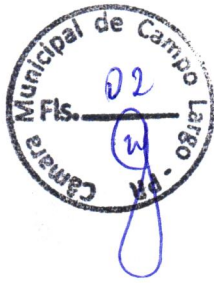




**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



**PROJETO LEI N.º 59, DE 09 DE SETEMBRO DE 2024.**

Dispõe sobre a exigência de elaboração do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) como trâmite de aprovação e anuência dos Polos Geradores de Tráfego, de que trata o artigo 93 da Lei Federal n.º 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB) e dá outras providências.

A **CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPO LARGO**, Estado do Paraná, **APROVOU** e eu, **PREFEITO MUNICIPAL**, sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I - DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS**

**Art. 1º.** Esta Lei dispõe sobre a exigência de elaboração de Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) como trâmite de aprovação e anuência dos Polos Geradores de Tráfego no Município de Campo Largo.

**Art. 2º.** O Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) é o estudo capaz de avaliar se um empreendimento ou atividade, levando em consideração a sua localização, categoria de uso e tipologia bem como pelo seu porte e outros fatores atrativos, é capaz de trazer prejuízos significativos ao sistema viário de trânsito e transporte da sua área de influência direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII).

§ 1º O RIT também deve propor medidas mitigadoras ou compensatórias caso haja impactos que venham a reduzir de forma indesejável a qualidade do sistema viário avaliado, além de demonstrar as medidas viabilizadoras do empreendimento.

- I. Medidas Viabilizadoras são aquelas que devem existir para que o empreendimento seja realizável ou exequível;
- II. Medidas Mitigadoras são aquelas destinadas a prevenir impactos negativos ou reduzir sua magnitude;
- III. Medidas Compensatórias são aquelas destinadas a compensar um dano causado.

§ 2º Entende-se como Área de Influência Direta (AID) aquele território onde as relações sociais, econômicas, culturais e os aspectos físico-biológicos sofrem os impactos de maneira primária, tendo suas características alteradas, ou seja, há uma relação direta de causa e efeito.

1234/2024  
10/09/24  
29



**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



§ 3º No que diz respeito ao sistema de transporte e trânsito, a Área de Influência Direta (AID) é definida empiricamente, levando em consideração:

- I. As interseções mais próximas do empreendimento que possuem maior junção de rotas de chegada e saída, ou seja, vão receber em maior quantidade a alocação do volume de veículos gerados pelo empreendimento;
- II. Os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo mais próximos do empreendimento onde vai ocorrer com maior frequência o embarque e desembarque de passageiros com destino e origem no empreendimento;
- III. As calçadas por onde ocorrerão os deslocamentos de pedestres até os pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo e as viagens de curta distância e de maior frequência das pessoas que moram próximo ao empreendimento.

§ 4º Entende-se como Área de Influência Indireta (AII) aquele território de extensão máxima que os impactos poderão ser perceptíveis, onde se estima que possam ocorrer efeitos indiretos ou secundários, resultantes das ações da implantação e operação do empreendimento.

## **CAPÍTULO II - DA OBRIGATORIEDADE DE ELABORAÇÃO DO RIT**

### **Seção I**

#### **Atividades e Empreendimentos com Potencial de Impacto**

**Art. 3º.** Os empreendimentos ou atividades caracterizados como Polo Gerador de Tráfego apontados na tabela constante no Anexo I desta Lei, ficam obrigados a apresentar o Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), no momento em que:

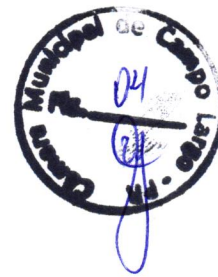
- I. Novos empreendimentos forem submetidos à aprovação na Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU;
- II. No momento da requisição de licença de localização e funcionamento de novas atividades;
- III. No momento da solicitação de aprovação ou licença de localização e funcionamento de atividades com mudança de uso conforme, em imóveis regularmente existentes, com ou sem acréscimo de área;
- IV. No momento da solicitação de aprovação de empreendimentos com ampliação de área construída ou atividades regularmente existentes, caso passem a se enquadrar como Polo Gerador de Tráfego;
- V. No momento em que o requerente e/ou empreendedor solicite alguma diretriz de via ciclável divergente das diretrizes propostas no Plano de





**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



Mobilidade, o mesmo deve apresentar fundamentação técnica através de RIT para avaliar o impacto da mudança e a viabilidade de nova via ciclável em substituição à possível via ciclável a ser retirada.

