



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Relatório

Programas
Caderno 7 - Polos Geradores
de Tráfego

Novembro/22



TRANZUM PLANEJAMENTO E CONSULTORIA DE TRÂNSITO SS LTDA

FICHA TÉCNICA

Coordenação Geral

Alexandre zum Winkel - Tecnólogo – CREA nº 06078772864/SP

Responsabilidade Técnica

Nídia Maria Hallage Coltri - Engenheira Civil – CREA nº 0601362614/SP

Carlean Batista de Oliveira - Engenheiro Civil – CREA nº 5069247407/SP

Equipe Técnica

Coordenadora Técnica

Eng. Nídia Maria Hallage Coltri

Especialista em Tecnologia da Informação

Engº Boaz Zheng

Especialista em Projetos de Infraestrutura

Engº Carlean Batista de Oliveira

Arqº Daniella Yamana

Engº Rodrigo Alencar Flores

Especialista em Planejamento de Transportes e Trânsito

Engº Felipe Souza Rocha



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

INDICE

1. Diagnóstico.....	4
2. Prognóstico.....	6
2.1. Solicitação e Análise de Projetos	6
3. Anexos	8



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

1. DIAGNÓSTICO

A preocupação com análise e a avaliação de impactos decorrentes da implantação de empreendimentos surge nos Estados Unidos, no final da década de 1960, sob o viés predominantemente ambiental e a partir da pressão da sociedade por uma maior participação nesse tipo de tomada de decisões.

No Brasil, o primeiro processo de avaliação de impactos se deu também sobre uma perspectiva ambiental com a implantação da Usina Hidrelétrica de Sobradinho em 1972. Entretanto, os estudos de impactos apenas ganharam efetivamente destaque no país já sob a influência do processo de redemocratização e ainda sob o viés ambiental, com a aprovação da Lei Federal nº 6.803/1980 que condicionava a aprovação desses estudos à implantação de empreendimentos em áreas críticas de poluição.

Em relação aos aspectos de tráfego, essa preocupação também ocorre a partir de 1980, mas somente adquire maior respaldo com a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro (1998) que, em seu Artigo 93, remete ao poder local a responsabilidade pela aprovação de empreendimentos assim enquadrados.

Com a aprovação do Estatuto da Cidade em 2001 (Lei Federal nº 10.257), que regulamentou o capítulo de política urbana da Constituição Federal, e introduziu o conceito da função social da propriedade e da cidade, essa tendência foi confirmada.

Através de seu artigo segundo, o Estatuto ampara a possibilidade de exigências de medidas mitigadoras para a implantação de empreendimentos considerados “polos geradores de tráfego”.

O Estatuto da Cidade (Lei nº 10.254 de 10 de julho de 2001) no Artigo 2º determina a necessidade da previsão de infraestrutura correspondente quando da instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores.

O “Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego” do DENATRAN (2001) define os Polos Geradores como:

Os Polos Geradores de Tráfego são empreendimentos de grande porte, que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

Estes impactos na circulação atingem tanto pessoas como veículos, e acontecem devido ao acréscimo de viagens geradas, e, por conta do aumento da demanda de estacionamento em torno dos polos, por isto é necessário que o projeto dimensione a quantidade de vagas suficientes em seu interior para carga/descarga, embarque/desembarque e a demanda de usuários do empreendimento.

Atualmente Hortolândia não apresenta legislação específica para os Polos Geradores, e é de suma importância para o município que legislação que regule e determine os critérios de implantação de empreendimentos que possam vir a se instalar. Vale ressaltar que tal legislação não visa impedir a instalação dos empreendimentos, pelo contrário, esta legislação visa apenas mitigar os impactos que serão causados na mobilidade.



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Contudo, a Lei Complementar nº 62/2014, que trata sobre o Uso do Solo, nos Artigos 11 e 12, trata sobre a necessidade de estacionamento em indústrias e estabelecimentos comerciais de grande porte, porém determina a obrigatoriedade de uma área de estacionamento apenas quando os funcionários utilizam de transporte fretado. O parágrafo único do Artigo 12 determina:

Parágrafo único. Analisar os projetos arquitetônicos em conjunto com lei específica, sendo que na ausência da mesma deverá seguir o Anexo III (Tabela de Característica das Zonas de Uso). (Redação dada pela Lei Complementar nº 87/2018).

