



EXTRAÍDO DO

Diário Oficial

MUNICÍPIO DE GOIÂNIA

DIÁRIO OFICIAL N° 4.414 DE 25 DE JULHO DE 2008

LEI N° 8645, DE 23 DE JULHO DE 2008

Regulamenta os artigos 94 e 95 inciso III da Lei Complementar nº 171, de 29 de maio de 2007 e Anexo II da Lei nº. 8.617, de 09 de Janeiro de 2008, e dá outras providências.

A CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA APROVA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Para efeito desta Lei, entende-se por Estudo de Impacto de Trânsito - ERT e respectivo relatório de Impacto de Trânsito - RIT, os instrumentos capazes de definir os impactos e estabelecer as medidas mitigadoras e/ou compensadoras decorrentes da implantação de empreendimentos de impacto, previstos na Lei nº. 171, de 29 de maio de 2007 e Anexo II da Lei nº. 8617, de 09 de Janeiro de 2008, que forem caracterizados como Pólo Gerador de Tráfego pelo órgão municipal competente, **além dos descritos no art. 2º desta lei.**

Art. 2º - Consideram-se os seguintes empreendimentos públicos ou privados como Pólos Geradores de Tráfego:

I - Centro de abastecimento, mercado, supermercado e hipermercado com área efetivamente ocupada superior a 2.000m² (dois mil metros quadrados);

II - Os empreendimentos não residenciais com área efetivamente ocupada superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados), excetuando-se a área construída destinada a estacionamento de veículos, barrillete e caixa d'água;

III - Os estabelecimentos de ensino, com área superior a 2.000m² (dois mil metros quadrados) e/ou acima de 600 (seiscentos) alunos por turno ou período;

IV - Terminal de Carga ou de passageiros superior a 1.000 m²(um mil metros quadrados);

V - Estações Férreas ou de Metrô;

VI - Os empreendimentos previstos nas Leis n.ºs 171/2007 e 8.617/2008, geradores de impacto tráfego;

§ 1º Ficam dispensados da apresentação do EIT/RIT os projetos aprovados ou modificativos de empreendimentos, cujas obras já tenham sido autorizadas antes da vigência desta lei, ou as reformas cujos acréscimos não atinjam nenhum dos índices estabelecidos nesta lei, **deste que não altere o tipo de uso anteriormente aprovado.**

§ 2º Exige-se a apresentação do EIT/RIT dos empreendimentos que, com reformas e/ou acréscimos, alcançarem a qualquer dos índices estabelecidos nesta Lei.

Art. 3º Poderão apresentar o EIT/RIT simplificado, os seguintes Empreendimentos:

I - Os empreendimentos de Impacto enquadrados pela Lei n.º 8.617, de 09 de Janeiro de 2008, com Área Crítica de Influência definida pelo item “a” do Anexo I desta Lei.

II - Os estabelecimentos de ensino enquadrado como Empreendimento de Impacto, previsto na Lei n.º 8.617 de 9 de janeiro de 2008, com área maior que 360m² (trezentos e sessenta metros quadrados) e menor que 2.000m² (dois mil metros quadrados) e/ou com mais de 100 (cem) alunos e menos de 600 (seiscentos) alunos por turno ou período.

Art. 4º Para eventos ou empreendimentos temporários de Impacto, cuja duração não ultrapasse 90 dias, as ações mitigadoras devem limitar-se a contrapartida financeira das despesas com a guarda e as sinalizações necessárias geradas pelo fluxo.

§ 1º Os valores referentes aos custos operacionais e de sinalização deverão ser recolhidos aos cofres públicos em rubrica específica com, no mínimo, 05

(cinco) dias úteis anteriores a realização do evento, conforme portaria interna a ser expedida pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.

§ 2º Caso seja enquadrado na portaria mencionada no parágrafo anterior como sendo necessário, caberá ao organizador do evento difundir junto aos meios de comunicação, com quarenta e oito horas de antecedência, qualquer interdição de via ou alteração de trajeto, indicando caminhos alternativos a serem utilizados;

Art. 5º O conteúdo do EIT/RIT deverá observar o Manual de Procedimentos para o Tratamento de Pólos Geradores de Tráfego do Departamento Nacional de Trânsito – DENATRAN, as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, as Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA e Anexos I, II e ou III desta Lei.

