



Prefeitura de Goiânia
Chefia da Casa Civil
Superintendência Legislativa

LEI Nº 10.977, DE 28 DE JUNHO DE 2023

Mensagem de veto

Dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Trânsito no Município de Goiânia.

O PREFEITO DE GOIÂNIA, Faço saber que a Câmara Municipal de Goiânia, Estado de Goiás, aprova e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I **DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Lei dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Trânsito - EIT, nos termos da [Lei Complementar nº 349, de 4 de março de 2022](#) - Plano Diretor de Goiânia.

Art. 2º Para os efeitos do disposto nesta Lei, entende-se por:

I - área de influência: aquela em que se observa com nitidez o efeito que o empreendimento causa sobre o ambiente natural ou construído, com sobrecarga na capacidade na mobilidade urbana, tanto na fase de implantação de obras, quanto na operação da atividade;

II - área ocupada pela atividade econômica: aquela destinada ao funcionamento da atividade econômica, seja ela edificada ou não, destinada à venda, serviço, administração, depósito, produção e/ou atendimento ao público, descontadas as áreas de carga e descarga e área de estacionamento exigidas em lei;

III - Estudo de Impacto de Trânsito - EIT: instrumento urbanístico voltado ao estudo das repercussões da implantação de empreendimentos, públicos ou privados, considerados como polos geradores de viagens no Município, de forma a estabelecer medidas mitigadoras e/ou compensatórias decorrentes de sua implantação;

IV - infração: toda ação ou omissão que importe em não implementar as medidas, recomendações e condicionantes para implantação das atividades e do empreendimento no prazo ou cronograma estabelecidos no Termo de Compromisso;

V - medida compensatória: medida de adequação com capacidade de compensar os efeitos causados pela instalação do empreendimento, por meio da equivalência entre perdas e ganhos para o bairro e a comunidade;

VI - medida mitigadora: medida de adequação com capacidade de minimizar, superar ou reverter os efeitos negativos gerados pelo empreendimento;

VII - polo gerador de tráfego: empreendimento considerado polo gerador de viagem que atrai ou produz elevado número de viagens, causando reflexos negativos à circulação viária;

VIII - Relatório de Impacto de Trânsito - RIT: síntese do EIT, com as medidas e os efeitos previstos da implantação do empreendimento caracterizado como polo gerador de viagem, suas vantagens e desvantagens, em linguagem objetiva e acessível à compreensão dos diversos segmentos sociais;

IX - Termo de Compromisso - TC: instrumento particular firmado entre empreendedor e órgão ou entidade municipal de trânsito, subscrito previamente à aprovação do empreendimento no qual o proprietário ou responsável se compromete a executar obras e serviços necessários à mitigação e/ou compensação dos efeitos decorrentes da implantação do empreendimento e demais exigências apontadas e necessárias à aprovação.

Art. 3º Integram esta Lei os Anexos I, II e III.

CAPÍTULO II DOS EMPREENDIMENTOS SUJEITOS AO EIT

Art. 4º O empreendimento, público ou privado, considerado polo gerador de viagem, dependerá de análise e aprovação prévia de EIT, pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, para solicitar as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento, nos termos do Plano Diretor de Goiânia.

Art. 5º Deverão apresentar o EIT:

I - empreendimento classificado como macroprojeto;

II - empreendimento com atividade econômica associada ou não ao uso habitacional no mesmo terreno, com mais de 500 (quinhentas) vagas de estacionamento;

III - empreendimento destinado ao desenvolvimento de atividades econômicas, com capacidade de reunião acima de 600 (seiscentas) pessoas, simultaneamente;

IV - centro de abastecimento, mercado, supermercado e hipermercado com área ocupada pela atividade econômica igual ou superior a 2.000 m² (dois mil metros quadrados);

V - estabelecimento de educação e ensino com área ocupada pela atividade econômica igual ou superior a 2.000 m² (dois mil metros quadrados) e/ou com mais de 600 (seiscentos) alunos por turno ou período;

VI - terminal de cargas ou de passageiros;

VII - estação férrea de metrô;

VIII - habitação seriada ou coletiva com mais de 500 (quinhentas) vagas de estacionamento;

IX - habitação coletiva localizada na unidade territorial denominada Área de Desaceleração de Densidade com mais de 300 (trezentas) vagas de estacionamento;

X - conjunto residencial com mais de 500 (quinhentas) vagas de estacionamento;