O Anexo III da Lei Complementar nº 87/2018 determina por Zona de Uso e Características de Usos Permitidos (residencial, comércio, institucional e indústria) a quantidade de vagas de estacionamento necessárias, contudo devem ser consideradas as características dos lotes, recuos mínimos, índice de aproveitamento, taxa de ocupação e taxa máxima de impermeabilização.

Apesar deste ponto positivo na legislação municipal, de determinar a necessidade de vagas de estacionamento para os diversos empreendimentos, a análise de um polo gerador deve abranger outros aspectos, como por exemplo, área de influência, transporte público, situação das calçadas, etc. Além disso, dependendo do tipo e do tamanho do empreendimento a sua análise deve ser mais minuciosa ou não, por exemplo, não se deve enquadrar em um mesmo tipo de relatório uma loja com 200 m² e outra com 50.000 m².

Assim, é necessário que a legislação determine se a análise do empreendimento será realizada através de um Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) ou Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

2. PROGNÓSTICO

Para atendimento da Lei Federal nº 9.503/1997 - CTB, em particular as definições do Artigo 93 que “nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas”, deverá ser sancionada legislação específica.

A análise de Polos Geradores de Tráfego deve ser realizada para minimizar os impactos no trânsito decorrentes da implantação de empreendimentos de grande porte.

A Secretaria de Mobilidade Urbana deverá se instrumentalizar de recursos humanos e físicos de forma a executar os procedimentos necessários para acompanhamento, análise e aprovação dos processos dos polos geradores de tráfego.

A equipe responsável pela análise e aprovação dos Polos Geradores de Tráfego deverão estabelecer os procedimentos para as diversas fases do processo, ou seja: protocolo das solicitações de aprovação do PGT com apresentação do RIT, análise do RIT, emissão do “Comunique-se”, emissão do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD, emissão da Certidão de Diretrizes e acompanhamento da implantação das medidas mitigadoras.

2.1. SOLICITAÇÃO E ANÁLISE DE PROJETOS

Com o objetivo de diminuir o impacto que os empreendimentos causam sobre o sistema viário, a Secretaria Municipal de Mobilidade urbana, em cumprimento ao Art. 93 da Lei Federal nº 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro, estabelece procedimentos para a aprovação de projetos de sistema viário referentes a implantação e ampliação de edificações, instalação e alteração de atividades que possam tornar-se em polo atrativo de trânsito.

A fim de contribuir para o acesso universal à cidade, os projetos de implantação e ampliação de edificações, instalação e alteração de atividades no Município de Hortolândia deverão proporcionar o fortalecimento da centralidade local, a valorização e desenvolvimento da região onde se inserem e estimular a adoção de políticas de gerenciamento e demanda de viagens para a promoção de uma mobilidade mais sustentável, evitando a saturação das infraestruturas coletivas, as disfunções sociais, os espaços urbanos escassos e conturbados, os problemas de circulação e de estacionamento de veículos, os congestionamentos e a falta de segurança no trânsito.

O interessado na aprovação de projeto de reforma, mudança de uso, regularização ou substituição de um Polo Gerador de Tráfego, deverá protocolar, requerimento de solicitação de Certidão de Diretrizes (Anexo 3), junto à Secretaria de Mobilidade Urbana, contendo:

- **Relatório de Impacto no Trânsito - RIT**

Para análise e parecer técnico da Secretaria de Transportes, é necessário que o requerente apresente o Relatório de Impacto no Trânsito - RIT, contendo os seguintes itens:



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Quadro 1: Itens do Relatório de Impacto no Trânsito – RIT

