



**PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE
URBANA**

IÇARA – SC

PROJETO DE LEI

PROJETO DE LEI Nº XXXXX/2014.

Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

O PREFEITO DO IÇARA, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. XX da Lei Orgânica do Município do Içara submete à Câmara Municipal de Içara o seguinte Projeto de Lei:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÃO PRELIMINAR

SEÇÃO I DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES BÁSICAS

Art. 1º Esta Lei Complementar dispõe sobre o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Içara, observadas as diretrizes de desenvolvimento, de acordo com Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 e o Plano Diretor do Município.

Art. 2º O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Içara é instrumento de planejamento urbano objetivando a melhoria e modernização do Sistema de Mobilidade Urbana, garantindo:

- I. A mobilidade urbana, especialmente, em relação a acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida;
- II. O desenvolvimento socioeconômico;
- III. A integração com as demais políticas públicas, especialmente, com as leis de zoneamento, uso e ocupação do solo e parcelamento urbano e os códigos de obras e de edificações e de posturas.

Art. 3º São partes integrantes desta Lei:

- Anexo I: Mapa dos Sistemas Estruturais da Mobilidade Urbana / Zoneamento;
- Anexo II: Mapa de Vias Projetadas;
- Anexo III: Mapa de Hierarquia Proposta;
- Anexo IV: Mapa dos Eixos e Conexões Viárias;
- Anexo V: Mapa do Sistema de Transporte Coletivo;
- Anexo VI: Mapa do Sistema Cicloviário;
- Anexo VII: Seções Transversais Viárias (Perfis Viários)
- Anexo VIII: Seção Transversal da Avenida Municipalizada (Rodovia Paulino Búrigo);
- Anexo IX: Tabela com as Características Geométricas das Vias Básicas;
- Anexo X: Tabela com Novo Gabarito Padrão das Vias Urbanas;
- Anexo XI: Acesso Veicular aos Imóveis;
- Anexo XII: Rebaixamento para Acesso de Veículos;
- Anexo XIII: Bolsão de Estacionamento em paralelo;
- Anexo XIV: Praças de retorno ou *Cul-de-sacs* em ruas sem saída;
- Anexo XV: Rotatórias;
- Anexo XVI: Demarcação de Áreas de Estacionamento e Avanços das Calçadas;

Anexo XVII: Uso de Recuos das Edificações como Área de Estacionamento;
Anexo XVIII: Tabela de Vias Projetadas;
Anexo XIX: Tabela das Categorias dos Polos Geradores de Tráfego - PGT;
Anexo XX: Tabela do Número Mínimo de Vagas para Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1; e
Anexo XXI: Tabela do Número Mínimo de Vagas para Carga e Descarga, Embarque e Desembarque, e Táxis nos Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1.

Art. 4º. A política da estrutura viária e da mobilidade municipal, consideradas as possibilidades e as limitações reais do Município de Içara, terá os seguintes objetivos:

- I. Reduzir o conflito entre o tráfego de veículos e o de pedestres, humanizando o trânsito e priorizando os pedestres, ciclistas e transporte coletivo em detrimento do transporte individual;
- II. Buscar tratamento especial com urbanização e paisagismo para as vias de acesso ao Município;
- III. Buscar soluções técnicas das intersecções viárias, em especial, nos anéis viários e vias onde há circulação do transporte coletivo;
- IV. Hierarquizar as vias municipais, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;
- V. Buscar alternativas de vias às existentes para a mobilidade, considerando os fatores técnicos e econômicos;
- VI. Estabelecer relações otimizadas nas ligações viárias entre os bairros centrais;
- VII. Realizar estudos e projetos das condições atuais do trânsito, do sistema integrado de transporte coletivo, do terminal rodoviário municipal, das demandas e perspectivas da população, visando à melhoria da qualidade da circulação e deslocamento da mesma e dos meios de transporte;
- VIII. Projetar e implantar obras viárias de atendimento ao sistema de transporte coletivo e de complementação do sistema viário;
- IX. Implementar e manter continuamente a infraestrutura para integração entre o transporte coletivo e o sistema viário;
- X. Elaborar estudos e leis complementares visando à padronização, construção e recuperação das calçadas, melhorando as vias para os pedestres e a acessibilidade;
- XI. Estabelecer programas de manutenção do sistema viário e da sinalização viária urbana e rural;
- XII. Aprimorar a sinalização horizontal e vertical aumentando a segurança do tráfego, mediante a colocação de placas de regulamentação, de advertência, indicativas (orientação e localização), sinalização semafórica e faixas de pedestre, indicações na pista de rolamento e demarcações das mesmas;
- XIII. Elaborar estudos de implantação de ciclovias e ciclofaixas, obedecendo as exigências legais e as características das vias, assim como os sistemas de transporte intermodal combinados;
- XIV. Implantar e manter continuamente um sistema de identificação das vias no Município;
- XV. Implementar estudos de novas ligações viárias regionais, considerando as estradas federais, estaduais e municipais, juntamente com os órgãos da União, do Estado e de outras Prefeituras;
- XVI. Articular com o Estado, programas periódicos de manutenção e conservação para a melhoria dos acessos viários existentes no Município;
- XVII. Promover a revisão periódica da legislação de trânsito e transporte;

XVIII. Promover a efetivação do uso do Porto Seco, como central de cargas, próximo à área industrial do Terminal de Integração Sul propiciando a instalação de empresas no referido local;

§ 1º. Toda e qualquer proposta de alteração da legislação referente a mobilidade urbana deve, antes de ser aprovada, passar pela apreciação dos órgãos municipais legalmente instituídos de Planejamento, Trânsito e Transporte de Içara, assim como pela aprovação, por maioria absoluta dos membros do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CMDU), que irão opinar sobre a viabilidade das alterações, para que sejam respeitadas as diretrizes do Plano Diretor Participativo Municipal (PDPM).

§ 2º. A denominação ou modificação de denominação dos logradouros públicos deverá respeitar critérios técnicos, definidos em legislação específica.

Art. 5º. Para os fins deste Título, 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: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim.

III. Alinhamento: a linha divisória entre o terreno e o espaço público.

IV. Área de Estacionamento: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas mais as áreas de circulação.

V. Área Não Edificante: Área na qual a legislação não permite construir ou edificar.

VI. Bicicleta: veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor.

VII. Bicicletário: local edificado ou construído, no logradouro público ou fora dele, destinado ao estacionamento de bicicletas.

VIII. Calçada ou Passeio: parte da via, 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.

IX. Caixa de Rua: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas. Compreende a pista de rolamento de veículos e os passeios públicos.

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

XI. Diretriz viária: vias projetadas e hierarquizadas pelo Órgão de Planejamento Municipal legalmente instituído de Içara, cujo traçado e perfil deverão ser respeitados pelos empreendedores no momento do parcelamento, desmembramento ou remembramento dentro do território municipal.

XII. Estacionamento: imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros.

XIII. Faixa de Domínio: superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e, sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via.

- XIV. Faixa de manutenção de vias: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados, destinada aos serviços de manutenção das vias e estradas municipais.
- XV. 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.
- XVI. Logradouro público: espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões.
- XVII. Malha urbana: o conjunto de vias urbanas do município.
- XVIII. Malha viária: o conjunto de vias urbanas e rurais do município.
- XIX. Meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria, concreto ou outro material resistente que separa o passeio da faixa de rolamento, do acostamento ou do estacionamento.
- XX. Nivelamento: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana.
- XXI. Paraciclos: equipamentos destinados ao estacionamento de bicicletas.
- XXII. Pista de rolamento ou leito carroçável: a(s) faixa(s) da via destinada à circulação de veículos no mesmo sentido, excluídos os passeios, canteiros centrais, estacionamentos e acostamentos.
- XXIII. Ponte: obra de construção civil destinada a ligar margens opostas de uma superfície líquida qualquer.
- XXIV. Rampa: inclinação máxima aceitável em trecho de via cujo comprimento (expresso em metros) não exceda a referida inclinação (expressa em porcentagem).
- XXV. Refúgio ou Ilha de Travessia: parte da via, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a travessia da mesma.
- XXVI. Rodovia: via rural pavimentada.
- XXVII. Seção transversal ou caixa da rua: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas.
- XXVIII. Sistema viário: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas.
- XXIX. Via de circulação: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, estacionamentos públicos, acostamentos e canteiros centrais.
- XXX. Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.
- XXXI. Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.
- XXXII. Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.
- XXXIII. Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.
- XXXIV. Via municipal: o conjunto de vias ou estradas do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.
- XXXV. Via rural: estradas e rodovias.
- XXXVI. Via urbana: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

XXXVII. Vias e áreas de pedestres: vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

XXXVIII. Viaduto: obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior.

Art. 6º As disposições deste Código e da legislação correlata deverão ser observadas na aprovação e execução de projetos e obras do Sistema de Mobilidade Urbana de Içara.

Art. 7º Qualquer intervenção que afete direta ou indiretamente o Sistema de Mobilidade Urbana de Içara, deverá receber parecer do órgão municipal competente.

CAPÍTULO II DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA

Art. 8º O Sistema de Mobilidade Urbana é composto pelo sistema viário, cicloviário e todo o processo de planejamento, implantação, execução e operação da circulação de veículos, motorizados ou não, e de pedestres, visando o máximo de eficiência e segurança.

CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 9º O Sistema Viário é formado pela malha viária, que é o conjunto de todas as vias classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos neste Plano, que é agrupado de acordo com sua importância, da seguinte forma:

I. O Sistema Viário Básico compreende as rodovias federais, estaduais, as vias de trânsito rápido, arteriais e coletoras;

II. O Sistema Viário Estrutural é caracterizado por dispor de forma ordenada a integração das principais regiões da cidade, formado por vias estratégicas dentro do Sistema Viário Básico, que formarão os Eixos Viários, compondo assim os Sistemas Estruturais da Mobilidade Urbana que correspondem:

- a) BR- 101
- b) Via Rápida BR 101 – Criciúma x Binário Acesso Sul Balneário Rincão
- c) Ligação Projetada Barra Velha – Quarta Linha
- d) Anel de Contorno Viário Projetado
- e) Anel Intermediário Projetado
- f) Binário Norte – Sul (Rua Vitória x Rua Marcos Rovaris)
- g) Binário Leste – Oeste (Rua Sete de Setembro x Rua Anita Garibaldi)
- h) Sistema Estrutural de Desenvolvimento (S.E.D.);
- i) Sistema Estrutural de Centralidade (S.E.C.);
- j) Sistema Agroturístico (S.A.T.)

Parágrafo Único - As vias que compõem o Sistema Viário Básico do Município de Içara por serem os principais corredores de transporte devem receber tratamento diferenciado das vias locais, com prioridade nas intervenções para a melhoria na mobilidade urbana.

Art. 10. As vias que integram o Sistema Viário de Içara ficam classificadas de acordo com sua importância e o serviço que elas proporcionam quanto à mobilidade do tráfego e controle de acesso em:

- I. Vias de Trânsito Rápido (VTR): aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;
- II. Vias Arteriais (VA): aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;
- III. Vias Coletoras (VC): aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arterial, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade;
- IV. Via Local (VL): aquela caracterizada por interseções em nível, destinada apenas ao acesso local;
- V. Via Rural ou Estradas (VR): aquela caracterizada por interseções em nível, destinada ao acesso às áreas rurais;

Parágrafo Único - Os elementos que compõem o gabarito das vias e suas características geométricas estão detalhados no Anexo VII -Seções Transversais Viárias (Perfis Viários), Anexo IX - Tabela com as Características Geométricas das Vias Básicas Tabela de Gabaritos Viários e no Anexo X - Tabela com Novo Gabarito Padrão das Vias Urbanas.

Art. 11. Toda a via pública municipal deverá possuir:

- I. Declividade longitudinal mínima de 0,3% (zero vírgula três por cento) e a máxima de 20% (vinte por cento);
- II. Declividade transversal mínima de 2% (dois por cento) e máxima de 4% (quatro por cento).
- III. A rampa máxima permitida nas vias de circulação será de 10% (dez por cento), desde que não ultrapasse 1/3 (um terço) do total arruado.
- IV. O comprimento das quadras não poderá ser superior a 240 m (duzentos e quarenta metros).

§ 1º A relação das vias que compõem o Sistema Viário Básico, sua classificação, denominação, gabarito e simetria serão definidas pelo Poder Executivo.

§ 2º A relação das vias municipais projetadas, sua identificação, classificação e gabarito estão definidas no Anexo XVIII – Tabela de Vias Projetadas.