XI - Projeto Diferenciado de Urbanização com mais de 500 (quinhentas) vagas de estacionamento;

XII- loteamento de acesso controlado com mais de 500 (quinhentos) lotes;

XIII - condomínio de lotes com mais de 500 (quinhentas) unidades;

XIV - operação urbana consorciada;

XV - empreendimento já aprovado e que, em sua modificação com acréscimo, atinja os índices estabelecidos no art. 267 do Plano Diretor de Goiânia e nesta Lei;

XVI - empreendimento já aprovado e que, em sua modificação sem acréscimo ou reforma, haja alteração de uso de atividade econômica, se enquadrando nos parâmetros estabelecidos no art. 267 do Plano Diretor de Goiânia e nesta Lei; e

XVII - fechamento temporário de vias para obras públicas de infraestrutura por mais de 30 (trinta) dias.

Art. 6º Poderão apresentar EIT simplificado, nos termos do art. 256 do Plano Diretor de Goiânia:

I - estabelecimento de educação e ensino com área ocupada pela atividade econômica:

a) superior a 360 m² (trezentos e sessenta metros quadrados) e inferior a 2.000m² (dois mil metros quadrados);

b) entre 100 (cem) e 601 (seiscentos e um) alunos por turno ou período; e

II - empreendimento destinado ao desenvolvimento de atividades econômicas, com capacidade de reunião entre 100 (cem) e 601 (seiscentas e uma) pessoas, simultaneamente.

§ 1º O EIT Simplificado terá sua área de influência reduzida, conforme definido no Anexo I desta Lei.

§ 2º Para eventos temporários, cuja duração não ultrapasse 90 (noventa) dias e para fechamento temporário de vias, cuja duração não ultrapasse 30 (trinta) dias:

I - não será exigida elaboração de EIT; e

II - as ações mitigadoras devem limitar-se à contrapartida financeira das despesas com:

a) agentes de trânsito;

b) viaturas;

c) segurança pública; e

d) sinalizações necessárias geradas pelo fluxo atraído ou desviado e segurança da obra.

§ 3º Os valores referentes aos custos operacionais e de sinalização previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo deverão ser recolhidos ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU, em rubrica específica e com, no mínimo, 5 (cinco) dias úteis antes da realização do evento ou fechamento.

Art. 7º Respeitado o disposto nesta Lei e no Plano Diretor de Goiânia, o conteúdo do EIT deverá observar as normas do Departamento Nacional de Trânsito - Denatran, do Conselho Nacional de Trânsito - Contran e do Conselho Nacional do Meio Ambiente - Conama.

CAPÍTULO III DAS NORMAS E PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO EIT

Art. 8º O EIT deverá ser elaborado de forma preliminar e completa, conforme os procedimentos definidos no art. 9º desta Lei.

§ 1º O EIT preliminar e o EIT completo deverão atender os critérios para delimitação da Área de Influência e as diretrizes e informações técnicas, os quais encontram-se descritos na Tabela I do Anexo I e no Anexo II desta Lei, respectivamente.

§ 2º A metodologia para o desenvolvimento do EIT/RIT, simplificado ou não, será a mesma, modificando apenas o raio para a delimitação da Área de Influência.

Art. 9º Os empreendimentos que estão obrigados a elaborar EIT devem apresentar o respectivo estudo nos seguintes atos administrativos:

I - aprovação de projeto arquitetônico e obtenção do Alvará de Construção, para o qual será apresentado o EIT preliminar, conforme diretrizes apontadas pelo órgão ou entidade municipal de trânsito;

II - licença de localização e funcionamento, consubstanciada em Alvará de Localização e Funcionamento, para a qual será apresentado o EIT completo e definitivo com aprovação do órgão ou entidade municipal de trânsito, contendo análise dos impactos e implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias;

III - Certidão de Conclusão de Obra, para os empreendimentos residenciais definidos no art. 267 do Plano Diretor de Goiânia, para a qual será apresentado o EIT Completo e definitivo com aprovação do órgão ou entidade municipal de trânsito, contendo análise dos impactos e implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias;

IV - modificação com acréscimo de área, com ou sem alteração de uso, conforme índices estabelecidos nesta Lei;

V - modificação sem acréscimo de área, com alteração de uso, conforme índices estabelecidos nesta Lei; e

VI - reforma com alteração de uso, conforme índices estabelecidos nesta Lei.