Caracterização básica do empreendimento	Classificação do empreendimento
	Localização do empreendimento
	Área construída e outros dados básicos (Anexo 4)
Caracterização da área de influência do empreendimento	Aerofotografia/imagem do empreendimento e seu entorno
	Aerofotografia da área de influência do empreendimento
	Levantamento fotográfico da situação existente no local
	Diretrizes urbanísticas e ambientais
	Indicação do uso do solo na área de influência
	Localização dos equipamentos comunitários relevantes
	Localização dos equipamentos urbanos relevantes
Análise da área de influência do empreendimento	Caracterização das condições físicos-operacionais do sistema viário local
	Volumes classificados de tráfego
	Análise da capacidade viária e do nível de serviços
	Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo e/ou táxi na área de influência
	Configuração geométrica das vias de acesso
Caracterização dos impactos viários	Análise do polo gerador
	Indicação de geração / atração de viagens
	Caracterização dos padrões e categorias das viagens geradas / atraídas
	Divisão modal das viagens geradas / atraídas pelo Empreendimento
	Distribuição espacial das viagens geradas / atraídas na área de influência do empreendimento
	Identificação de possíveis impactos causados pelo Empreendimento
	Carregamento dos acessos e principais interseções
Análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais interseções	
Identificação dos segmentos viários	
Avaliação das condições de acesso e de circulação de veículos e pedestres no entorno	
Avaliação dos impactos nos serviços de transporte público na área de influencia do empreendimento	
Apresentação das medidas mitigadoras	

Fonte: Elaboração Tranzum.

O proprietário do empreendimento ou seu preposto deverá protocolar o Relatório de Impacto no Trânsito na Secretaria de Mobilidade Urbana, dando início ao processo de análise e aprovação, conforme legislação específica.

A lei de Polo Gerador a ser criada deverá especificar os seguintes objetivos:



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

- Produzir a elaboração do Relatório de Impacto de Trânsito – RIT, quando o empreendimento se enquadrar nas classificações determinadas;
- Exigir a execução das medidas mitigadoras determinadas no RIT;
- Exigir o atendimento às diretrizes do Plano de Mobilidade;
- Atender à Lei Federal nº 9.503/97 (Código de Trânsito Brasileiro);
- Definir qual órgão municipal será responsável pela autorização dos empreendimentos enquadrados, como se dará o processo de autorização e a elaboração dos estudos;
- Assegurar que as operações de carga e descarga ocorram nas áreas internas da edificação;
- Adequação dos serviços e infraestrutura do transporte coletivo;
- Tratamento viário com espaços seguros para facilitar a circulação de pedestres, ciclistas e portadores de mobilidade reduzida;
- O empreendedor deverá ser responsabilizado por todo e qualquer custo advindo com a elaboração do RIT, bem como pelo ônus da execução de obras e serviços no sistema viário que venham a ser exigidos;
- Custo de melhorias viárias de 2% a 5% do custo total do empreendimento em razão da gravidade do impacto causado conforme os critérios que não serão estipulados pelo Poder Executivo;
- Ações complementares de âmbito operacional, educativa e de divulgação ou de monitoramento do tráfego.

O Anexo 1 apresenta a minuta de lei para Regulamentação da aprovação de projetos de polos geradores de tráfego no município de Hortolândia.

O Anexo 2 apresenta o quadro de referência dos parâmetros e diretrizes definidos para aprovação de projetos de polos geradores de tráfego no município de Hortolândia.

O Anexo 3 apresenta o modelo de requerimento para solicitação de Certidão de Diretrizes.

O Anexo 4 apresenta as informações que deverão constar da Planta de Caracterização do Empreendimento.

3. ANEXOS



**PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO**

Anexo 1 - Minuta de Lei

LEI Nº xxxx, de xx de xxxxxx de 20xx.

Dispõe sobre os Procedimentos para Aprovação de Projetos Arquitetônicos e para Execução de Obras e Serviços Necessários Para a Minimização de Impacto no Sistema Viário Decorrente de Implantação ou Reforma de Edificações e da Instalação de Atividades - Polo Gerador de Tráfego (PGT).

O Prefeito do Município de Hortolândia, no uso da atribuição que lhe confere o inciso VI do artigo 83 da Lei Orgânica Municipal, sanciona e promulga a seguinte Lei:

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º O procedimento para aprovação de projetos arquitetônicos e para execução de obras e serviços necessários para a minimização de impacto no sistema viário decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades no Município de Hortolândia seguirá o disposto nesta Lei.

Seção I

Das Definições

Art. 2º Para fins da aplicação da presente Lei serão adotadas as seguintes definições:

I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: implantação ou reforma de edificações e/ou instalação de atividades que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, alguns casos, em toda região;

II - Medidas Mitigadoras: execução de obras e/ou serviços exigidos pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana ao empreendedor com o objetivo de minimizar os impactos da implantação do polo gerador de tráfego;

III - Medidas compensatórias: são aquelas necessárias em contrapartida aos impactos irreversíveis causados pelo empreendimento;

IV - Certidão de Diretrizes - CD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana que estabelece as medidas mitigadoras de impacto no tráfego necessárias para a implantação ou reforma de empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego; e

V - Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD: documento emitido pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, que atesta o cumprimento integral das obras/serviços condicionados a uma das etapas da edificação ou para todo o empreendimento



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

conforme especificado na Certidão de Diretrizes - CD no que se refere às medidas mitigadoras de impacto no tráfego.