§ 1º Os equipamentos urbanos e comunitários públicos de caráter social já implantados no Município ou em fase de regularização ficam dispensados do atendimento do previsto neste artigo.

§ 2º Os novos equipamentos urbanos e comunitários públicos de caráter social poderão ser flexibilizados, sendo dispensados da elaboração do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), através de promulgação de Decreto e mediante parecer técnico com justificativa fundamentada.

§ 3º São considerados equipamentos urbanos e comunitários públicos de caráter social aquelas edificações ou atividades de uso coletivo sob responsabilidade da Administração Pública Federal, Estadual ou Municipal, suas autarquias e fundações, bem como as instituições que mantenham convênio com os entes federativos ou, ainda, aquelas declaradas de interesse público, desde que integrem políticas voltadas à efetivação e universalização de direitos sociais, tais como:

- I. Equipamentos de uso educacional;
- II. Equipamentos de saúde;
- III. Equipamentos de atendimento e resgate social;
- IV. Equipamentos destinados ao fornecimento de gêneros alimentícios e alimentação ou refeição a partir de programas implantados pelo poder público;
- V. Equipamentos de segurança pública;
- VI. Sedes administrativas dos equipamentos públicos de caráter social;
- VII. Capelas mortuárias públicas, cemitério municipal, crematórios municipais e correlatos;
- VIII. Outros equipamentos que venham a ser criados em função das necessidades e carências da população.

§ 4º O Município poderá exigir Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) de qualquer atividade ou empreendimento, mesmo que não enquadrados nos parâmetros específicos do Anexo I, desde que justifique a exigência demonstrando o potencial de impacto da atividade ou empreendimento sobre sua vizinhança.

## **Seção II**

### **Elaboração do RIT**

**Art. 4º.** O Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade sobre



**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



a Área de Influência Direta (AID) e a Área de Influência Indireta (AII), quanto à qualidade do sistema viário de trânsito e transporte, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I. Acessibilidade ao empreendimento por meio dos diferentes meios de transporte, incluindo o modo a pé;
- II. Acessos direto ao empreendimento como: faixas de acumulação no interior do lote, largura dos portões, rampas de acesso, acessibilidade para pedestres;
- III. Previsão das viagens a serem geradas pelo empreendimento nos diferentes meios de transporte, incluindo o modo a pé;
- IV. Deverão ser apresentadas a divisão modal e a divisão espacial das viagens geradas, isto é, apresentar as rotas de acesso ao empreendimento com a devida alocação do tráfego gerado nas rotas;
- V. Caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento a partir da apresentação dos volumes classificados de tráfego nas horas de pico, manhã, meio-dia e tarde, das principais interseções viárias (as interseções devem ser determinadas pelo requerente e submetidas à apreciação de técnicos municipais da área de engenharia e/ou arquitetura e urbanismo e demais órgãos competentes, para análise e aprovação);
- VI. As pesquisas e contagens volumétricas deverão ser assinadas por responsável técnico que responderá legalmente por todos os dados apresentados;
- VII. As contagens deverão ser feitas em pelo menos dois dias úteis típicos (terça, quarta ou quinta) em horários de pico, segregadas em intervalos de 15 (quinze) em 15 (quinze) minutos bem como em horas específicas a serem determinadas por técnicos municipais da área de engenharia e/ou arquitetura e urbanismo e demais órgãos competentes, para análise e aprovação;
- VIII. Determinação da Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII) do sistema viário de trânsito e transporte;
- IX. Avaliação das condições da infraestrutura viária das pistas de rolamento, calçadas incluindo a sinalização de trânsito, abrigo de pontos de embarque e desembarque;
- X. Disposição dos pontos de embarque e desembarque e oferta de transporte coletivo;
- XI. Deslocamentos e acessibilidade dos pedestres ao transporte coletivo e qualidade das calçadas na Área de Influência Direta (AID);
- XII. Deverão ser apresentadas análises de Níveis de Serviço do Sistema Viário no cenário atual, sem o empreendimento, cenário atual com o empreendimento, futuro sem empreendimento e futuro com empreendimento e apresentar uma comparação entre eles, na qual deverá