§ 1º O empreendimento que possua Alvará de Construção expedido antes da publicação desta Lei poderá obter ou renovar seu Alvará de Localização e Funcionamento ou a Certidão de Conclusão de Obra sem a necessidade de apresentação do EIT.

§ 2º O disposto no § 1º deste artigo não será aplicado quando o EIT tenha sido exigência para a emissão do Alvará de Localização e Funcionamento ou da Certidão de Conclusão de Obra à época da emissão do Alvará de Construção.

Seção I

Das Normas Para Elaboração

Art. 10. O EIT e o RIT deverão:

I - ser elaborados por equipe técnica multidisciplinar, composta por profissionais habilitados nas especialidades necessárias ao estudo;

II - ser apresentados de forma objetiva e adequada à sua compreensão, com informações em linguagem acessível ao público, com uso de ilustrações, bases de imagens, quadros e gráficos; e

III - possuir informações pertinentes e diretamente relacionadas à análise dos impactos a serem gerados em decorrência da implantação de determinado empreendimento, desenvolvimento de atividade ou intervenção urbanística objeto de EIT e às medidas mitigadoras e/ou compensatórias, quando for o caso.

§ 1º As ilustrações e bases de imagens poderão ser apresentadas por meio de mapas, cartas e demais técnicas de comunicação visual.

§ 2º O RIT será parte integrante do respectivo estudo.

Art. 11. A elaboração do EIT, conforme disposto no Plano Diretor de Goiânia, deverá contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento, incluindo, no mínimo:

I - caracterização do empreendimento;

II - área de influência do empreendimento, delimitação e caracterização, conforme Anexo I desta Lei, com análise de:

a) morfologia urbana do sítio de intervenção; e

b) os impactos diretos e indiretos de sua implantação;

III - diagnóstico e prognóstico dos impactos gerados;

IV - cenários atual e futuro, com e sem o empreendimento;

V - definição das medidas mitigadoras e/ou compensatórias para todos impactos negativos; e

VI - outras exigências, conforme característica de cada empreendimento e diretrizes contidas no Anexo II desta Lei.

Art. 12. Quando da elaboração do EIT, poderão ser determinadas pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, dentre outras, as medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos negativos, conforme diretrizes definidas no Anexo II desta Lei.

§ 1º As medidas mitigadoras e/ou compensatórias de que tratam o **caput** deste artigo deverão estar relacionadas aos impactos gerados pelo empreendimento e serem cumpridas na área de influência analisada no EIT.

§ 2º As medidas mitigadoras e/ou compensatórias descritas neste artigo não substituem as medidas de natureza ambiental definidas pelo órgão ou entidade municipal ambiental durante o processo de licenciamento do empreendimento, nos termos da legislação específica.

§ 3º Para o recebimento de bens, o empreendedor arcará com todas as despesas, incluindo possíveis taxas e emolumentos necessários à transferência.

§ 4º As exigências contidas no EIT não poderão gerar para o empreendedor mitigação ou compensação maior que a demanda provocada pelo empreendimento, sendo que o limite financeiro da contrapartida deve ser proporcional ao impacto gerado pela atividade ou pelo empreendimento.

Art. 13. Os custos de elaboração do EIT, da implantação e de execução das ações previstas no Termo de Compromisso serão às expensas do empreendedor, ressalvadas as possibilidades de parcerias público-privadas, nos termos da legislação pertinente.

Seção II

Do Procedimento Administrativo

Art. 14. O EIT será analisado e aprovado pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, em procedimento administrativo específico, com requerimento e a apresentação obrigatória de todos os documentos e o pagamento das taxas devidas, nos termos do regulamento.

§ 1º Fica obrigatória a publicação de aviso de protocolo de análise do EIT no Diário Oficial do Município - Eletrônico, de forma a garantir a publicidade e a participação social.

§ 2º O EIT não será analisado quando a norma de uso e ocupação do solo não admitir a atividade para o local.

Art. 15. Poderá ser realizada audiência pública prévia à aprovação do EIT, em caráter consultivo, com objetivo de garantir a apresentação do empreendimento, a participação popular e assegurar a ampla discussão da matéria objeto do EIT, nos termos do art. 26 desta Lei.

§ 1º A Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens, desde que devidamente justificado, definirá a realização da audiência pública, nos termos do regulamento, levando-se em consideração os seguintes critérios:

- I - relação entre a atividade e área ocupada do empreendimento e sua localização;
- II - densidade populacional da região; e
- III - hierarquia viária.

