendimento imobiliário, loteamento, desmembramento ou remembramento que vier a ser executado na área urbana do Município.

Art. 2º. São partes integrantes e complementares desta Lei os seguintes anexos:

I. Anexo 1- Tabelas de Características Geométricas das Vias Municipais;

II. Anexo 2 - Tabelas de Características Geométricas das Vias Urbanas;

III. Anexo 3 - Perfis das Vias Municipais;

IV. Anexo 4 - Perfis das Vias Urbanas;

V. Anexo 5 - Dimensões Mínimas para Retornos;

VI. Anexo 6 - Mapa do Sistema Viário Municipal;

VII. Anexo 7 – Mapa do Sistema Viário Urbano.

VIII. Anexo 8 - Demarcação de Áreas de Estacionamento e Avanços de Calçadas;

IX. Anexo 9 - Uso de Recuos das Edificações como Área de Estacionamento;

X. Anexo 10 - Tabela das Categorias dos Polos Geradores de Tráfego (PGT);

XI. Anexo 11 - Tabela do Número Mínimo de Vagas para Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1;

XII. Anexo 12 - Tabela do Número Mínimo de Vagas para Carga e Descarga, Embarque e Desembarque, e Táxis nos Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1.

Art. 3º. A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outras alternativas de mobilidade como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 4º. A mobilidade urbana deve privilegiar o uso das vias pelos pedestres e ciclistas através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 5º. As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando para isso, diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização, iluminação e demarcações de faixas de estacionamento, entre outros.

Art. 6º. As disposições desta Lei têm como objetivos:

I. Induzir o desenvolvimento equilibrado do território do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da mobilidade e sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;

II. Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação e mobilidade;

III. Hierarquizar as vias urbanas e municipais, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a garantir segurança e conforto, reduzindo acidentes e contribuindo com a qualidade de vida no meio urbano e rural;

IV. Melhorar o sistema de transporte público, abrangendo a toda a população urbana e rural no Município;

V. Implantar melhorias no sistema de ciclovias ou ciclofaixas, incentivando a população a utilizar-se deste meio de transporte.

Art. 7º. O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal (PDM), bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art. 8º. Para os fins desta Lei, entende-se por:

I. Acesso: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade pública ou privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; logradouro público e espaço de uso comum em condomínio;

II. Acostamento: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando: permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego;

III. Alinhamento: a linha divisória entre o terreno (propriedade) e o espaço público (via ou logradouro);

IV. Calçada ou passeio: parte da via, correspondendo a uma faixa entre o alinhamento dos terrenos e o início da caixa de rolamento, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins;

V. Canteiro: espaço destinado preferencialmente à área verde, permeável para instalação de paisagismo adequado, podendo este ser central ou lateral dependendo do caso;

VI. Estacionamento: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

VII. Faixa de manutenção de vias: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados, destinadas à manutenção das vias e estradas municipais;

VIII. Inclinação: inclinação mínima da pista de rolamento, da seção transversal tipo, contados a partir do eixo da via até suas extremidades para escoamento de águas pluviais entre outros;

IX. Logradouro público: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer público (rua, avenida, praça, servidão, largo);

X. Malha urbana: o conjunto de vias urbanas do Município;

XI. Meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto ou outro material resistente que separa o passeio/calçada da faixa de rolamento ou do acostamento; ou da ciclovia ou ciclo faixa;

XII. Nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XIII. Paraciclos: equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas;

XIV. Pista de rolamento ou faixa de rolamento: a (s) faixa (s) da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos; e ciclovias ou ciclofaixas;

XV. Seção normal da via ou caixa da via: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas; ou alinhamentos para as estradas rurais;

XVI. Sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

XVII. Via de circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais, entre outros;

XVIII. Via municipal: o conjunto de vias do Município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

XIX. Via urbana: o conjunto de vias da sede urbana, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

XX. Ciclovias ou ciclofaixas: pistas próprias destinadas à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum, seja de pedestres ou veículos, respectivamente.

Art. 9º. A Prefeitura Municipal será responsável pelo disciplinamento, supervisão e fiscalização do uso das vias de circulação no que concerne:

I. Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;

II. Ao estabelecimento do desvio de tráfego pesado de caminhões do centro da cidade;

III. Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

IV. À estruturação de vias de circulação para pedestres e ciclistas, a partir da organização e urbanização da sede urbana e do incentivo ao turismo, esporte e lazer;

V. Ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;

VI. À instalação de sinalização vertical e horizontal nas vias da sede urbana, mediante estudos específicos, ficando a cargo do Município, por meio do órgão municipal competente pela viação, transporte e obras;

VII. À estruturação e normatização das vias, trajetos e itinerários relativos aos transportes coletivos rodoviários, hidroviários e afins, bem como aqueles destinados ao transporte privado, público, de recreação, entre outros;

VIII. Ao estabelecimento de normas sobre as condições para a implantação de locais de paradas de ônibus;

IX. À instalação de redutores de velocidade na rodovia estadual SC-416 que possibilita acesso e percorre a área urbana com a delimitação do novo perímetro urbano, mediante estudos específicos e parcerias com o Departamento Estadual de Infraestrutura (DEINFRA SC);

X. Implantação de projeto específico para determinar as velocidades de tráfego permitidas para as vias urbanas, bem como fiscalizar o cumprimento das velocidades estabelecidas;

XI. À colocação de mobiliário urbano ao longo das vias;

XII. À implantação de canteiros ao longo das vias conforme consta nesta Lei, com espécies determinadas pelo Plano de Arborização Urbana, bem como pelas normas municipais de padronização dos passeios/calçadas públicas conforme anexos;

XIII. Ao procedimento de rebaixamento dos meios-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos, nos termos da NBR 9050/2004 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas;

XIV. À padronização de calçadas, de acordo com estudos e regulamentos específicos, para utilização de pisos e revestimentos adequados conforme modelos em anexo;

XV. Implantação de projeto de circulação urbana para o período de alta temporada, visando resolver problemas de estacionamento e conflitos entre tráfego de veículos, pedestres, bicicletas e o uso do solo comercial.

Art. 10. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

I. Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II. Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento, seguindo a padronização instituída pela Prefeitura Municipal, conforme anexos;

§ 1º Para estabelecimentos comerciais não é permitido colocação de mesas e cadeiras e outros correlatados nos passeios/calçadas.

§ 2º. Para a configuração dos passeios, deverão ser obedecidos os parâmetros estabelecidos na NBR 9050/2015 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT, que dispõe sobre a acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência, as edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos.

Art. 11. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, desdobros, remembramentos ou arruamentos que vierem a ser executados no Município de Itapoá.

Art. 12. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 13. O Poder Executivo, detectada a vocação turística de uma via ou trecho, poderá, depois de ouvido o – Conselho de Desenvolvimento Urbano de Itapoá - CDUI, decretá-la de interesse turístico, possibilitando a implementação de projetos de intervenção local com base na necessidade daquela via.

Art. 14. Quando da abertura de novos loteamentos, deverão ser obedecidos o traçado das diretrizes de arruamento, quando estas passarem pela área a ser parcelada.

Art. 15. A abertura de novas vias que não constem do projeto original do Município, bem como das diretrizes de arruamento estará condicionada à apresentação de projeto completo, sujeito à aprovação pela equipe técnica da Prefeitura Municipal.

§ 1º As vias projetadas deverão articular-se com as vias adjacentes e harmonizar-se com a topografia local.

§ 2º O empreendedor deverá solicitar, no ato do pedido para aprovação de loteamento ou desmembramento de áreas, as diretrizes de arruamento, conforme determina a Lei Municipal de Parcelamento do Solo.

§ 3º Caberá à Prefeitura a indicação das diretrizes de arruamento a serem seguidas, como forma de assegurar a continuidade do traçado viário geral da cidade.

§ 4º A implantação do arruamento, especialmente do sistema viário, com todos os equipamentos urbanos previstos em projetos, é condição essencial para aprovação do loteamento e consequente liberação da caução prevista na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Art. 16. Fica estabelecida, com a aprovação desta Lei, a dimensão total mínima de 12 m (doze metros), perfil via local, para qualquer via projetada que não conste de projeto original de loteamento na cidade, e não se configuram como diretrizes de arruamento de acordo com o mapa do sistema viário urbano, anexo 7, e conforme perfil constante no anexo 4.

Art. 17. A abertura das vias urbanas, tanto as constantes do traçado viário original como as constantes de novos processos de parcelamento, bem como a pavimentação de vias já existentes, deverá seguir a indicação dos perfis das vias urbanas, devendo ser respeitadas as dimensões estabelecidas conforme cada caso.

Parágrafo único. Os perfis das vias urbanas, aos quais se refere o presente artigo, encontram-se em anexo e constituem partes integrantes e complementares desta Lei.

Art. 18. Para a implantação de novos loteamentos ou de áreas remanescentes de loteamentos onde as condições do terreno não permitam a continuidade das vias, bem como quando for determinação do projeto viário, poderão ser desenvolvidas ruas sem saída.

Parágrafo único. As ruas sem saída não poderão ter comprimento superior a 150 (cento e cinquenta) metros devendo, obrigatoriamente, conter no seu final um bolsão para retorno, com diâmetro inscrito mínimo de 14 (quatorze) metros, conforme anexo 5.

Art. 19. As vias de circulação destinadas exclusivamente a pedestres deverão ter largura mínima de 4,0 (quatro) metros, e deverão ser desenvolvidos Projetos de Ciclovias.

Seção I

Da Hierarquização das Vias Municipais

Art. 20. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Itapoá compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 01 (características geométricas), Anexo 03 (perfil das vias) e Anexo 06 (Mapa do sistema viário municipal):

I - Rodovia Estadual: compreende a SC - 416 que faz a ligação da sede urbana de Itapoá ao Município vizinho de Garuva e posteriormente a SC-417, exercendo importante papel de ligação de Itapoá com municípios vizinhos, com demais regiões do Estado e país;

II - Estradas Municipais Principais: finalidade de promover a circulação no interior do Município. Compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais e municípios vizinhos;

III - Estradas Municipais Secundárias: caracterizada pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade. Compreende as demais vias rurais do Município.

Seção II

Da Hierarquização das Vias Urbanas

Art. 21. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana da sede de Itapoá compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 2 (características geométricas), Anexo 4 (perfil das vias) e Anexo 7 (Mapa do sistema viário urbano):

I - Vias de Conexão: são as estradas rurais municipais inseridas no perímetro urbano, tais como: a Estrada José Alves (Estrada da Jaca) e a Estrada Lindolfo Freitas Ledoux. Esta se caracteriza por fazer a conexão com o município de São Francisco do Sul, concentrando incipiente uso comercial e de serviços, além de fazer parte da rota do Caminho dos Príncipes, e a primeira faz a ligação da rodovia SC-416 até a conexão com a via ramal B-1 de acesso ao Porto de Itapoá;

II - Via Estrutural: são vias estruturantes de várias regiões de Itapoá que tem como principal característica estruturar toda a ocupação do solo e ligar diversas e importantes regiões da área urbana, ou seja, a sede urbana de norte a sul. Inserem-se nessa classificação a rua Seriame, rua Tijucas, Avenida João Horácio Vieira, rua Dra. Zilda Arns Neumann, trecho da Avenida das Margaridas, Avenida Celso Ramos, trecho da rua 560, rua Ceará, trecho da rua 370 e Avenida Mal. Floriano Peixoto;

III - Via Expressa: com o objetivo de promover um deslocamento mais rápido da porção central da sede urbana até a área portuária e retroportuária do Município, fazendo conexões com vias coletoras e estruturais, desde que a diretriz viária proposta seja implementada, bem como sua infraestruturação. Compreende a Rua Malvina Barbosa e Camapuá e suas respectivas diretrizes viárias até encontrar a Avenida das Margaridas e a diretriz da marginal B1 ao sul do perímetro urbano;

IV - Via de Serviços: destinada ao tráfego de veículos pesados, ligando a área portuária, passando pela retroaria até o encontro com a Avenida José da Silva Pacheco. Esta fará a ligação com o futuro acesso à sede urbana de Itapoá;

V - Via Comercial: caracterizadas pela concentração do tráfego local e pela predominância de atividades comerciais e serviços de pequeno e médio porte, estabelecendo por isso um fluxo mais lento em alguns trechos. Faz a ligação da sede urbana de norte a sul. Deve prioritariamente apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre, ciclistas e acesso aos portadores de necessidades especiais. Inserem-se nessa classificação as vias definidas como eixo comercial, conforme Art. 31 da Lei Municipal n. 676/2016, de Uso e Ocupação do Solo;

