

SUGESTÕES - REVISÃO DO PLANO DIRETOR – POPULAÇÃO EM GERAL

Nome	Sugestão	
Adriane Kuhn	mantenha a região com casas, nada de prédios e que se trabalhe por uma arborização maior em nossa cidade. Precisamos mais lugares para nossas crianças jogarem, precisamos de quadras de basquete, vôlei ,etc	
Allan Amorim	Possuo um terreno no final da rua Napoleão Vieira, bairro Estaleiro. Segundo estudos, existe um curso d'água (o qual não dá para ver, muito menos margear o mesmo) atrás do meu terreno, que está impossibilitando que eu possa construir minha moradia que sempre foi meu sonho! Algo sustentável em conjunto com a natureza. Falando sobre minha propriedade, é um terreno “legal”, com matrícula, cercado dentro dos limites, o qual eu pago IPTU e Cosip todos os anos. Foi loteado nos anos 80 e vizinhos existem com suas casas construídas. Pela lei atual tem que se respeitar o recuo de 30 metros da margem (margem esta que não dá para ver), o que impossibilita a construção em qualquer parte do terreno. Gostaria que isso fosse revisto! Não é justo que eu não possa construir no terreno que é meu, que pago impostos anuais! Minha sugestão seria canalizar ou rever o recuo e também uma compensação ecológica, algo como cada morador ficar responsável por cuidar de uma determinada área, árvores, etc. existem mais pessoas que estão sendo prejudicadas com essa lei atual.	
Alameda Engenharia Iuri Meinhardt Dayana Batista Larissa Moterle Mario Merolli Sinval JR. Leal	I — Desenvolvimento Econômico e Cooperação Metropolitana Tema I — Política de Desenvolvimento Econômico: não há artigo específico que crie distritos/zonas de inovação (AIEV-DI) ou que condicione incentivos a metas de emprego local/verde (inserir novo artigo).	

Art. [novo] — Ficam instituídas Áreas de Indução Econômica de Inovação e Economia Criativa – AIEV-DI, destinadas a promover uso misto, emprego local e transição para economia de baixo carbono.

I – nos perímetros AIEV-DI, o uso misto é obrigatório, com exigência de terrenos ativos voltados ao logradouro;

II – a concessão de incentivos urbanísticos e fiscais fica condicionada a metas anuais de geração de empregos locais e de “empregos verdes”, definidas em ato do Executivo;

III – os projetos deverão apresentar Plano de Qualificação Profissional associado às cadeias criativas/tecnológicas priorizadas;

IV – parte da outorga onerosa vinculada aos empreendimentos na AIEV-DI será destinada a programas de inovação, capacitação e infraestrutura pública do distrito;

V – o licenciamento observará diretrizes de desenho urbano que privilegiem mobilidade ativa, micro acessibilidade e conforto ambiental.

§ 1º O Poder Executivo publicará os perímetros AIEV-DI e o respectivo caderno de incentivos e metas.

§ 1º As metas e resultados serão publicadas anualmente no SIMGEO.

Tema I — Diretrizes Gerais, art. 19, incisos XI–XII: previsão genérica de cooperação; falta prazo, plano conjunto e instrumento jurídico do consórcio.

Art. [novo] — Fica o Poder Executivo autorizado a instituir consórcio público intermunicipal, no prazo de (12) meses, para planejamento e execução integrada de saneamento, macrodrenagem, mobilidade e gestão costeira.

I – o consórcio elaborará planos e projetos conjuntos com cronogramas e fontes de financiamento;

II – os corredores estruturais de mobilidade e interfaces

	costeiras constarão como prioridade no plano de trabalho; III – os planos conjuntos de saneamento, macrodrenagem, mobilidade e proteção da orla/fluviais com cronograma e metas constarão como prioridade no plano de trabalho; Parágrafo único. O acordo de cooperação e o plano de trabalho serão submettidos ao Conselho da Cidade. II — Habitação, Mobilidade, Meio Ambiente e Adaptação Tema II — Habitação (arts. 47–51): sem metas/cota; Tema III — art. 113 (microzoneamento) delega delimitação de ZEIS; Tema III — arts. 161–165 (preempção) sem perímetros/banco de terras definidos na lei-mãe. Art. [novo] — Fica aprovado o Anexo Cartográfico das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e instituídas metas plurianuais de produção de Habitação de Interesse Social – HIS por faixa de renda. I – Deverão ser incentivados parâmetros urbanísticos para faixa de habitação social nos bairros Nova Esperança, São Judas, Barra, Municípios e Yatch Club. II – os empreendimentos de grande porte (área construída $\geq X$ m² ou VGV $\geq$ R\$ Y) ficam sujeitos à Cota de Solidariedade de y% de UH-HIS on-site, admitida alternativa de contribuição ao FMDU na forma regulamentar; III – o Município instituirá Banco de Terras e Direito de Preempção em perímetros de interesse para HIS e equipamentos sociais; IV – as diretrizes urbanísticas das ZEIS prevalecerão sobre parâmetros gerais, sendo especificadas no microzoneamento, observado o plano urbanístico específico. § 1º As metas anuais por faixa de renda e a carteira de terrenos serão publicadas e atualizadas no SIMGEO.	
--	--	--

	Tema II — Mobilidade (arts. 81–93): diretrizes sem parâmetros/metas; Tema III — art. 140 (planos setoriais, Mobilidade) sem prazo e metas vinculantes. Art. [novo] — O Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob deverá ser atualizado no prazo de (x) a (x) meses e integrará parâmetros urbanísticos obrigatórios nos eixos/centralidades. I – instituição de vagas máximas de estacionamento por proximidade a eixos de alta capacidade; II – exigência de fachada ativa e fruição pública nos térreos voltados aos eixos; III – padronização de calçadas acessíveis com sombreamento mínimo; IV – metas anuais de ciclovias e faixas/estações de transporte coletivo e integração intermodal. Parágrafo único. Os parâmetros deste artigo serão condição para outorga/solo criado nos eixos definidos. III — Ordenamento Territorial e Instrumentos Tema III — Ordenamento (arts. 106–116): não há seção específica dos ‘Eixos de Transformação Urbana’; art. 140 não vincula parâmetros de adensamento aos corredores do PlanMob. Art. [novo] — Ficam instituídos os Eixos de Transformação Urbana – TOD, com perímetros definidos em anexo e regime urbanístico específico. I – CA e gabarito graduais por proximidade ao transporte; II – uso misto obrigatório e permeabilidade mínima no lote; III – vagas máximas e fachada ativa nos térreos; IV – cota obrigatória de UH-HIS para empreendimentos de	
--	---	--