§ 2º A audiência prevista no **caput** deste artigo, quando exigida, será convocada com antecedência de 15 (quinze) dias úteis, com divulgação em jornal de circulação diária na cidade e correrá às expensas do empreendedor

Art. 16. A conclusão do processo de aprovação do EIT será seguida da publicação, no Diário Oficial do Município - Eletrônico, do Termo de Compromisso e da respectiva disponibilização do estudo no **site** oficial do Poder Público municipal.

Parágrafo único. A aprovação de que trata o **caput** deste artigo terá validade de 2 (dois) anos para que o interessado promova a sua inserção no processo de licença ou autorização de construção e de licenciamento da atividade.

Art. 17. Após a análise do EIT, será assinado Termo de Compromisso de implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias, em que constarão:

- I - os compromissos assumidos pelo empreendedor para mitigar o impacto; e
- II - os prazos e as demais informações necessárias à execução das medidas estabelecidas no estudo.

Parágrafo único. Serão incorporados ao patrimônio público municipal as obras e serviços executados, as contrapartidas financeiras, e o fornecimento de materiais e equipamentos previstos no Termo de Compromisso.

CAPÍTULO IV DAS RESPONSABILIDADES, INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 18. Respondem solidariamente pelo EIT:

- I - o coordenador técnico do EIT;
- II - o empreendedor ou grupo de empreendedores; e
- III - os membros da equipe técnica responsável pela elaboração do EIT, no limite de sua atuação.

Art. 19. Na ocorrência de infração, o infrator será obrigado a reparar a irregularidade constatada, sem prejuízo das penalidades previstas no art. 20 desta Lei e na legislação municipal, estadual ou federal pertinente.

Art. 20. Sem prejuízo das sanções civis e penais cabíveis, à infração prevista no art. 19 desta Lei serão aplicadas, isolada ou cumulativamente e sem benefício de ordem, as seguintes penalidades:

- I - multa;

II - cassação do Alvará de Construção, Certidão de Conclusão de Obra e/ou do Alvará de Localização e Funcionamento;

III- embargo da obra ou a interdição do funcionamento do empreendimento; e

IV - demais penalidades previstas na legislação, de acordo com o caso.

§ 1º As penalidades previstas nesta Lei serão aplicadas pela Fiscalização de Atividades Urbanas, nos termos das atribuições regulamentares, ressalvada a competência legal dos demais órgãos da administração pública municipal, quando for o caso.

§ 2º As penalidades poderão ser impostas simultânea ou independentemente, nos termos desta Lei, ao proprietário do imóvel ou ao responsável legal pela atividade a ser exercida, seja pessoa física ou jurídica.

Art. 21. Para o cálculo da multa à infração por descumprimento desta Lei, adotam-se os critérios de fórmula, agravantes e atenuantes previstos no Código de Obras e Edificações, obedecido o disposto nas Tabelas I e II do Anexo III e as demais disposições desta Lei.

§ 1º Para a definição do Fator de Proporcionalidade “K” previsto na Tabela II do Anexo III desta Lei será considerada a área ocupada pelo empreendimento.

§ 2º Sendo o infrator reincidente, a multa prevista será aplicada em dobro.

§ 3º Sendo o caso de infração continuada, os valores previstos no **caput** deste artigo terão cálculo diário, conforme os dias definidos pelo auditor autuante.

§ 4º Os valores de multa expressos no Anexo III desta Lei serão em moeda corrente nacional e terão suas atualizações monetárias realizadas anualmente, com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo - IPCA, apurado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE ou outro índice de correção dos débitos fiscais que vier a substituí-lo, conforme especificado pelo órgão municipal de finanças.

Art. 22. O valor arrecadado com as multas será destinado ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano - FMDU.

Art. 23. O descumprimento do Termo de Compromisso poderá acarretar o embargo da obra ou a interdição do funcionamento do empreendimento, independente da aplicação de outras penalidades, em conformidade com a legislação pertinente.

Art. 24. Aplica-se a esta Lei, subsidiariamente, as disposições do Código de Obras e Edificações ou do Código de Posturas do Município, de acordo com a infração praticada.

CAPÍTULO 5 DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 25. Fica instituída a Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens, vinculada e coordenada pelo órgão ou entidade municipal de trânsito, responsável pela análise e aprovação do EIT/RIT e pelo monitoramento da implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias, nos termos do regulamento.