VI - Via Especial Beira-Mar: corresponde a via calma que está próxima às feições litorâneas, com circulação tranquilizada e possui importante papel de ligação viária da comunidade apresentando características diferenciadas como o intenso uso tranquilizado de pedestres, ciclistas entre outros, configurando importante eixo comercial, turístico, de esporte e lazer municipal. Corresponde à Avenida Beira – Mar;

VII - Via Alça Conectora: caracteriza-se pelo contorno da área portuária e retroportuária, possibilitando o fluxo de veículos leves nessas áreas e acesso à estrada José Alves e estrada Lindolfo Freitas Ledoux;

VIII - Via de Ligação: possui a função de fazer a ligação entre as vias estrutural e coletora e arterial com estrutural, promovendo o fluxo entre essas vias;

IX - Vias Arteriais: Caracteriza-se pela promoção de acesso às vias coletoras, estruturais ou locais, promovendo o trânsito entre as regiões da cidade, principalmente na porção norte da sede. Tem a finalidade de estruturar a mobilidade na sede urbana, sendo estas as principais vias de acesso à sede urbana (conexão com a rodovia SC-416 e a estrada João Cornelsen). Entram nessa classificação as vias: rua Vasco Nunes Balboa, trecho da rua 370, rua Tarumã, Avenida José da Silva Pacheco, Avenida André Rodrigues de Freitas, rua João Batista Velem e Estrada Saí Mirim;

X - Via Coletora: caracteriza-se por coletar o tráfego local, estruturando o interior dos loteamentos que intercepta, onde se concentram atividades de pequeno e médio porte para atendimento local, além de fazer a ligação da região beira-mar (orla marítima) com a porção interior da sede urbana. Caracterizadas por serem as vias com menores problemas de interrupção, continuidade, sendo que algumas delas apresentam certa concentração de estabelecimentos comerciais e serviços, com presença constante de pedestres. Classificam-se as vias: rua 140, rua 260, rua 410, rua 490, rua 500, Avenida Nereu Ramos, Avenida Brasília, rua Francisco Quintino Correia, trecho da Avenida das Margaridas, rua Emanoel Vieira Garcia, rua Santa Paulina, Avenida dos Pioneiros, Avenida das Nações Unidas, rua Alameda Cavaleiro Giovanni Cocchieri, rua 2.360, rua São Francisco, rua 2.530;

XI - Vias Locais: configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local. Compreende as demais vias urbanas;

XII - Vias Marginais: correspondem às vias marginais à rodovia estadual SC -416, estrada rural José Alves incorporada ao perímetro urbano, e vias preferenciais para tráfego pesado;

XIII - Ciclovias e ciclofaixas: serão aquelas tranquilizadas destinadas preferencialmente aos ciclistas e afins, correspondendo a continuidade das existentes, além da implantação na via de serviço.

Subseção I

Das Vias Projetadas

Art. 22. As vias a serem implantadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via, conforme a hierarquização viária urbana.

§ 1º Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos Anexos 2, 4, 5 e 7.

§ 2º Nos casos de abertura de novas vias e calçadas/passeio ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais, de acordo com as normas técnicas vigentes.

Art. 23. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade das vias urbanas.

Parágrafo Único. As vias Estruturais, Expressas, de Serviços, Comerciais, Arteriais não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a sua continuidade.

Art. 24. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual (SC-416, ligação da sede urbana também com outros municípios), será obrigatório o respeito à faixa de domínio não edificante determinada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Santa Catarina (DEINFRA).

Art. 25. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 26. As novas vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 2, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 27. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão, urbanização e desenvolvimento do Município.

Art. 28. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Subseção II

Das Dimensões das Vias

Art. 29. Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos 2 e 4 da presente Lei para o dimensionamento das vias.

Art. 30. Quando das intervenções e melhorias das vias, deverá permanecer no mínimo a caixa atual e quando possível o alargamento deverá ser previsto.

Parágrafo Único. O projeto de intervenção e implantação de novas vias deverá buscar o atendimento das normas técnicas pertinentes e legislações de acessibilidade.

Art. 31. O órgão municipal competente requererá a utilização da faixa de manutenção das vias rurais (estradas municipais), quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 32. É obrigatório recuo mínimo de 10,00 m (dez metros) para as novas edificações em vias municipais rurais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

Subseção III

Da Implantação das Vias

Art. 33. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplenagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 34. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), bem como os Anexos 01, 02, 03, 04 e 05.

Art. 35. A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Art. 36. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo Único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 37. A implantação de vias deverá estar vinculada ao Plano de Arborização Urbana de suas calçadas/passeios, de modo a proporcionar qualidade paisagística e mobilidade e acessibilidade a todos.

Art. 38. Para as vias consideradas de interesse específico pelo Poder Público, a Prefeitura Municipal, através de órgãos competentes, poderá desenvolver projetos geométricos, com base nas diretrizes de arruamento e diretrizes do Plano Diretor, para definir os elementos topográficos necessários à locação das referidas vias.

§ 1º As vias públicas que receberem pavimentação asfáltica deverão conter rede de abastecimento de água nas duas margens, preferencialmente fora da faixa de rolamento.

§ 2º A obrigação contida no § 1º, poderá ser desconsiderada quando houver a passagem de rede de abastecimento a cada quadra.

Seção III

Das Ciclovias e Ciclofaixas

Art. 39. Considera-se a implantação de ciclovias e ciclofaixas na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalhador e de lazer para a população.

Art. 40. Ciclovias são vias de uso especial, destinadas aos ciclistas possuindo desenho de uso exclusivo, podendo ser utilizados os passeios ou área destinada aos estacionamentos de vias existentes, organizando roteiros de ligação entre diferentes partes das áreas urbanas.

Art. 41. A implantação das ciclovias e ciclofaixas deverá ocorrer mediante a execução de projeto executivo específico, assim como de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças e áreas de lazer.

Art. 42. Os projetos de ciclovias e ciclofaixas deverão apresentar soluções que garantam a acessibilidade universal para os usuários do sistema, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e regulamentações.

Seção IV

Das Áreas de Estacionamento

Art. 43. Estas áreas deverão ser definidas, demarcadas e ter a sinalização vertical e horizontal implantadas, determinando-se as áreas de estacionamento permitidas e estabelecendo-se critérios de porte de veículos permitidos e horários.

Paragrafo Único. Na implantação das atividades comerciais e de serviços, deverá, obrigatoriamente ter área de estacionamento próprio no percentual mínimo de 10%, não sendo necessária à área destinada para estacionamento ser dentro da Área de Serviços ou Área Retroportuária, podendo ser em área contígua, sendo vedado o estacionamento de veículos em vias públicas.

Art. 44. O estacionamento de veículos em vias públicas, bem como em paradas de carga e descarga, deverá obedecer aos critérios estabelecidos pelo órgão municipal competente.

Art. 45. O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas/passeios nas esquinas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, que facilitam a visualização dos locais de estacionamento (Anexo 8).

Art. 46. Fica permissível o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento (Anexo 9), exclusivamente nas vias Comercial, Estrutural, Arterial e Coletora, nas seguintes condições e conforme ilustração orientativa integrante nesta lei:

I. Instalar guia rebaixada;

II. Deixar liberado o espaço reservado para o passeio sem dificultar a mobilidade dos pedestres;

III. Não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos, deixando um corredor de 1,20 m (um metros e vinte centímetros) de largura para acesso ao comércio de forma a facilitar a entrada de pedestres, pessoas idosas ou portadores de deficiências físicas;

IV. Sinalizar este espaço com placas, com a utilização de elementos de paisagismo ou diferenciação de nível;

V. Dar preferência às áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio ou serviço de grande porte.

Seção V

Da Remoção de Barreiras nas Calçadas

Art. 47. A remoção de barreiras nas calçadas consiste na retirada de obstáculos, empecilhos, desníveis abruptos, tocos de árvores, canteiros, entre outros, que possam existir nos passeios calçados ou locais de concentração de pessoas como praças, para proporcionar trânsito livre para idosos, portadores de necessidades especiais e população em geral e evitar acidentes.

§ 1º. O plantio de árvores deverá obedecer ao Plano de Arborização Urbana regulamentado pelo órgão público competente.

§ 2º. Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo das calçadas/passeios, salvo as regulamentadas pelo órgão responsável da prefeitura municipal.

§ 3º. A instalação de estacionamento de bicicletas (paraciclos) deverá ser realizada somente nos locais pré-determinados pela prefeitura municipal.

Seção VI

Da Sinalização Urbana

Art. 48. Deverá ser providenciada a instalação de guias rebaixadas, rampas, sinalização horizontal e vertical indicativa, como faixas de pedestres, placas com nomes de ruas, locais, bairros, órgãos públicos, entre outros, de acordo com os critérios do órgão público municipal competente.

Art. 49. Deverá ser promovida a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos conforme a Norma da ABNT NBR 9050/2015. A prefeitura é responsável pela sinalização básica nas vias urbanas.

CAPÍTULO III

DOS POLOS GERADORES DE TRÁFEGO (PGT)

Art. 50. Consideram-se Polos Geradores de Tráfego (PGT) as atividades que, mediante a concentração da oferta de bens e/ou serviços, geram elevado número de viagens, com substanciais interferências no tráfego do entorno e necessidade de espaços para estacionamento, embarque e desembarque de passageiros, e/ou carga e descarga.

Parágrafo Único. Os polos geradores de tráfego são enquadrados e classificados em duas categorias, P1 e P2, cujas atividades estão enquadradas nas características do Anexo 10: Tabela das Categorias dos Polos Geradores de Tráfego (PGT) da presente lei.

Art. 51. Para os polos geradores categoria P2, os pedidos de aprovação de projetos de edificações, bem como mudança de destinação em edificações já existentes, para a instalação de atividades consideradas polos geradores de tráfego, deverão ser precedidos pela fixação de diretrizes quanto à viabilidade de implantação por parte da Prefeitura, através dos órgãos municipais legalmente instituídos do Planejamento, Trânsito e Transportes de Itapoá, após parecer técnico dos mesmos.

Parágrafo Único. O pedido de fixação de diretrizes deverá ser feito pelo interessado a Prefeitura, através do Órgão de Planejamento Municipal legalmente instituído, com os seguintes documentos:

I. Requerimento assinado pelo proprietário do imóvel;

II. Planta em três vias do anteprojeto, em escala 1:20.000 ou 1:10.000 com localização do imóvel e principais logradouros públicos de acesso ao mesmo;

III. Planta em três vias do anteprojeto, em escala 1:500 ou maior, contendo posicionamento do empreendimento no lote, acessos de veículos e pedestres; localização, dimensionamento e distribuição das vagas de estacionamento, de embarque/desembarque e de pátio para carga e descarga; e

IV. Dados gerais do empreendimento, como uso e área construída e características operacionais, de acordo com o formulário a ser fornecido pelo Órgão de Planejamento Municipal legalmente instituído.

Art. 52. O estudo de viabilidade do empreendimento constará de análise da densidade das atividades instaladas, da geração de viagens, da capacidade da infraestrutura viária na área objeto do pedido, como também da definição das melhorias públicas decorrentes da instalação do polo gerador de tráfego em questão.

Parágrafo Único. O Órgão municipal competente exigirá, quando pertinente, o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, conforme regulamento em vigor.

Art. 53. O órgão municipal competente emitirá parecer técnico ouvido o Conselho de Desenvolvimento Urbano de Itapoá - CDUI, fornecendo ao interessado o parecer preliminar, abordando os seguintes itens do projeto:

I. Características e dimensionamento do número de vagas de estacionamento de veículos, com demarcação de vagas para deficientes e idosos;

II. Características e dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros e do pátio para carga e descarga;

III. Características e localização dos dispositivos de acessos de veículos e pedestres e respectiva área de acumulação;

IV. Características e dimensionamento do Coeficiente de Aproveitamento (CA) máximo e da Taxa de Ocupação (TO) máxima do lote; e

V. Cálculo do Ônus do Empreendedor.

Parágrafo Único. O parecer fornecido, que contém as diretrizes de projeto, deverá ser anexado pelo interessado ao projeto a ser aprovado no Órgão de Planejamento Municipal legalmente instituído, tendo tais diretrizes validade de 180 dias.

Art. 54. É responsabilidade do Empreendedor realizar os acertos viários, instalação de dispositivos de controle de tráfego e segurança de veículos e pedestres, dentre outros, decorrentes da instalação do polo gerador de tráfego, acordadas em um Termo de Compromisso.