	grande porte nos eixos; V – vinculação da outorga às entregas do PlanMob/HIS/Parques do próprio eixo. § 1º as diretrizes urbanísticas dos TOD prevalecerão sobre parâmetros gerais, sendo especificadas no microzoneamento, observado o plano urbanístico específico. § 2º A outorga ficará condicionada ao cronograma de infraestrutura do eixo. Tema III — FMDU (arts. 141–144): sem vinculações mínimas por política; sem carteira plurianual (PPA) e sem portal de transparência. Art. [novo] — O FMDU observará as seguintes vinculações anuais mínimas: ≥30% HIS; ≥30% mobilidade ativa e coletiva; ≥20% drenagem/NbS; ≥20% equipamentos sociais. I – a carteira plurianual constará do PPA e será atualizada anualmente; II – o Portal do Fundo publicará obras, contratos, execução financeira e geolocalização dos investimentos. Parágrafo único. O descumprimento das vinculações deverá ser justificado em relatório público no SIMGEO. Tema III: inexistência de instrumento específico de Redesenvolvimento Urbano (RDU/REURB) — não há artigos correlatos para perímetros de requalificação com contrapartidas. Art. [novo] — Fica criado o RDU, aplicável a perímetros prioritários definidos em anexo. I – planos de reurbanização com etapas, usos, parâmetros e desenho do espaço público; II – reposição de UH-HIS e medidas de não gentrificação; III – licenciamento integrado e contrapartidas proporcionais. § 1º Os perímetros serão aprovados por lei específica, observadas as diretrizes deste Plano. § 2º A execução será monitorada anualmente no SIMGEO. IV — Gestão Democrática e Monitoramento	
--	---	--

Tema IV — SIMGEO (arts. 196–200): sem prazo de implantação; sem obrigação de Relatório Anual e Revisão Quadrienal; ausência de painéis públicos. (Obs.: art. 171 monitora OODC/TDC mas sem integração ao relatório geral).

Art. [novo] — Fica instituído o Observatório Urbano no âmbito do SIMGEO, responsável pela publicação do Relatório Anual do Plano Diretor e pela revisão quadrienal.

I – o Relatório Anual apresentará indicadores e metas por Tema (I a IV), execução do FMDU e dos instrumentos urbanísticos;

II – os painéis do SIMGEO exibirão dados de Plano, Fundo, Solo Criado (OODC/TDC) e Operações Urbanas;

III – a revisão quadrienal deverá propor ajustes de metas e parâmetros.

Parágrafo único. O primeiro Relatório Anual será publicado em até (12) meses da vigência.

Tema IV — Gestão Democrática (arts. 185–195): atribuições genéricas; falta previsão de câmaras técnicas permanentes por eixo e caráter deliberativo.

Conselho da Cidade e Câmaras Técnicas Art. [novo] — O Conselho da Cidade terá caráter deliberativo e Câmaras Técnicas permanentes de Habitação, Mobilidade, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico.

I – reuniões trimestrais com pareceres sobre planos, perímetros e relatórios;

II – composição, mandatos e quóruns definidos em regulamento, com paridade entre poder público e sociedade civil.

Parágrafo único. Atas e decisões serão publicadas no SIMGEO.

Tema IV — Disposições Finais e Transitórias (art. 195)
Redefinição do art. 195 para:

IV - os projetos de construção ou reforma protocolados na

	Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária até a data da aprovação desta Lei, com base nas diretrizes até então vigentes, terão 36 (trinta e seis) meses para início da obra, contando-se tal prazo a partir da aprovação desta Lei, ou da aprovação do projeto, se esta se der posteriormente, sob pena de perder-se o direito à construção com base no projeto aprovado. V - considera-se obra iniciada aquela que tiver executado pelo menos 10% da fundação da edificação.	
Lauren Perini Jenifer Biscuit Lea Fontoura	- Regularização e fiscalização da faixa d'água até 300 m da praia, garantindo segurança para banhistas, nadadores e surfistas. - Implementação e manutenção de boias de sinalização de 300 mts (com reposição após ressacas); - Criação de uma unidade de fiscalização e canal de denúncias para embarcações motorizadas que desrespeitem a área; - Responsabilização e gestão da área marítima.	Posturas
Lauren Perini	- Colocação de placas incentivando o recolhimento de seu lixo na praia. - Fazer campanhas de conscientização e distribuição na praia de sacolas biodegradáveis p recolhimento do lixo. - Responsabilização da barraca que aluga cadeiras e guarda-sol pelo recolhimento do lixo de seus clientes, caso este não o faça (vi várias vezes os responsáveis pelas barracas, jogarem na areia o lixo dos clientes, ao recolherem os objetos locados. Eu recolhi!) Outro ponto muito importante: - Programa p redução dos aluguéis em BC que foram supervalorizados nos últimos 4 anos.	Posturas Economia
Dani Sousa	Obra de Arte – Lei 4060/2017 De acordo com a referida legislação, o Projeto Legal deve incluir a proposta artística já na fase de aprovação, junto ao Projeto Legal Arquitetônico — e não apenas ser apresentada	LPUOS

	posteriormente, durante o habite-se. É fundamental que o novo Plano Diretor reforce o cumprimento dessa legislação e promova aprimoramentos técnicos que assegurem maior clareza e efetividade na sua aplicação, incluindo mecanismos de fiscalização e diretrizes mais precisas sobre as especificações das obras.	
Daniel Krug	gabarito zero da Palestina para baixo e no mínimo 7 andares para cima	LPOUS
Edson Saute	- primeiramente espero que o planejamento tenha olhos para o futuro sustentável e de atratividade da cidade, que ao meu ver está a um pequeno passo de afugentar turistas e investidores, caso se mantenha a construção desenfreada como se vê em Itapema e Perequê/Porto Belo. Nestas cidades vizinhas, conseguiram acabar com as belezas e atratividades das cidades e se investe em infra-estrutura na praia, para tentar aumentar o interesse em investimento e que está tendo o resultado inverso, acabando com a beleza e naturalidade do local. - não permitir construções elevadas (superior a 15m) entre a Terceira Avenida até Camboriú, para preservar a qualidade de vida dos moradores e da cidade. - entre a Av. Atlântica e a Terceira já há centenas de construções elevadas que fazem a fama de BC (para alguns positiva e para inúmeras pessoas negativa). Todos moradores sabem que entre a Av. Atlântica e Terceira, as construções altas e ruas estreitas (sem planejamento adequado à época) fazem sombra e corredores de vento horríveis por toda a cidade; - Planejamento de trânsito da cidade tem que melhorar, com reestruturação da Av. Brasil e Av. Central, que tem intensos gargalos nos horários de pico; - Rios Marambaia e Rio Camboriú tem que ser valorizados, cuidados e reabertos à população para atividades de caminhada no entorno, acessos para pesca esportiva e passeios em família - o pier que construíram há alguns anos para acomodar iates na	LPOUS