Art. 6º Quando da solicitação do Uso do Solo para os empreendimentos de impacto, o órgão municipal de Planejamento fornecerá ao interessado as recomendações e diretrizes iniciais.

Art. 7º Deverá ser apresentado, à época da aprovação do projeto arquitetônico o estudo preliminar de impacto de trânsito com a aquiescência do órgão executivo municipal de trânsito, desde que sejam projetados para uma das atividades estabelecidas no artigo segundo desta lei.

Art. 8º É indispensável para o fornecimento do Alvará de Funcionamento que seja entregue o Estudo/Relatório de Impacto de Trânsito – EIT/RIT, com a aprovação do órgão executivo municipal de trânsito, e que sejam executadas e implantadas as medidas mitigadoras, observadas as etapas previstas no EIT/RIT.

Art. 9º Ficam dispensados da exigência desta Lei, os empreendimentos a serem implementados em edifícios, logradouro ou setor, que tenham sido aprovados para fim que se destina, executando-se aqueles que não alterem o tipo de uso anteriormente aprovado, os que não tenham sido objeto de estudos conforme exigências desta Lei e as reformas e/ou acréscimos acumulativos que alcancem a qualquer dos índices estabelecidos nesta Lei.

Art.10. Serão destinados ao Município, incorporados ao Patrimônio Público e para emprego exclusivo ao Sistema de Trânsito previsto no EIT/RIT, os valores

das contrapartidas, a implantação, execução e fornecimento de matérias e equipamentos necessários às obras previstas nas medidas mitigadoras e compensadoras para execução da Lei Municipal de Funcionamento.

Art. 11. Os órgãos municipais de Planejamento e Executivo de Trânsito definirão os termos de referência para a elaboração EIT/RIT, contemplando as etapas de diagnóstico, prognóstico, medidas mitigadoras e compensadores, obedecendo aos limites desta Lei, bem como as do Anexo I que passa a fazer parte desta Lei.

Parágrafo único. O RIT não poderá exigir do empreendedor contrapartida maior que a demanda gerada pelo empreendimento. O limite financeiro da contrapartida deve ser proporcional ao empreendimento e, principalmente, proporcional ao tráfego por ele gerado.

Art. 12. Entende-se como área crítica de influência do empreendimento aquela em que se observa com nitidez o impacto do empreendimento sobre o sistema viário, onde se concentrará o maior número de viagens, de acordo com o Anexo I.

Art. 13. A elaboração do EIT/RIT para empreendimentos públicos e privados ficará a cargo do empreendedor, que disponibilizará equipe técnica multidisciplinar, sem subordinação administrativa aos promotores dos mesmos, ressalvadas as possibilidades de parcerias previstas na Lei Complementar 171.

Art. 14. A elaboração do EIT/RIT não substituirá a elaboração e a necessária aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/RIMA, Plano de Gestão Ambiental – PGA e Plano de Controle Ambiental – PCA, dentre outros, exigidos nos termos da Legislação Ambiental Federal e Estadual e Lei Complementar nº. 171 que dispõe sobre o Plano Diretor de Goiânia e Lei Complementar nº. 169, que regulamenta o Sistema Cicloviário.

Art. 15. A liberação final do uso do solo dos empreendimentos de impacto no trânsito objetos desta lei, em macro projetos ou não, se dará no âmbito do Órgão Municipal de Planejamento.

§ 1º É facultado ao Órgão Municipal de Planejamento e/ou ao empreendedor requerer, às suas respectivas expensas, a promoção de audiência pública para apresentação e discussão com a comunidade e, quando exigido, esta será convocada com antecedência de 15 (quinze) dias úteis, com divulgação em jornal de circulação diária na cidade.

§ 2º VETADO.

Art. 16º Os custos de elaboração do EIT/RIT, da implantação e de execução das ações neles previstos serão às expensas do empreendedor, ressalvadas as possibilidades de parcerias público-privado, conforme previsto na Lei Complementar nº. 171, de 29 de maio de 2007.