Art. 12. Poderão sofrer alterações de gabarito e/ou raio de curvatura os pontos em que as vias públicas possam ter, em conformidade com a lei de zoneamento, uso e ocupação do solo:

- I. Interseção especial em nível ou desnível;

II. Correção de traçado.

§ 1º Os raios de curvatura do alinhamento na interseção entre vias do Sistema Viário Básico e vias locais serão definidos pelo órgão municipal competente.

§ 2º O raio mínimo de curvatura de concordância de alinhamento das vias deve medir 9,00m (nove metros), exceto em casos onde as condições de traçado das vias que formam a intersecção não permitam, ou, o Ângulo de Concordância (AC), formado entre os prolongamentos dos alinhamentos da via que forma a mesma seja maior que 90º (noventa graus).

SEÇÃO II DO PASSEIO PÚBLICO

Art. 13. O passeio público é a parte integrante da via pública municipal destinado, prioritariamente, à circulação de pessoas, sendo obrigatória sua construção em toda a testada do terreno, edificado ou não, garantindo ao pedestre o deslocamento com acessibilidade e segurança, em conformidade com as normas de acessibilidade.

§ 1º. A responsabilidade pela execução do passeio público é do proprietário do lote.

§ 2º. O prazo para execução do passeio público é de:

I - No caso de terreno baldio - 6 meses a partir da implantação da infraestrutura básica da via (meio fio e pavimentação)

II - No caso de novas construções, ampliações ou reformas – a entrega do habite-se fica condicionada a execução do passeio público.

§ 3º. O passeio público poderá, em determinadas circunstâncias, e, devidamente sinalizado, compartilhar espaço com ciclovias.

§ 4º. A construção de passeios deverá atender à legislação específica.

§ 5º. Aos proprietários ou inquilinos dos imóveis, compete também:

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 conforme regulamentação municipal;

§ 6º. Nas situações em que o passeio público não apresenta as dimensões mínimas atualmente, este poderá:

- I. Onde a largura da via permitir, poderá ser alargado o passeio, eliminando-se a faixa de estacionamento, até que a edificação seja recuada.

- II. Onde não for possível o ajuste a condição será mantida ou negociada entre o proprietário e o poder público.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Içara fiscalizará a execução das vias de que trata o *Caput* deste artigo.

SEÇÃO III DOS REBAIXOS PARA O ACESSO VEICULAR

Art. 14. O rebaixo de meio-fio para o acesso veicular não poderá ultrapassar 50% (cinquenta por cento) da testada do imóvel e nem ultrapassar os limites do lote.

Parágrafo Único - Os imóveis com testada inferior a 10,0m (dez metros) deverão ser avaliados pelo órgão municipal competente que determinará as condições do rebaixo para o acesso veicular.

Art. 15. Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento da curva de concordância entre duas vias ou em interseção viária especial, em nível ou desnível.

Parágrafo Único - O acesso, nas situações em que a maior parte da testada do imóvel estiver situada na curva de concordância ou interseção viária, poderá ser autorizado pelo órgão municipal competente.

Art. 16. Os rebaixos para acesso veicular obedecerão aos Anexos XI e XII e deverão manter:

I - Rebaixos de até 7,0m (sete metros) cada um, sendo a distância entre eles não inferior a 5,0m (cinco metros) e a distância do rebaixo às divisas do lote não inferior a 1,0m (hum metro);

II - Rebaixos de, no máximo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) não necessitam de afastamento da divisa do lote.

§ 1º Os postos de combustíveis e as atividades classificadas como indústrias e outras atividades que trabalhem com veículos de grande porte no zoneamento, descritas na lei de zoneamento, uso e ocupação do solo, poderão implantar até dois rebaixos de 10,0m (dez metros) cada um, desde que:

- a) A distância entre os rebaixos não deve ser inferior a 5,0m (cinco metros);
- b) Os rebaixos devem distar das divisas do lote em, no mínimo, 2,0m (dois metros).

§ 2º As atividades classificadas como indústrias de grande porte, descritas na Lei de Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, terão a extensão de seus rebaixos conforme projeto aprovado pelo órgão municipal competente.

Art. 17. Os acessos para veículos, a partir da via pública municipal, aos imóveis e empreendimentos ou estabelecimentos deverão, inclusive no caso de estacionamento no recuo frontal, respeitar às seguintes restrições quanto aos trechos e tipos de rebaixos nos passeios:

- I. A largura do rebaixo deverá ser compatível com a largura do acesso, com o uso da edificação, com as vagas de estacionamento exigidas e com o fluxo de veículos;
- II. Poderá ser rebaixado até cinquenta por cento da testada do imóvel, exceto para terrenos com testada menor que 10m (dez metros), que poderão utilizar o rebaixo de até 5m (cinco metros);
- III. A largura máxima permitida é de 10m (dez metros) para cada rebaixo, exceto em casos especiais, onde poderá ser autorizado um rebaixo superior para veículos de carga maior que 4 mil (quatro mil) quilogramas e ônibus;
- IV. A dimensão mínima do afastamento entre os rebaixos deverá ser de 4m (quatro metros), exceto em casos especiais, com autorização do órgão competente;
- V. O rebaixo e suas concordâncias não poderão ultrapassar a divisa do imóvel com o confrontante;
- VI. Cada trecho rebaixado deverá ter concordância nas suas laterais com comprimento igual à profundidade estabelecida para o rebaixo, o qual varia de 60cm (sessenta centímetros), para passeios até 2m (dois metros) de largura, a 90cm (noventa centímetros), para passeios acima de 2m (dois metros) de largura;
- VII. Em casos especiais, de rebaixos acima de 10m (dez metros), poderá ser autorizado, com apresentação de projeto específico, o rebaixo total do acesso ao nível da pista de rolamento, devendo haver concordância das laterais do acesso com o meio-fio e haver rampa para travessia de pedestres na continuidade do passeio, bem como delimitação do tipo de faixa de segurança na abertura do acesso, com a mesma largura do passeio;
- VIII. Nenhum acesso para veículos poderá estar localizado ao longo do desenvolvimento de curva de concordância de duas vias, bem como deverá ser implantado o mais distante possível da área de desenvolvimento da curva;
- IX. Os imóveis que tiverem toda ou a maior parte da sua testada no desenvolvimento da curva de concordância, ou aqueles atingidos por interseção viária especial, em nível ou desnível, a localização dos acessos ao imóvel será definida a critério do órgão municipal competente;
- X. Nos passeios, com exceção das residências unifamiliares, os acessos deverão ser destacados com pisos diferenciados ou demarcados com pintura;
- XI. Deverá haver delimitação com algum elemento físico, como floreira, mureta, correntes, taxas ou similares, na linha que divide o passeio e os locais de estacionamento frontal.

Art. 18. Os projetos dos acessos deverão considerar a arborização, os equipamentos urbanos, as redes de iluminação pública, de água, de esgoto, de gás e de telefonia, permitido remanejamento mediante autorização do órgão competente e acordo quanto às expensas.

Art. 19. Quando após os acessos nos passeios houver portões, estes devem ser construídos de forma a não invadir o passeio durante sua abertura.

Art. 20. Quando houver desnível entre o passeio e o nível da edificação deverá ser respeitado o gabarito total previsto para a via para não prejudicar o passeio e o alargamento gradativo desta, não podendo existir rampas ou escadas dentro da área de alargamento da via.

Art. 21. O órgão municipal competente, dependendo do porte e da localização do loteamento ou do empreendimento, poderá exigir implantação de sistema especial de

acesso, contemplando rótula e/ou ilhas canalizadoras e/ou semáforo e/ou passarela, e sinalização viária.

SEÇÃO IV DO BOLSÃO DE ESTACIONAMENTO

Art. 22. O bolsão de estacionamento é o recorte efetuado no passeio, a partir do alinhamento do meio fio, executado no nível da pista de rolamento, destinado a parada e/ou estacionamento de veículos que faz parte da via pública e será executado com até 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de largura, no caso de estacionamento paralelo, limitada a largura da pista oficial ou projetada.

Parágrafo Único. Também será permitida a execução de bolsões de estacionamento nos ângulos de 30°, 45°, 60° e 90°, conforme a largura da via disponível e estudo específico do órgão municipal.

Art. 23. A execução do bolsão para parada e/ou estacionamento de veículos, deverá:

- I. Ter concordância de 45° entre o meio fio da via pública e o meio fio a ser implantado no recuo;
- II. O passeio não poderá ter, na área de transição, largura inferior a 2,00 m (dois metros);
- III. Estar condicionada à viabilidade de construção de passeio com, no mínimo, 2,0m (dois metros) de largura.

§ 1º. Para execução do bolsão de estacionamento deverá ser emitido, pelo órgão municipal responsável, parecer no qual será avaliada as condições de segurança e fluidez de tráfego.

§ 2º O desenho demonstrativo para execução do bolsão de estacionamento está disposto no Anexo XIII.

CAPÍTULO IV DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA E ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

Art. 24. A sinalização viária horizontal ou vertical, de competência do Poder Público Municipal, deverá atender no que couber, a normatização federal e estadual que lhe é própria.

Art. 25. As áreas para estacionamento na via pública e demais intervenções no logradouro somente poderá ser demarcada e sinalizada pelo órgão municipal competente.

CAPÍTULO V DAS MEDIDAS DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

SEÇÃO V DA PRAÇA DE RETORNO OU *CUL DE SAC'S*

Art. 26. Praça de retorno ou *cul de sac's* é o espaço no final da via sem saída onde o veículo pode realizar a manobra de retorno.

Parágrafo Único - A rua sem saída deverá ter praça de retorno com, no mínimo, um raio de 7,50m (sete metros e cinquenta centímetros), conforme Anexo XIV.

SEÇÃO VI DO REDUTOR DE VELOCIDADE

Art. 27. Nas vias locais existentes, fica permitida a implantação de medidas moderadoras de tráfego, para reduzir a velocidade dos veículos, obedecida a legislação federal.

CAPÍTULO VI DAS NOVAS VIAS

Art. 28. As novas vias deverão harmonizar-se com a topografia local e, a critério do órgão responsável pelo Sistema de Mobilidade Urbana, poderão articular-se com as vias adjacentes oficiais, existentes ou projetadas.

§ 2º. O gabarito aprovado de uma nova via local, independentemente, de sua extensão, que venha a constituir-se prolongamento de outra via existente ou projetada pelo Município, deverá ter largura igual ou superior a esta última.

Art. 29. A via de loteamento de uso residencial com extensão:

I - De até 400,0m (quatrocentos metros) de extensão e a rural terão gabarito mínimo de 12,0m (doze metros) independente de sua classificação, sendo:

- a) pista com, no mínimo, 7,0m (sete metros) de largura;
- b) passeio de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via, admitindo-se assimetria na largura dos passeios;

II - Superior a 400,0m (quatrocentos metros) de extensão terão gabarito mínimo de 16,0m (dezesseis metros) independente de sua classificação, sendo:

- a) pista com, no mínimo, 10,0m (dez metros) de largura;
- b) passeio de, no mínimo, 3,00 m (três metros) de cada lado da via;

Art. 30. A via de loteamento industrial independente de sua extensão e classificação, deverá ser implantada com gabarito mínimo de 15 m (quinze metros) de largura, sendo:

- I. A pista de rolamento, com no mínimo, 10m (dez metros);
- II. Passeio de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado da via.

Art. 31. Em vias locais com extensão superior a 300,0m (trezentos metros) deverá ser implantado redutor de velocidade dos veículos, rotatórias ou curvas de deflexão, de modo que:

- I. Cada segmento da via tenha no máximo 200,0m (duzentos metros) de extensão;
- II. Que sua localização seja aprovada pelo órgão municipal competente.

§ 1º As curvas de deflexão devem ter ângulo central mínimo de 45º (quarenta e cinco graus) com raio de meio-fio interno mínimo de 15 m (quinze metros).

§ 2º A rotatória pode ser central ou excêntrica e será implantada conforme detalhe definido no Anexo XV, desde que:

- I. Tenha o diâmetro mínimo igual ao gabarito da via acrescido de 2 metros;
- II. O canteiro central seja delimitado com meio-fio.

Art. 32. A via sem saída não poderá ser implantada sem praça de retorno.

CAPÍTULO VII DO POLO GERADOR DE TRÁFEGO

Art. 33. Considera-se Polo Gerador de Tráfego (PGT) as atividades que, mediante a concentração da oferta de bens e/ou serviços, geram elevado número de viagens, impactando negativamente o espaço urbano, 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 XIX: Tabela das Categorias dos Polos Geradores de Tráfego – PGT, da presente lei.

Art. 34. Todo o empreendimento caracterizado como PGT deverá apresentar Estudo de Impacto de Polo Gerador de Tráfego (EIPGT) que deverá estar assinado por profissional habilitado, acompanhado da ART (CREA) ou RRT (CAU), conforme o caso.