	Barra Sul tomou conta de praticamente todo o rio ao longo do molhe, privando o uso do rio a partir do molhe para esta finalidade, esquecendo que o rio é área pública, de certa forma o rio foi loteado. O entorno dos rios deveria ter sido preservado de construções e interesses e deveria ficar disponível para a população e turismo.	
Eduardo Schwarz	- Nas artérias (avenidas principais - terceira, quarta, estados, Brasil,... retirar todas as vagas de estacionamentos. Elas represam o trânsito sempre que alguém precisa dar ré para estacionar. Estas avenidas são artérias, precisam dar fluidez ao trânsito. Deixar o estacionamento para os dois lados das transversais (fazer sentido único). E com calçadas amplas criar verdadeiros parques urbanos para o convívio dos moradores sem necessidade de pegar carros para outras áreas (visando obter bons momentos na sua própria região). - Na chamada extensão da terceira avenida não tem ciclovia	Sistema viário – Mobilidade
Eduardo Farias	Praça Higino Pio - REMOVER o local para cachorros; REMOVER a areia e substituir por piso emborrachado (NÃO COLOCAR PRETO PELA RETENÇÃO DO CALOR); Ampliar o parque para as crianças; Acrescentar mais conexões aos tubos plásticos, escorregadores, caixa de areia, quadra de esportes PEQUENA para crianças jogarem bola (SEM RECEIO DE ACERTAR ALGUÉM OU A BOLA IR NA DIREÇÃO DA ALVIN BAUER), gira gira, MAIS balanços/gangorras. Exceto a praia não há OPÇÕES desejáveis para crianças até 8 anos brincarem em local apropriado.	Praça – quadra esporte
Eliezer Pielger	Vocês precisam pesquisar o que plataformas como airbnb fizeram com as grandes metrópoles ao redor do mundo... Paris, manhatan entre outros locais... Precisam fazer uma regulamentação para esse tipo de	Moradia, hotelaria PD

	atividade econômica, precisam regulamentar para que um percentual dos imóveis apenas seja usados para esse fim. Precisam regulamentar essa questão, pois isso não prejudica só os trabalhadores, como toda a rede hoteleira...	
Elizandra Muniz	Portanto, a atualização do Plano Diretor deve ser um processo dinâmico e participativo, que envolva a contribuição de profissionais qualificados e da sociedade civil. Apenas assim será possível garantir um planejamento urbano eficaz, que atenda às necessidades reais do município e promova um desenvolvimento sustentável e seguro para todos os cidadãos. Assim, espera-se que o tempo de elaboração para todas essas projeções devem ser revistas.	
Eng.º João	Solicito alteração no parágrafo 1º, do artigo 90, constante no Capítulo V - Da Política de Infraestrutura e Mobilidade Urbana, conforme textos e justificativas técnicas e jurídicas a seguir. Texto Proposto: "§ 1º O Estudo de Polo Gerador de Tráfego – PGT será submetido à análise colegiada para sua aprovação junto à Comissão de Estudo de Impacto de Vizinhança e Polo Gerador de Tráfego – CEIV/PGT, que deverá ter entre seus membros um servidor efetivo da área de trânsito e transportes, preferencialmente um engenheiro de tráfego de carreira".	A CEIV já é regulamentada pela LC 24/2018
Eunice Leal	Como moradora de Taquaras gostaria,de entender o que é esse plano. Sou leiga, mas pelo que vi no mapa a Rua Bacupari, que termina no meu portão, aparentemente vai continuar passando por dentro da minha casa? O meu terreno foi adquire do senhor Derminio que deixou uma servidão para eu acessá-lo, já que era o último terreno dele. Nossa pkanta e toda a documentação foi feita e aprovada em juízo, pela prefeitura e por todos órgãos competentes. Como disse, sou leiga, mas na planta, aparentemente, aparece a Rua Bacupari além do que é.	

Eva Alves	Como moradora da Praia de Taquaras venho manifestar meu protesto contra o Plano Diretor com a abertura de novas ruas em nossa localidade, acarretando a destruição dos poucos trechos da mata Atlântica que ainda existe, ressaltando que além disso, a destruição de 4 nascentes d'água e lagoas e acabar com a tranquilidade, bem estar e segurança, ou seja, não trará nenhum benefício a comunidade. Portanto, peço e assino abaixo o cancelamento desse novo plano Diretor, pois queremos e lutamos para a preservação de nossas matas, nascentes e animais que sobrevivem na pouca área da mata.	
Felipe Alves	Implantação de Corredores Verdes e Parques Lineares Meu nome é Felipe, sou morador de Balneário Camboriú há 31 anos. Cresci no bairro Nova Esperança, de onde escrevo a vocês, acompanhando as transformações da nossa cidade, do crescimento vertical acelerado à consolidação como referência nacional em turismo. Justamente por amar este lugar e acreditar no seu potencial, venho por meio desta, apresentar uma proposta que considero estratégica para o futuro urbano e ambiental de Balneário Camboriú. Essa iniciativa representa uma oportunidade de alinhar o desenvolvimento urbano à sustentabilidade, à inclusão social e à valorização da nossa identidade turística e ambiental. Em uma cidade marcada pela verticalização intensa e pela pressão sobre os recursos naturais, é fundamental repensar o uso do território com inteligência, sensibilidade ecológica e participação cidadã. As ações que proponho como o mapeamento de áreas prioritárias, a criação de ciclovias verdes, a revitalização de margens de rios, a transformação de espaços subutilizados em parques e as campanhas educativas, não apenas qualificam o espaço urbano, mas também promovem saúde, segurança, mobilidade sustentável e pertencimento comunitário. São soluções criativas, acessíveis e replicáveis, com potencial de gerar impactos duradouros na qualidade de vida da população e na imagem da cidade perante o Brasil e o mundo. Ao incorporar essas	