Art. 17º Quando se tratar de recebimento de bens, o beneficiário deverá apresentar comprovante de que se encontram livres e desembaraçados de quaisquer ônus e documento idôneo de propriedade e sendo bens imóveis, somente poderão ser objeto de transação os situados no município de Goiânia. Em qualquer destas situações, o beneficiário arcará com todas as taxas e emolumentos necessários à transferência, inclusive certidão de registro do imóvel, que deverá ser entregue à Procuradoria do Patrimônio Imobiliário- PPI e ainda à Secretaria Municipal de Planejamento a aprovação de projeto de arquitetura.

Art. 18º Os casos omissos a esta Lei serão objeto de análise do Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR e homologado por Decreto do Poder Executivo.

Art. 19º Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO DE GOIÂNIA, aos 23 dias do mês de julho de 2008.

IRIS REZENDE
Prefeito de Goiânia

**Alfredo Soubihe Neto
Amarildo Garcia Pereira
Antônio Ribeiro Lima Júnior
Dário Délio Campos
Doracino Naves dos Santos
Euler Lázaro de Moraes
Iram de Almeida Saraiva Júnior
Jairo da Cunha Bastos
Jeová de Alcântara Lopes
João de Paiva Ribeiro
Jorge dos Reis Pinheiro
Luiz Carlos Orro Freitas
Lyvio Luciano Carneiro de Queiroz
Márcia Pereira Carvalho
Paulo Rassi
Thiago Peixoto
Walter Pereira da Silva**

ANEXO I

Definição Área de Influência

1- Área crítica de influência de empreendimentos:

- a) Em empreendimentos cuja edificação ou conjunto de edificações com área efetivamente ocupada inferior a 5000 m² (cinco mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio, inferior a 500m, a ser definido pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito.
- b) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada de 5000 m² (cinco mil metros quadrados) até 10.000 m² (dez mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 500 m (quinhentos metros) do mesmo;
- c) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada acima de 10.000 m² (dez mil metros quadrados) até 50.000 m² (cinquenta mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 1.500 m (mil e quinhentos metros) do mesmo;
- d) Em empreendimentos com área efetivamente ocupada maior que 50.000 m² (cinquenta mil metros quadrados) o tráfego dilui-se com raio de até 2000 m (dois mil metros) do mesmo.

2- Os locais que deverão ser analisados no EIT/RIT serão definidos pelo Órgão Executivo Municipal de Trânsito, dentro do raio máximo acima definido, podendo os responsáveis técnicos pelos estudos acrescentar outros locais que entenderem como necessários, desde que respaldados tecnicamente.

3- Aeroportos, Terminais Rodoviários de Passageiros, Autódromos e Centros Esportivos, estes com área superior a 5.000 m² (cinco mil metros quadrados), a área de influência será definida pelo Órgão Municipal de Trânsito, conforme localização, área construída e previsão de tipo e quantidade de viagens veiculares atraídas.

Anexo II

Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIT/RIT Simplificado

1- Informações Gerais do Empreendimento

- a) Proprietário (pessoa física ou jurídica)
- b) Localização
- c) Tipo de Atividade Comercial
- d) Área do Terreno
- e) Área da Edificação: computável e total
- f) Responsável técnico pelo Projeto Arquitetônico e pelo EIT/RIT
- g) Horário de funcionamento:
 - segunda a sexta-feira
 - sábados
 - domingos
- h) Previsão População Fixa: Diretoria e Funcionários
- i) No caso de reforma com ampliação diferenciar a população existente da população acrescida

2- Informações internas ao empreendimento

2.1 – Edificação

- a) Escolas:
 - Número de alunos por período
 - Número de professores por período
 - Número de funcionários
 - Número de salas de aula
 - Horário de entrada e saída de alunos
- b) Local de Reunião de Pessoas (salão de eventos, auditórios, etc.)
 - Número total de assentos e ou previsão de pessoas

2.2 – Estacionamento Projetado:

- a) Número de vagas para automóvel
- b) Número de vagas para motos
- c) Número de vagas para ambulâncias
- d) Número de vagas para ônibus

- e) Número de vagas para táxi
- f) Número de vagas para Pessoas com Mobilidade Reduzida
- g) Número de vagas para carga e descarga: utilitários - caminhões
 - Quantidade Média Diária
 - Horário e Hora-Pico
 - Tempo Médio de Permanência
 - Capacidade de Carga
 - Localização das vagas
 - Pátio de Manobra

3- Circulação Externa nas Vias Lindeiras

- a) Largura das vias lindereiras e cruzamentos adjacentes (em caso de quadra completa, os cruzamentos que compõem a quadra)
- b) Sentido de circulação das vias
- c) Sinalização de trânsito existente
- d) Proposta de alteração de sinalização, caso necessário
- e) Uso do Solo das vias lindereiras

4- Acessos – Projeto Arquitetônico

- a) Localização das entradas e saídas de veículos com especificação de uso (veículos leves, pesados, ambulâncias, etc)
- b) Localização de bloqueios para controle de acesso de veículos, caso existente
- c) Dimensões, raios de curvatura
- d) Sentido de direção
- e) Extensão do rebaixamento de guias
- f) Sinalização
- g) Distância das esquinas

5- Área de embarque e desembarque

- a) Acessos e sentido de circulação
- b) Dimensões das baías
- c) Usos: automóvel particular, táxi, ambulâncias, ônibus, vans, transporte escolar, etc)

6- Cálculo da geração de viagens (Utilizar metodologias recomendadas pelo Denatran ou literatura especializada comprovadamente reconhecida por instituições federais de ensino, companhias de tráfego, congressos científicos ou publicações científicas de notável conceituação).

7- O termo de referencia deverá ser adaptado a especificidade de empreendimento, de acordo com o Órgão Municipal de Transito.

Anexo III

Diretrizes para o Termo de Referência para elaboração do EIT/RIT

1- Anotação de Responsabilidade Técnica do Relatório junto ao CREA/GO

2- Introdução:

Histórico, objetivos e justificativas do empreendimento.

3- Informações gerais sobre o empreendimento:

3.1 – Nome do empreendimento;

3.2 – Localização;

3.3 – Nome do responsável legal pelo empreendimento;

3.4 – Nome do responsável técnico pelo empreendimento;

3.5 – Nome dos técnicos responsáveis pelo estudo de impacto no trânsito;

4- Memorial com a caracterização do empreendimento:

4.1 – Data prevista para abertura e início das atividades

4.2 – Características do terreno;

- Fotos

4.3 – Memorial descritivo do projeto arquitetônico, contendo os parâmetros urbanísticos adotados

4.4 – Projeto arquitetônico, contendo plantas baixas, situação/localização, pavimentos, fachadas, etc.

4.5 – Delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento;

4.6 – Caracterização atual do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento;

4.7 – Caracterização das vias de acesso no entorno do empreendimento:

- Macroacessibilidade;
- Fotos.

4.8 – Localização e dimensionamento dos acessos ao terreno:

- Microacessibilidade;
- Infra-estrutura, equipamentos públicos, vegetação, etc. .
- Fotos

4.9 – Oferta dos diferentes modos de serviços de transporte no entorno do empreendimento;

5- Avaliação prévia dos impactos do pólo gerador de tráfego.

5.1 – Delimitação da área de influência do empreendimento.

5.2 – Análise da circulação na área de influência na situação sem o empreendimento.

5.2.1 – Caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento. Volumes classificados de tráfego na horário nas principais interseções viárias. As pesquisas e contagens volumétricas deverão ser realizadas por empresa idônea e assinadas por responsável técnico que responderá legalmente por todos os dados apresentados. As contagens deverão ser feitas em horários de pico, com horas fechadas e em intervalos de 15 em 15 minutos;

5.2.2 – Análise da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) na situação sem o empreendimento;

5.2.3 – Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar na área de influência;

5.2.4 – Análise da circulação de pedestres, determinação de pontos com significativa travessia de vias