Parágrafo único. A Comissão de que trata o **caput** deste artigo será composta por servidores dos órgãos ou entidades da administração pública municipal, com comprovado conhecimento técnico nas áreas afins ao EIT.

Art. 26. Os casos omissos para aplicação desta Lei serão analisados pela Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens e homologados por Ato de Chefe do Poder Executivo.

Art. 27. Ficam incluídos na Delimitação da Área de Influência da Perimetral Norte, constante do [Anexo XVI da Lei Complementar nº 349, de 4 de março de 2022](#), os imóveis localizados entre os trechos das vias Rua Iza Costa, Alameda dos Flamboyant, Rua dos Gerânios, Alameda do Sol e Alameda das Flores, nesta Capital. ([Promulgação de partes vetadas.](#))

Parágrafo único. Fica o órgão municipal de planejamento urbano autorizado a identificar no [Anexo XVI da Lei Complementar nº 349, de 4 de março de 2022](#), os imóveis especificados no o caput deste artigo, conforme legenda. ([Promulgação de partes vetadas.](#))

Art. 28. O Anexo VIII de hierarquia viária constante da [Lei nº 10.485, de 4 de novembro de 2022](#), fica acrescido das seguintes vias: ([Promulgação de partes vetadas.](#))

BAIRRO/IDENTIFICAÇÃO	LOGRADOURO	HIERARQUIA	HERARQUIA TRECHO
Vila Nova Canaã	Rua Pena Chaves	Local 5	
Vila Nova Canaã	Ria C 14	Local 5	

Art. 29. Fica revogada a [Lei nº 8.645, de 23 de julho de 2008](#).

Art. 30. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Goiânia, 28 de junho de 2023.

ROGÉRIO CRUZ
Prefeito de Goiânia

Projeto de lei de autoria do Poder Executivo

Este texto não substitui o publicado no [DOM 8075 de 28/06/2023](#).

ANEXO I
DEFINIÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

TABELA I
CRITÉRIOS PARA DEFINIÇÃO DO RAIOS PARA DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

MODALIDADE	OBJETO	RAIO
EIT/RIT Simplificado	empreendimento, atividade ou intervenção urbanística que se enquadre nesta modalidade, conforme art. 6º, inciso I e II desta Lei	200 m
EIT/RIT Completo	empreendimento com área ocupada pela atividade com até 5.000m²	500 m

	empreendimento com área ocupada pela atividade de 5.001m ² a 10.000m ²	1.000 m
	empreendimento com área ocupada pela atividade de 10.001m ² a 50.000m ²	1.500 m
	empreendimento com área ocupada pela atividade superior a 50.000m ²	2.000 m
	operação urbana consorciada	A ser definido pela Comissão de Avaliação de Polos Geradores de Viagens

ANEXO II DIRETRIZES PARA O TERMO DE REFERÊNCIA PARA ELABORAÇÃO DO EIT/RIT

(Conforme Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego do Denatran)

I - ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO PRELIMINAR

a) informações gerais do empreendimento:

1. proprietário (pessoa física ou jurídica);
2. localização;
3. tipo de atividade exercida;
4. área do terreno;
5. área da edificação: ocupada e total;
6. Anotação de Responsabilidade Técnica - ART ou Registro de Responsabilidade Técnica - RRT para o projeto arquitetônico e para o EIT/RIT;
7. horário de funcionamento, informando:
 - 7.1. segunda à sexta-feira;
 - 7.2. sábados;
 - 7.3. domingos e feriados;
8. previsão da população fixa: diretoria, funcionários, terceirizados;
9. previsão da população flutuante: clientes, funcionários temporários, seguranças;
10. no caso de reforma com ampliação, diferenciar a população existente da população acrescida;

b) informações internas ao empreendimento:

1. edificação;
 - 1.1. escritório, administração, informando:
 - 1.1.1. áreas;

1.1.2. acessos;

1.1.3. embarque e desembarque, caso exista;

1.1.4. carga e descarga.