	diretrizes ao Plano Diretor, Balneário Camboriú reafirma compromisso com um modelo de desenvolvimento urbano que respeita o meio ambiente, valoriza a diversidade social e cultural, e prepara a cidade para os desafios climáticos e demográficos que já estão em curso. Mais do que uma proposta técnica, trata-se de uma visão de cidade viva, resiliente e conectada com os princípios da justiça socioambiental e da inovação urbana. Sendo assim, investir em corredores verdes e parques lineares é investir em uma Balneário Camboriú mais equilibrada, saudável, bela e inteligente, uma cidade que cuida de seu território e de sua gente, e que se projeta como referência nacional em urbanismo sustentável.	
Fernanda Franco	Diante desses elementos (DTM), sugiro a revisão dos coeficientes de aproveitamento (CA), taxa de ocupação (TO) e altura máxima permitida, com base em estudos de impacto de vizinhança e simulações volumétricas que assegurem a compatibilidade com a paisagem urbana e a infraestrutura existente. A proposta visa alinhar o desenvolvimento urbano ao princípio da função social da propriedade, à sustentabilidade ambiental e à equidade territorial, conforme preconizado pelo Estatuto da Cidade e pelas diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.	
Francisco Eduardo da Silva	Venho por meio deste canal apresentar minha opinião sobre a rua que está sendo projetada na Praia de Taquaras. Após conversas com vários moradores quero me manifestar de forma contrária a execução desta proposta, por vários motivos: Ambiental: será necessário suprir um grande número de árvores, passara por cima de cursos d'água e uma pequena lagoa. Também levará a uma grande movimentação de solo e talvez até a detonação de rochas. Segurança: vai aumentar a insegurança no bairro, pois, será mais uma rota de fuga para a bandidagem. Hoje isto é dificultado pelas ruas serem sem	

	saída . Além disso, por ter pouca circulação de carros e pedestres , esta nova rua seivira como [oca[para namoro(sexo), consumo de drogas e descartes em gera[. Econômica: peto grau de dificuldade para sua execução, será uma obra de custo altíssimo, sem trazer methora para a economia total nem valorização econômica dos imóveis do nosso bairro . Mobitidade: não trará benefício atgum nesta questão pois, a interpraia escolheu a baixa ocupação do soto como sua bandeira. Mesmo que a poputação [oca[aumente significativamente, não haverá impacto na mobitidade interna do Bairro. A dificuldade sempre será na Rodovia Interpraia. Esta sim deve ter seu fluxo monitorado para possíveis intervenções futuras. CONCLUSAO : Sou totatmente contrário a imptantação desta nova rua no Bairro de Taquaras, pois, não irá contribuir em nadâ para a melhora da quatidade de vida no Bairro. Também não trará nenhum benefício social, função básica para qualquer investimento públtico. Além do mais, temos outras prioridades como investimento na escota e na creche, as quais sê encontram bem depreciadas e com espaços subdimensionados e ultrapassados. Também necessitamos dê investimentos em saúde (posto de saúde) Por ím, necessitamos de investimentos em segurança como imptantação de câmeras e outros equipamentos	
Gil Koeddermann	Foi mudada uma zona sem nenhum sentido lógico (beira do Rio Abaixo da cota 25) que era ZORC para ZCA , informo que em 2023 foi aprovado um PL especial com apoio total de 16 vereadores. Solicito reavaliação dessa situação e que ela permaneça como está sendo ZOR C.	
Golden BTS	Venho solicitar com urgência a inclusão, no Plano Diretor, da pauta referente ao edifício que a Embraed pretende construir no final da Avenida Atlântica. Essa obra representa uma ameaça direta a um dos cartões-	

	postais mais admirados de Balneário Camboriú, um local que há décadas encanta moradores, turistas e fotógrafos, e que ajuda a divulgar nossa cidade para o mundo inteiro	
Helena Raquel Volpi	- Sugiro ter uma área pet reservada na praia para pets, como na praia da cidade de SantosSP. - Sugiro a resolução da situação daquele terreno da Estrada da Rainha, para que não percamos a vista mais linda do Brasil!	
Igor Schmidt	Art. 123..... (...) § 3º Os projetos arquitetônicos (edificações) locados no Bairro da Barra poderão ser objeto de mitigação e incentivos tendo como contrapartida o desenvolvimento e fomento de projetos culturais e de interesse histórico.	
Iuri	Adequação da Faixa Não Edificante (FNE) nas margens do Rio Marambaia, trecho de canal aberto na Barra Norte, para 5 m, com condicionantes urbanístico-ambientais. Para cada novo projeto lindeiro ao trecho: 1. FNE de 5 m a partir da margem, desobstruída, destinada à passagem de drenagem superficial e manutenção, com trecho de fachada ativa no nível térreo, com tratamento paisagístico e drenagem sustentável (pavimentos permeáveis/microdrenagem). 2. Fachadas ativas voltadas ao rio: portas/janelas frequentes, usos geradores de fluxo (cafés, serviços, galerias), sem muros opacos para a margem. 3. Cota de soleira e soluções resilientes: adotar cotas mínimas e detalhamento construtivo compatível com eventuais cheias de baixa recorrência; prever respiros e proteções de infraestrutura. 4. Integração ao parque linear do Marambaia (se implementado pela Prefeitura): - Padrões de iluminação, paisagismo e mobiliário compatíveis; - Conexões transversais com calçadas e travessias existentes. 5. Gestão de esgoto e águas pluviais: - Conexão 100% à rede de esgotamento; - Retenção/atenuação de cheias (caixas de retenção, telhados	Parque Marambaia APP Marambaia LPOUS

	verdes/ jardins de chuva) dimensionadas por projeto. 6. Plano de operação e manutenção da faixa pública (limpeza, poda, iluminação) acordado com o Município.	
Jairo Moraes	— Porta Couche, recuos p/ embarque e desembarque em novas construções (localização estratégica) — Incentivo e subsidio para tratamento de esgoto em novos empreendimentos (aliviar sistema de tratamento publico) — Onerar construções desatualizada e que avancem sobre passeio publico (incentivar adequação) — Incentivo a melhoria e restauração de construções antigas (onerar nao adequação) — Incentivo e subsídios a construções que adotem sustentabilidade, biofilia e boas praticas — Gestão e acoes para população de rua (punição p/ permanência ou assistência — Incentivo ao adensamento após a BR e áreas marginais (distribuir fluxo e desfogar eixos tradicionais) — Parque linear do Rio Camboriu — Centro Histórico Bairro da Barra; Incentivo vocacional do bairro (mercado popular / eventos culturais / Hotelaria / feira popular) 1. Sistema de Mobilidade Multimodal Integrado com Prioridade ao Transporte Coletivo / Mobilidade Alternativa (ex. autopropelidos) Balneário Camboriú precisa urgentemente de um sistema de mobilidade que integre diferentes modais de transporte. Inspirando-se no modelo de Barcelona e Curitiba, o plano deve: • Corredores exclusivos de BRT conectando os bairros periféricos ao centro e praias, com integração ao transporte aquaviário no Rio Camboriú, transformando em eixo estruturador de mobilidade (conforme previsto no Art. 98, item XII-a) • Implantar area ciclovária protegida e integrada, estações de bicicletas compartilhadas nos principais pontos de atração • Aplicativo municipal de mobilidade integrada, conectando todos os modais em tempo real • Criar zonas de restrição veicular na orla durante alta temporada, priorizando pedestres e transporte coletivo Fundamentação técnica: O Plano menciona a mobilidade como premissa fundamental (Art. 4º), mas carece de metas concretas. Cidades como Curitiba demonstraram que	

sistemas integrados reduzem em até 30% o tempo de deslocamento e aumentam significativamente a qualidade de vida urbana. 2. Condicionar Verticalização à Capacidade de Infraestrutura e Implementar Coeficientes de Permeabilidade Obrigatórios O crescimento vertical acelerado de Balneário Camboriú exige controle rigoroso: • Estabelecer índice mínimo de 40% de permeabilidade do solo em todos os novos empreendimentos • Criar sistema de pontos para certificação de sustentabilidade, onde empreendimentos ganham potencial construtivo adicional mediante implementação de sustentabilidade: captação de água de chuva, telhados verdes, energia solar, tratamento local de efluentes • Instituir moratória construtiva em zonas onde a infraestrutura de saneamento está saturada até adequação completa

