DECRETO N. 25.409, DE 24 DE JULHO DE 2023.

DISPÕE SOBRE AS REGRAS GERAIS DO SISTEMA VIÁRIO PARA IMPLANTAÇÃO DE EMPREENDIMENTOS DE ACORDO COM OS ARTIGOS 13, 78-A, 78-D, 78-G, 79, 80, 84, 90, 92, 194, 196 E 201 E O ANEXO F01, TODOS DA LEI COMPLEMENTAR N. 482, DE 2014, QUE "INSTITUI O PLANO DIRETOR DE URBANISMO DO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS QUE DISPÕE SOBRE A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO URBANO, O PLANO DE USO E OCUPAÇÃO, OS INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS E O SISTEMA DE GESTÃO".

O PREFEITO MUNICIPAL DE FLORIANÓPOLIS, no uso das atribuições que lhe confere o inciso III do art. 74, da Lei orgânica do Município, e tendo em vista o disposto no art. 341, da Lei Complementar n. 482, de 2014,

DECRETA:

Art. 1º A implantação de empreendimentos deverá observar as regras gerais acerca do sistema viário dispostas nos arts. 13, 78-A, 78-D, 78-G, 79, 80, 84, 90, 92, 194, 196 e 201 e no ANEXO F01 da Lei Complementar n. 482, de 2014, e neste Decreto.

Art. 2º Para vias com caixa prevista maior do que doze metros, a largura mínima da calçada será de 3m (três metros).

Parágrafo único. As calçadas com largura de dois metros são permitidas apenas nas vias com caixa prevista de até 12m (doze metros).

Art. 3º Nos cruzamentos, os alinhamentos dos meios-fios projetados das vias deverão concordar por um arco de circunferência com raio mínimo de acordo com os seguintes parâmetros:

I - entre vias locais, 5m (cinco metros);

II - entre vias subcoletoras, 8m (oito metros); e

III - entre vias coletoras e arteriais, 12m (doze metros).

§1º Nos cruzamentos de vias de hierarquia diferente, a concordância a que se refere o caput deste artigo obedecerá à interseção ou ao raio mínimo definido para a via de menor porte.

§2º Nos cruzamentos envolvendo vias de trânsito rápido, as interseções serão determinadas pelo órgão de planejamento.

§3º As interseções classificadas como Projetos de Interseção (PI) constantes nos mapas do sistema viário serão determinadas pelos órgãos de planejamento.

§4º Por interesse do município poderá ser estabelecido arco com raio diferente do referido conforme diretrizes definidas pelo órgão de planejamento.

§5º Elementos de infraestrutura de drenagem urbana deverão ser acomodados a uma distância mínima de 5m (cinco metros) a partir do ponto de tangência.

Art. 4º Nos terrenos de esquina, os elementos construídos no alinhamento (muros e edificações) deverão respeitar um canto chanfrado reto, a ser traçado da seguinte maneira:

I - a partir da circunferência gerada pelo raio dos alinhamentos meio-fio padrão, gerar outra circunferência concêntrica com um raio menor, sendo a dimensão desse raio o resultado da subtração do raio do meio-fio pela largura da calçada (linha paralela do raio do meio-fio).

II - posteriormente, através dos dois pontos de tangência entre os limites do lote e a circunferência menor, traçar uma linha reta que será o chanfro.

§1º Ficam dispensados os chanfros resultantes menores que um metro, devendo obedecer a linha paralela ao alinhamento do meio fio padrão.

§2º Os afastamentos frontais das edificações poderão desconsiderar o chanfro resultante, nunca ultrapassando os limites definidos pelo mesmo.

Art 5º A área atingida pelo sistema viário deverá observar a futura ampliação da via, adequando-se obrigatoriamente ao alinhamento de muro.

§1° Mediante diretrizes a área atingida pelo sistema viário poderá ser utilizada como ampliação da calçada, ampliação da pista de rolamento ou implantação de infraestrutura cicloviária, a depender de diretrizes dos órgãos de planejamento que observará:

I - a característica da testada do imóvel;

II - a configuração das vias; e

III - os projetos viários.

§2º Fica vedado em qualquer hipótese o uso e ocupação do atingimento viário para interesse do particular, incluindo:

I - ocupação por vagas de garagem ou estacionamento;

II - implantação de elementos de propaganda não autorizados;

III - quiosques, guaritas;

IV - qualquer construção não autorizada, mesmo as temporárias.

§3° Os recuos de muro previstos deverão ser observados em reformas, podendo ser mantido o alinhamento da edificação existente, desde que fora da área de atingimento viário.

Art. 6º Para ser admissível estabelecer recuos e afastamentos próprios em vias locais existentes, pode-se considerar como consolidada a ocupação de pelo menos três quartos da extensão da via sobre a projeção em planta.