**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



- ser utilizada ferramenta computacional (software) de simulação de tráfego que apresente os requisitos de análise conforme normativa do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte DNIT, Publicação IPR – 723/2006, ou outra normativa que venha a substituí-la;
- XIII. Todas as simulações de tráfego deverão ser apresentadas nos cenários, conforme citado no inciso XII e deverão estar em modelo MP4;
- XIV. Parâmetros internos como: quantidade de vagas de estacionamento ofertadas, áreas de manobra, rebaixamentos de meio-fio e faixas de acumulação deverão estar em acordo com a legislação municipal de estacionamento vigente;
- XV. Projeções futuras de aumento de tráfego local, contabilizando as fases de:
- Início de obra: mobilização para o canteiro de obras, estimando caminhões, transporte de funcionários;
  - Implantação: andamento e execução da obra;
  - Pós imediato: estimativas das movimentações dos usuários após a conclusão das obras;
  - Operação: uso e funcionamento do empreendimento.

**Parágrafo único.** A conclusão do RIT deverá conter os seguintes apontamentos:

- Resumo/Conclusão do diagnóstico da Área de Influência Direta (AID) do empreendimento ou da atividade a ser implantada;
- Descrição dos possíveis impactos decorrentes da implantação do empreendimento ou da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicação dos métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;
- Apresentação das medidas mitigadoras e compensatórias para minimizar o impacto causado pelo empreendimento ou atividade a ser implantada.

**Art. 5º.** Em caso de projeções de movimentação viária, tanto na fase de implantação quanto na fase de operação, além da capacidade viária existente, os empreendedores deverão reestruturar a capacidade viária já consolidada com medidas mitigadoras através do RIT, tais como a pavimentação e as adequações das calçadas das vias de acesso ao novo empreendimento, observadas todas as questões de drenagens pluviais e esgotamento.

**Art. 6º.** Mesmo recebendo as adequações viárias, se a estrutura viária já consolidada não comportar o fluxo e suas projeções, o empreendimento deverá apresentar novas projeções viárias de acesso ao novo empreendimento, sem,



**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



contudo, desrespeitar a classificação e hierarquização viária estabelecida pelo Plano de Mobilidade Urbana de Campo Largo.

**Art. 7º.** Os estacionamentos particulares deverão apresentar Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) para a devida instalação, observado o artigo 86 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, com a instalação de sinalização de alerta de entrada e saída de veículos, guias das calçadas rebaixadas e acessos independentes para veículos e pedestres.

### **Seção III**

#### **Apresentação, análise e aprovação do RIT**

**Art. 8º.** O Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) deverá ser apresentado de forma objetiva e adequada à sua compreensão, e as informações devem ser traduzidas em linguagem acessível e, quando necessário, ilustradas por mapas, cartas, quadros, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, de modo que se possam entender as vantagens e desvantagens do projeto, bem como todas as consequências de sua implantação no que diz respeito ao sistema viário de trânsito e transporte.

**Art. 9º.** A análise do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) do empreendimento ou atividade, deverá ser efetuada por técnicos municipais da área de engenharia e/ou arquitetura e urbanismo e demais órgãos competentes, que emitirão parecer de aprovação ou indeferimento do pedido.

**Art. 10.** Concluída a análise do Relatório de Impacto no Trânsito - RIT e, sendo o caso, o empreendedor será convocado a tomar ciência do Termo de Compromisso de Implantação das Medidas Mitigadoras e Compensatórias, perante os técnicos municipais e/ou demais órgãos competentes.

§ 1º No Termo de Compromisso de Implantação das Medidas Mitigadoras e Compensatórias, o órgão técnico especializado relacionará todos os compromissos assumidos pelo empreendedor para minimizar o impacto, acompanhado de planilha de quantitativos, dos custos estimados e cronograma de implantação.