Art. 35. O EIPGT deverá indicar, caso necessário, as medidas mitigadoras e/ou compensatórias capaz de reparar, atenuar, controlar ou eliminar possíveis efeitos negativos, bem como, quando necessário, apresentar projeto de execução dessas medidas.

§ 1º O empreendedor deverá arcar com as despesas relativas à elaboração do Estudo de Impacto de Polo Gerador de Tráfego.

§ 2º O órgão municipal competente analisará os resultados do EIPGT e emitirá parecer.

§ 3º O EIPGT será regulamentado por ato do Poder Executivo.

§ 4º Os parâmetros que definem a Categoria dos Polos Geradores de Tráfego, bem como os parâmetros para realização de projetos de Polos Geradores de Tráfego Tipo I estão demonstrados nos Anexos XIX, XX e XXI, respectivamente.

Art. 36. Nenhum empreendimento considerado Polo Gerador de Tráfego receberá licença para construir ou se estabelecer sem que execute as medidas mitigadoras ou compensatórias determinadas pelo órgão municipal competente.

Art. 37. 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 de Planejamento, Trânsito e Transportes de Içara, após parecer técnico dos mesmos.

Art. 38. O pedido de fixação de diretrizes deverá ser feito pelo interessado à 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. 39. 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.

Art. 40. O Órgão de Planejamento Municipal legalmente instituído, após parecer técnico e ouvido o órgão municipal legalmente instituído de Trânsito e Transportes, assim como o Conselho de Desenvolvimento Urbano, entregará ao interessado o parecer preliminar, abordando os seguintes itens do projeto:

- I - Características e dimensionamento do número de vagas de estacionamento de veículos;
- 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, com no mínimo 5% (cinco por cento) do total de vagas previstas no projeto;
- IV - Características e dimensionamento do Índice de Aproveitamento – IA 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. 41. A Prefeitura deverá exigir do proprietário o 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 de tráfego e segurança de veículos e pedestres.

Art. 42. Estas despesas – Ônus do Empreendedor – 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. 43. No que se refere ao Índice de Aproveitamento – IA 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. 44. Qualquer alteração no projeto das edificações ou instalações consideradas Polos Geradores de Tráfego que implique alterações das diretrizes já fixadas, deverá ser submetida a nova apreciação pelo poder público municipal.

CAPÍTULO VIII DOS ELEMENTOS ESTRUTURAIS DA MOBILIDADE

Art. 45. A Política de Mobilidade Urbana será implantada através do Sistema de Mobilidade Urbana, definido nesta lei.

Art. 46. O Sistema de Mobilidade Urbana de Içara está articulado e estruturado por meio de 10 (dez) elementos estruturais:

- I - BR- 101
- II - Via Rápida BR 101 – Içara – Criciúma x Binário Acesso Sul Balneário Rincão
- III – Ligação Projetada Barra Velha – Quarta Linha
- IV - Anel de Contorno Viário
- V - Anel Intermediário
- VI – Rodovia do Desenvolvimento
- VII – Binário Norte – Sul (Rua Vitória x Rua Marcos Rovaris)
- VIII - Binário Leste – Oeste (Rua Sete de Setembro x Rua Anita Garibaldi)
- IX - Sistema Estrutural de Desenvolvimento (S.E.D.);
- X - Sistema Estrutural de Centralidade (S.E.C.);
- XI - Sistema Agroturístico (S.A.T.)

Art. 47. A estrutura viária que define os sistemas estruturais deverá garantir a eficiência dos Serviços de Transporte Público de Passageiros (STPP), além de induzir a melhoria dos serviços públicos de mobilidade urbana, estando dividida em 4 (quatro) níveis:

I. Eixo Estrutural Básico - Eixos viários metropolitanos, radiais e perimetrais, utilizados pelo Sistema de Transporte Coletivo Integrado (STCI), com capacidade para a implantação de via exclusiva para o sistema de transporte público coletivo de média capacidade e ciclovias;

II. Eixo Arterial - Eixos viários, semi-radiais e semi-perimetrais, que possuem capacidade de implantação de faixa exclusiva para o sistema de transporte público de passageiros de média e baixa capacidade e ciclovias, com a função de alimentar os Sistemas Estruturais de Centralidade (SECs) a partir dos Sistemas Estruturais de Desenvolvimento (SEDs);

III. Eixo Coletor – Eixos viários, semi-radiais e semi-perimetrais, que possuem capacidade de implantação de linhas alimentadoras do sistema de transporte público de passageiros de média e baixa capacidade e ciclofaixas, com a função de estruturar a malha viária dos bairros a partir dos SECs;

IV. Eixo Local - Eixos viários de distribuição do Sistema de Mobilidade Urbana nos bairros.

Art. 48. A infraestrutura de mobilidade urbana nos sistemas será definida através de plano específico e deverá contemplar:

I. Implantação, nos eixos, de faixas exclusivas e faixas compartilhadas destinadas a modais de média e baixa capacidade, bem como aos meios não motorizados;

II. Implantação de infraestrutura de acessibilidade, arborização, ciclovias, passeios de pedestres e mobiliários urbano;

III. Disciplinamento da circulação e do estacionamento de veículos, implantação de pontos para embarque e desembarque de passageiros e de cargas, com regulamentação de horários;

IV. Equipamentos e instalações, compreendendo passarelas, sistemas de transporte vertical, viaturas, reboques e estacionamentos/edifícios-garagem;

V. Sinalização viária e de trânsito;

VI. Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações, monitoramento e equipes de apoio local.

Art. 49. Compreendem as ações prioritárias para implantação de infraestrutura de mobilidade nos Eixos Viários Principais:

I. Trinário Presidente Vargas – Centro – Aurora – Vila São José – Jardim América – Jardim Elizabete – SEC Rua Projetada Loteamento PV – VP02 – Rua Paulo Brunel – Linha 3 Ribeirões – Rua Julia Helena Tibincoski – VP08 – Rua Guilherme Thisen – VP14 – VP 22 – VP18 – VP17 – Rua Presidente João Goulart: Onde o gabarito permitir obras de adequação viária; implantação de serviço de transporte coletivo, Humanização, ciclovias;

II. Eixo Barracão - Demboski – SED (Rua João Marcolino Rabelo); SEC (Rua Hercilio Fernandes); SED (Rua José Pedro Lino, Rod. Lino Zanolli, Av. Dilcio Esmael da Silva); SEC (Rua Vitória, Rua Atílio Damiani, ICR 150) : obras de adequação viária e implantação de serviço de transporte coletivo, ciclofaixas;

III. Perimetral Leste Oeste – SED (Avenida Procópio Lima): obras de adequação viária e implantação de infraestrutura de priorização do transporte coletivo; Implantação de faixa exclusiva de transporte; Implantação de infraestrutura cicloviária. Programas de revitalização dos passeios públicos.

IV. Eixo Estrutural Raichaski – Esperança; SEC (Linha Três Ribeirões): Anel Intermediário: implantação de infraestrutura de priorização dos modais mais frágeis (passeios e ciclofaixas);

V. Eixo Estrutural Liri – Tereza Cristina – SEC (Rua Melchiades Bonifácio Espindola, VP10, VP31 e VP35): implantação de infraestrutura para os modais mais frágeis;

VI. Binário Norte – Sul: SEC (Rua Vitória x Rua Marcos Rovaris); Implantação de programa de melhoria de calçadas; implantação de estacionamento rotativo; implantação de abrigos de passageiros e ciclofaixas;

VII. Binário Leste – Oeste – SEC (Rua Sete de Setembro x Rua Anita Garibaldi): obras de adequação viária, implantação de acessibilidade e implantação de estacionamento rotativo;

VIII. Anel Viário Central – SEC (Rua Vitória, Rua Sete de Setembro, Rua Marcos Rovaris e Rua Anita Garibaldi): referencial urbano, humanização das vias e implantação de acessibilidade para priorização dos modais mais frágeis; implantação de infra para ciclos, implantação de estacionamento rotativo.

Parágrafo único. Os mapas temáticos dos Sistemas Estruturais da Mobilidade (SED, SEC, SAT), Vias Projetadas, bem como os mapas de Hierarquia Viária, dos Principais Eixos Viários, do Sistema Integrado de Transporte Coletivo e a Rede Cicloviária, se encontram nos Anexos I, II, III, IV, V e VI desta Lei.

Art. 50. As Zonas de Dinamização Econômica dos Centros de Bairros, definidas como ZODEC, representam os principais locais de conexão do sistema de transporte e destina-se a abrigar a infraestrutura de mobilidade (estações de transferência) para garantir a eficiência das operações de conexão intermodal, com implantação de estacionamento para os demais veículos (bicicletas e automóveis).

Parágrafo único. Deverá ser implantado serviço de transporte circular coletivo voltado aos deslocamentos dentro dos limites dos SECs, bem como entre centralidades próximas.

Art. 51. A delimitação e a infraestrutura de mobilidade urbana nos SECs serão definidas através de planos específicos e deverão contemplar:

- I. Áreas de tráfego compartilhado entre o Sistema de Transporte Público de Passageiros e os pedestres, com restrição ao veículo individual motorizado;
- II. Estacionamentos/edifícios-garagem integrados ao STPP;
- III. Disciplinamento da circulação e do estacionamento de veículos, implantação de pontos para embarque e desembarque de passageiros e de cargas com regulamentação de horários;
- IV. Integração intermodal articulada às atividades de comércio e serviços;
- V. Implantação de infraestrutura de acessibilidade, arborização, ciclovias, passeios para pedestres e mobiliário urbano;
- VI. Sinalização viária e de trânsito;
- VII. Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações, monitoramento e equipes de apoio local.

§ 1º Os SECs estão demonstrados no Anexo I desta Lei.

§ 2º Além dos SECs previstos neste artigo, outros poderão ser classificados em regulamento e incorporados quando da execução dos projetos específicos de mobilidade que gerem novas áreas de integração intermodal.

Art. 52. Para fins de entendimento, controle e implantação, o Plano Diretor de Mobilidade Urbana é composto pelos Anexos I, II, III, IV, V e VI, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIII, XIV, XV, XVI, XVII, XVIII, XIX, XX e XXI onde constam os mapas, tabelas e detalhes.

Art. 53. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Içara é composto de 06 (seis mapas), os quais, embora definidos e representados separadamente, são complementares e compreendem:

- I. Sistema Estrutural de Desenvolvimento: definido como a malha viária principal, onde se desenvolvem as principais atividades urbanas, que necessitam de uma infraestrutura mais completa dando suporte de crescimento e integração aos centros de bairros. É composto pelas vias com maior capacidade e melhor infraestrutura que efetivam através delas as ligações interbairros, objetivando a segurança e a fluidez do tráfego urbano. (Mapa dos Sistemas Estruturais de Desenvolvimento - Anexo I);
- II. Vias Projetadas: compreende o prolongamento das vias básicas existentes e as novas vias básicas projetadas a serem implantadas para a estruturação da malha e intercomunicação do território urbano e regional, interligando e gabaritando estrategicamente as vias básicas para a circulação eficiente e segura de pedestres, bicicletas, veículos e cargas (Mapa de Vias Projetadas - Anexo II);
- III. Hierarquia Viária: definida como a malha viária global, subdividida, de acordo com sua classificação funcional de importância hierárquica, em vias estruturais, arteriais, coletoras e locais, devendo-se respeitar as funções de cada via no zoneamento de forma a harmonizar os conflitos entre os transportes e o uso do solo (Mapa da Hierarquia Viária - Anexo III);
- IV. Eixos Vários: definidos como a caracterização dos principais eixos de ligação dentro da malha viária principal, onde se desenvolvem as principais ligações interbairros, facilitando os deslocamentos dentro do perímetro urbano e rural, retirando a sobrecarga das vias principais já com capacidade esgotada, objetivando a maior fluidez no tráfego urbano e rural. (Mapa de Eixos Vários - Anexo IV);
- V. Sistema Ciclovitário: definido como uma rede de ciclovias e ciclofaixas integradas entre si e os terminais de transporte coletivo, cuja finalidade principal é a integração dos modais proporcionando maior facilidade nos deslocamentos urbanos através de uma circulação segura e eficiente de bicicletas (Mapa do Sistema Ciclovitário - Anexo V); e
- VI. Sistema de Transporte Coletivo: definido como o conjunto de linhas e terminais de ônibus com a função de possibilitar os deslocamentos da população entre as principais localidades do Município, tendo integração com o terminal e as linhas de transporte coletivo rodoviário articulando e racionalizando os serviços de transporte público no município e na Região Metropolitana de Criciúma. (Mapa do Sistema de Transporte Coletivo - Anexo VI).