5. 3 – Previsão da demanda futura de tráfego

5.3.1 – Estimativa de geração de viagens: produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico. Caracterização dos padrões e categorias das viagens geradas. (Utilizar metodologias recomendadas pelo Denatran ou literatura especializada comprovadamente reconhecida por instituições federais de ensino, companhias de tráfego, congressos científicos ou publicações científicas de notável conceituação)

5.3.2 – Divisão dos modos de viagens geradas pelo empreendimento;

5.3.3 – Distribuição espacial das viagens geradas e alocação dos volumes de tráfego no sistema viário da área de influência;

5.3.4 – Carregamento dos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não), nas horas de pico, com o volume de tráfego total (ou seja, volume

de tráfego na situação sem o empreendimento mais o volume gerado pelo empreendimento).

5.4 – Avaliação de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento.

5.4.1 – Análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) nas situações sem e com o empreendimento.

5.4.2 – Avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres no entorno.

5.4.3 – Avaliação dos impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento;

5.4.4 – Nas análises dos impactos deverão ser também considerados aqueles decorrentes das interferências das obras de implantação do empreendimento sobre a operação da infra-estrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno.

6- Definição das medidas mitigadoras internas ao empreendimento.

6.1 – Posicionamento e dimensionamento dos acessos de veículos e pedestres;

6.2 – Dimensionamento e distribuição de vagas estacionamento;

6.3 - Dimensionamento e distribuição das pistas de acumulação, localização dos respectivos bloqueios (cancelas, guaritas, etc.), bem como a definição do tipo de operação do bloqueio;

6.4 – Dimensionamento e distribuição de áreas de carga e descarga, docas e respectivas áreas de manejo e depósito;

6.5 – Dimensionamento e localização de área destinada a estocagem de veículos de carga e descarga;

6.6 – Dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;

6.7 – Localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;

6.8 – Facilidades para acesso de portadores de mobilidade reduzida.

6.9 – Faixas de pedestres em pontos de travessia conflitante com veículos;

6.10 – Sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de transito das áreas de acesso, estacionamento, embarque e desembarque, carga e descarga, etc.

7- Definição das medidas mitigadoras externas ao empreendimento.

7.1 – Ajustes no sistema viário:

7.1.1 – Projeto de circulação, contemplando a sinalização horizontal, sinalização vertical, sinalização semafórica, sinalização de orientação e educativa. O Projeto deve prever suas etapas de implantação e estar anotado no CREA/GO.

7.1.2 – Implantação de vias, conforme projeto;

7.1.3 – Alargamento de via, conforme projeto;

7.1.4 – Construção de obras de arte (viadutos, túneis, passarelas, etc.), conforme projeto;

7.1.5 – Implantação de alterações geométricas (rotatórias, canalizações, taper, etc.), conforme projeto;

7.1.6 – Implantação de semáforos, conforme projeto, e com a instalação de sistema sonoro de alarme para uso das pessoas com deficiência visual;

7.1.7 – Implantação de sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de transito, conforme projeto;

7.1.8 – Rebaixamento de meio-fio, conforme projeto;

7.1.9 – Implantação de baias para ponto de ônibus, conforme projeto;

7.1.10 - Viabilizar espaços seguros para a circulação de pedestres e portadores de mobilidade reduzida dentro e fora da edificação, conforme projeto;

7.2 – Adequação do transporte coletivo;

7.3 – Adequação do serviço de táxi;

7.4 – Divulgação das ações mitigadoras, do empreendimento e do Relatório de Impacto em Audiência Pública;

7-5 – Acompanhamento e monitoramento dos impactos;

7.6 – Medida Opcional: Campanhas educativas e de esclarecimentos das medidas mitigadoras.

7-7 – O Relatório de Impacto no Trânsito deve ser apresentado de forma objetiva e adequada a sua compreensão. As informações devem ser

traduzidas em linguagem acessível e ilustradas com mapas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, de modo que se possam entender as vantagens e desvantagens do empreendimento, bem como todas as consequências de sua implantação.

8- O termo de referencia deverá ser adaptado à especificidade de empreendimento, de acordo com o Órgão Municipal de Transito.