Exigir estudos hidrogeológicos para liberação de fundações profundas, protegendo o lençol freático Fundamentação: O Plano prevê densidade como premissa (Art. 6º), mas estudos mostram que verticalização sem infraestrutura adequada gera colapso urbano. São Paulo serve como exemplo negativo dessa falta de planejamento. 3. Implementar Sistema de Drenagem Sustentável com Infraestrutura Verde A situação crítica de drenagem em cidades costeiras exige soluções integradas: • Criar parques lineares ao longo de todos os córregos e canais (Canal Marambaia, Rio das Ostras, Rio Peroba, Rio Camboriú) função de retenção hídrica e aparelho turístico. • Implantar jardins de chuva, biovaletas e pavimentos permeáveis em toda nova urbanização • Estabelecer reservatórios de retenção (piscinões verdes) integrados a áreas de lazer nos bairros mais críticos • Exigir reservatórios individuais de retenção em todos os empreendimentos acima de 500m² • Recuperar e ampliar áreas alagáveis naturais como estratégia de controle de enchentes Fundamentação: O Plano menciona drenagem (Art. 72-74), mas não detalha soluções baseadas na natureza. Cidades costeiras brasileiras que implementaram infraestrutura verde reduziram

	em até 60% os pontos de alagamento. 4. Criar Fundo de Compensação Ambiental e Urbana Robusto com Recursos da Outorga Onerosa A monetização do potencial construtivo deve financiar infraestrutura: • Destinar 100% dos recursos da outorga onerosa do direito de construir (Art. 160) para o Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano • Estabelecer metas claras de aplicação: 40% em mobilidade, 30% em saneamento, 20% em habitação social, 10% em áreas verdes • Criar conselho gestor paritário (50% sociedade civil, 50% poder público) com transparência total via plataforma digital • Implementar prestação de contas trimestral obrigatória e audiências públicas anuais • Vincular liberação de novos alvarás ao cumprimento de metas do fundo Fundamentação: Barcelona e outros casos de sucesso mostram que a captura de mais-valia urbana financia infraestrutura necessária. O Plano prevê o fundo (Art. 203), mas precisa de governança forte. 5. Desenvolver Programa Robusto de Habitação de Interesse Social Integrado ao Tecido Urbano A gentrificação ameaça a diversidade social da cidade: • Estabelecer meta de 20% de unidades HIS em toda operação urbana consorciada • Criar 5 novas ZEIS em áreas com infraestrutura consolidada (não apenas periferias) • Implementar subsídio cruzado: empreendimentos de alto padrão financiam HIS via fundo municipal • Garantir mix de usos nas ZEIS: residencial + comercial + equipamentos comunitários • Estabelecer programa de locação social para famílias de baixa renda em áreas centrais Fundamentação: O Plano prevê ZEIS (Art. 47-51), mas falta integração territorial. Cidades que isolaram HIS na periferia geraram segregação e custos elevados de mobilidade 6. Proteger e Valorizar o Patrimônio Natural através de Unidades de Conservação Efetivas As morrarias e ecossistemas costeiros são ativos estratégicos: • Criar corredores ecológicos conectando todas as unidades de conservação existentes •	
--	--	--

Estabelecer programa de pagamento por serviços ambientais para proprietários que mantêm áreas verdes • Desenvolver ecoturismo estruturado com trilhas interpretativas, centros de visitação e geração de renda local • Instituir ICMS ecológico municipal, redistribuindo recursos para áreas de proteção • Implementar programa de recuperação de áreas degradadas com metas anuais Fundamentação: O Plano é extenso em preservação (Art. 52-80), mas carece de instrumentos econômicos. Municípios que remuneram serviços ambientais têm 40% mais eficácia na conservação. 7. Estabelecer Plano de Adaptação Climática com Ações Concretas Mudanças climáticas ameaçam diretamente cidades costeiras: • Mapear áreas de risco com modelagem de elevação do nível do mar para cenários de 2050 e 2100 • Criar zonas de não edificação em áreas vulneráveis a ressacas e inundações costeiras • Estabelecer programa de relocação assistida para famílias em áreas de alto risco • Implementar sistemas de alerta precoce integrados à Defesa Civil • Desenvolver infraestrutura de resiliência: quebra-mares naturais, recuperação de dunas, contenção de encostas Fundamentação: O Plano menciona adaptação (Art. 108, inciso V), mas sem detalhamento. Balneário Camboriú já sofre com ressacas e o problema tende a se agravar. 8. Implantar Sistema de Informações Geográficas Robusto e Transparente (SIMGEO) A gestão urbana moderna exige dados precisos e acessíveis: • Desenvolver plataforma web interativa com todos os dados urbanos georeferenciados • Integrar em tempo real: alvarás, fiscalizações, obras públicas, mobilidade, meio ambiente • Criar painéis de indicadores urbanos atualizados mensalmente • Disponibilizar APIs abertas para desenvolvedores criarem aplicações • Estabelecer observatório urbano com universidades para análises periódicas Fundamentação: O Plano prevê SIMGEO (Art. 204-207), mas sem cronograma. Curitiba implementou sistema similar que aumentou em 250% a eficiência do controle urbano.

9. Criar Zonas de Uso Misto e Centralidades Policêntricas nos Bairros Reduzir deslocamentos através de urbanismo de proximidade: • Estimular uso misto (residencial + comercial + serviços) em todos os bairros • Criar 8 centralidades de bairro com equipamentos públicos completos: saúde, educação, cultura, esporte • Estabelecer conceito de “cidade de 15 minutos”: todas necessidades básicas acessíveis a pé ou bicicleta • Flexibilizar zoneamento para permitir pequenos comércios e serviços em áreas residenciais • Criar praças e espaços públicos de qualidade como núcleos de convivência em cada centralidade Fundamentação: O Plano menciona centralidades (Art. 97, III), mas sem estratégia clara. Cidades que implementaram urbanismo de proximidade reduziram em 35% os deslocamentos motorizados.

