

INSTRUÇÃO NORMATIVA CONJUNTA SMPIU/IPUF/SMH DU Nº2, de 19 de setembro de 2024.

Dispõe sobre o procedimento administrativo de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego (PGTs) nos termos da Lei Complementar n.º 482/2014, com as alterações introduzidas pela Lei Complementar n.º 739/2023.

O SECRETÁRIO MUNICIPAL DE PLANEJAMENTO E INTELIGÊNCIA URBANA e PRESIDENTE DO INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE FLORIANÓPOLIS E A SECRETÁRIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 82, incisos I e II, da Lei Orgânica do Município e inciso III do art. 14 e art. 127 da Lei Complementar n.º 736/2023. **RESOLVEM:**

Art. 1º Fica instituído o rito administrativo de avaliação dos projetos de empreendimentos classificados como Micro Pólos (PGT-1) e Macro Pólos (PGT-2) geradores de tráfego e indicação de obras de melhorias urbanas de responsabilidade do empreendedor, conforme Art. 84, §1º da Lei Complementar n.º 482/2014, com as alterações introduzidas pela Lei Complementar n.º 739/2023.

Parágrafo único. Em edificações de uso misto, o enquadramento da edificação em Pólo Gerador de Tráfego - PGT, conforme Tabela E02 da Lei Complementar n.º 482/2014, alterada pela Lei Complementar n.º 739/2023, será realizado de forma separada, para cada uso.

Art. 2º Compete ao órgão de licenciamento a análise dos Micro Pólos (PGT-1) quanto ao número mínimo de vagas para estacionamento, carga e descarga, área para embarque e desembarque, e para táxis, conforme o item I do Art. 84 da Lei Complementar n.º 482/2014, alterada pela Lei Complementar n.º 739/2023.

§1º Deverá ser verificado o atendimento do Anexo E01, Lei Complementar n.º 482/2014, alterada pela Lei Complementar n.º 739/2023 e demais regulamentações relacionadas às vagas de estacionamento, carga e descarga, área para embarque e desembarque, e para táxis.

§2º As edificações destinadas ao uso comercial e/ou de serviços, ainda que enquadradas como PGT, estarão dispensadas da exigência de vagas de estacionamento para veículos automotores, exceto quando houver obrigações estabelecidas no EIV.

§3º As vagas de bicicleta exigidas no Anexo E01 da Lei Complementar n.º 482/2014, alterada pela Lei Complementar n.º 739/2023, poderão ser computadas nas exigidas pelo incentivo de uso misto, se houver, desde que atendam aos requisitos do Decreto n.º 25.647/2023.

§4º As melhorias urbanas dos Micro Pólos (PGT-1) serão avaliadas pelo órgão de planejamento em processo específico.

Art. 3º Na inexistência de normas que determinam as regras especiais de implantação, compete ao órgão de planejamento a análise dos Macro Pólos (PGT-2) quanto ao acesso

de pedestres e veículos, e respectivas áreas de acumulação, conforme item II do Art. 84 da Lei Complementar n.º 482/2014, alterada pela Lei Complementar n.º 739/2023.

§1º Os Macro Pólos (PGT-2) deverão atender às mesmas exigências dos Micro Pólos (PGT-1), ficando a cargo do órgão de licenciamento a competência para essa avaliação, conforme o Art. 2º da presente instrução normativa.

§2º As melhorias urbanas dos Macro Pólos (PGT-2) serão avaliadas pelo órgão de planejamento em processo específico.

§3º Nos casos de empreendimentos objeto de EIV poderá constar no parecer do órgão de planejamento recomendações a serem consideradas na análise do estudo de impacto de vizinhança.

Art. 4º Na aprovação do projeto arquitetônico dos empreendimentos classificados como Micro Pólos (PGT-1) e Macro Pólos (PGT-2), deverá ser prevista uma nota indicativa informando que a adequação da calçada, estrutura cicloviária e perfil viário serão executados conforme processo específico de melhorias urbanas, a ser avaliado pelo órgão de planejamento.