Parágrafo Único - A classificação dos polos geradores de tráfego será regulamentada pelo Poder Executivo conforme Anexo I.

Seção II

Da Certidão de Diretrizes - CD

Art. 3º A implantação, reforma e/ou licenciamento de empreendimentos qualificados como Polos Geradores de Tráfego no Município de Hortolândia dependerá da obtenção pelo interessado da Certidão de Diretrizes - CD, emitida pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, na qual estarão fixadas as medidas mitigadoras necessárias para minimizar os impactos no tráfego decorrentes do empreendimento.

Seção III

Da Análise dos Projetos

Art. 4º Os projetos apresentados pelos interessados na implantação ou reforma de um empreendimento classificado como Polo Gerador de Tráfego serão analisados pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, para indicação das medidas mitigadoras de minimização dos impactos sobre o Sistema Viário, e as eventuais adequações nos projetos viários e/ou de arquitetura, bem como a eventual realização de medidas compensatórias.

§ 1º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana poderá solicitar ao empreendedor o fornecimento de dados complementares, a adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou introdução de modificação nos documentos apresentados. A notificação ao empreendedor será formalizada através da emissão de "Comunique-se".

§ 2º O prazo de atendimento do "COMUNIQUE-SE" é de 30 (trinta) dias, contados da data de notificação, sendo que o referido prazo poderá ser prorrogado, a pedido do interessado, por igual período, até 3 (três) vezes consecutivas, perfazendo um total máximo de prorrogação de 90 (noventa) dias.

§ 3º O não atendimento ao estabelecido neste artigo implicará na recusa peremptória da documentação encaminhada, reiniciando-se o procedimento.

Art. 5º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana expedirá a Certidão de Diretrizes - CD no prazo de trinta dias, prorrogados justificadamente por mais trinta dias, contados da data do protocolo da entrega dos documentos necessários ou da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas.

§ 1º Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento de exigências solicitadas (Comunique-se) pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana fica suspensa a análise do processo.

§ 2º Também fica suspensa a análise do processo quando houver necessidade de obtenção pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Seção IV

Das Medidas Mitigadoras

Art. 6º Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e/ou serviços relacionados à operação do Sistema Viário ou das medidas compensatórias, o empreendedor arcará com as despesas do projeto e implantação das medidas.

§ 1º O custo das melhorias viárias a serem executadas pelo empreendedor deverá representar o percentual de, no mínimo, 2% (dois por cento) e, no máximo, 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento em razão da gravidade do impacto causado conforme critérios constantes do Anexo II.

§ 2º O custo das melhorias viárias será apurado com base em orçamento detalhado conforme tabelas oficialmente aceitas e/ou pesquisa ampla de mercado, que deverá indicar:

I - o custo total das melhorias viárias, com a descrição detalhada dos preços de cada item;

II - o custo total do empreendimento; e

III - a equivalência entre o orçamento das melhorias viárias e o custo total do empreendimento.

§ 3º A apuração do custo total do empreendimento para aplicação das medidas mitigadoras terá como base a localização geográfica, área edificada, entre outros, cujos critérios e valores serão publicados oportunamente pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 4º Todos os empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego causadores de impacto deverão recolher aos cofres da Prefeitura de Hortolândia para a realização de obras e/ou serviços específicos de trânsito e transporte:

I - no caso de não ser necessária imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a 2% (dois por cento) do custo total do empreendimento;

II - no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente a 2% (dois por cento) do custo total do empreendimento, o valor remanescente.

§ 5º Quando as medidas mitigadoras indicadas incluírem doação de área privada à Prefeitura, o empreendedor deverá elaborar o projeto e memoriais descritivos e oficializar junto à Prefeitura e Cartório de Registros de Imóveis a respectiva doação.