CAPÍTULO IX SISTEMA VIÁRIO BÁSICO E SISTEMA VIÁRIO REGIONAL

Art. 54. As vias básicas projetadas (Anexo II) que constitui parte integrante desta Lei estão de acordo com as diretrizes e os objetivos gerais deste Plano e, em particular, com as diretrizes constantes do Plano Diretor de Mobilidade Urbana.

Art. 55. As vias identificadas no Mapa de Eixos Viários (Anexo IV) são consideradas estratégicas para o Município de Içara em função das ligações que proporcionarão, auxiliando no intercâmbio de moradores, veículos e cargas, devendo receber tratamento especial para atender de forma segura e eficiente as demandas e garantir uma circulação de veículos que proporcione o desenvolvimento urbano e regional.

Art. 56. As rodovias intermunicipais, o anel de contorno viário e os acessos intermunicipais complementares contemplam vias básicas existentes e projetadas do sistema viário básico (Anexo II), sendo suas especificações e diretrizes incluídas nos Anexos VII, VIII, IX e X, partes integrantes desta Lei.

Art. 57. As vias básicas existentes e projetadas estão dimensionadas e identificadas, segundo as diretrizes desta Lei, sendo listadas nos Anexos IX e X e especificadas nos mapas integrantes deste Plano, devendo ser respeitadas para fins de consultas e licenças de construção.

Art. 58. As exigências do Plano referentes às vias básicas projetadas podem estar sujeitas às adequações, a critério do órgão municipal de planejamento, quanto ao traçado, gabarito e hierarquia, e em virtude do desenvolvimento dos seus projetos executivos de engenharia.

Art. 59. As vias básicas existentes e projetadas, integrantes do anel de contorno viário, considerando a topografia e a ocupação das regiões por onde passam, poderão contemplar trechos com pontes, sendo admissível no projeto executivo de engenharia ter seu gabarito, recuos e eixo viário alterados, em função de cortes e aterros.

Art. 60. Para a implantação das vias projetadas do Art. 58º, em relação à faixa de domínio das linhas de alta tensão, recuos e restrições aos lotes marginais às vias e faixas de domínio, o Poder Público Municipal deverá apresentar os projetos completos de engenharia de cada via projetada para análise e aprovação do setor competente da ELETROSUL.

CAPÍTULO X DO GABARITO DAS VIAS

Art. 61. A Tabela de Vias Projetadas, integrante desta Lei, contempla o gabarito total, a largura total dos passeios para os dois lados da via (podendo haver assimetria conforme especificação de projeto), a pista de rolamento, a largura de ciclovia ou ciclofaixa, o canteiro central (se houver), o estacionamento ou acostamento, sua classificação hierárquica, elementos esses que serão definidos quando do projeto executivo de engenharia.

Art. 62. As definições contidas nos Anexos IX e X, referentes aos gabaritos das vias básicas, poderão sofrer alterações quando dos projetos geométricos de engenharia para implantação ou pavimentação de vias urbanas ou rurais, respeitando-se os limites

impostos pelos órgãos estaduais e federais para as rodovias de suas conservas, salvo quando o município desejar aumentar a o limite das faixas de domínio.

Art. 63. As vias locais existentes e as que vierem a surgir com novos loteamentos não fazem parte dos Anexos IX e X, estando listadas no Anexo VII - Seções Transversais Viárias (Perfis Viários).

Art. 64. O Anexo IX parte integrante desta Lei, apresenta o gabarito padrão para vias básicas existentes e projetadas e tem a função de definir o gabarito total das vias básicas, havendo alternativas de largura e elementos quanto aos passeios, ciclovia, estacionamento ou acostamento, canteiro central e pistas.

Art. 65. Dentro da caixa central da via prevista nos Anexos IX e X, podem-se adotar, no projeto geométrico de implantação ou de pavimentação, algumas alternativas para definição da seção, de estacionamentos, de acostamentos, de ciclovias ou de canteiro central, bem como da largura da pista de rolamento.

Art. 66. Após definida a pista de rolamento e o canteiro central, a via urbana municipal poderá conter:

- I. Estacionamento somente de um lado e ciclovia;
- II. Estacionamento dos dois lados, sem ciclovia; e/ou
- III. Ciclovia de um lado, sem estacionamento.

Art. 67. Nem todas as vias consideradas básicas, em função de sua ocupação e demais características, se enquadram nas larguras de cada elemento do gabarito padrão.

Art. 68. As obras ao longo da BR-101 sob jurisdição do Governo Federal, por exigirem respeito à faixa de domínio, possuem gabarito variável quanto ao eixo, devendo respeitar recuo conforme legislação federal além do afastamento mínimo de 15m (quinze metros) de cada lado como faixa *non aedificandi* (Lei Federal nº. 6.766, de 19 de dezembro de 1979).

Art. 69. A Avenida Procópio Lima tem gabarito específico e contempla a incorporação da Ferrovia Tereza Cristina, onde estarão os passeios de 6,00 m (seis metros) de cada lado, o espaço dos trilhos de 6 m (seis metros) e ciclovias de 4,00 m (quatro metros), com gabarito total de 40m (quarenta metros), incluindo os passeios, canteiros centrais com paisagismo ou afastamento entre as faixas de rolamento.

Art. 70. A seção transversal ou perfil viário adotado para a Avenida Procópio Lima e para a Avenida Paulino Búrigo após municipalização, têm que seguir o gabarito específico, conforme apresentado no Anexo VIII, integrante desta Lei.

Art. 71. A Rodovia Paulino Búrigo, SC-445, sob jurisdição do Governo Estadual, possui faixa de domínio de 40 m, além da área *non aedificandi* de 15 metros contados a partir do término da faixa de domínio como dispõe a Lei Federal nº. 6.766 de 1979.

§ 1º. O valor exato da faixa de domínio da Rodovia SC-445 deve ser levantado junto ao Departamento Estadual de Infraestrutura – DEINFRA mediante a informação do trecho,

quilômetro e lado da rodovia que se pretende ocupar, sem prejuízo de outras informações que virem a ser solicitadas pela Autarquia.

§ 2º. A utilização das áreas adjacentes às rodovias estaduais deve ser precedida de autorização do órgão com circunscrição sobre as mesmas, de acordo com a Lei Estadual nº 13.516 de 2005.

Art. 72. O gabarito das vias é marcado simetricamente para cada lado da via a partir de seu eixo.

Art. 73. A existência de edificações que não se enquadrem ou não respeitem as novas dimensões de gabarito das vias urbanas básicas, sob jurisdição municipal, anteriores a esta Lei, poderão permanecer onde e como estão até que se torne imprescindível sua remoção e/ou deslocamento.

Art. 74. Fica reservado o direito de uso às edificações que até a data de publicação desta Lei estejam situadas dentro do gabarito e/ou faixa de domínio das vias urbanas, sob jurisdição municipal, sendo inclusive permitida a sua reforma, sem ampliação de área.

Art. 75. Nas vias básicas em que ainda não constam os gabaritos exigidos no Anexo IX, estes deverão ser gradativamente implantados sempre que houver possibilidade de sua execução ou à medida na qual seja solicitado o recuo frontal para as novas construções.

Art. 76. Nas vias urbanas municipais com previsão de alargamento de gabarito, é permitida a implantação de baias ou recuos para estacionamento enquanto não for implantado o novo gabarito, devendo o proprietário ficar ciente de que poderá não mais contemplar estacionamento.

Art. 77. Nas vias urbanas municipais com previsão de alargamento em função de novo gabarito, deve ser evitada a implantação de postes, árvores e redes de infraestruturas no alinhamento antigo para evitar a remoção quando do alargamento, devendo, se for necessário, implantá-los respeitando o alinhamento futuro.

Art. 78. Nas vias urbanas municipais com previsão de alargamento em função de novo gabarito, só será admitida a construção de muros fora do alinhamento em caráter provisório, mediante autorização do órgão municipal competente.

Art. 79. Nas vias urbanas municipais com previsão de alargamento em função de seu novo gabarito pode ser admitida a construção de passeios com dimensões menores em caráter provisório, devendo ter largura não inferior a cinquenta por cento do passeio oficial e não menor que 1,20m (um metro e vinte centímetros).

CAPÍTULO XI DOS CRUZAMENTOS E INTERSECÇÕES

Art. 80. Todos os cruzamentos ou intersecções entre vias básicas, identificados no mapa de Sistemas Estruturais - Anexo I, deverão ser projetados com dispositivos físicos e de tráfego que possam atender às futuras demandas e garantir a segurança de tráfego.

Art. 81. A Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento, visando à melhoria da visibilidade e/ou fluidez no trânsito, poderá definir diretrizes geométricas, proibição de acessos e exigir maiores recuos em terrenos localizados nos cruzamentos ou interseções do sistema viário existente.

CAPÍTULO XII

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 82. As vias que integram o sistema viário do Município ficam classificadas hierarquicamente, de acordo com o uso do solo, a localização da via na malha global, o volume de tráfego e características geométricas, em estruturais, arteriais, coletoras e locais conforme Anexo III, para fins de zoneamento e também para projetos de melhoria na mobilidade urbana.

Art. 83. As características das vias são:

I. Estruturais: vias que servem basicamente aos Sistemas Estruturais de Desenvolvimento, podendo comportar o tráfego de acesso e de passagem, devendo apresentar controle de acesso e restrição de ocupação, interseções controladas com outras vias e amplos gabaritos. Serão fundamentais na implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo;

II. Arteriais: vias que compõem os Sistemas Estruturais de Centralidade e fazem a ligação entre os Centros de Bairros e as várias localidades da cidade, descentralizando os serviços e comércios;

III. Coletoras: vias que absorvem ou coletam tráfego de outras vias, normalmente as locais, e descarregam em outras vias de maior hierarquia ou capacidade;

IV. Locais: vias destinadas ao tráfego local, onde o tráfego de passagem e de veículos pesados devem ser proibidos, podendo ser liberados através de Autorização Especial se Trânsito.

Art. 84. Não há, necessariamente, correlação direta entre categorias hierárquicas e gabarito das vias.

CAPÍTULO XIII

DAS VIAS EM LOTEAMENTOS E CONDOMÍNIOS

Art. 85. Na definição do gabarito das vias de loteamentos, compreendendo passeios e caixa central, com ou sem canteiro central, estacionamento, ciclovia, deve-se avaliar sua localização e integração ao sistema viário básico, no sentido de prever se alguma via possa se tornar básica pelo fluxo previsto, quando nesses casos deve-se adotar algum gabarito das Tabelas Anexos IX e X – Características Gerais das Vias Básicas e o Novo gabarito padrão de vias básicas.

Art. 86. Nos loteamentos e condomínios fechados com vias de circulação interna para veículos que não fazem parte do sistema viário básico, o gabarito mínimo das vias é de

10m (dez metros), com 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) de passeio para cada lado.

Art. 87. A critério da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento poderão ser aceitos gabaritos diferenciados para as vias, permitindo passeios mais amplos e/ou separados da pista, inclusão de ciclovia, canteiros centrais ou laterais e pista de rolamento maior que 8m (oito metros).

Art. 88. Para reduzir a velocidade dos veículos e prevenir maiores impactos aos residentes, as novas vias locais, de loteamentos e de condomínios fechados com vias de circulação interna para veículos, não poderão ter extensão reta superior à 300m (trezentos metros), devendo haver rótulas, ou curvas com ângulo maior que quarenta e cinco graus, de maneira que os segmentos de reta não fiquem superiores aos 300m (trezentos metros).

Art. 89. Os novos loteamentos, antes do recebimento do "habite-se", deverão ser providos de sinalização viária básica vertical e horizontal.

Art. 90. Poderá o órgão municipal competente permitir ou vetar:

- I. Inclusão de alguma via básica projetada como parte integrante do arruamento do loteamento;
- II. Alteração do traçado previsto para alguma via básica projetada para adequá-la e favorecer o arruamento do loteamento;
- III. Implantação da caixa central de alguma via básica projetada com gabarito inferior ao previsto, reservando-se a área necessária para futuro alargamento e efetivação do gabarito projetado, procurando-se colocar os passeios e redes de infraestrutura no local definitivo; e
- IV. Interligação do arruamento do loteamento em nenhuma, uma ou mais de uma via do sistema viário básico.

CAPÍTULO XIV DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 91. O sistema cicloviário de Içara compreende uma rede integrada ao Sistema de Transporte Público de Passageiros, na forma prevista na **Lei nº xxxxx/xxxx (Plano Diretor)**.

Parágrafo único. Os sistemas estruturais a serem implantados nas vias urbanas que estabeleçam conexão entre dois sistemas estruturais de desenvolvimento deverão ser dotados de ciclovia ou ciclofaixa, passeio acessível e arborização se o espaço permitir.