§ 1º. Em caso de descumprimento do acordo, a Prefeitura poderá realizar as obras exigindo do proprietário o ressarcimento das despesas em questão.

§ 2º. Essas despesas terão seu valor variável, de acordo com as características dos melhoramentos a serem implantados e deverão ser calculadas com base nas obras de infraestrutura e demais relativas à implantação das melhorias causadas pelo Polo Gerador de Tráfego (PGT), segundo projetos executivos e orçamentos oficiais do Município relacionados.

Art. 55. No que se refere ao Coeficiente de Aproveitamento (CA) e Taxa de Ocupação (TO) máxima, as diretrizes somente poderão ser iguais ou mais restritivas que os índices permitidos para as diferentes zonas de uso.

Art. 56. Qualquer alteração no projeto das edificações ou instalações consideradas Polos Geradores de Tráfego que implique alterações das diretrizes já fixadas, deverá ser submetida à nova apreciação da prefeitura.

Art. 57. Para os Polos Geradores Categoria P1 os pedidos de aprovação de projetos de edificação, bem como mudança de destinação em edificações já existentes, para a instalação de atividades consideradas Polos Geradores de Tráfego, deverão ser precedidos por uma Consulta Prévia fornecida pela Prefeitura, através dos órgãos municipais legalmente instituídos de Planejamento, Trânsito e Transportes de Itapoá.

Art. 58. O estudo de viabilidade do empreendimento constará de análise de densidade das atividades instaladas, da geração de viagens e da capacidade da infraestrutura viária na área objeto do pedido, como também da definição das melhorias públicas, decorrentes da instalação do Polo Gerador de Tráfego em questão.

Parágrafo Único. O Órgão municipal competente exigirá, quando pertinente, o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, conforme regulamento em vigor.

Art. 59. O Órgão de Planejamento Municipal legalmente instituído entregará ao interessado o parecer técnico, abordando os seguintes itens do projeto:

I. Características e dimensionamento do número de vagas de estacionamento de veículos de acordo com Anexo 11: Tabela do Número Mínimo de Vagas para Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1, , com demarcação de vagas para deficientes e idosos parte integrante desta Lei;

II. Características e dimensionamento das áreas de embarque/desembarque de passageiros e do pátio para carga e descarga de acordo com Anexo 12, parte integrante desta Lei; e

III. Características e localização dos dispositivos de acessos de veículos e pedestres e respectiva área de acumulação.

Parágrafo Único. As diretrizes fornecidas terão validade por 180 dias, quando o interessado poderá anexar o parecer fornecido junto ao projeto a ser aprovado no órgão municipal competente.

Art. 60. A Prefeitura poderá exigir do proprietário ressarcimento das despesas provenientes das melhorias públicas, decorrentes da instalação do Polo Gerador de Tráfego em questão, tais como as originadas dos acertos viários e dispositivos de controle e segurança de veículos e pedestres.

Art. 61. É responsabilidade do Empreendedor realizar os acertos viários, instalação de dispositivos de controle de tráfego e segurança de veículos e pedestres, dentre outros decorrentes da instalação do polo gerador de tráfego, acordadas em um Termo de Compromisso.

§ 1º. Em caso de descumprimento do acordo, a Prefeitura poderá realizar as obras exigindo do proprietário o ressarcimento das despesas em questão.

§ 2º. Essas despesas terão seu valor variável, de acordo com as características dos melhoramentos a serem implantados e deverão ser calculadas com base nas obras de infraestrutura e demais relativas à implantação das melhorias causadas pelo Polo Gerador de Tráfego (PGT), segundo projetos executivos e orçamentos oficiais do Município relacionados.

CAPÍTULO IV

DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 62. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator a multa de 100 a 100.000 UPMs vigentes à época da infração.

§ 1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§ 2º A multa será aplicada em dobro em caso de reincidência.

§ 3º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§ 4º As sanções previstas no caput deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais, Estaduais e Municipais, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais ou outros.

CAPÍTULO V

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 63. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos, desmembramentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o Município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento no qual constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, em especial nas

Diretrizes existentes na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo Municipal e de acordo com esta Lei.

Art. 64. O não cumprimento do disposto nesta Lei acarretará em sanções previstas em Lei, especialmente na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Parágrafo único. São passíveis de punição, a bem do serviço público, conforme legislação específica em vigor, os servidores da Prefeitura Municipal que, direta ou indiretamente, fraudem ou contribuam para a fraude do disposto nesta Lei.

Art. 65. Caberá à Prefeitura Municipal, nos casos omissos desta Lei, consultar o CONCIDADE.

Art. 66. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, sem prejuízo do exposto na Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

Itapoá/SC, 25 de outubro de 2016.

SERGIO FERREIRA DE AGUIAR
PREFEITO MUNICIPAL

Anexo 01 – Tabela com as características geométricas das vias municipais.

Categoria da via/ Hierarquia	**Faixa de domínio/ caixa da via (m)**	**Pista de rolamento (m)**	**Faixa de manutenção/ acostamento (m)**	**Inclinação mín. (%) [1]**	**Rampa máx. (%) [2]**
Estradas Municipais Principais (EMP)	(5,00+5,00) 10,00	(E) 3,50 (D) 3,50	*(E) 2,50* *(D) 2,50*	0,5	20
Estradas Municipais Secundárias (EMS)	(4,50+4,50) 9,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 1,50 (D) 1,50	0,5	20

Notas:
As características geométricas descritas na tabela acima são medidas mínimas a serem atendidas.
[1] Da seção transversal tipo;
[2] Rampas aceitáveis em trecho da via cuja extensão não exceda 150 m (cento e cinquenta metros) de comprimento.

Anexo 02 – Tabela com as características geométricas das vias urbanas.

CATEGORIA DA VIA	CAIXA DA VIA (m)	TIPO VIA	PISTA DE ROLAMENTO(m)	ESTACIONAMENTO(m)	PASSEIO/ CICLOVIA(m)	CANTEIRO (m)	INCLINAÇÃO MÍN.(%) (1)	RAMPA MÁX. (%) (2)
Via Arterial	*23,00)*	A	(E)6,00 (D)6,00	(E)2,50 (D)2,50	(E)1,50 (D)4,50	-	0,5	20
	23,00)	B	(E)6,00 (D)6,00	(E)2,30 (D)2,30	(E)1,20 (D)4,20	(C)1,00		
Via Coletora	16,00	-	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,50	(E)2,50 (D)5,00	-	0,5	20
Via Estrutural	25,00	-	(E)7,00 (D)7,00	(E)2,50 (D)2,50	(E)1,50 (D)4,50	-	0,5	20
Via Expressa	25,00)	A	(E)7,00 (D)7,00	(E)2,50 (D)2,50	(E)1,50 (D)4,50	-	0,5	20
	30,00	B	(E)7,00 (D)7,00	(E)2,50 (D)2,50	(E)5,50 (D)5,50	-		
Via Comercial	14,00	A	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,50	(E)1,30 (D)4,20	-	0,5	20
	16,00	B	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,50	(E)2,50 (D)5,00	-		
Via de Serviço	22,00	A	(E)7,00 (D)3,50	(E)2,50 (D)2,50	(E)2,00 (D)4,50	-	0,5	20
	30,00	B	(E)7,00 (D)7,00	(E)2,50 (D)2,50	(E)5,50 (D)5,50	-		
Via Local	12,00	A	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,50	(E)1,75 (D)1,75	-	0,5	20
	12,00	B	(E)3,00 (D)3,00	-	(E)4,25 (D)1,75			
	12,00	C	(E)3,00 (D)6,00	-	(E)1,50 (D)1,50			
Via Especial Beira Mar (5)	20,00	-	(E)3,00 (D)3,00	(D)5,00	(E)2,50 (D)6,50	-	0,5	20
Alça Conectora	12,70)	A	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,50	(E)1,20 (D)3,20	-	0,5	20
	13,90	B	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,00 (D)2,00	(E)1,20 (D)2,70	-		
Via de Ligação	12,70	A	(E)3,00 (D)3,00	(E)2,50	(E)1,20 (D)3,20	-	0.5	20

CATEGORIA DA VIA	CAIXA DA VIA (m)	TIPO VIA	PISTA DE ROLAMENTO(m)	ESTACIONAMENTO(m)	PASSEIO/ CICLOVIA(m)	CANTEIRO (m)	INCLINAÇÃO MÍN.(%) (1)	RAMPA MÁX. (%) (2)
Via de Conexão	19,00 + marginais	A Estrada José Alves	(E)7,00 (D)7,00	(D)2,50 (E)2,50	-	(E)3,00 (D)3,00	0.5	20
	19,00 + *marginai)*	B Estrada Lindolfo Freitas Ledoux	(E)7,00 (D)7,00	(E)2,50 (D)2,50	-	(E)3,00 (D)3,00		
Via Marginal	15,00	A	(E)3,50 (D)3,50	-	(E)3,50 (D)2,00	(D)6,00	0,5	20
	15,00	B	(E)3,50 (D)3,50	(D)2,50	(E)3,50 (D)2,00	-	0,5	20
Ciclovias	-	-	-	-	2,50	-	0,5	20
Vias Existentes	10,00	A	(E)3,00 (D)3,00	-	(E)1,50 (D)1,20	-	0,5	20
	10,00	B	(E)3,00	(E)2,30	(E)1,50 (D)3,20	-	0,5	20

Notas:

As medidas descritas acima serão as mínimas a serem atendidas.

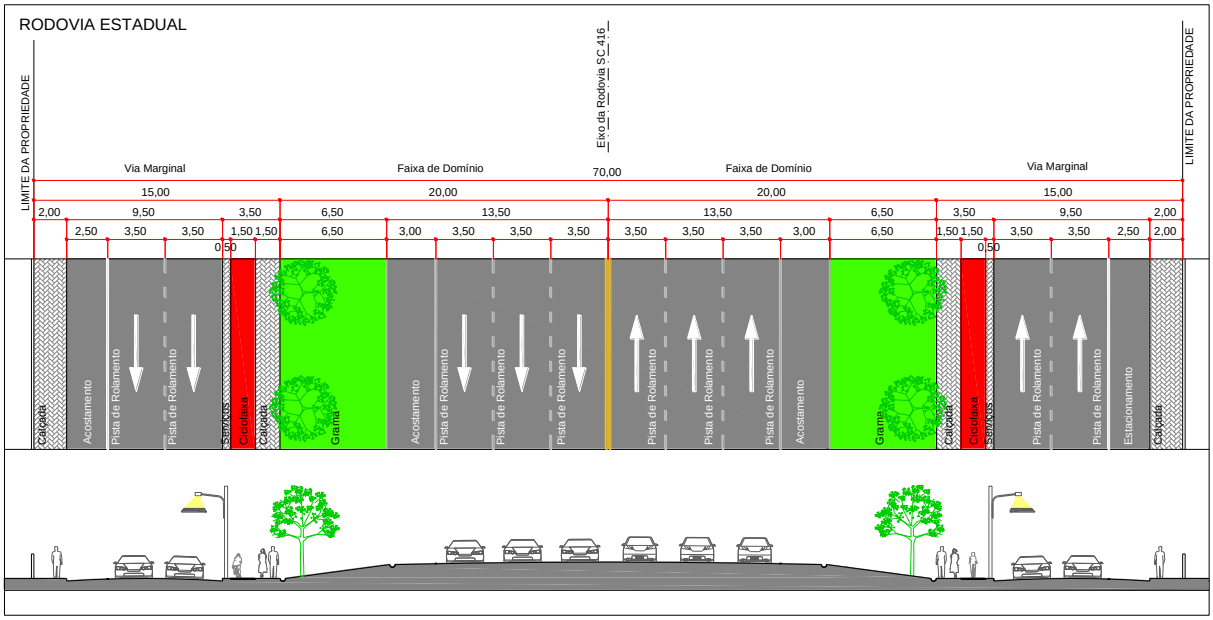
(1) Da seção transversal tipo;

(2) Rampas aceitáveis em trecho da via cuja extensão não exceda 150m (cento e cinquenta metros) de comprimento;

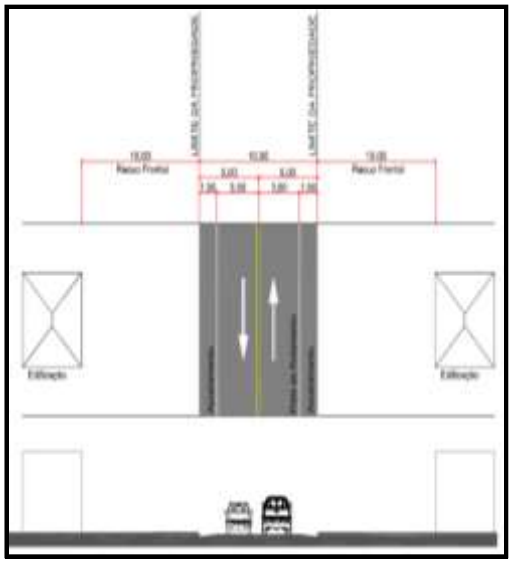
(3) As ruas existentes já aprovadas com caixa da via inferior a 12m (doze metros), deverão ter pista de rolamento mínima de 7m (sete metros).