§ 2º O empreendedor poderá, antes da assinatura do Termo de Compromisso de Implantação das Medidas Mitigadoras e Compensatórias, atendendo a prazos e condições estabelecidas pelos técnicos municipais e/ou demais órgãos competentes, apresentar questionamentos quanto ao Termo, ficando a cargo dos técnicos aceitá-lo ou não.

**Art. 11.** Para aprovação do Relatório de Impacto de Trânsito - RIT, deverá ser apresentada a devida responsabilidade técnica do estudo, seja a Anotação de





**CAMPO LARGO**  
PREFEITURA MUNICIPAL



Responsabilidade Técnica (ART) recolhida por Engenheiros ou o Registro de Responsabilidade Técnica (RRT) recolhido por Arquitetos e Urbanistas.

**Seção IV**

**Descumprimentos e Multas**

**Art. 12.** No caso de descumprimento do disposto nesta Lei ou do Termo de Compromisso de Implantação das Medidas Mitigadoras e Compensatórias serão impostas ao empreendedor as seguintes penalidades:

- I. Notificação;
- II. Multa;
- III. Não liberação ou cassação do Alvará de Localização e Funcionamento, do Alvará de Construção ou Certificado de Vistoria de Conclusão de Obra - CVCO/Habite-se, por prazo indeterminado ou até o integral cumprimento das medidas mitigadoras e compensatórias;
- IV. Embargo do empreendimento e/ou da atividade, determinado pelo município.

**Art. 13.** As multas pelo descumprimento dos dispositivos desta Lei serão fixadas considerando-se a maior ou a menor gravidade, natureza da infração, tipo de atividade e/ou empreendimento, suas circunstâncias e os antecedentes do infrator.

§ 1º A definição de magnitudes, dos critérios para gradação a serem observados e dos valores específicos das multas será realizada por decreto regulamentador a ser publicado pelo Poder Executivo.

§ 2º A multa, arbitrada em valor de, no mínimo R\$ 824,32 (oitocentos e vinte e quatro reais e trinta e dois centavos) e, no máximo, R\$ 41.216,00 (quarenta e um mil, duzentos e dezesseis reais), será imposta pela autoridade municipal competente, à vista do auto de infração lavrado por servidor habilitado, que registrará a falta ou infração verificada, indicando o dispositivo infringido.

§ 3º Os valores das multas de que trata esta Lei serão corrigidos anualmente e automaticamente com base na variação do Índice de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA ou outro indexador que venha a substituí-lo.

§ 4º A correção começará a ser aplicada um ano após a publicação do decreto regulamentador de que trata o parágrafo primeiro deste artigo.

§ 5º O pagamento da multa de que trata o caput deste artigo não exime o empreendedor do cumprimento do Termo de Compromisso de Implantação das Medidas Mitigadoras e Compensatórias.



**CAMPO LARGO**

PREFEITURA MUNICIPAL



**Art. 14.** O valor referente às multas aplicadas em decorrência do descumprimento desta Lei será destinado ao Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano.

**Parágrafo único.** Os valores depositados em conta corrente vinculada, conforme disposto no caput deste artigo, serão destinados exclusivamente para melhorias de espaços urbanos dentro da Área de Influência Direta (AID) do empreendimento.

### **CAPÍTULO III - DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 15.** O Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) não dispensa nem substitui o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), tampouco o Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) e demais estudos exigidos pela legislação ambiental.

**Art. 16.** Será dada publicidade aos documentos integrantes do Relatório de Impacto de Trânsito (RIT), que ficarão disponíveis para consulta no site da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano - SMDU.

**Art. 17.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogando as disposições em contrário.

Edifício da Prefeitura Municipal de Campo Largo, em 09 de setembro de 2024.

MAURICIO  
ROBERTO  
RIVABEM:836772  
40972

Assinado de forma digital  
por MAURICIO ROBERTO  
RIVABEM:83677240972  
Data: 2024.09.10 13:14:07  
+03'00'

**Maurício Rivabem**

**Prefeito Municipal**





APPROVADO

Sala das Sessões 23/09/2024

Presidente

## A SANÇÃO

Sala das Sessões 23 / 09 / 2024

**Presidente**