10. Estabelecer Pacto pelo Saneamento Universal com Metas Vinculantes O saneamento é pré-requisito para qualquer desenvolvimento: • Meta 2026: 100% de coleta e tratamento de esgoto em toda área urbana consolidada • Meta 2028: 100% de tratamento terciário com reúso de água • Investimento mínimo: 15% do orçamento municipal anual em saneamento • Proibir novos alvarás em áreas sem rede de esgoto adequada • Criar programa de despoluição do Rio Camboriú em parceria com Camboriú • Estabelecer monitoramento de balneabilidade em todas as praias com divulgação pública Fundamentação: O Plano é genérico em saneamento (Art. 57-80). Estudos mostram que cidades turísticas sem saneamento adequado perdem até 40% de competitividade. Conclusão: Da Teoria à Prática As 10 sugestões apresentadas baseiam-se em três pilares fundamentais identificados em planos diretores bem-sucedidos: 1. Integração sistêmica: mobilidade, habitação, saneamento e meio ambiente não podem ser tratados isoladamente 2. Instrumentos econômicos robustos: captura de mais-valia urbana e fundos bem geridos são essenciais 3. Governança

	participativa: transparência, controle social e gestão democrática garantem implementação Balneário Camboriú tem uma oportunidade única de se tornar referência em urbanismo costeiro sustentável no Brasil. No entanto, isso exige coragem política para implementar controles efetivos sobre o mercado imobiliário, investimentos maciços em infraestrutura pública e, principalmente, uma visão de longo prazo que priorize qualidade de vida sobre lucros imediatos. O Plano Diretor proposto tem bases sólidas em suas premissas e princípios, mas precisa avançar de diretrizes genéricas para metas mensuráveis, prazos definidos e instrumentos de implementação robustos. As experiências de Curitiba, Barcelona e outras cidades demonstram que planejamento urbano de excelência exige três elementos: visão estratégica, instrumentos adequados e gestão competente.	
Juvenal Llamazares	Sugestão para as ruas 3198 e 3208 e suas ruas laterais 3146,3144,3130,3122,3110,3160,3150 e 3250. Índice livre para construção, queremos coerência, igualdade e justiça!	LPOUS
Larissa Maria Carolina Pires	SOBRE ÁREAS DE RISCO E MEIO AMBIENTE: ⌚ áreas de risco geotécnico e de enchentes/marés, para evitar ocupações inadequadas e garantir segurança e previsibilidade; ⌚ necessidade de o Município legislar sobre APPs, alinhando com normas estaduais e federais. SUGESTÃO DE INCLUSÃO AIEV-DI Áreas de Interesse Especial de Valorização para Desenvolvimento Integrado Sugere-se a criação das AIEV-DI, com parâmetros urbanísticos diferenciados para promover requalificação urbana, qualificação do espaço público e dinamização econômica sustentável. Nessas áreas, recomenda-se exigir uso misto (habitação + comércio + serviços), térreo ativo e transparência visual, fachadas integradas ao espaço público, estimulando convivência	

	e mobilidade ativa. Propõe-se conceder incentivos urbanísticos condicionados a metas de emprego local, infraestrutura verde, redução de emissões e soluções sustentáveis, inovação e economia criativa. Recomenda-se que metas e indicadores sejam monitorados anualmente e integrados ao PPA, com previsão de suspensão de benefícios em caso de descumprimento, contrapartidas adicionais ou sanções. Sugere-se priorizar sua aplicação em eixos de transporte coletivo, áreas de requalificação urbana, frentes turísticas e econômicas, centralidades consolidadas ou emergentes. CRITÉRIOS PARA IMPLANTAÇÃO - ZEIS/HIS/HMP Sugiro que o Plano Diretor estabeleça critérios claros para implantação de ZEIS, HIS e HMP quando ainda não houver zoneamento específico, priorizando áreas com infraestrutura urbana mínima, acesso a equipamentos públicos, proximidade a corredores de transporte coletivo e localização em centralidades consolidadas ou emergentes. Também considero importante que sejam contempladas áreas com déficit habitacional, risco de expulsão socioeconômica e presença de famílias vulneráveis, evitando processos de segregação. Do ponto de vista urbanístico, acredito que o adensamento equilibrado, condições geomorfológicas adequadas, baixa suscetibilidade a riscos e possibilidade de térreo ativo ou usos mistos devem ser considerados para orientar boas escolhas territoriais. Defendo ainda que haja uma hierarquização clara, privilegiando regiões centrais, áreas junto a eixos de mobilidade e zonas de requalificação urbana sujeitas à substituição de estoque habitacional. As metas de implantação deveriam estar formalmente vinculadas ao PPA, LDO e relatórios anuais, garantindo monitoramento contínuo. É importante que a ausência de legislação complementar não impeça avanço na	
--	---	--

	classificação de perímetros, análise de empreendimentos ou programas de locação social, preservando segurança jurídica A designação dessas áreas poderia ocorrer por decreto técnico, ato motivado do Executivo baseado em indicadores ou recomendação do Conselho da Cidade. Entendo também que instrumentos urbanos, como incentivos condicionados a metas sociais, abatimentos em outorga onerosa, transferência do direito de construir e termos de compromisso, podem contribuir para viabilizar soluções habitacionais. Por fim, a distribuição equilibrada no território, evitando concentrações em bairros periféricos, a mitigação de desigualdades socioespaciais e a publicação anual de mapas e resultados são fundamentais para garantir transparência, equidade e eficácia das políticas habitacionais. META PARA INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL Estabelecer metas claras para integrar o transporte intermunicipal ao sistema de mobilidade local, conectando linhas regionais a corredores urbanos e ajustando horários para facilitar deslocamentos. Essa integração pode incluir pontos de conexão, bilhetagem interoperável, padronização de informação ao usuário e compartilhamento de terminais, priorizando áreas centrais, polos educacionais, equipamentos de saúde e regiões de emprego. Incentivar frotas de baixa emissão e monitorar impactos ambientais. Defende-se que essa política esteja alinhada ao PPA, LDO e Plano de Mobilidade, com relatórios anuais e indicadores de desempenho. Por fim, é fundamental garantir acessibilidade, infraestrutura adequada para bicicletas e espaços confortáveis de embarque e desembarque, beneficiando toda a população. DEFINIÇÃO DE CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO -	
--	--	--

BRT/VLT

Sugiro que o Plano Diretor defina de maneira clara os Corredores de Transporte Coletivo para implantação de modais estruturais como BRT e VLT, integrando mobilidade urbana, desenvolvimento territorial e habitação em áreas estratégicas da cidade. Esses corredores devem ser associados às Vias Vocacionadas, com faixas exclusivas, infraestrutura de apoio para pedestres e ciclistas, e articulação direta com Zonas Especiais de Interesse Social, para reduzir deslocamentos longos e mitigar desigualdades socioespaciais.