§1º A análise deverá observar a existência de afastamentos não consolidados, buscando ampliar sempre que possível as calçadas prioritariamente frente à pista de rolamento.

§2º A análise de ocupação deverá observar o grau de consolidação das edificações dos imóveis ao longo da via ou trecho de via frente ao potencial construtivo máximo previsto no anexo F01 - Limites de ocupação.

§3º A análise deverá observar a possibilidade de trechos de ampliação parcial, podendo acomodar áreas de estacionamento, ampliação de passeios ou outros usos urbanos quando couber.

§4º Fica vedada a aplicação do instrumento em vias hierarquizadas, exceto casos em APC ou indicadas em diretriz do órgão de planejamento.

§5º As diretrizes exaradas após análise de recuos e afastamentos próprios de vias locais deverão ser publicizadas e integradas aos mapas do Sistema Viário do Município, sendo que para vias ou trechos de vias com diretrizes já emitidas não caberá manifestação.

Art. 7º As vagas de embarque e desembarque e as de carga e descarga mínimas, previstas no anexo E01, deverão estar dispostas dentro do lote/ empreendimento.

§1º Empreendimentos passíveis de EIV deverão observar diretrizes e soluções do órgão de planejamento quanto ao uso, porte e localização do empreendimento.

§2º As vagas excedentes, quando houver interesse do requerente, poderão estar junto ao meio fio desde que atendam ao seguinte:

I - quando em esquina, ou possuir frente para mais de uma via, alocar as vagas na via de menor importância hierárquica;

II - seguir padrão mínimo e máximo de largura e comprimento conforme desenhos;

III - em caso de três ou mais vagas de embarque e desembarque em sequência, deve-se executar meio-fio ou canteiro de segregação para a via;

IV - implantar recuo de meio-fio, configurando novo alinhamento de muro sem prejuízo da largura mínima da calçada prevista para a via.

Art. 8º As vagas de estacionamento no entorno do empreendimento poderão ser locadas na testada do terreno, paralelamente ao meio-fio, mediante diretrizes do órgão de planejamento e que obedeçam os seguintes critérios:

I - implantação de recuo viário sem prejuízo da largura mínima da calçada prevista para a via; e

II - adequação do novo alinhamento do muro e edificação, incrementando a largura da via para o lado do empreendimento em questão em no mínimo 2,20m.

§1º As vagas de estacionamento implantadas junto ao meio-fio serão configuradas como vagas públicas, não podendo ser trancadas;

§2º Vagas de estacionamento em 45 graus poderão ser implantadas desde que aprovadas pelo órgão de planejamento.

Art. 9º As vagas de estacionamento no afastamento frontal em edificação de uso comercial ou de serviços poderão ser admitidas quando cumprirem os seguintes quesitos:

I - utilizar barreiras físicas, tais como balizadores e canteiros, no alinhamento de muro para delimitar área de entrada do automóvel;

II - garantir área de manobra interna para que o veículo possa entrar e sair “de frente”;

III - respeitar a dimensão de vaga definida no anexo E01;

IV - respeitar a taxa de impermeabilização definida no anexo F01;

V - não obstruir as vias públicas e as calçadas, mesmo que parcialmente.

Art. 10. Os acessos de veículos deverão atender às seguintes exigências:

I - para imóvel com capacidade de até 30 (trinta) vagas de estacionamento, rebaixamento ao longo do meio fio para a entrada e saída de veículos poderá ter a largura de, no máximo, de 4,50 m (quatro metros e cinquenta centímetros);

II - para imóvel com capacidade superior a 30 (trinta) vagas de estacionamento, rebaixamento ao longo do meio fio para a entrada e saída de veículos poderá ter a largura de, no máximo, de 7m (sete metros).

§1º A existência de dois acessos em um mesmo terreno só poderá ocorrer nos seguintes casos:

I - número de vagas de estacionamento superior a 50 (cinquenta);

II - testada de terreno igual ou superior a 20,00m (vinte metros);

III - número de pavimentos destinados a estacionamento igual ou superior a dois;

IV - desnível entre espaços destinados a estacionamento superior a 1,50m (um metro e cinquenta centímetros); ou

V - os acessos referentes a vagas para duas residências unifamiliares distintas.

§2º A existência de um terceiro acesso somente será autorizada nos seguintes casos:

I - número de pavimentos destinados a estacionamento igual ou superior a três;

II - os acessos tratem de vagas para três residências unifamiliares distintas; ou

III - com autorização do órgão de planejamento.

§3º Para as testadas com mais de um acesso, o intervalo entre as guias rebaixadas não poderá ser menor que 5,00m (cinco metros), exceto:

I - para residências unifamiliares;

II - quando os acessos forem contíguos; ou

III - com autorização do órgão de planejamento.

§4º Quando da ocorrência de terrenos com mais de uma testada as disposições acima serão aplicadas a cada uma delas.