§1º O projeto deverá prever o alinhamento de muro respeitando o recuo viário, conforme Lei Complementar n.º 482/2014, alterada pela Lei Complementar n.º 739/2023

§2º Para a emissão do alvará de licença para construir, deverá ser apresentado o protocolo do processo de melhorias urbanas.

§3º O órgão de planejamento deverá ser consultado no caso de soluções diferenciadas às previstas na legislação.

Art. 5º A análise do projeto de obras de melhorias urbanas se dará em processo específico e obedecerá a duas etapas:

- I - emissão de diretrizes de desenho urbano específicas;
- II - aprovação de projeto de melhorias urbanas vinculado ao alvará de licença para construção do empreendimento.

§1º O projeto arquitetônico do empreendimento deverá estar aprovado para abertura do processo de melhorias urbanas.

§2º O órgão de planejamento poderá estabelecer diretrizes de desenho urbano gerais, dispensando a elaboração de diretrizes de desenho urbano específicas a qualquer tempo, mediante a publicação de Instrução Normativa.

§3º As diretrizes do órgão de planejamento se limitarão a análise das interferências e melhorias do empreendimento frente ao desenho urbano dos espaços públicos.

§4º A emissão de diretrizes de desenho urbano não configura qualquer aprovação de projeto do empreendimento, projeto de melhorias urbanas e/ou autorização de obra.

Art. 6º O projeto de melhorias urbanas será avaliado considerando as seguintes diretrizes de desenho urbano:

- I. adequação de calçadas;
- II. as soluções de acessibilidade;
- III. a integração com áreas de fruição pública, quando pertinente;

- IV.a integração da área resultante do chanfro de esquina como parte do passeio;
- V.a locação de mobiliário urbano e equipamentos urbanos;
- VI.as barreiras protetivas das calçadas e inibidores de estacionamento irregular (bollards, balizadores e outros);
- VII.a implantação de vegetação urbana;
- VIII.a especificação dos materiais a serem empregados;
- IX.as vagas de embarque e desembarque, quando couber;
- X.as soluções de cruzamentos, intersecções de vias e esquinas, quando couber;
- XI.a adequação de perfil viário, incluindo pavimentação e drenagem, quando couber;
- XII.a implantação do sistema de drenagem; e
- XIII.a integração com estrutura cicloviária, quando existir.

Art. 7º Para a emissão de diretrizes de desenho urbano específicas, o requerente deverá apresentar no processo de melhorias urbanas, prancha contendo a implantação (polígono conforme projeto simplificado) e os pavimentos (níveis), vinculados às calçadas e aos alinhamentos, sobrepostos ao levantamento topográfico e incluindo os seguintes elementos:

- I. postes, vegetação (árvores) e canteiros existentes;
- II. equipamentos urbanos (mobiliário, lixeiras, pontos de ônibus, entre outros);
- III. drenagem existente;
- IV. dimensão da via, incluindo passeios em ambos os lados e o eixo da via; e
- V. níveis principais do eixo da via e dos passeios.

§1º As diretrizes de desenho urbano específicas obedecerão o porte do empreendimento e característica da via.

§2º As diretrizes de desenho urbano emitidas pelo órgão de planejamento deverão ser expressas de maneira gráfica sobre a prancha padrão de implantação encaminhada pelo requerente.

§3º O projeto final das melhorias urbanas deverá ser apresentado conforme diretrizes de desenho urbano específicas, em pranchas independentes e conter RRT ou ART específica.

§4º O projeto de melhorias urbanas deverá atender às diretrizes de desenho urbano específicas para aprovação.

§5º As melhorias urbanas deverão ser concluídas e executadas até a emissão do Habite-se.

Art. 8º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Florianópolis, 19 de setembro de 2024.

Michel de Andrado Mittmann

Secretário Municipal de Planejamento e Inteligência Urbana
Presidente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Florianópolis

Ivanna Carla Tomasi

Secretária Municipal de Habitação e Desenvolvimento Urbano – SMH DU