Os projetos desses corredores devem incluir pontos de integração com o transporte intermunicipal e municipal, bicicletários, acessibilidade universal e espaços de embarque protegidos e iluminados. Entende-se que, em suas áreas de influência, possam ser aplicados parâmetros urbanísticos diferenciados, incentivando adensamento equilibrado, uso misto, térreo ativo e menor exigência de vagas, seguindo princípios de desenvolvimento orientado ao transporte.

Esses corredores devem priorizar centralidades existentes, áreas com grande concentração de empregos, zonas de requalificação urbana e frentes resilientes ao risco climático. A cooperação metropolitana e acordos de interoperabilidade tarifária são fundamentais para ampliar o alcance e eficiência do sistema. Além disso, a implantação de BRT/VLT deveria considerar redução progressiva de emissões, incentivo ao uso de frota limpa e melhorias paisagísticas ao longo das vias.

Para viabilizar investimentos, é relevante utilizar instrumentos como outorga onerosa com abatimentos sociais, transferência do direito de construir e recursos destinados à urbanização de áreas estratégicas. Por fim, incluir monitoramento de indicadores de tempo de viagem, participação do transporte coletivo, retenção de famílias de baixa renda e redução de emissões, além de publicar regulamentação com mapas oficiais, delimitação de áreas de influência e prioridades de implantação.

	Mesmo sem regulamentação imediata, entendo que o avanço preliminar desses corredores não deve ser impedido, garantindo continuidade e visão de longo prazo para a mobilidade urbana. DOS EIXOS DE TRANSFORMAÇÃO URBANA Os Eixos de Transformação Urbana são áreas estratégicas de adensamento qualificado, uso misto, fachada ativa e mobilidade sustentável, definidas em anexo cartográfico, priorizando corredores coletivos, centralidades e vias vocacionadas, com parâmetros diferenciados, incentivos urbanísticos e monitoramento anual de desempenho. SOBRE AS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS Atrelar projetos protocolados antes da aprovação da nova lei devem seguir as regras vigentes no momento do protocolo, mantendo segurança jurídica para todos. Também apoio o prazo de 36 meses para início de obras já aprovadas, com comprovação de obra vinculada via Alvará ou pelo menos 10% das Fundações da edificação.	
Leandro Zambom	Sugestão para que permita construção de edifícios mais altos no bairro dos estados pois é um bairro que tem boa infraestrutura próximo ao centro e com muita demanda por trabalhadores no bairro como: Balneário Shopping, Havan, Parque Dinossauros, Parque Nasa, Rodoviária, Fort, Camvel.	LPOUS
Leandro	- Sugiro que a orla da praia tenha mais faixas de rolamentos de veículos com mão ida e volta e estacionamentos para carros e motos como todas as pelas de belas praias do Brasil.	Viário
Leonardo Santana	Avelon Cordeiro: Área localizada à margem direta do Rio Camboriú, neste trecho, apresenta massa vegetal formada por manguezais e uma faixa edificável, segundo levantamento	PD

	ambiental, limitado pelo rio e morraria. Essa faixa podera trazer novas perspectivas econômicas de atração e adequação de negócios/serviços que colaborem para a implantação do Distrito de Inovação, de complementação de demandas provenientes do Centro de Eventos e, de requalificação do Bairro Nova Esperança. Sua localização estratégica junto ao Rio Camboriú poderia renova e ressignificar sua orla, com decks, promenades, hotéis, empreendimentos Multipropriedade, espaços de eventos, lazer e atracadouros, bem como realizar a conexão com a morraria junto a Rua Avelon Cordeiro.	
Luiz Santos	Eu, Luiz Santos venho, respeitosamente, solicitar a inclusão, no Plano Diretor de Balneário Camboriú, da pauta referente à preservação permanente da Vista Livre da Estrada da Rainha, com o objetivo de impedir qualquer edificação que venha a obstruir a paisagem natural no trecho final da Avenida Atlântica. A referida questão tramita há mais de vinte anos na esfera judicial, entre decretos e ações, refletindo o anseio da comunidade pela manutenção de um dos cartões-postais mais emblemáticos de nossa cidade. Trata-se de um ponto que atrai inúmeros turistas, fomenta a economia local e projeta Balneário Camboriú para o mundo através de sua beleza natural. Há, inclusive, um movimento ativo na cidade, com abaixo-assinado, denominado “Vista Livre da Rainha”, que representa a vontade de expressivo número de moradores e visitantes em favor da preservação desse patrimônio paisagístico. Diante disso, solicito que o Plano Diretor contemple a proteção definitiva (“ad eternum”) da área, reconhecendo-a como zona de utilidade pública e de interesse paisagístico, a fim de impedir, de forma permanente, a construção de empreendimentos que comprometam sua vista e seu valor ambiental e turístico. Reforço, ainda, que medida semelhante já foi adotada pelo então prefeito Piriquito, há mais de dez anos, por meio de decreto que reconhecia a relevância pública e paisagística da área em questão.	

Marcelo Amaral	1 - Cidade já está colapsada no sistema viário e não tem projeção nenhuma de melhora - cada ano surgem mais de 1 mil carros na cidade de apartamentos entregues; 2 - Não é possível só se pensar em construção civil; 3 - A cidade precisa respirar fora desses arranha ceus; 4 - Todas as regiões que hoje estão com pavimentos e mais 1 e meio que sejam mantidos dessa forma para ter um equilíbrio com essa Selva de Pedra; 5 - A cidade precisa pensar em 20 anos a frente no mínimo e com essas projeções de só liberarem prédios altíssimos e também em locais que hoje não podem construir nada alto vai ser um tiro no pé - pois ao invés de valorizar a cidade como uma praia charmosa vai virar uma bagunça e vai é desvalorizar o município. 6 - As regiões das praias agrestes sei que tem o Plano de Manejo que regula a região – mas que seja respeitado em todos os artigos e não mudem nada. Ali sim é o diferencial de BC - se não fosse por aquela região já tinham se debandados grande parte dos turistas.	LPOUS Gabaritos
Marina Mattioni	https://acrobat.adobe.com/id/urn:aaid:sc:VA6C2:26ecd0cf-6e41-40eb-9441-f8f7077539e9 Ver apontamentos no corpo do arquivo pdf da minuta prévia.	
Marcelo Morales	Incluir no PD a previsão de aprovação e regulamentação de INCENTIVOS À HOTELARIA (com minuta de PL no e-mail)	
Marcelo Morales	- seja revisto o prazo previsto de transição, citado no Artigo 195, incisos IV e V da minuta prévia publicada pelo Município. A sugestão é para que o prazo seja de 36 meses e que o marco temporal de "obra iniciada" seja a instalação e preparativos do canteiro de obras, tais como ligação de energia elétrica, terraplanagem ou início da escavação do terreno e início das fundações.	