Anexo 03 – Perfis das vias municipais.

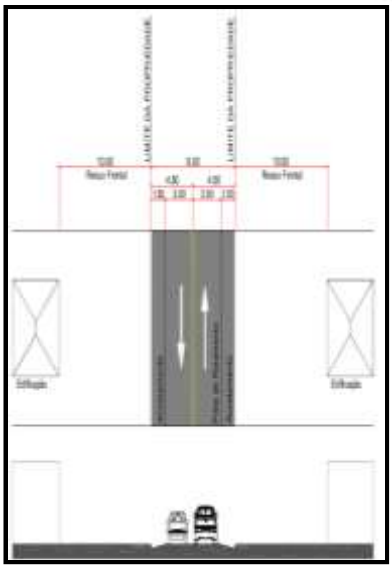
Perfil da Rodovia Estadual SC-416.



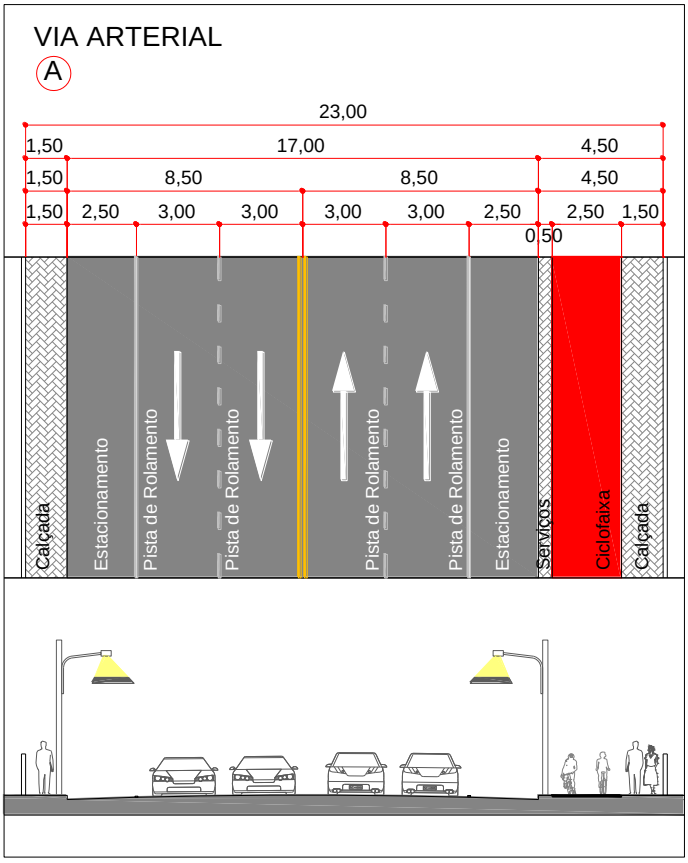
Perfil da Estrada Municipal Principal.

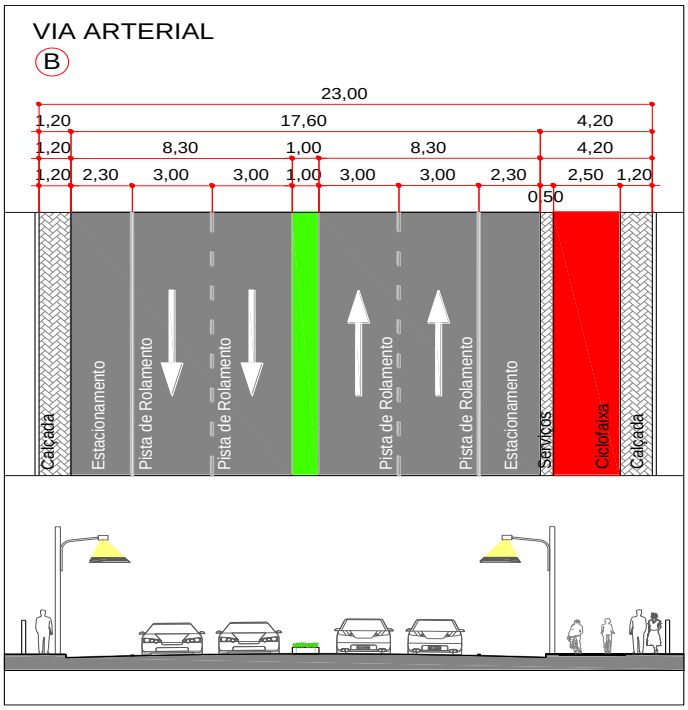


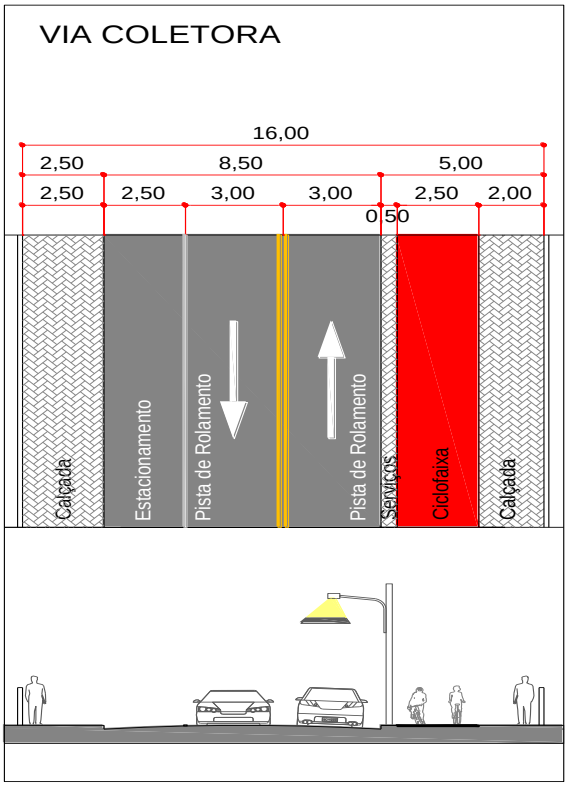
Perfil da Estrada Municipal Secundária.