1.2. local de reunião de pessoas (salão de eventos, auditórios, etc.), constando o número total de assentos e/ou previsão de pessoas;

2. estacionamento projetado, informando número de vagas para:

2.1. automóvel;

2.2 motos;

2.3. pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

2.4. idosos;

2.5. carga e descarga: utilitários – caminhões, informando:

2.5.1. quantidade média diária;

2.5.2. horário e hora-pico;

2.5.3. tempo médio de permanência;

2.5.4. capacidade de carga;

2.5.5. localização das vagas;

2.5.6. pátio de manobra;

c) circulação externa nas vias lindeiras - microacesso, informando:

1. largura das vias lindeiras e cruzamentos adjacentes (em caso de quadra completa, os cruzamentos que compõem a quadra);

2. sentido de circulação das vias;

3. sinalização de trânsito existente;

4. Uso do solo das vias lindeiras;

d) Acessos - projeto arquitetônico, informando:

1. Localização das entradas e saídas de veículos com especificação de uso (veículos leves, pesados, ambulâncias, etc);

2. localização de bloqueios para controle de acesso de veículos, caso existente;

3. dimensões, raios de curvatura;

4. sentido de direção;

5. extensão do rebaixamento de guias;

6. sinalização;

7. distância das esquinas.

e) área de embarque e desembarque, informando:

1. acessos e sentido de circulação

2. dimensões das baias;

3. usos: automóvel particular, táxi, ambulâncias, ônibus, vans, transporte escolar, etc;

f) 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);

1. empreendimento existente: Caso não haja acréscimos de área e/ou população, a geração de viagens pode ser obtida através de dados reais com realização de pesquisa da movimentação de pessoas e veículos;

g) o termo de referência deverá ser adaptado à especificidade de cada empreendimento, de acordo com o órgão ou entidade municipal de trânsito.

II - ESTUDO DE IMPACTO NO TRÂNSITO COMPLETO

a) introdução, constando o histórico, objetivos e justificativas do empreendimento;

b) Informações gerais sobre o empreendimento, informando:

1. nome do empreendimento;

2. localização;

3. nome do responsável legal pelo empreendimento;

4. nome do responsável técnico pelo empreendimento;

5. Anotação de Responsabilidade Técnica - ART, Registro de Responsabilidade Técnica - RRT para o EIT/RIT;

6. nome dos técnicos responsáveis pelo EIT;

c) Memorial com a caracterização do empreendimento, informando e/ou constando:

1. data prevista para abertura e início das atividades;

2. características do terreno, com fotos;

3. memorial descritivo do projeto arquitetônico, contendo os parâmetros urbanísticos adotados;

4. projeto arquitetônico, contendo plantas baixas, situação/localização, pavimentos, fachadas, etc;

5. delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento;

6. caracterização atual do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento;

7. caracterização das vias de acesso no entorno do empreendimento, constando:

7.1. macroacessibilidade;

7.2. fotos;

8. Localização e dimensionamento dos acessos ao terreno, constando:

8.1. microacessibilidade;

8.2. infraestrutura, equipamentos públicos, vegetação, etc;

8.3. fotos;

9. oferta dos diferentes modos de serviços de transporte no entorno do empreendimento;

d) avaliação prévia dos impactos do polo gerador de viagem, informando e/ou constando:

1. delimitação da área de influência do empreendimento;

2. análise da circulação na área de influência na situação sem o empreendimento, com:

2.1. caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento, constando os volumes classificados de tráfego na hora-pico 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);

2.2. análise da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções (semaforizadas ou não) na situação sem o empreendimento;

2.3. análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar na área de influência;

2.4. análise da circulação de pedestres, determinação de pontos com significativa travessia de vias;

3. previsão da demanda futura de tráfego, com:

3.1. estimativa de geração de viagens, informando:

3.1.1. produção e atração de viagens pelo empreendimento, por dia e na hora de pico;

3.1.2. 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);

3.2. divisão dos modos de viagens geradas pelo empreendimento;

3.3 distribuição espacial das viagens geradas e alocação dos volumes de tráfego no sistema viário da área de influência;

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);

4. avaliação de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento, informando e/ou constando:

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;

4.2 avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres no entorno;

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;

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.

e) Definição das medidas mitigadoras internas ao empreendimento, como:

1. posicionamento e dimensionamento dos acessos de veículos e pedestres;
2. dimensionamento e distribuição de vagas estacionamento;
3. dimensionamento e distribuição das pistas de acumulação, localização dos respectivos bloqueios (cancelas, guaritas, etc.), e a definição do tipo de operação do bloqueio;
4. dimensionamento e distribuição de áreas de carga e descarga, docas e respectivas áreas de manejo e depósito;
5. dimensionamento e localização de área destinada a estocagem de veículos de carga e descarga;
6. dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
7. localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;
8. facilidades para acesso de portadores de mobilidade reduzida;
9. faixas de pedestres em pontos de travessia conflitante com veículos;
10. sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito das áreas de acesso, estacionamento, embarque e desembarque, carga e descarga, etc.