§ 6º Poderão ser firmados convênios com os entes pertencentes à Administração Direta e Indireta da União, Estados e Municípios para redução ou isenção dos percentuais estipulados no § 1º deste artigo.

Art. 7º A conclusão das medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes - CD deverá preceder à data de inauguração do empreendimento.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO**

Parágrafo Único - Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou para os empreendimentos concluídos em etapas, a Certidão de Diretrizes - CD poderá condicionar a cada uma destas edificações e/ou etapas as medidas mitigadoras pertinentes, desde que tecnicamente possível.

Art. 8º As medidas mitigadoras dos impactos sobre o tráfego deverão ser implementadas no prazo estipulado na Certidão de Diretrizes - CD emitida pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

Parágrafo Único. Decorrido o prazo previsto no "caput", os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, podendo sofrer alterações.

Seção V

DO TERMO DE RECEBIMENTO E ACEITAÇÃO PARCIAL E DEFINITIVO

Art. 9º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana emitirá Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP ou Termo de Recebimento e Aceitação Definitivo - TRAD no prazo máximo de trinta dias, prorrogados justificadamente por mais trinta dias, contados da data do protocolo do parecer final do aceite dos serviços, desde que cumpridas todas as formalidades legais.

Art. 10. No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a Certidão de Diretrizes - CD poderá definir as medidas mitigadoras para cada uma destas etapas e a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana poderá emitir um Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP atestando o cumprimento parcial da Certidão.

Art. 11. No caso da impossibilidade do cumprimento das exigências estabelecidas na Certidão de Diretrizes - CD por fatores alheios à sua atuação, o empreendedor poderá apresentar pedido autônomo à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, contendo os elementos justificativos de inviabilidade, a solicitação de novo prazo e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 1º O pedido apresentado pelo empreendedor será analisado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, que poderá emitir o Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP, oficiando à área competente para a adoção das providências necessárias.

§ 2º As garantias serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 3º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da revogação do Termo de Recebimento e Aceitação Parcial - TRAP e documentos subsequentes e da perda integral da garantia apresentada em favor da Prefeitura de Hortolândia.

§ 4º Quando a impossibilidade do cumprimento das exigências contidas na Certidão de Diretrizes - CD perdurar por mais de doze meses, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana deverá retificá-la, sem prejuízo da permanência da garantia oferecida.

Seção VI



**PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO**

DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 12. O descumprimento das medidas estipuladas na Certidão de Diretrizes - CD ensejará o cancelamento do Alvará de Construção e a não concessão da Licença de Funcionamento.

Art. 13. Os Alvarás de Construção e de Regularização para os quais a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana tenha fixado medidas de redução de impacto, deverão conter a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à adequação do Sistema Viário para o funcionamento do empreendimento.

Art. 14. A regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão e da Licença de Funcionamento estarão condicionadas à implantação integral das medidas mitigadoras estabelecidas na Certidão de Diretrizes - CD, emitida pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na Certidão de Diretrizes - CD por fatores alheios à sua atuação, a regularização da edificação e/ou a obtenção do Certificado de Conclusão e da Licença de Funcionamento estarão condicionadas à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras ainda necessárias e desde que atendidas as demais exigências legais não relacionadas à minimização dos impactos causados ao Sistema Viário tratada nesta Lei.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificadores da inviabilidade e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º As garantias mencionadas no § 1º deste artigo serão efetuadas através de caução em dinheiro ou fiança bancária, no valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado.

§ 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas mitigadoras, a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana deverá notificar o empreendedor para a realização imediata dos serviços, sob pena da perda imediata da garantia apresentada.

CAPÍTULO II

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. Para as edificações ou atividades já implantadas, em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à operação do Sistema Viário, o pedido deverá ser formulado à Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

Art. 16. Com a finalidade de acompanhar a aplicação desta lei, emitir parecer quanto à sua atualização e aceitação de novas técnicas ligadas à atividade, fica criado, junto à Secretaria de Mobilidade Urbana, o Comitê de Aprovação de Polos Geradores - CAPG formado por:

- a) um representante da Secretaria de Mobilidade Urbana;
- b) um representante da Secretaria de Obras e Serviços Públicos;



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

- c) um representante da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Hortolândia;
- d) um representante da Câmara Municipal de Hortolândia.