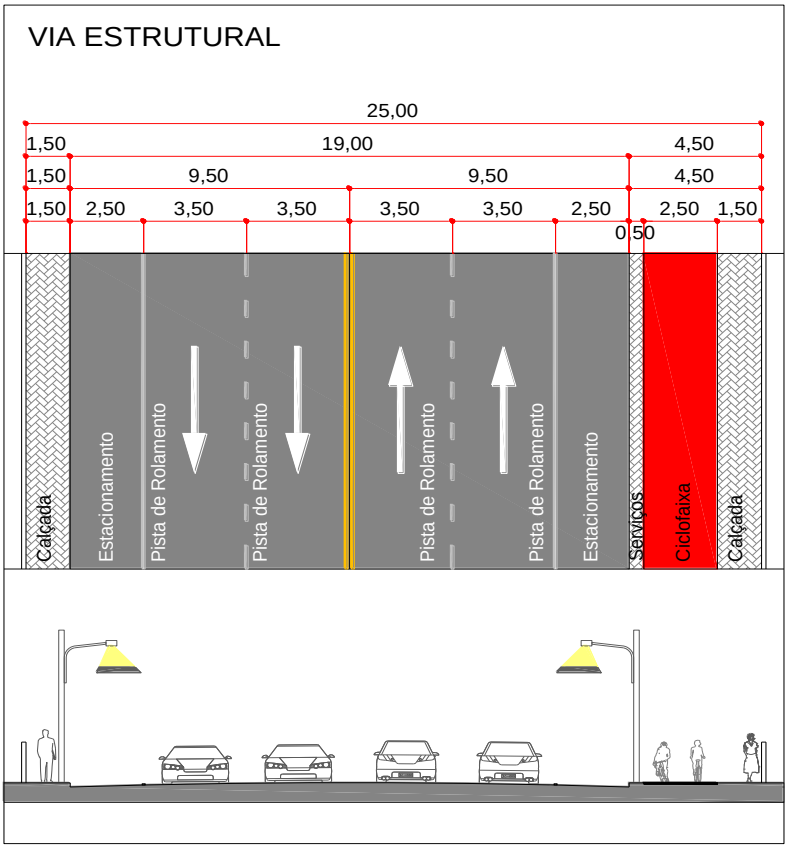


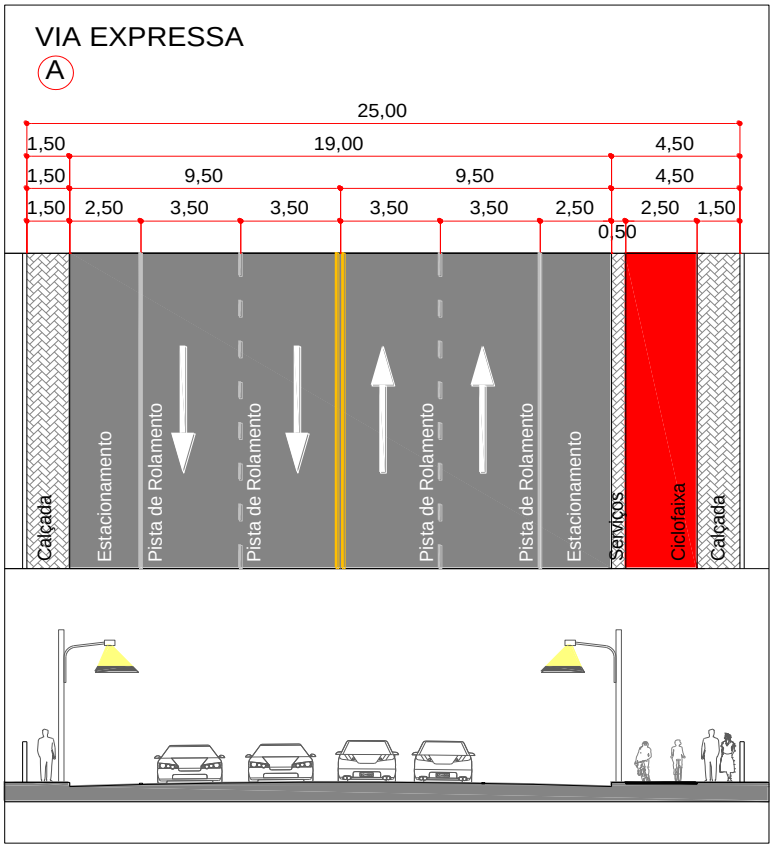
Anexo 04 – Perfis das via Urbanas

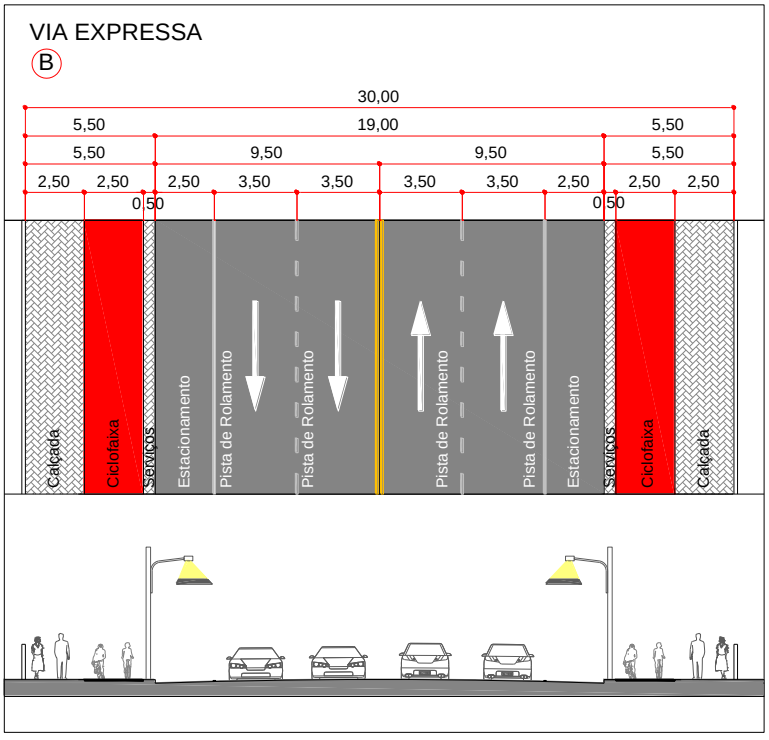


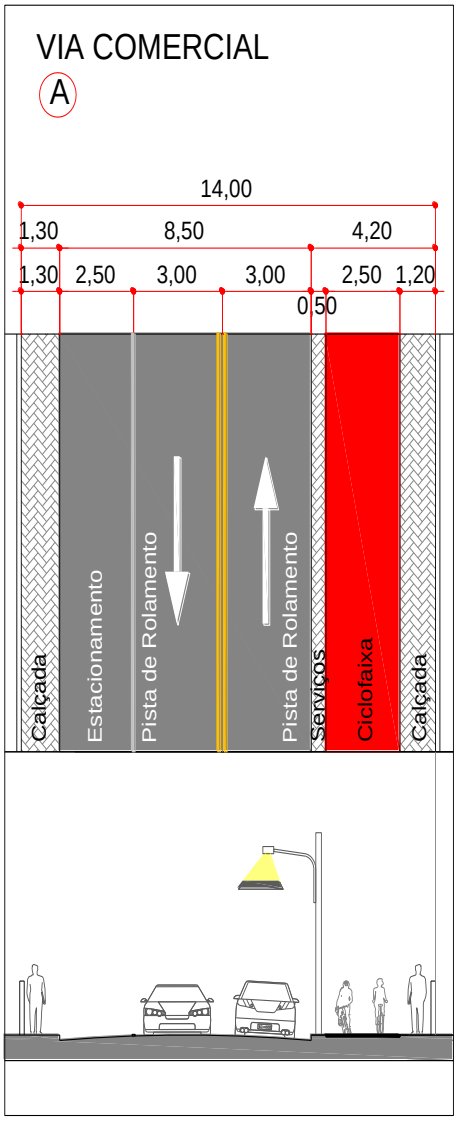


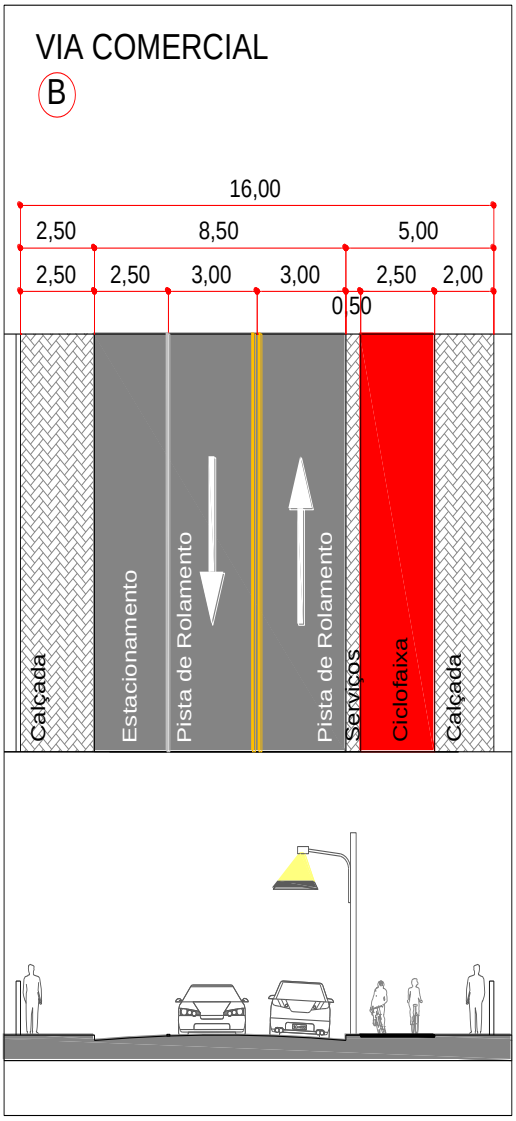

VIA COLETORA
16,00
2,50
8,50
5,00
2,50
2,50
3,00
3,00
2,50
2,00
0,50
Calçada
Estacionamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada


VIA ESTRUTURAL
25,00
1,50
19,00
4,50
1,50
9,50
9,50
4,50
1,50
2,50
3,50
3,50
3,50
3,50
2,50
2,50
1,50
0,50
Calçada
Estacionamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Estacionamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada

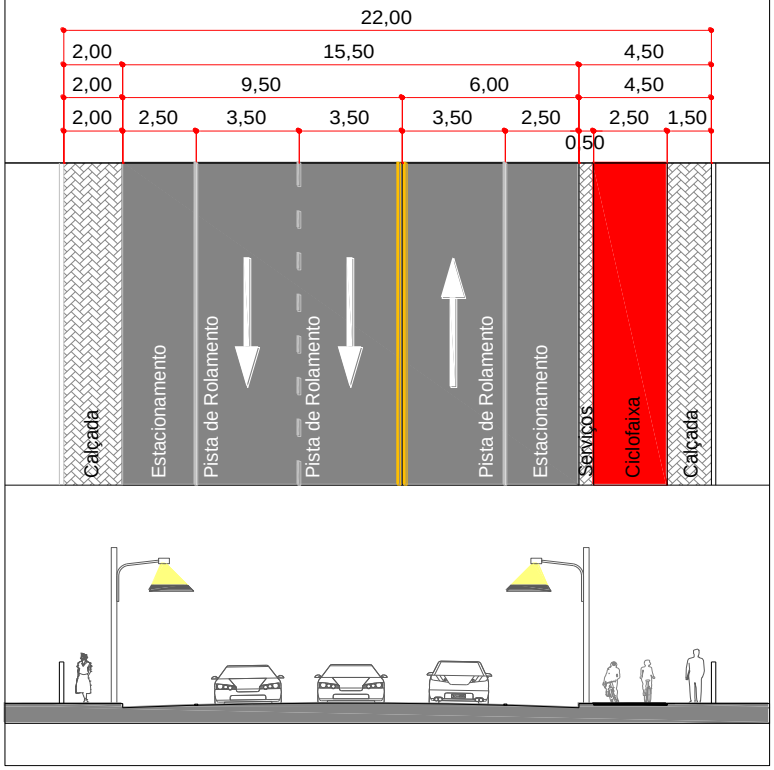

VIA EXPRESSA
A
25,00
1,50
19,00
4,50
1,50
9,50
9,50
4,50
1,50
2,50
3,50
3,50
3,50
3,50
2,50
2,50
1,50
0,50
Calçada
Estacionamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Estacionamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada


VIA EXPRESSA
B
30,00
5,50
19,00
5,50
5,50
9,50
9,50
5,50
2,50
2,50
2,50
3,50
3,50
3,50
3,50
2,50
2,50
2,50
0,50
0,50
Calçada
Ciclofaixa
Serviços
Estacionamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Estacionamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada

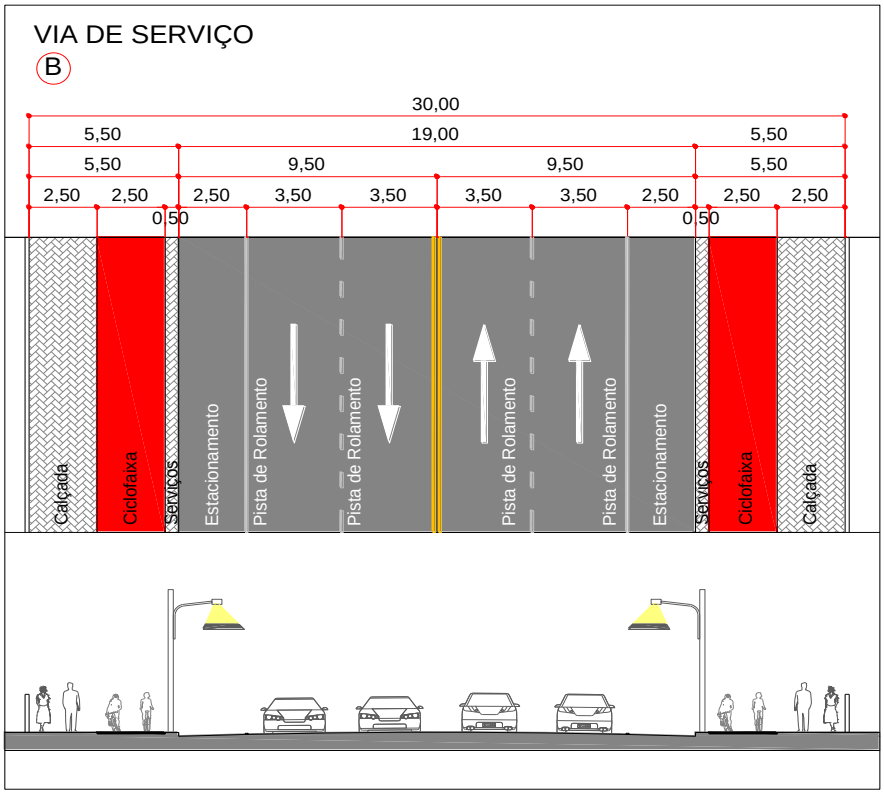

VIA COMERCIAL
A
14,00
1,30
8,50
4,20
1,30
2,50
3,00
3,00
2,50
1,20
0,50
Calçada
Estacionamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada

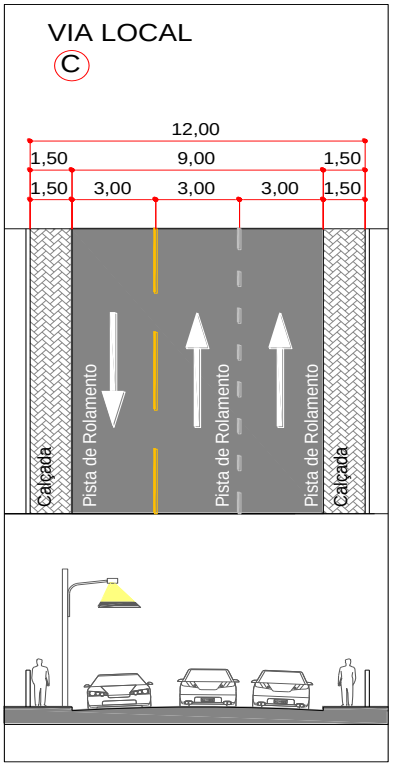

VIA COMERCIAL
B
16,00
2,50
8,50
5,00
2,50
2,50
3,00
3,00
2,50
2,00
0,50
Calçada
Estacionamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada

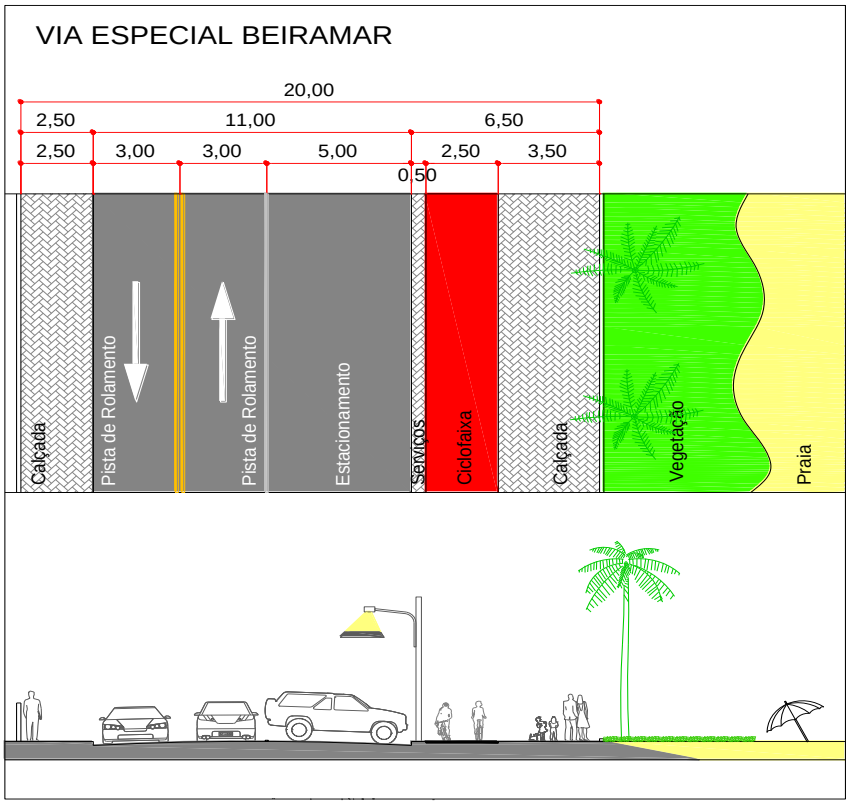
VIA DE SERVIÇO
A



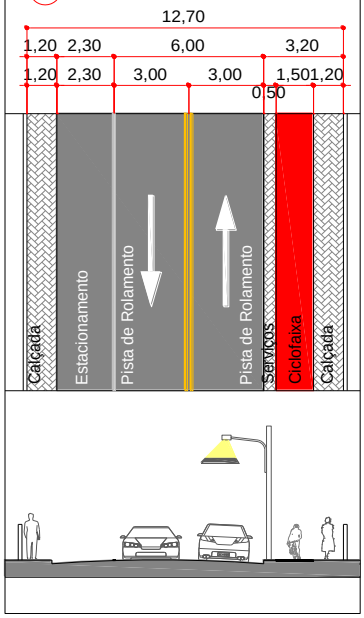
VIA DE SERVIÇO
B



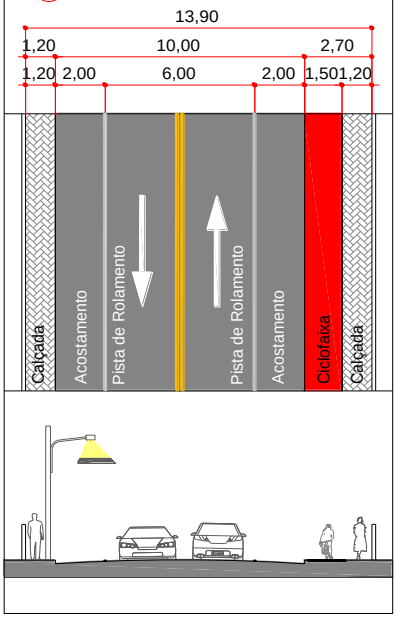

VIA LOCAL
C
12,00
1,50
9,00
1,50
1,50
3,00
3,00
3,00
1,50
Calçada
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Calçada


VIA ESPECIAL BEIRAMAR
20,00
2,50
11,00
6,50
2,50
3,00
3,00
5,00
2,50
3,50
0,50
Calçada
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Estacionamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada
Vegetação
Praia

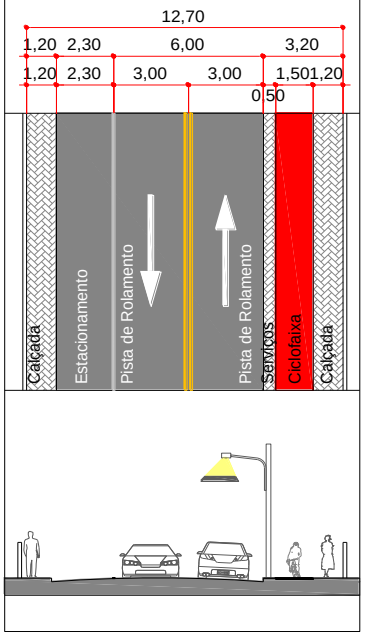
ALÇA CONECTORA
Trecho da Rua 2850 até o início da Estrada José Alves
A



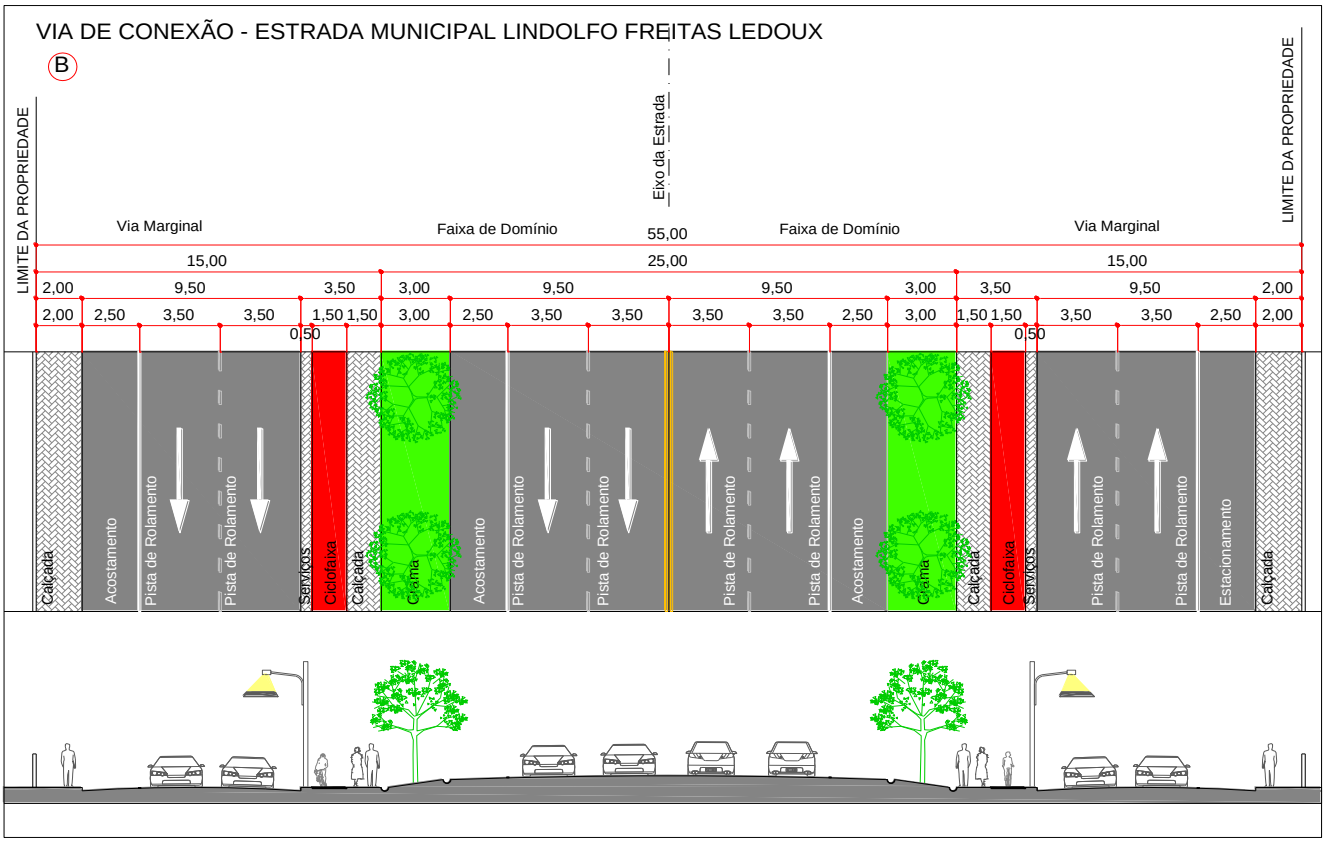
ALÇA CONECTORA
Trecho da Rua 2850 até o início da Estrada José Alves
B

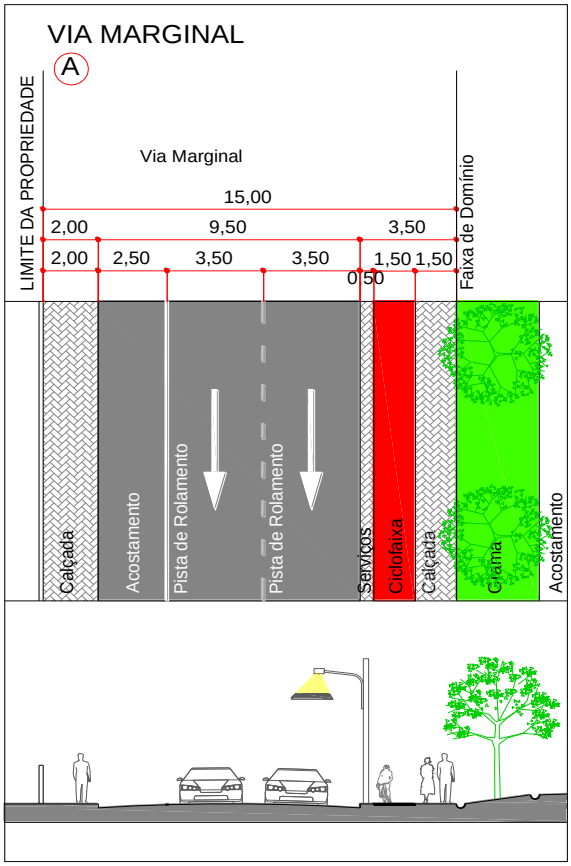


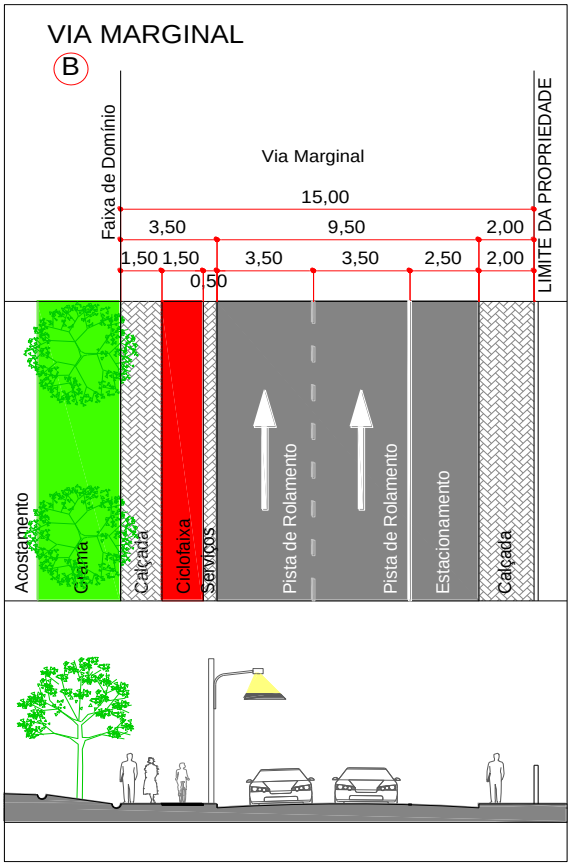
VIA DE LIGAÇÃO

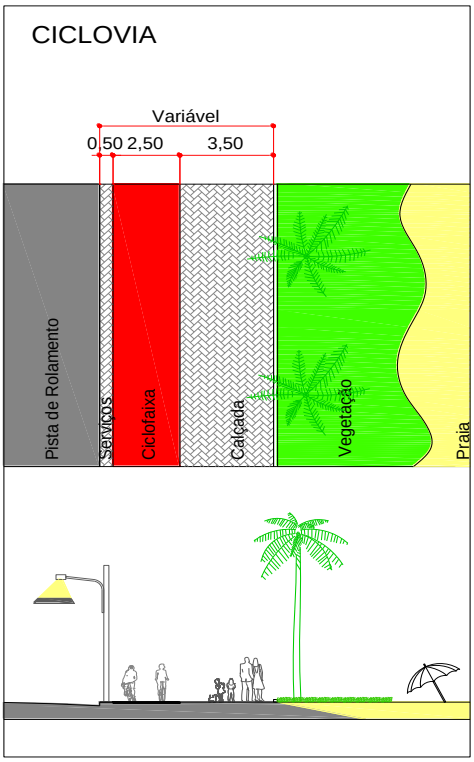


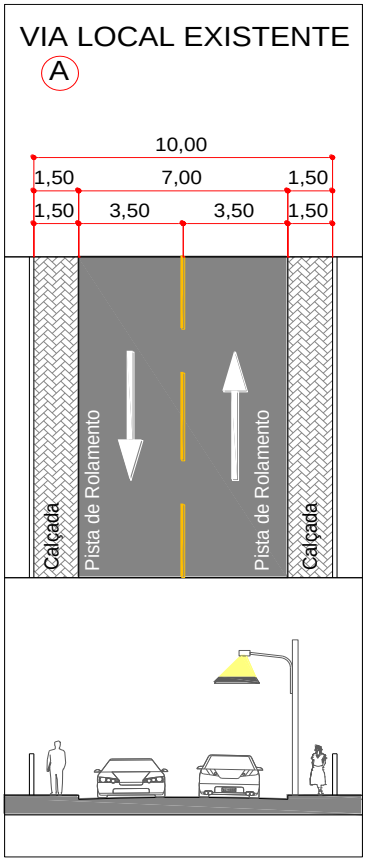
VIA DE CONEXÃO - ESTRADA MUNICIPAL LINDOLFO FREITAS LEDOUX
B

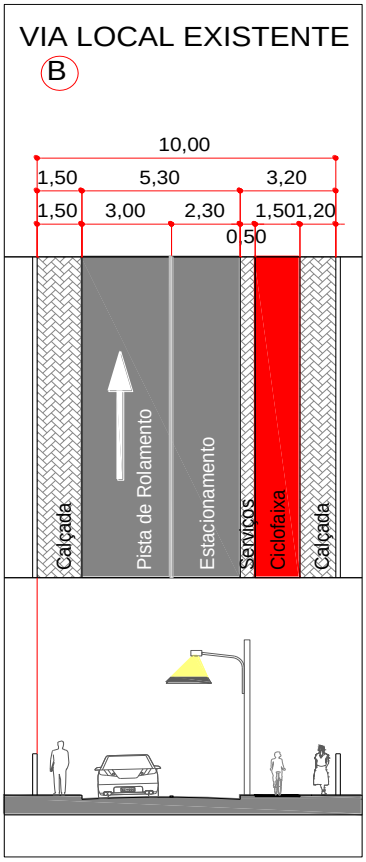



VIA MARGINAL
A
LIMITE DA PROPRIEDADE
Via Marginal
15,00
2,00
9,50
3,50
2,00
2,50
3,50
3,50
1,50
1,50
0,50
Faixa de Domínio
Calçada
Acostamento
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada
Grama
Acostamento