Art. 11. O rebaixamento do meio-fio deverá resultar em rampa de extensão não superior a 1,5 vezes a altura do meio-fio e no máximo 40cm (quarenta centímetros).

Parágrafo único. Em calçadas amplas com canteiros na faixa de serviço, a rampa de acesso pode ter o comprimento dos canteiros, devendo ser sempre respeitado o passeio livre.

Art. 12. Edificações enquadradas como Polo Gerador de Tráfego (PGT-1 e PGT-2), as que necessitem Estudo de Impacto de Vizinhança e aquelas com acesso para veículos de grande porte poderão ter soluções diferenciadas de acesso, desde que aprovadas do órgão de planejamento.

Art. 13. Os imóveis inseridos em zoneamentos marcados com o sinal de asterisco (*1, *2 ou *3) nos mapas apresentam a possibilidade de edificar pavimentos adicionais (A2) conforme o Anexo F01 somente se o acesso de veículos for feito por:

I - via local, mediante diretrizes com solução específica de acesso de veículos ao terreno e critérios de ocupação dos afastamentos, ou;

II - mediante ampliação dos recuos sobre o afastamento previsto da via principal.

§1º Para atendimento do inciso I, o empreendimento deve apresentar acesso de pedestres e veículos com dimensão adequada ao seu porte.

§2º Para atendimento do inciso II, a ampliação do recuo viário se dará sobre todo o afastamento frontal e deve prever área destinada a melhorias voltadas à mobilidade urbana e na fluidez de circulação das vias.

§3º O recuo deve ser incorporado ao domínio público, sendo que essa área deve ser projetada e implantada como área de fruição pública com seu desenho compatibilizado e integrado com os passeios.

§4º Não é permitida a implantação de qualquer elemento privado do edifício no recuo gerado, observando obrigatoriamente:

I - reforçando que será integrado ao domínio público,

II - configuração para permitir eventual incorporação de solução viária,

III - vedada a execução de muros na área do recuo.

§5º Será permitido mediante diretrizes ou análise específica:

I - recuos para embarque e desembarque;

II - implantação de port cochère em nível do passeio ou da via;

III - vagas de estacionamento junto ao meio-fio;

IV - Carga e descarga;

§6º Os regramentos dispostos neste artigo não dizem respeito aos previstos no artigo 78-F da Lei Complementar n. 482, de 2014.

Art. 14. Nos imóveis inseridos em zoneamento marcado com o sinal de *4 sem frente para a Rodovia SC-401 o número máximo de pavimentos (A2) poderá chegar a 6 (seis) pavimentos desde que atenda ao disposto no inciso II e parágrafos §2º, §3º, §4º e §5º do art. 13 deste Decreto.

Art. 15. Em nenhuma hipótese a adequação de sistema viário disposta nos artigos 3º, 12, 13 e 14 deste Decreto será considerada medida compensatória em empreendimentos passíveis de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) ou de Incentivo de Fruição Pública.

Art. 16. As diretrizes do sistema viário poderão ser detalhadas e publicizadas por meio de pareceres técnicos, publicações de cartilhas e/ou manuais e/ou sistemas digitais de informação.

Art 17. O regramento e o desenho urbano das calçadas e dos passeios, incluindo os em interseções, obedecerão às diretrizes dos órgãos de planejamento e ao Manual Calçada Certa.

Art. 18. Em casos de rodovia estadual e federal as diretrizes do órgão de planejamento municipal deverão ser observadas, salvo se em desacordo às emitidas pelos órgãos responsáveis.

Parágrafo único. As exigências emanadas pelos órgãos estaduais e federais não têm natureza compensatória para fins dos instrumentos urbanísticos do Plano Diretor.

Art. 19. Para aprovação de loteamentos as vias de circulação de automóveis deverão obedecer a caixa mínima de 14m (quatorze metros), contendo calçada de 3m (três metros) com passeio livre 2m (dois metros) e arborização.

§1º Poderão ser aceitas nos loteamentos vias de circulação de automóveis com caixa de no mínimo 12m (doze metros) desde que aprovadas pelo órgão de planejamento e que atendam aos seguintes parâmetros:

I - não se tratar da via principal do loteamento;

II - não configurar rua sem saída ou terminada em praça de retorno;

III - se conectar a duas vias com pelo menos 14m (quatorze metros) de caixa.

§2° As vias a serem implantadas em glebas com testada de até 30m (trinta metros) poderão obedecer regramento específico definido pelo órgão de planejamento.

Art. 20. As regras citadas neste Decreto poderão ser revistas a qualquer momento mediante interesse público.

Art. 21. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Florianópolis, aos 24 de julho de 2023.

TOPAZIO SILVEIRA NETO
PREFEITO MUNICIPAL

CARLOS EDUARDO DE SOUZA NEVES
SECRETÁRIO MUNICIPAL DA CASA CIVIL