§ 1º Os membros do Comitê serão nomeados por decreto do Executivo para mandato de 2 (dois) anos, mediante indicação do órgão ou entidade que, como titular ou suplente, irão representar.

§ 2º O Comitê instituirá seu Regimento Interno do qual constará inclusive a forma de escolha de seu presidente;

§ 3º As deliberações deste Comitê serão objeto de Ordens de Serviços e /ou Resoluções do Sr. Secretário de Mobilidade Urbana.

Art. 17. O Poder Executivo regulamentará a presente Lei no prazo de trinta dias após sua publicação.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Anexo 2 - Classificação de PGT's pelo grau de impacto

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/De sc.	Emb./De s.	Parâmetro	Vagas	Carga/De sc.	Emb./De s.	Parâmetro	Vagas	Carga/De sc.	Emb./De s.	Parâmetro	Vagas	Carga/De sc.	Emb./De s.
Loteamento	Sujeito a estudo específico															
Condomínio em gleba	Sujeito a estudo específico															
Conjunto Residencial (exceto HIS)	Até 5 u.h.	1/ u.h.	-	-	Acima de 5 até 100 u.h	1/u.h. até 42 m ² ou 2/u.h. mais de 42 m ²	Sujeito a Análise	-	Acima de 101 u.h	1/u.h. até 42 m ² ou 2/u.h. mais de 42 m ²	Sujeito a Análise	-	Acima de 200 u.h	1/u.h. até 42m ² ou 2/u.h. mais de 42m ²	Sujeito a Análise	-
HIS	Sujeito a estudo específico															
Depósito/ Centro de Distribuição/ Atacadista	Até 300m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 301 a 1000	1 vaga a cada 45m ²	1	1	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Hotel / Motel/ Pousada	Até 20 quartos	1/2 vaga por quarto	-	-	Até 20 quartos	1 vaga a cada 10m ² de convenção ou 1/quarto	Mínimo 1 Sujeito a Análise	1	De 21 a 50m ²	1 vaga a cada 10m ² de convenção ou 1/quarto	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise	A partir de 51m ²	1 vaga a cada 10m ² de convenção ou 1/quarto	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Escola/ Cursos					Até 500m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	1	De 501 a 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise
Faculdade / Curso pré-vestibular					Até 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Hospital/ UBS					Até 50 leitos	1 vaga por leito	1	1	51 a 200 leitos	1 vaga por leito ou sujeito a análise	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 200 leitos	1 vaga por leito ou sujeito a análise	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/Desc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Desc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Desc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Desc.	Emb./Des.
Clínica/ Consultório/ PA					Até 500m ²	1 vaga a cada 50m ²	1	1	De 501 a 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Lojas/ Shoppings/ Múltiplo uso comercial-serviços/ Padaria	Até 200m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	-	De 501 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Escritório	Até 200 m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	-	-	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Transportadora					Até 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1 para cada caminhão	1	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Oficina Mecânica e similares (Funilaria, Pintura, Sucata, "Ferro Velho")					Até 500m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	-	De 501 a 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 50m ²	-	Sujeito a Análise
Material de Construção					De 250 a 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	2	1	Acima de 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 5000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/ Desc.	Emb./ Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.
Restaurante/ Bar / Pizzaria	Até 70m ²	1 vaga	-	-	De 71 a 500m ²	1 para 70m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 para 50m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 para 50m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Salão de Festas/ Buffet					Até 500m ²	1 para 70m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 para 50m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 para 50m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Boate/ Danceteria					Até 500m ²	1 vaga a cada 45m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	1	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Concessionária/ Agência de veículos e similares					Até 500m ²	1 vaga a cada 45m ²	-	-	De 500 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	1	Acima de 1000	1 vaga a cada 45m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise
Casa de ração/ Mercado/ Supermercado/ Hipermercado/ Varejão					Até 1000m ²	1 para 50m ²	1	1	De 1000 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Mínimo 1 Sujeito a Análise	Mínimo 1 Sujeito a Análise