Art. 92. O sistema cicloviário de Içara é composto por ciclovia e/ou ciclofaixa destinadas ao trânsito de veículo à propulsão humana e cadeira de rodas motorizada, bem como por todos os paraciclos e os bicicletários implantados em pontos estratégicos de Içara, principalmente os equipamentos que proporcionem a integração dos modais, conforme mapa Anexo VI, desta Lei Complementar.

Art. 93. O mapa do sistema cicloviário - Anexo V apresenta as vias básicas existentes e projetadas que deverão ser dotadas de ciclovias e/ou ciclofaixas, a partir da prioridade

que o Município definir para este sistema no desenvolvimento dos projetos viários e de trânsito.

Art. 94. Em função de sua importância e do fluxo de veículos, as ciclovias ou ciclofaixas somente deverão ser inseridas em vias básicas com pistas de rolamento para veículos que tenham no mínimo 7,00 m (sete metros), para garantir segurança aos ciclistas e motoristas.

Art. 95. Dependendo do volume de tráfego de veículos e de ciclistas, inúmeras vias locais também deverão ser dotadas de ciclovias e/ou ciclofaixas.

Art. 96. O sistema cicloviário deverá ser gradativamente detalhado pelo Município, a fim de subsidiar a tomada de decisão sobre sua implantação, levando-se em consideração a necessidade de faixa de estacionamento na via.

Art. 97. A ciclovia deve ser separada do trânsito de veículo por algum elemento físico.

Parágrafo Único - A ciclovia poderá ser compartilhada com o passeio público, mediante sinalização específica regulamentada.

Art. 98. A ciclofaixa é o espaço na pista de rolamento, delimitada por sinalização específica, podendo ser do tipo horizontal, vertical e semafórica.

CAPÍTULO XV DO SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

Art. 99. O sistema de transporte coletivo do Município de Içara, apresentado no mapa do sistema de transporte coletivo - Anexo V, abrange a criação de dois terminais, um no centro e outro no Bairro Vila Nova e mais 2 Estações de Transferência, sendo uma no Bairro Presidente Vargas e outra no Bairro Boa Vista. Os dois primeiros para integração a curto prazo a nível municipal e as estações possibilitarão a integração com a região metropolitana.

Art. 100. Os dois primeiros terminais urbanos para criação do sistema integrado a curto prazo, estão previstos para o Bairro Centro e Bairro Vila Nova e deverão estar devidamente integrados ao sistema viário, em terrenos que permitam boa acessibilidade aos ônibus, aos ciclistas e também aos pedestres, sem prejuízo para os demais veículos. A longo prazo estão previstos mais duas estações de transferência para integração metropolitana de curta distância: um no Bairro Boa Vista, que permitirá a integração com o Município de Balneário Rincão e o outro no Bairro Presidente Vargas, facilitando a integração com a cidade de Criciúma.

Art. 101. Com a criação dos dois terminais especificados nos artigos anteriores, todo o sistema deverá ser integrado, permitindo à população deslocar-se por toda a cidade e região metropolitana, com tarifa única e mais opções de linhas e horários.

Art. 102. A proposta do sistema contempla 10 linhas. Dessas 10 linhas propostas, uma será a principal. A linha troncal que ligará o Terminal Central ao Terminal da Vila Nova, tendo uma frequência de horários muito maior que as outras, principalmente nos horários de pico possibilitando a circulação de pessoas mais rapidamente na região

TPS ENGENHARIA

central do município, onde ocorrem a maior parte dos eventos urbanos. Também estão propostas 9 linhas alimentadoras circulares que farão a ligação entre os bairros, e os terminais do centro ou da Vila Nova, conforme a região do bairro a ser coberto pelas mesmas. Todas as linhas propostas estão representadas no mapa do transporte coletivo - Anexo VI, sendo:

- I. Linhas troncais: aquelas entre os terminais e estações de transferência;
- II. Linhas alimentadoras: a partir dos terminais e estações de transferência em direção aos fundos dos diversos bairros e localidades da cidade;

Art. 103. O terminal de transporte coletivo rodoviário deverá ser relocado para o Bairro Jussara, as margens da Rodovia Paulino Búrigo para possibilitar a integração intermunicipal de curta distância. Deverá ser integrado à estação de transferência a ser implantada no mesmo bairro, e, deverá garantir boa acessibilidade aos ciclistas, aos pedestres, aos veículos e aos ônibus intermunicipais procedentes da BR-101, SC-445, sem prejuízo para o tráfego de passagem.

Art. 104. O Plano Diretor de Mobilidade Urbana, para ser efetivado, deve ser respeitado e acompanhado pela população, e dependerá de projetos de engenharia, orçamentos, fiscalização e implantação por parte do Poder Público.

Art. 105. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no Município de Içara.

Art. 106. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto neste Título serão definidos através de Decreto Regulamentar.

Art. 107. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Içara, de xxxx de 2014.

Prefeito do Içara

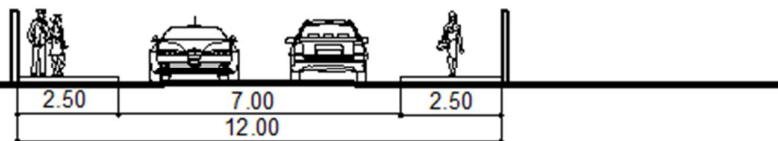
- Anexo I: Mapa dos Sistemas Estruturais da Mobilidade Urbana / Zoneamento;
- Anexo II: Mapa de Vias Projetadas;
- Anexo III: Mapa de Hierarquia Proposta;
- Anexo IV: Mapa dos Eixos e Conexões Viárias;
- Anexo V: Mapa do Sistema de Transporte Coletivo;
- Anexo VI: Mapa do Sistema Cicloviário;
- Anexo VII: Seções Transversais Viárias (Perfis Viários)
- Anexo VIII: Seção Transversal da Avenida Paulino Búrigo Municipalizada;
- Anexo IX: Tabela com as Características Geométricas das Vias Básicas;
- Anexo X: Tabela com Novo Gabarito Padrão das Vias Urbanas;
- Anexo XI: Acesso Veicular aos Imóveis;
- Anexo XII: Rebaixamento para Acesso de Veículos;
- Anexo XIII: Bolsão de Estacionamento em paralelo;
- Anexo XIV: Praças de retorno ou *Cul-de-sacs* em ruas sem saída;
- Anexo XV: Rotatórias;
- Anexo XVI: Demarcação de Áreas de Estacionamento e Avanços das Calçadas;
- Anexo XVII: Uso de Recuos das Edificações como Área de Estacionamento;
- Anexo XVIII: Tabela de Vias Projetadas;
- Anexo XIX: Tabela das Categorias dos Polos Geradores de Tráfego - PGT;
- Anexo XX: Tabela do Número Mínimo de Vagas para Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1; e
- Anexo XXI: Tabela do Número Mínimo de Vagas para Carga e Descarga, Embarque e Desembarque, e Táxis nos Polos Geradores de Tráfego, Tipo P1.

ANEXO VII

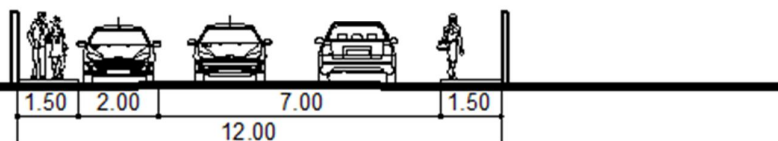
PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE IÇARA

ANEXO VII SEÇÕES TRANSVERSAIS VIÁRIAS (Pontos Viários)

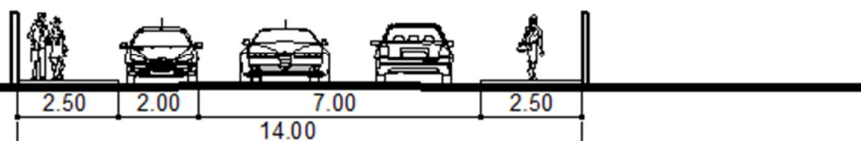
* Medidas indicadas em metros.



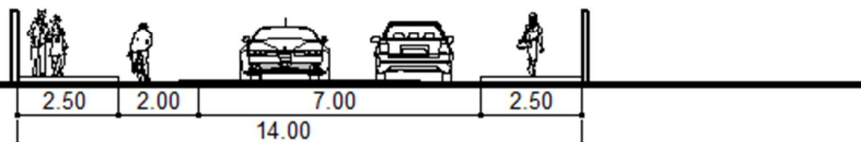
Via Local
Gabarito = 12 m



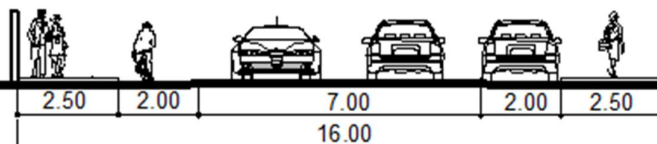
Via Local com estacionamento
Gabarito = 12 m



Via Coletora com estacionamento
Gabarito = 14 m



Via Coletora com ciclofaixa
Gabarito = 14 m



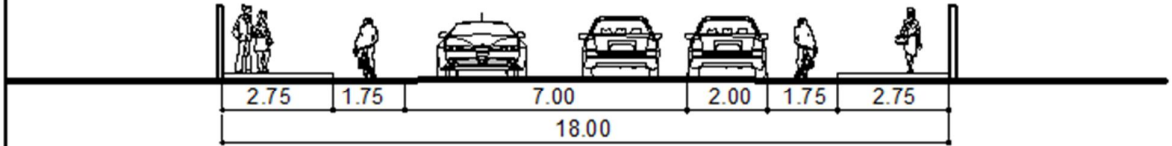
Via Coletora com ciclofaixa unidirecional e estacionamento
Gabarito = 16 m

* As seções poderão sofrer alterações conforme Projeto específico da Prefeitura de Içara.

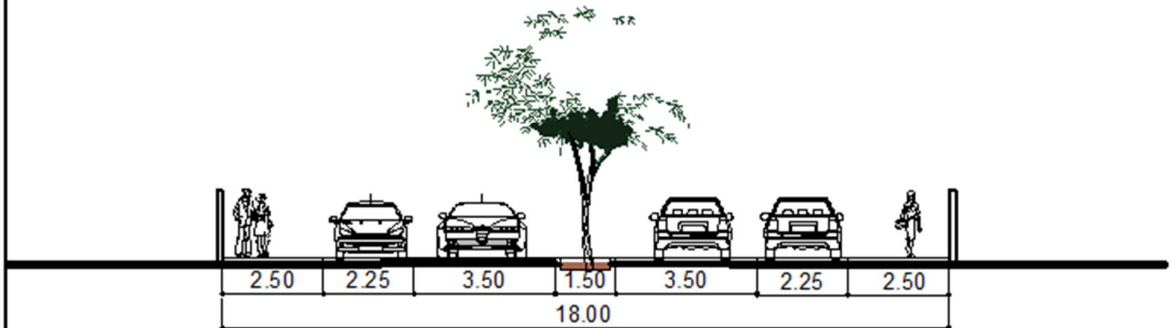
PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE IÇARA

ANEXO VII SEÇÕES TRANSVERSAIS VIÁRIAS (Perfis Viários)

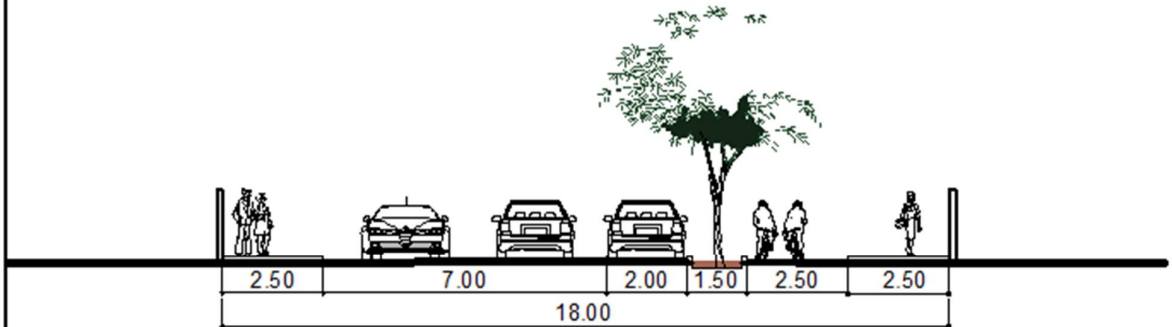
* Medidas indicadas em metros.