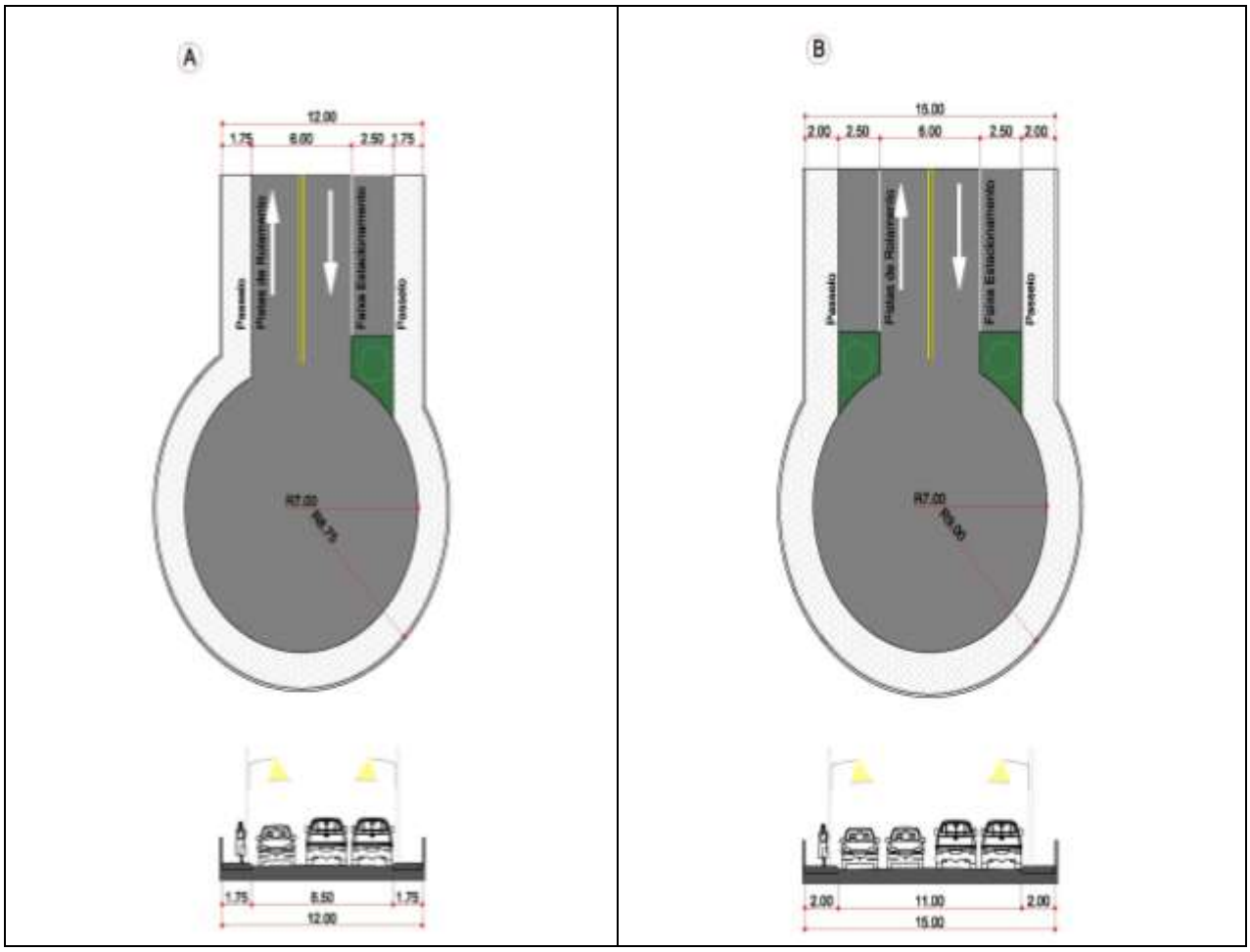

VIA MARGINAL
B
Faixa de Domínio
Via Marginal
15,00
3,50
9,50
2,00
1,50
1,50
3,50
3,50
2,50
2,00
0,50
LIMITE DA PROPRIEDADE
Acostamento
Grama
Calçada
Ciclofaixa
Serviços
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Estacionamento
Calçada

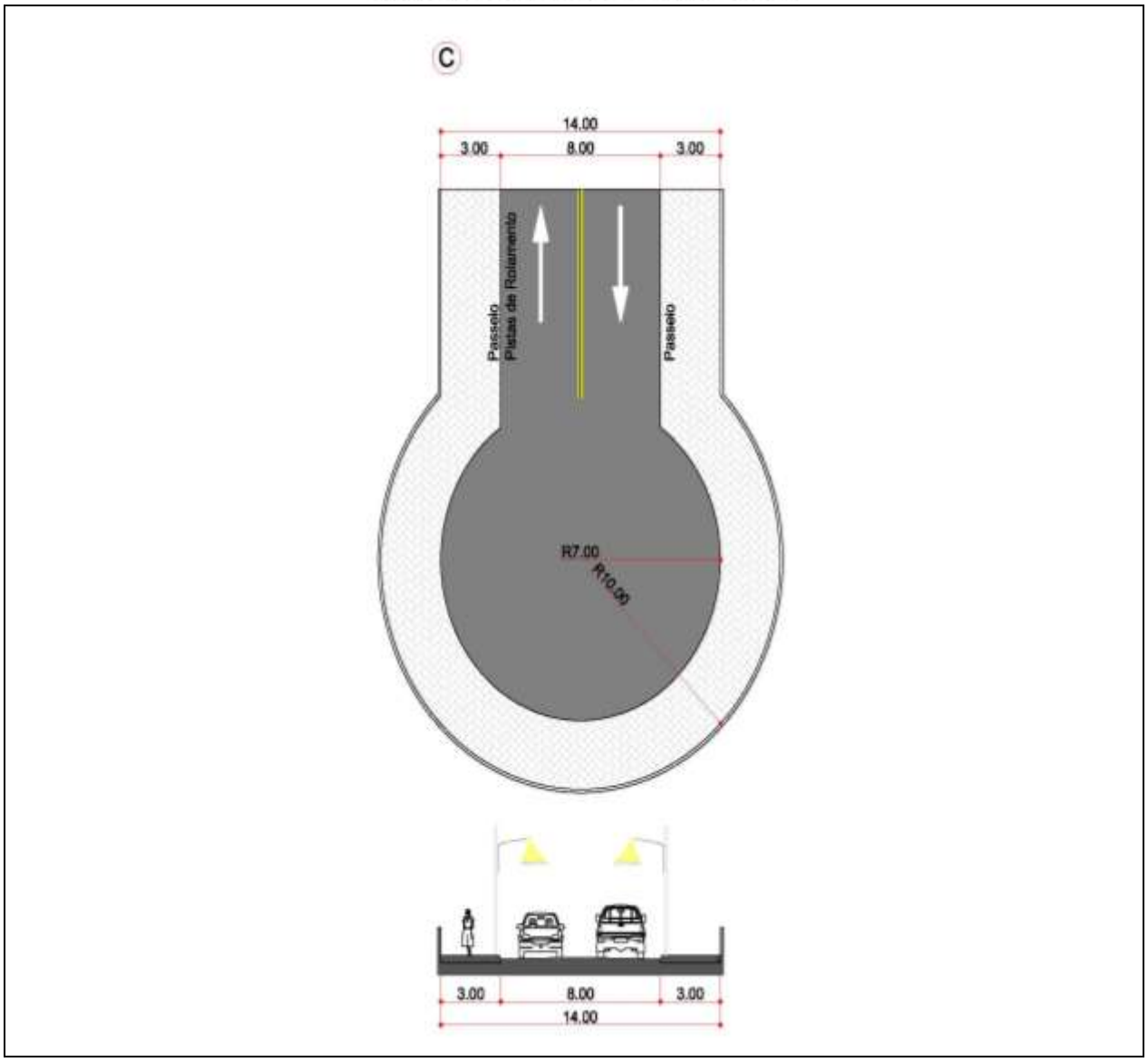

CICLOVIA
Variável
0,50
2,50
3,50
Pista de Rolamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada
Vegetação
Praia


VIA LOCAL EXISTENTE
A
10,00
1,50
7,00
1,50
1,50
3,50
3,50
1,50
Calçada
Pista de Rolamento
Pista de Rolamento
Calçada


VIA LOCAL EXISTENTE
B
10,00
1,50
5,30
3,20
1,50
3,00
2,30
1,50
1,20
0,50
Calçada
Pista de Rolamento
Estacionamento
Serviços
Ciclofaixa
Calçada

Perfil da Ciclovia Anexo 05 – Dimensões mínimas para retornos.

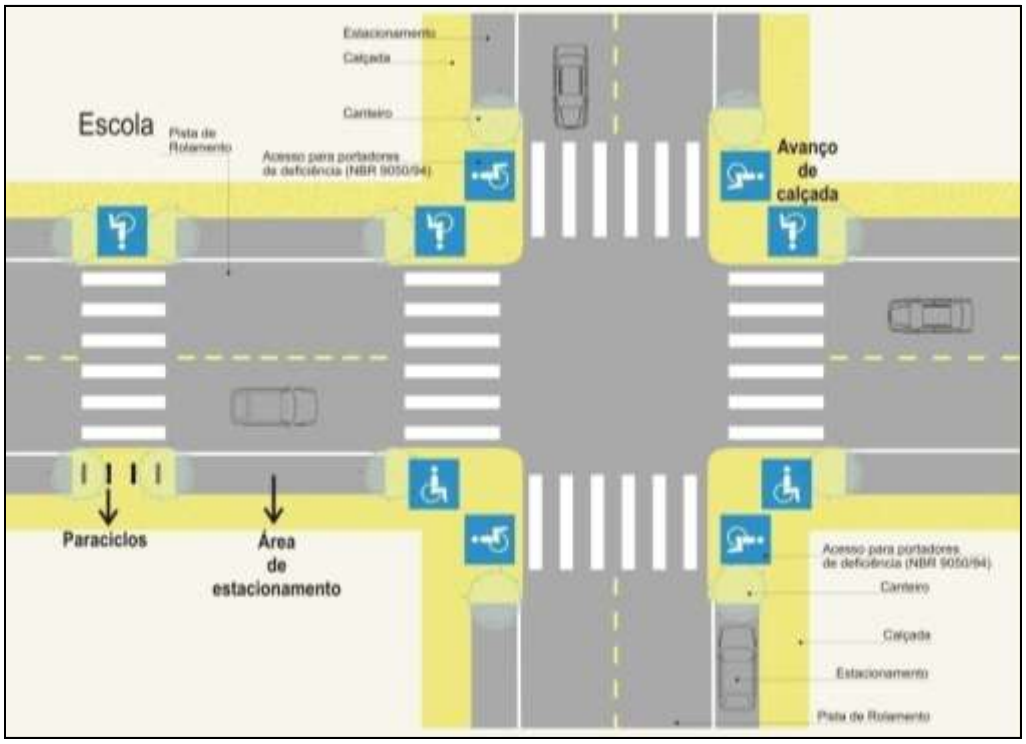



C
14.00
3.00
8.00
3.00
Passeio
Pista de Rolamento
Passeio
R7.00
R10.00
3.00
8.00
3.00
14.00