f) definição das medidas mitigadoras externas ao empreendimento, como:

1. ajustes no sistema viário, como:
 - 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 com ART ou RRT, de acordo com as atribuições específicas dos membros da equipe multidisciplinar);
 - 1.2. implantação de vias, conforme projeto;
 - 1.3. alargamento de via, conforme projeto;
 - 1.4. construção de obras de arte (viadutos, túneis, passarelas, etc.), conforme projeto;
 - 1.5. implantação de alterações geométricas (rotatórias, canalizações, taper, etc.), conforme projeto;
 - 1.6. implantação de semáforos, conforme projeto, e com a instalação de sistema sonoro de alarme para uso das pessoas com deficiência visual;
 - 1.7. implantação de sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito, conforme projeto;
 - 1.8. rebaixamento de meio-fio, conforme projeto;
 - 1.9. implantação de baias para ponto de ônibus, conforme projeto;
 - 1.10. viabilização de espaços seguros para a circulação de pedestres e para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida dentro e fora da edificação, conforme projeto;
 - 1.11. implantação de ciclovias, ciclofaixas e/ou ciclorrotas;

- 1.12. sinalização ciclovária;
2. adequação do transporte coletivo;
3. adequação do serviço de táxi;
4. divulgação das ações mitigadoras, do empreendimento e do Relatório de Impacto em Audiência Pública;
5. acompanhamento e monitoramento dos impactos;
6. medida opcional: campanhas educativas e de esclarecimentos das medidas mitigadoras.

g) o EIT/RIT 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, e todas as consequências de sua implantação;

h) o termo de referência deverá ser adaptado à especificidade de cada empreendimento, de acordo com o órgão ou entidade municipal de trânsito.

ANEXO III
TABELAS PARA CÁLCULO DE MULTA

TABELA I
VALOR PARA CÁLCULO DA MULTA

VALOR BASE (Vb)	VALOR CONCRETO MÍNIMO DA MULTA	VALOR CONCRETO MÁXIMO DA MULTA
R\$ 230,00	R\$ 1.150,00	R\$ 42.000,00

TABELA II
FATOR DE PROPORCIONALIDADE “K”

ÁREA QUADRADA (m²)	FATOR “K”
Até 360,00	0,3
de 360,01 a 750,00	0,5
de 750,01 a 1.500,00	1,5
de 1.500,01 a 2.500,00	2
de 2.500,01 a 5.000,00	3
de 5.000,01 a 15.000,00	5
de 15.000,01 a 30.000,00	7
acima de 30.000,00	9



Prefeitura de Goiânia
Chefia da Casa Civil

LEI Nº 10.977, DE 28 DE JUNHO DE 2023

Dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Trânsito no Município de Goiânia.

O PODER LEGISLATIVO aprova e eu, PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA, promulgo a seguinte lei:

(...)

Art. 27. Ficam incluídos na Delimitação da Área de Influência da Perimetral Norte, constante do [Anexo XVI da Lei Complementar nº 349, de 4 de março de 2022](#), os imóveis localizados entre os trechos das vias Rua Iza Costa, Alameda dos Flamboyant, Rua dos Gerânios, Alameda do Sol e Alameda das Flores, nesta Capital.

Parágrafo único. Fica o órgão municipal de planejamento urbano autorizado a identificar no [Anexo XVI da Lei Complementar nº 349, de 4 de março de 2022](#), os imóveis especificados no o caput deste artigo, conforme legenda.

Art. 28. O Anexo VIII de hierarquia viária constante da [Lei nº 10.485, de 4 de novembro de 2022](#), fica acrescido das seguintes vias:

BAIRRO/IDENTIFICAÇÃO	LOGRADOURO	HIERARQUIA	HERARQUIA TRECHO
Vila Nova Canaã	Rua Pena Chaves	Local 5	
Vila Nova Canaã	Ria C 14	Local 5	

(...)

CÂMARA MUNICIPAL DE GOIÂNIA, 14 de agosto de 2023.

ROMÁRIO POLICARPO
Presidente da Câmara Municipal de Goiânia

Este texto não substitui o publicado no [DOM 8120 de 31/08/2023](#).