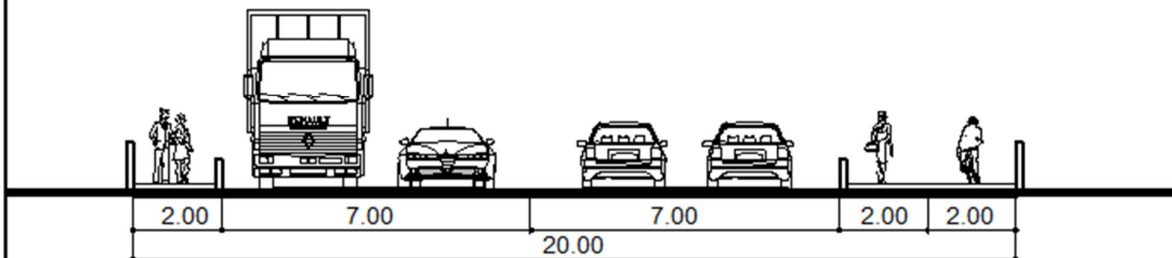
Via Arterial com ciclofaixa bidirecional e estacionamento
Gabarito = 18 m



Via Arterial com estacionamento
Gabarito = 18 m



Via Arterial com ciclovia bidirecional
Gabarito = 18 m

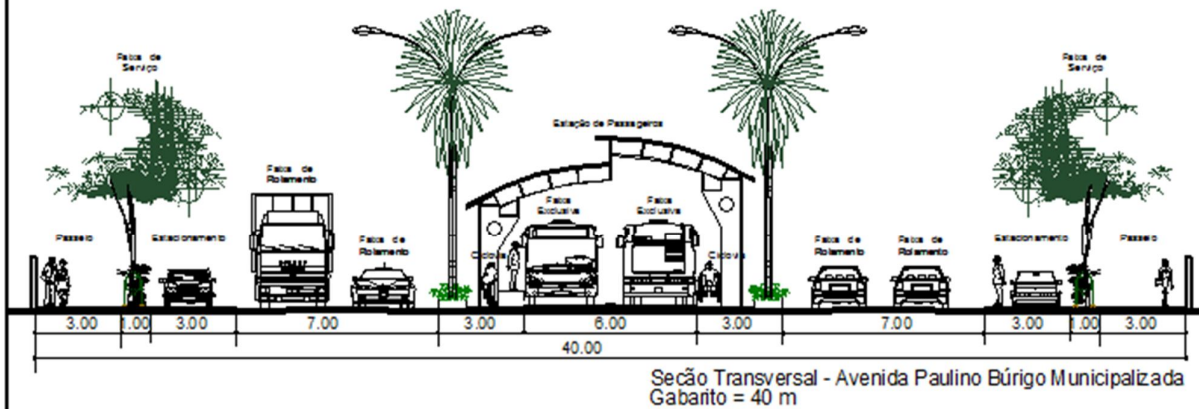
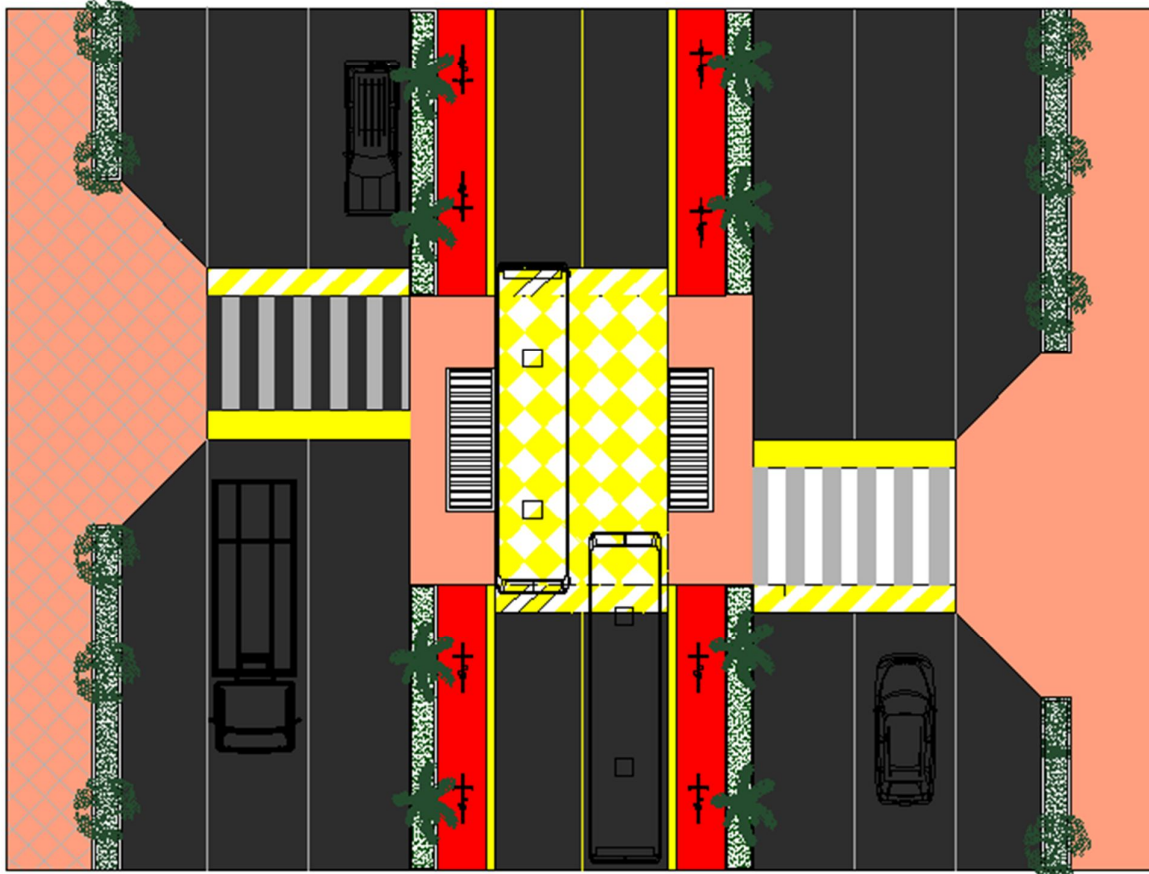


Seção Transversal - Obras de Arte
Gabarito = 20 m

* As seções poderão sofrer alterações conforme Projeto específico da Prefeitura de Içara.

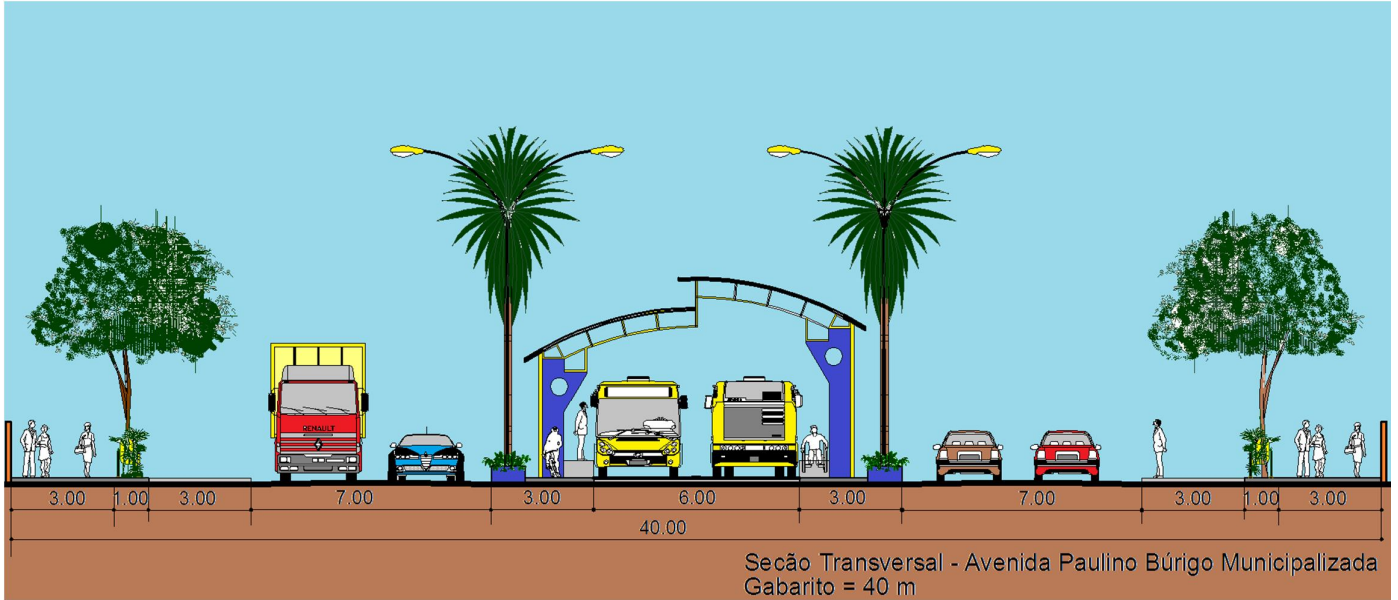
PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE IQARA

ANEXO VII SEÇÃO TRANSVERSAL AVENIDA PAULINO BÚRIGO



Seção Transversal - Avenida Paulino Búrgio Municipalizada
Gabarito = 40 m

AVENIDA PAULINO BÚRIGO MUNICIPALIZADA – GABARITO 40 M



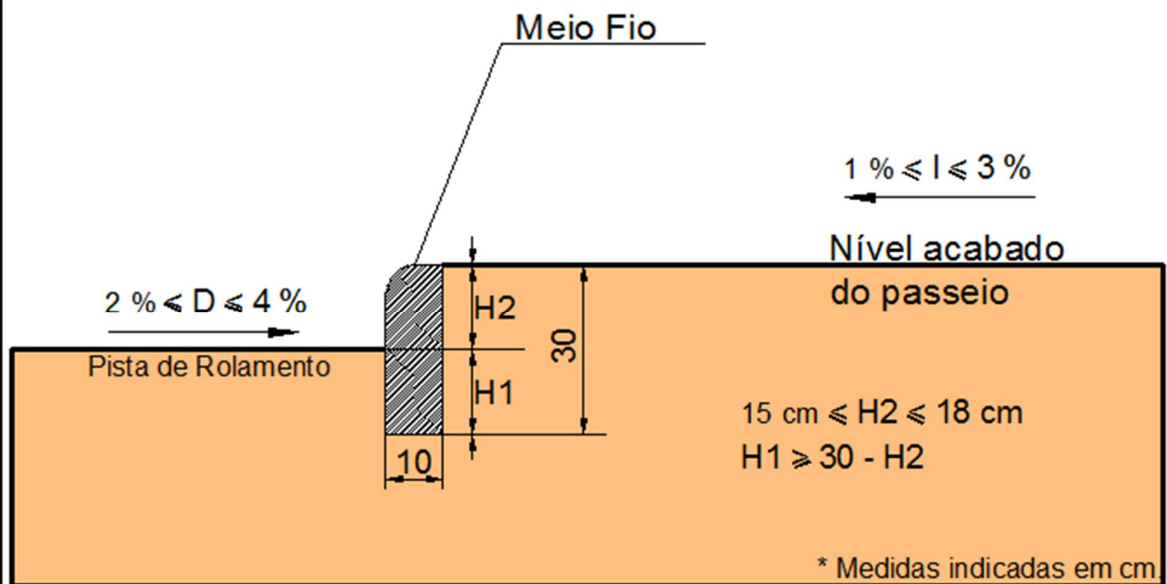
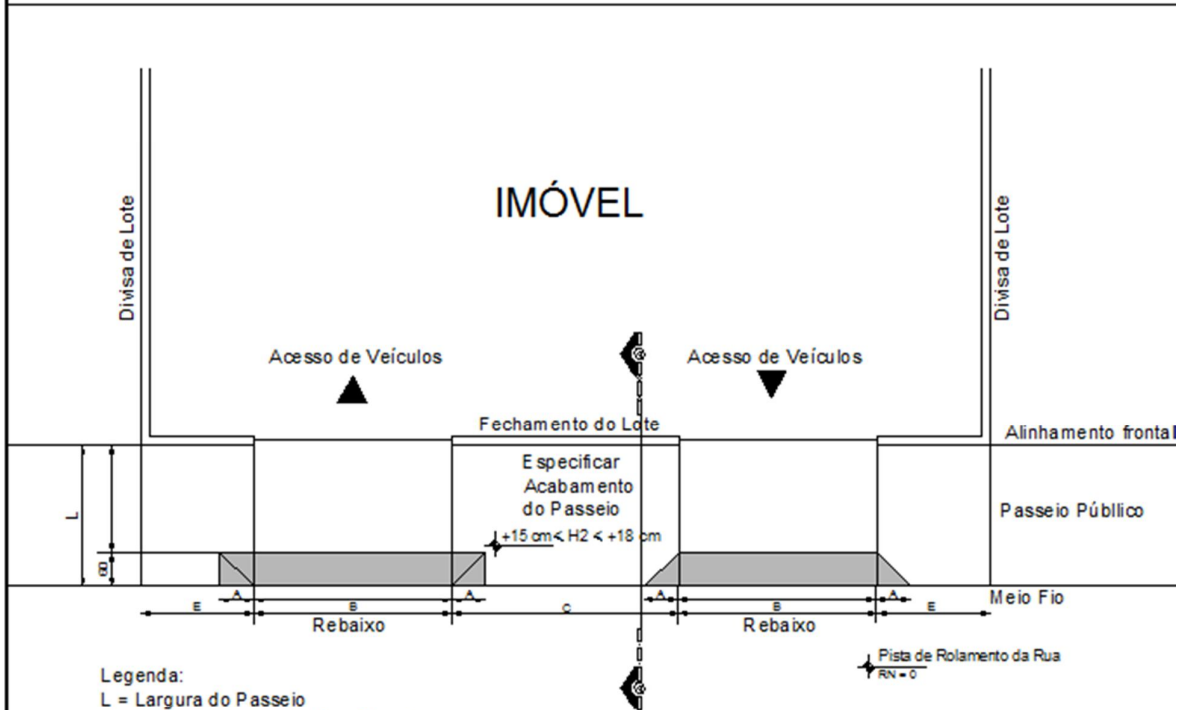
AVENIDA PROCÓPIO LIMA – GABARITO 50 M



PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE IÇARA

ANEXO XI

ACESSO VEICULAR AOS IMÓVEIS

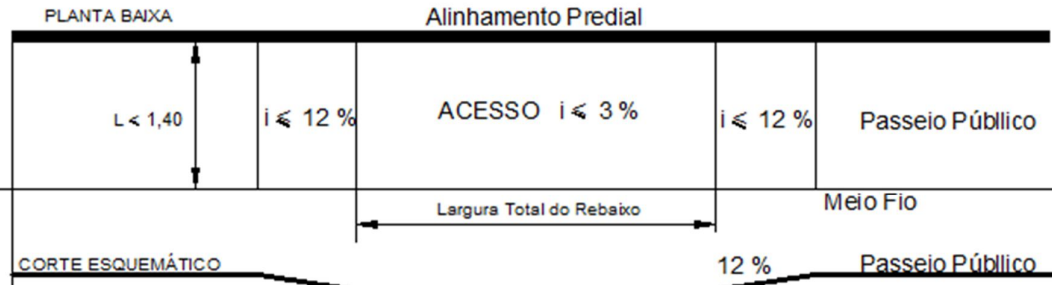


ANEXO XII

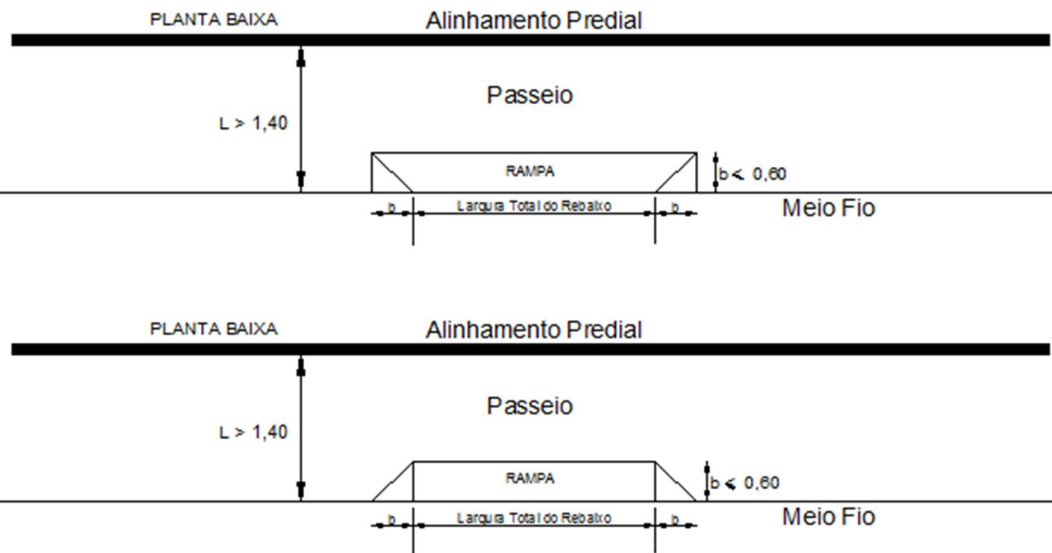
PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE IQARA

ANEXO XII REBAIXAMENTO PARA ACESSO DE VEÍCULOS

REBAIXO PARA PASSEIOS COM LARGURA MENOR QUE 1,40 m



REBAIXO PARA PASSEIOS COM LARGURA MAIOR QUE 1,40 m

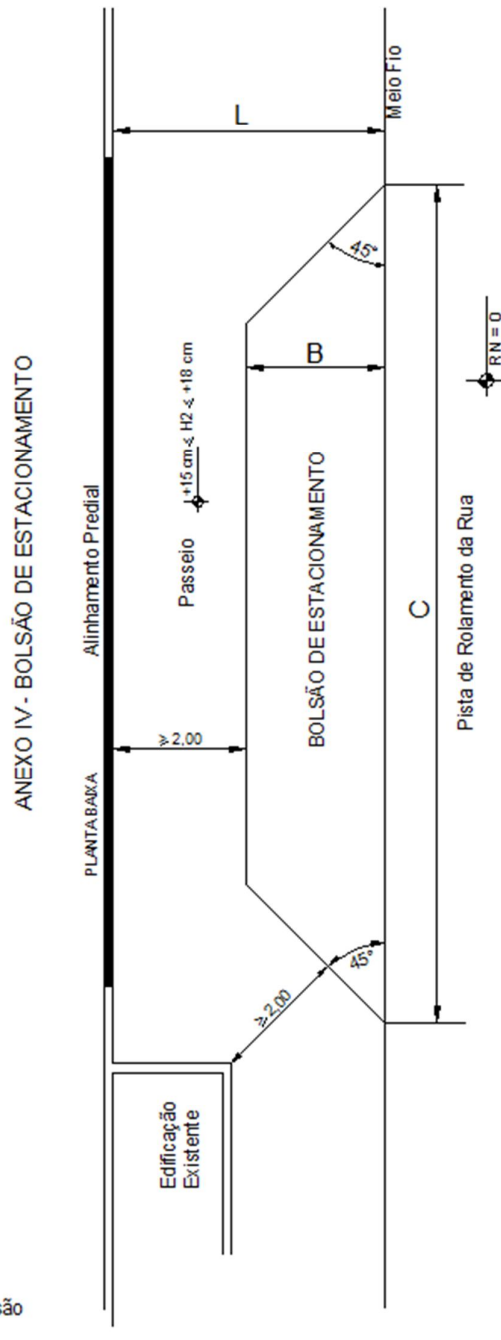


Legenda:
 b = Concordância e profundidade do rebaixo
 i = Inclinação
 L = Largura do Passeio

PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE IÇARA

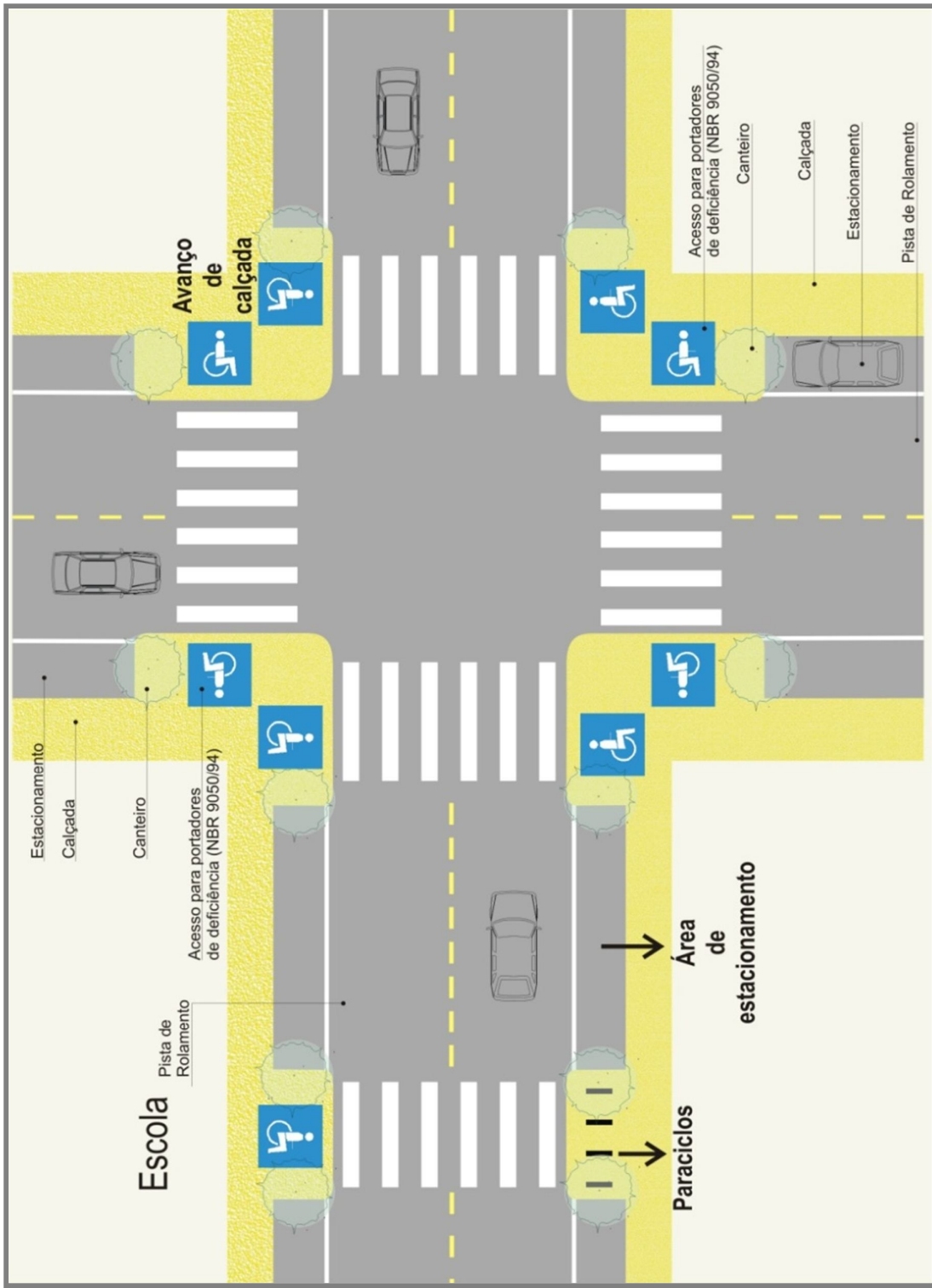
ANEXO XIII

BOLSÃO DE ESTACIONAMENTO

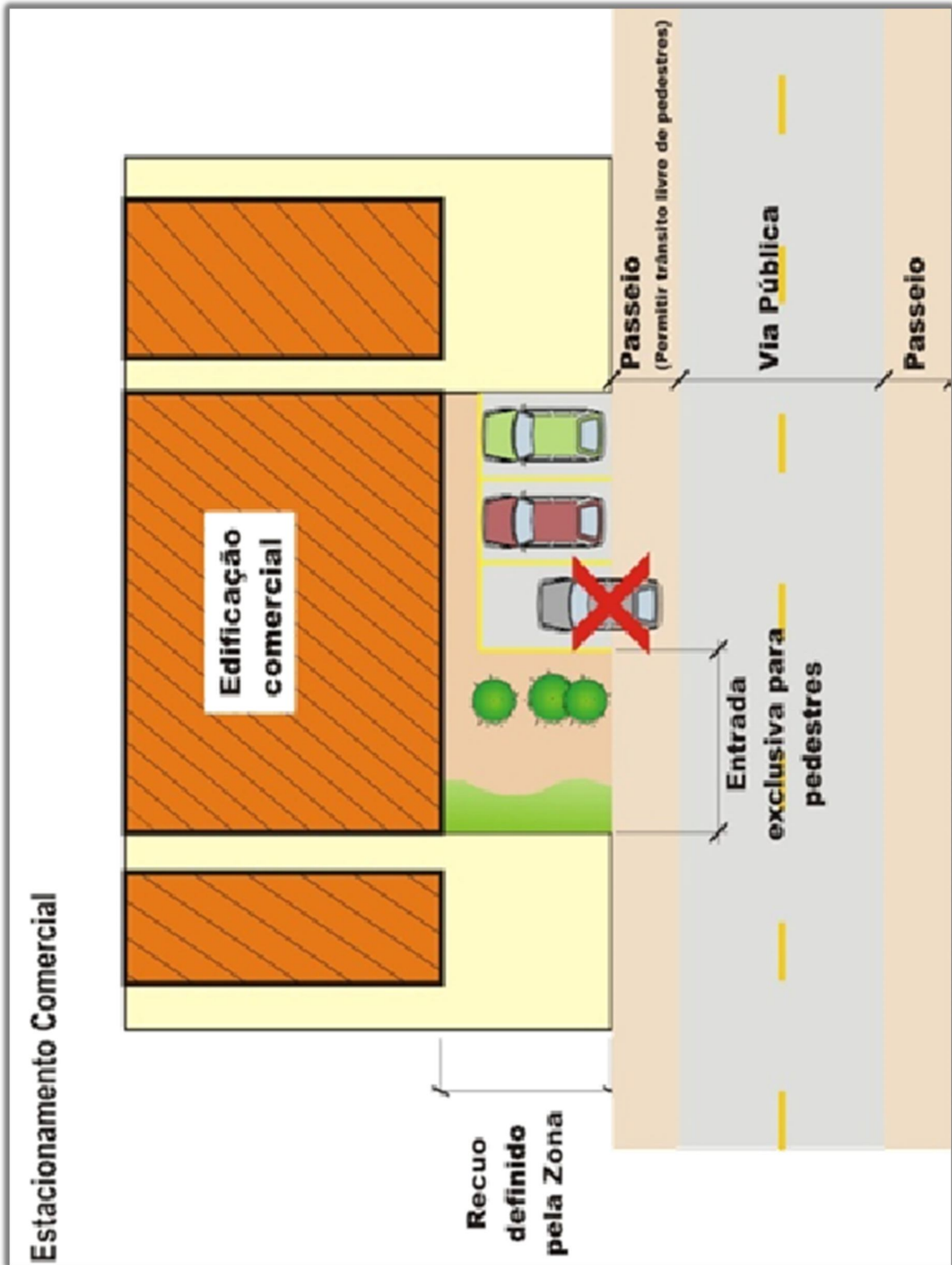


* Os bolsões a 30° , 45° , 60° e 90° também podem ser executados desde que aprovados pelo NTC.

DEMARCAÇÃO DE ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E AVANÇOS DE CALÇADAS



USO DE RECUOS DAS EDIFICAÇÕES COMERCIAIS E DE SERVIÇO COMO ÁREA DE ESTACIONAMENTO



CATEGORIA DOS PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO - P.G.T.		
ATIVIDADES	ÁREA TOTAL CONSTRUÍDA COMPUTÁVEL	
	TIPO PI	TIPO PII
CENTRO DE COMPRAS, SHOPPING CENTER	DE 2.500m ² a 10.000m ²	ACIMA DE 10.000m ²
LOJAS DE DEPARTAMENTO	DE 2.500m ² a 10.000m ²	ACIMA DE 10.000m ²
SUPERMERCADOS, HIPERMERCADO, MERCADOS	DE 2.500m ² a 10.000m ²	ACIMA DE 10.000m ²
ENTREPOSTOS, TERMINAIS, ARMAZENS, DEPÓSITOS	DE 5.000m ² a 10.000m ²	ACIMA DE 10.000m ²
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, ESCRITÓRIOS	DE 2.500m ² a 5.000m ²	ACIMA DE 5.000m ²
HOTÉIS	DE 2.500m ² a 5.000m ²	ACIMA DE 5.000m ²
MOTÉIS	DE 5.000m ² a 15.000m ²	ACIMA DE 15.000m ²
HOSPITAIS, MATERNIDADES	DE 5.000m ² a 15.000m ²	ACIMA DE 15.000m ²
PRONTO-SOCORRO, CLÍNICAS, LABORATÓRIO DE ANÁLISE, CONSULTÓRIOS, AMBULATÓRIO	DE 250m ² a 2.500m ²	ACIMA DE 2.500m ²
UNIVERSIDADE, FACULDADE, CURSOS SUPLETIVOS, CURSOS PREPARATÓRIOS NAS ESCOLAS SUPERIORES (CURSINHOS)	DE 2.500m ² a 5.000m ²	ACIMA DE 5.000m ²
ESCOLA 1º E 2º GRAU, ENSINO TÉCNICO - PROFISSIONAL	DE 2.500m ² a 5.000m ²	ACIMA DE 5.000m ²
ESCOLA MATERNAL, ENSINO PRÉ - ESCOLAR	DE 250m ² a 2.500m ²	ACIMA DE 2.500m ²
ACADEMIAS DE GINÁSTICAS, ESPORTES, CURSOS DE LÍNGUAS, ESCOLA DE ARTE, DANÇA, MÚSICA, QUADRAS E SALÕES DE ESPORTE (COBERTO)	DE 250m ² a 2.500m ²	ACIMA DE 2.500m ²
RESTAURANTES, CHOPERIAS, PIZZARIAS, BOATES, CASAS DE MÚSICA, DE CHÁ, DE CAFÉ, SALÃO DE FESTAS, DE BAILES, BUFFET	DE 250m ² a 2.500m ²	ACIMA DE 2.500m ²
INDÚSTRIAS	DE 10.000m ² a 20.000m ²	ACIMA DE 20.000m ²
CINEMAS, TEATROS, AUDITÓRIOS, LOCAIS DE CULTO	DE 300 a 1.000 lugares	ACIMA DE 1.000 lugares
QUADRAS DE ESPORTE (DESCOBERTAS)	Acima de 500 m ² de terreno	---
CONJUNTOS RESIDENCIAIS	Acima de 300 unidades	---
ESTÁDIOS E GINÁSIOS DE ESPORTE	---	Acima de 3.000 m ²
PAVILHÃO PARA FEIRAS, EXPOSIÇÕES, PARQUE DE	---	Acima de 3.000 m ²
DIVERSÕES	---	Acima de 3.000 m ²
PARQUES, ZOOLOGICOS, HORTOS	---	Com área de terreno superior a 15.000 m ²

NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS PARA PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO, TIPO PI	
ATIVIDADES	NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO
CENTRO DE COMPRAS, SHOPPING CENTER	1 vaga / 25m ² AC
LOJAS DE DEPARTAMENTO	1.500 =< AC =< 2.500 – 1 vaga/ 45m ² AC
	2.500 < AC < 10.000 – 1 vaga / 50m ² AC
SUPERMERCADOS, HIPERMERCADO, MERCADOS	1 vaga / 25m ² AC
ENTREPOSTOS, TERMINAIS, ARMAZENS, DEPÓSITOS	1 vaga / 100m ² AC
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, ESCRITÓRIOS	1 vaga / 35m ² AC ou 1 vaga / unidade autônoma
HOTÉIS	1 vaga p/ cada 2 apartamentos com área =< 25m ²
	1 vaga para apartamento com área > 25m ²
	1 vaga para 5m ² de sala de convenções
	1 vaga para 50m ² de área de uso público
MOTÉIS	1 vaga para cada apartamento
	nl =< 50 – 1 vaga / leito
HOSPITAIS, MATERNIDADES	50 < nl =< 200 – 1 vaga / 1,5 leitos
	Nl > 200 – 1 vaga / 2 leitos nl= no. De leitos
INTERNATOS, ORFANATOS E ASILOS	1 vaga / 300m ² ac, 2 vagas no mín.
PRONTO-SOCORRO, CLÍNICAS, LABORATÓRIO DE ANÁLISE, CONSULTÓRIOS, AMBULATÓRIO	1 vaga / 50 m ² AC
UNIVERSIDADE, FACULDADE, CURSOS SUPLETIVOS, CURSOS PREPARATÓRIOS NAS ESCOLAS SUPERIORES (CURSINHOS)	1 vaga / 25 m ² AC
ESCOLA 1º E 2º GRAU, ENSINO TÉCNICO - PROFISSIONAL	1 vaga / 75 m ² AC
ESCOLA MATERNAL, ENSINO PRÉ - ESCOLAR	1 vaga / 75m ² AC
ACADEMIAS DE GINÁSTICAS, ESPORTES, CURSOS DE LÍNGUAS, ESCOLA DE ARTE, DANÇA, MÚSICA, QUADRAS E SALÕES DE ESPORTE (COBERTO)	1 vaga / 25 m ² AC
RESTAURANTES, CHOPERIAS, PIZZARIAS, BOATES, CASAS DE MÚSICA, DE CHÁ, DE CAFÉ, SALÃO DE FESTAS, DE BAILES, BUFFET	1 vaga / 20 m ² AC
INDÚSTRIAS	1 vaga / 100m ² AC
CINEMAS, TEATROS, AUDITÓRIOS, LOCAIS DE CULTO	1 vaga / 30m ² AC
QUADRAS DE ESPORTE (DESCOBERTAS)	4 vagas para quadra
CONJUNTOS RESIDENCIAIS	1 vaga por unidade habitacional com área até 80m ²
	2 vagas p/ unidades com área > 80m ² e < 250m ²
	3 vagas para unidade com área > 250m ²
CEMITÉRIOS	1 vaga p/ 2.000m ² ac, 20 vagas mín.
COMÉRCIO VAREJISTA EM GERAL	1 vaga /100m ² AC
BANCOS, ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E AFINS	1 vaga / 25m ² AC
SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PESADA E AFINS	1 vaga / 50m ² AC
OFICINAS E SIMILARES	1 vaga / 20m ² AC

NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS DE CARGA E DESCARGA, EMBARQUE E DESEMBARQUE E TÁXI PARA PÓLOS GERADORES DE TRÁFEGO, TIPO PI			
ATIVIDADES	VAGAS DE CARGA E DESCARGA	VAGAS PARA EMBARQUE E DESEMBARQUE	VAGAS PARA TÁXI
CENTRO DE COMPRAS, SHOPPING CENTER	1.000 =< ac =< 2.500 – 2 vagas		
LOJAS DE DEPARTAMENTO	2.500 < ac =< 5.000 – 4 vagas	–	Obrigatória
SUPERMERCADOS, HIPERMERCADO, MERCADOS	5.000 < ac =< 10.000 – 6 vagas		
ENTREPOSTOS, TERMINAIS, ARMAZENS, DEPÓSITOS	1 vaga / 250m ² AC, 2 vagas no mínimo	–	Obrigatória para terminais
PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS, ESCRITÓRIOS	2 vagas	Obrigatória para AC >= 3.500 m ²	–
HOTÉIS	2 vagas	Obrigatória	Obrigatória
MOTÉIS	–	–	–
HOSPITAIS, MATERNIDADES	2 vagas	Obrigatória	Obrigatória
INTERNATOS, ORFANATOS E ASILOS	–	–	–
PRONTO-SOCORRO, CLÍNICAS, LABORATÓRIO DE ANÁLISE, CONSULTÓRIOS, AMBULATÓRIO	–	–	–
UNIVERSIDADE, FACULDADE, CURSOS SUPLETIVOS, CURSOS PREPARATÓRIOS NAS ESCOLAS SUPERIORES (CURSINHOS)	1 vaga	Obrigatória	Obrigatória
ESCOLA 1º E 2º GRAU, ENSINO TÉCNICO - PROFISSIONAL	1 vaga	1 vaga / 50 alunos	–
ESCOLA MATERNAL, ENSINO PRÉ - ESCOLAR	–	1 vaga / 25 alunos	–
ACADEMIAS DE GINÁSTICAS, ESPORTES, CURSOS DE LÍNGUAS, ESCOLA DE ARTE, DANÇA, MÚSICA, QUADRAS E SALÕES DE ESPORTE (COBERTO)	–	1 vaga / 50 alunos	–
RESTAURANTES, CHOPERIAS, PIZZARIAS, BOATES, CASAS DE MÚSICA, DE CHÁ, DE CAFÉ, SALÃO DE FESTAS, DE BAILES, BUFFET	1 vaga / 250 m ² AC - mínimo 1 vaga	Obrigatória para AC >= 1.000 m ²	–
INDÚSTRIAS	1.000 =< ac =< 2.500 – 2 vagas 2.500 =< ac =< 10.000 – 4 vagas 10.000 < ac =< 20.000 – 6 vagas	–	–
CINEMAS, TEATROS, AUDITÓRIOS, LOCAIS DE CULTO	1 vaga	1 vaga / 50 lugares	Obrigatória
QUADRAS DE ESPORTE (DESCOBERTAS)	–	–	–
CONJUNTOS HABITACIONAIS	AC >= 15.000m ² – 1 vaga	1 Vaga / 25 unidades	–
CEMITÉRIOS	1 vaga	Obrigatória	–
COMÉRCIO VAREJISTA EM GERAL	Ac >= 500m ² – 1 vaga	–	–
BANCOS, ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA E AFINS	1 vaga	1 vaga p/ ac >= 500m ²	–
SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO PESADA E AFINS	1 vaga	–	–
OFICINAS E SIMILARES	1 vaga	–	–