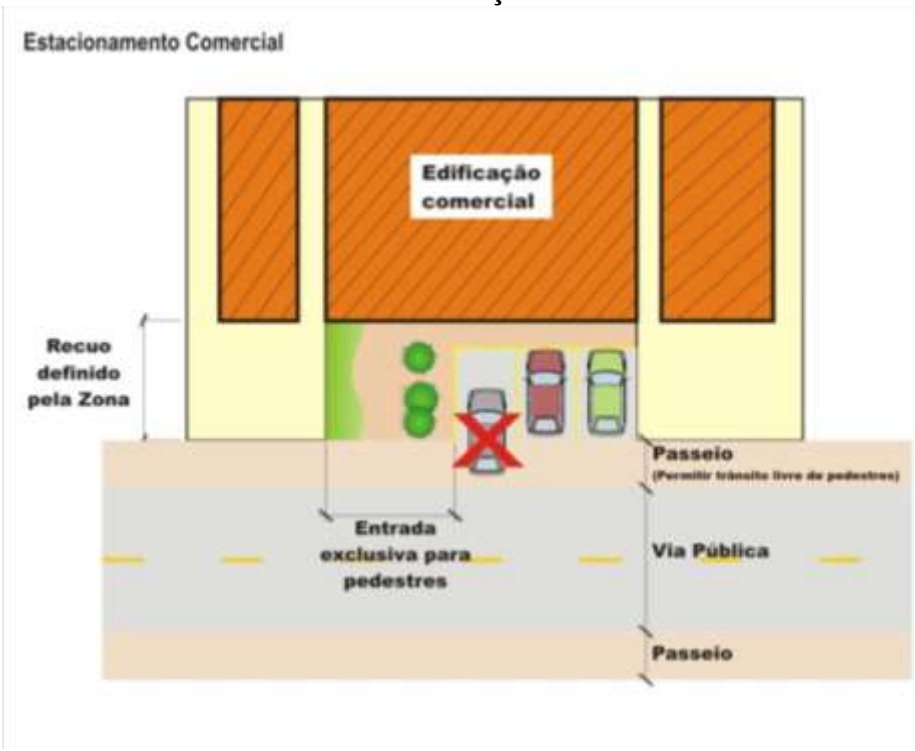
Anexo 06 – Mapa do sistema viário municipal.

Anexo 07 – Mapa do sistema viário urbano.

Anexo 08 – Demarcação de áreas de estacionamento e avanços de calçadas.



Anexo 09 – Uso de recuos das edificações como área de estacionamento.



Anexo 10 – Tabela de características dos polos geradores de tráfego (PGT).

0 CATEGORIAS DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO – PGT		
1 ATIVIDADES	2 ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA	
	3 TIPO P1	4 TIPO P2
5 Centro de compras, shopping center	6 De 2.500m² a 10.000m²	7 Acima de 10.000m²
8 Lojas de departamento	9 De 2.500m² a 10.000m²	10 Acima de 10.000m²
11 Supermercados, hipermercado, mercados	12 De 2.500m² a 10.000m²	13 Acima de 10.000m²
14 Entrepostos, terminais, armazéns, depósitos	15 De 5.000m² a 10.000m²	16 Acima de 10.000m²
17 Prestação de serviços, escritórios	18 De 2.500m² a 5.000m²	19 Acima de 5.000m²
20 Hotéis	21 De 2.500m² a 5.000m²	22 Acima de 5.000m²
23 Motéis	24 De 5.000m² a 15.000m²	25 Acima de 15.000m²
26 Hospitais, maternidades	27 De 5.000m² a 15.000m²	28 Acima de 15.000m²
29 Pronto-socorro, clínicas, laboratório de análise, consultórios, ambulatório	30 De 250m² a 2.500m²	31 Acima de 2.500m²
32 Universidade, faculdade, cursos supletivos, cursos preparatórios nas escolas superiores (cursinhos)	33 De 2.500m² a 5.000m²	34 Acima de 5.000m²
35 Escolas 1º e 2º grau, ensino técnico – profissional	36 De 2.500m² a 5.000m²	37 Acima de 5.000m²
38 Escola maternal, ensino pré – escolar	39 De 250m² a 2.500m²	40 Acima de 2.500m²
41 Academias de ginásticas, esportes, cursos de línguas, escola de arte, dança, música, quadras e salões de esporte (coberto)	42 De 250m² a 2.500m²	43 Acima de 2.500m²
44 Restaurantes, choperias, pizzarias, boates, casas de música, de chá, de café, salão de festas, de bailes, buffet	45 De 250m² a 2.500m²	46 Acima de 2.500m²
47 Indústrias	48 De 10.000m² a 20.000m²	49 Acima de 20.000m²
50 Cinemas, teatros, auditórios, locais de culto	51 Entre 300 a 1.000 lugares	52 Acima de 1.000 lugares
53 Quadras de esporte (descobertas)	54 Acima de 500m² de terreno	55 -
56 Conjuntos residenciais	57 Acima de 60 unidades	58 -
59 Estádios e ginásios de esporte	60 -	61 Acima de 3.000m²
62 Pavilhão para feiras, exposições, parque de diversões	63 -	64 Acima de 3.000m²

0 CATEGORIAS DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO – PGT		
1 ATIVIDADES	2 **ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA**	
	3 TIPO P1	4 **TIPO P2**
65 Parques, zoológicos, hortos	66 -	67 Com área de terreno superior a 15.000m²

Anexo 11 – Tabela do número mínimo de vagas para polos geradores de tráfego, tipo P1.

68 NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO, TIPO P1	
69 ATIVIDADES	**70 NÚMERO MÍNINO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO** 71 **(AC = ÁREA CONSTRUÍDA COMPUTÁVEL)**
72 Centro de compras, shopping center	73 1 vaga / 25m² ac
74 Lojas de departamento	75 1.500 =< ac =< 2.500 – 1 vaga/ 45m² ac
	76 2.500 < ac < 10.000 – 1 vaga / 50m² ac
77 Supermercados, hipermercado, mercados	78 1 vaga / 25m² ac
79 Entrepostos, terminais, armazéns, depósitos	80 1 vaga / 100m² ac
81 Prestação de serviços, escritórios	82 1 vaga / 35m² ac ou 1 vaga / unidade autônoma
83 Hotéis	84 1 vaga p/ cada 2 apartamentos com área =< 25m²
	85 1 vaga para apartamento com área > 25m²
	86 1 vaga para 5m² de sala de convenções
	87 1 vaga para 50m² de área de uso público
	88 1 vaga de ônibus para cada 40 apartamentos
89 Motéis	90 1 vaga para cada apartamento
91 Hospitais, maternidades	92 Nl =< 50 – 1 vaga / leito
	93 50 < nl =< 200 – 1 vaga / 1,5 leitos
	94 Nl > 200 – 1 vaga / 2 leitos nl= no. De leitos
95 Internatos, orfanatos e asilos	96 1 vaga / 300m² ac, 2 vagas no mín.
97 Pronto-socorro, clínicas, laboratório de análise, consultórios, ambulatório	98 1 vaga / 50m² ac
99 Universidade, faculdade, cursos supletivos, cursos preparatórios nas escolas superiores (cursinhos)	100 1 vaga / 25m² ac
101 Escolas 1º e 2º grau, ensino técnico – profissional	102 1 vaga / 75m² ac
103 Escola maternal, ensino pré – escolar	104 1 vaga / 75m² ac

68 **NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO, TIPO P1**	
69 ATIVIDADES	**70 NÚMERO MÍNINO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO** 71 **(AC = ÁREA CONSTRUÍDA COMPUTÁVEL)**
105 Academias de ginásticas, esportes, cursos de línguas, escola de arte, dança, música, quadras e salões de esporte (coberto)	106 1 vaga / 25m² ac
107 Restaurantes, choperias, pizzarias, boates, casas de música, de chá, de café, salão de festas, de bailes, buffet	108 1 vaga / 20m² ac
109 Indústrias	110 1 vaga / 100m² ac
111 Cinemas, teatros, auditórios, locais de culto	112 1 vaga / 30m² ac
113 Quadras de esporte (descobertas)	114 4 vagas para quadra
115 Cemitérios	116 1 vaga p/ 2.000m² ac, 20 vagas mín.
117 Comércio varejista em geral	118 1 vaga /100m² ac
119 Bancos, administração pública e afins	120 1 vaga / 25m² ac
121 Serviços manutenção pesada e afins	122 1 vaga / 50m² ac
123 Oficinas e similares	124 1 vaga / 20m² ac
125 Conjuntos residenciais	126 1 vaga por unidade habitacional com área até 80m²
	127 2 vagas p/ unidades com área > 80m² e < 250m²
	128 3 vagas para unidade com área > 250m²

Anexo 12 – Tabela do número mínimo de vagas para carga e descarga, embarque e desembarque, e táxis nos polos geradores de tráfego, tipo P1.

129 **NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA CARGA E DESCARGA, EMBARQUE E DESEMBARQUE, E TÁXIS NOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO, TIPO P1**			
130 ATIVIDADES	**131 NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA CARGA E DESCARGA**	**132 ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE**	133 **ÁREA PARA TAXIS**
134 Centro de compras, shopping center	135 1.000 =< ac =< 2.500 – 2 vagas 2.500 < ac =< 5.000 – 4 vagas 5.000 < ac =< 10.000 – 6 vagas	136 -	137 -
138 Lojas de departamento		139 -	140 -
141 Supermercados, hipermercado, mercados		142 -	143 -
144 Entrepostos, terminais, armazéns, depósitos	145 1 vaga / 250m² ac, 2 vagas min.	146 -	147 Obrigatória p/ terminais
148 Prestação de serviços, escritórios	149 2 vagas	150 Obrigatória c/ ac >= 3.500m²	151 -
152 Hotéis	153 2 vagas	154 Obrigatória	155 Obrigatória
156 Motéis	157 -	158 -	159 -
160 Hospitais, maternidades	161 2 vagas	162 Obrigatória	163 Obrigatória
164 Internatos, orfanatos e asilos	165 -	166 -	167 -
168 Pronto-socorro, clínicas, laboratório de análise, consultórios, ambulatório	169 -	170 -	171 -
172 Universidade, faculdade, cursos supletivos, cursos preparatórios nas escolas superiores (cursinhos)	173 1 vaga	174 Obrigatória	175 -
176 Escolas 1º e 2º grau, ensino técnico – profissional	177 1 vaga	178 1 vaga / cada 50 alunos	179 -
180 Escola maternal, ensino pré – escolar	181 -	182 1 vaga / cada 25 alunos	183 -
184 Academias de ginásticas, esportes, cursos de línguas, escola de arte, dança, música, quadras e salões de esporte (coberto)	185 -	186 1 vaga / cada 50 alunos	187 -

129 **NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA CARGA E DESCARGA, EMBARQUE E DESEMBARQUE, E TÁXIS NOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO, TIPO P1**			
130 ATIVIDADES	**131 NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA CARGA E DESCARGA**	**132 ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE**	133 **ÁREA PARA TAXIS**
188 Restaurantes, choperias, pizzarias, boates, casas de música, de chá, de café, salão de festas, de bailes, Buffet	189 1 vaga / 250m² ac, 1 vaga min.	190 Obrigatória c/ ac >= 1.000m²	191 -
192 Indústrias	193 1.000 =< ac =< 2.500 – 2 vagas 194 2.500 =< ac =< 10.000 – 4 vagas 10.000 < ac =< 20.000 – 6 vagas	195 -	196 -
197 Cinemas, teatros, auditórios, locais de culto	198 1 vaga	199 1 vaga p/ cada 50 lugares	200 Obrigatória
201 Quadras de esporte (descobertas)	202 -	203 -	204 -
205 Cemitérios	206 1 vaga	207 Obrigatória	208 -
209 Comércio varejista em geral	210 Ac >= 500m² – 1 vaga	211 -	212 -
213 Bancos, administração pública e afins	214 1 vaga	215 1 vaga p/ ac >= 500m²	216 -
217 Serviços manutenção pesada e afins	218 1 vaga	219 -	220 -
221 Oficinas e similares	222 1 vaga	223 -	224 -
225 Conjuntos residenciais	226 Ac >= 15.000m² – 1 vaga	227 1 vaga p/ cada 25 unid.	228 -