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.
Posto de Combustível					Sem loja de conveniência	1 para cada bomba	1	1	Com loja de conveniência de até 100m ²	1 para cada bomba	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Com loja de conveniência com mais de 101m ²	1 para cada bomba	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Banco	Até 200 m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 500m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	-	De 501 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Marmoraria/Serralheria/Tornearia/Marcenaria	Até 250 m ²	1 vaga a cada 90m ²	1	-	De 250 a 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	1	-	Acima de 2000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 5000m ² (terreno)	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Indústria (exceto padaria)					Até 1000m ²	1 vaga a cada 45 m ² para adm. + 1/150m ² uso industrial	3	-	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ² para adm. +1/150 m ² uso industrial	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ² para adm. +1/150m ² uso industrial	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Clube de Campo/Clínica Terapêutica e similares	Até 500 m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 500 a 3000m ² (terreno)	1 vaga a cada 90m ²	-	-	Acima de 3000m ² (terreno)	1 vaga a cada 90m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 5000 m ² (terreno)	1 vaga a cada 90m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Galpão Indefinido					Até 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1 para cada caminho	1	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Usos	P1 (dispensa análise)				P2 (Análise)				P3 (RIT)				P4 (EIV)			
	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/D esc.	Emb./Des.	Parâmetro	Vagas	Carga/Desc.	Emb./Des.
Cemitério	0,03 jazigo															
Academia	Até 200 m ²	1 vaga a cada 90m ²	-	-	De 201 a 1000m ²	1 vaga a cada 45m ²	1	-	De 1001 a 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 2000m ²	1 vaga a cada 45m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Templos	Até 70m ²	-	-	-	De 71 a 500m ²	1 vaga a cada 20m ²	1	-	De 501 a 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise	Acima de 1000m ²	1 vaga a cada 20m ²	Sujeito a Análise	Sujeito a Análise
Locais para eventos	Sujeito a estudo específico															

Fonte: Elaboração Tranzum



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Anexo 3

REQUERIMENTO PARA FIXAÇÃO DE DIRETRIZES - MODELO

Exmo. Senhor Secretário Municipal de Mobilidade Urbana

.....
(identificação completa do requerente - pessoa física ou jurídica) conforme estabelecido no art. 3º da Lei n.º xxx/yy, vem, por meio deste, solicitar as diretrizes básicas relativas às características dos dispositivos de acesso, áreas de embarque/desembarque, carga/descarga e outros elementos pertinentes, relacionados ao projeto (novo/reforma/regularização/modificativo)..... de um.....(tipo e categoria de uso), localizados à (rua ou avenida e bairro).

Hortolândia, ____ de _____ de _____.



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Anexo 4

Informações que deverão ser apresentadas nas Plantas de Caracterização do Empreendimento

Circulação Externa	Largura das vias lindeiras
	Sentido de circulação
Acessos	Localização das entradas e saídas e Portarias (com especificação de uso: pedestres, veículos leves, pesados, ambulâncias, etc)
	Dimensões, raios de giro de veículos/caminhões
	Sentido de circulação
	Extensão do rebaixamento de guias, com os devidos raios, larguras e inclinações
	Sinalização
	Distância da esquina (no caso de lotes de esquina)
	Tipo de vedação do terreno
	Cotas de nível
	Localização das interferências existentes no passeio
	Circulação Interna
Sentidos de circulação	
Raios de curvatura das pistas, declives e sobrelevação das rampas	
Especificação de Usos (pedestres, veículos leves, pesados, ambulâncias, ônibus, etc.)	
Estacionamento	Numeração de vagas
	Dimensão das vagas
	Indicação do tipo de vaga
	Dimensão das faixas de acesso e manobra
Carga e Descarga	Localização das vagas de estacionamento
	Dimensões das vagas e áreas de manobra
Embarque e Desembarque	Acessos e sentido de circulação
	Dimensões das baias (discriminar o uso táxi, carro particular, ônibus, peruas, ônibus escolares e etc.)
Localização dos bloqueios para controle de acesso de veículos	
Quadro com especificação de tipo e localização das vagas por pavimento	
Quantidade de unidades residenciais e sua respectiva área privativa em m	



PREFEITURA MUNICIPAL DE HORTOLÂNDIA
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO

Elaborado por: Tranzum Planejamento e Consultoria de Trânsito SS Ltda - CNPJ 03.959.700/0001-87	
Diretor Presidente: Alexandre zum Winkel	
Responsável Técnica: Nidia Maria Hallage Coltri	
Aprovado por: Secretaria de Mobilidade Urbana de Hortolândia	
Secretário: Atílio André Pereira	
Diretor de Planejamento e Projetos: Ricardo Puggina Barbosa	