Nercy de Vargas	Solicitação de descaracterização da Rua Maçaranduba – Praia de Taquaras BREVE HISTÓRICO A grande maioria das ruas da Praia de Taquaras foram nomeadas pela Lei 2.124 de 2002, entre elas a Rua Maçaranduba. Portanto, no início deste século Considerações: A referida servidão, erroneamente denominada de Rua Maçaranduba, é uma acesso com largura suficiente para passagem de um carro, de uso exclusivo do proprietário, permitindo assim o acesso a via pública (Rua Manacá) Em mais de duas décadas (desde 2002) nunca existiu ali placa indicativa de Rua , diferente de todas as outras ruas criadas no bairro. Nem mesmo meu funcionário que faz a limpeza do terreno há mais de 12 anos, tinha ou tem conhecimento da existência da mesma, bem como os moradores e vizinhos, alguns com mais de 20 anos ali residindo ou trafegando, tem ou tiveram conhecimento desta Rua (podem testemunhar caso necessário). A Rua Manacá (Rua onde Inicia a Maçaranduba), recebeu serviços de água tratada e esgoto. Por volta de 2016 foi asfaltada. Nesta época a rua Maçaranduba já existia e não recebeu asfalto e nem os demais serviços públicos como água e esgoto como a rua Manacá e demais ruas do bairro. Há 23 anos, portanto, sem nenhum tipo de investimento pelo poder público. Também demonstração clara de ter alguma utilidade pública. Isto só prova sua real finalidade: ser uma servidão particular e que perdeu este sentido com as duas áreas passando a ser do mesmo proprietário, no caso eu (obs: áreas estão em curso de unificação dos DICs) Baseado no acima exposto, solicito que nesta revisão do Plano Diretor, o poder público concorde com minhas argumentações e descaracterize a “ Rua Maçaranduba “ como rua de fato pois, a	
-----------------	--	--

	mesma nunca exerceu e nunca exercera função pública. Nunca recebeu nenhum tipo serviço público e também não houve nenhum tipo de desapropriação ou indenização.	
Nilsí Lobo	E-mail em branco	
Otávio M. Schuchmann	Sugestão de ocupação sustentável de algumas áreas do nosso município que cumpram os requisitos sugeridos. Sugestão essa que vem a complementar as outras já anteriormente ventiladas como a permissão de parques ambientais e áreas de contemplação da natureza (ver proposta técnica - anexo no email)	LPUOS
Priscila Faria	Sou moradora aqui da 4ª Avenida, próximo a rua 2.500. Sofremos bastante toda a tarde pois o engarrafamento é grande. A minha sugestão é indenizar as construções que existem entre as ruas 2500 e 2550, da 4ª Avenida para a Marginal, abrir mais uma pista para o pessoal que vai para o bairro dos municípios e mais uma pista para quem vem do bairro dos municípios e quer ir em direção a praia. E terminar de abrir aquela Rua 2380, ligando ela até a Rua 2500, desafogando a quarta avenida com uma pista extra. Também olhar para o paisagismo da 4ª Avenida que está abandonado, a ideia é plantar palmeiras, das pequenas não das grande e não colocar mais arvores como era, pois arvores que soltam muitas folhas estava com problema de entupir as bocas de lobo por causa da quantidade de folhas	
Rafael Rizzo	- “necessidade de reavaliação do zoneamento atribuído a Rua Periquito, e demais áreas ao redor dos Bairros Ariribá, Praia dos Amores, atualmente classificado em sua maioria como pertencente à microzona ZN1, conforme Lei nº 2794/2008 (Plano Diretor vigente).” Diante do exposto, entende-se que a região da Rua Periquito e imediações norte, não mais reflete as condições originais que motivaram sua classificação para baixos índices de aproveitamento (somente 1,5) taxa de ocupação (somente 30%)	LPOUS

	e gabarito máximo de 2 pavimentos +50%. A evolução da infraestrutura local, a adequação topográfica e ambiental e o papel estratégico do bairro Ariribá na consolidação de novas centralidades fundamentam tecnicamente a necessidade de revisão do enquadramento da área no Plano Diretor. Solicita-se, portanto, que a Secretaria de Planejamento Urbano e a Comissão de Revisão do Plano Diretor avaliem a possibilidade de reclassificação da região, incluindo toda a Rua Periquito, para zona de uso compatível com sua atual condição urbanística e com o potencial de contribuir para o desenvolvimento policêntrico e equilibrado de Balneário Camboriú.	
Ramon	A construção civil é um agente de transformação muito poderoso. O regramento de desenvolvimento urbano precisa elencar muitos assuntos e isso é de alta complexidade e precisa ser feito com a maior responsabilidade, mas é de fundamental importância a manutenção do bom ambiente de negócios. Sob a ótica de quem investe, planeja e executa empreendimentos que geram emprego, renda e qualidade de vida, é essencial que o novo regramento promova segurança jurídica, previsibilidade e agilidade, não podemos retroceder nos acertos do antigo plano diretor pois ele nos trouxe até aqui. Precisamos incentivar edificações de uso misto, habitações populares e outras, mas sem tornar o processo engessado ou altamente complexo, as incorporadoras irão sem buscar o resultado mais eficiente para conforme o momento de mercado, não adianta tornarmos obrigação de construir determinada tipologia se o mercado não absorve, portanto, incentivar de forma racional é o caminho para os melhores resultados. Estamos buscando qualificar ainda mais a nossa cidade para que seja um ambiente que continue atraindo investimentos e consiga acolher mais empresas e famílias, gerando emprego, desenvolvimento com qualidade e renda. TEMA II — Desenvolvimento Econômico e Cooperação Metropolitana Tema I — Política de Desenvolvimento	

	Econômico: não há artigo específico que crie distritos/zonas de inovação (AIEV-DI). Art. [novo] — Ficam instituídas Áreas de Indução Econômica de Inovação e Economia Criativa – AIEV-DI, destinadas a promover uso misto, emprego local e transição para economia de baixo carbono. I – Nos perímetros AIEV-DI, o uso misto é obrigatório, com exigência de terrenos ativos voltados ao logradouro; II – Os projetos deverão apresentar Plano de Qualificação Profissional associado às cadeias criativas/tecnológicas priorizadas; III – O licenciamento observará diretrizes de desenho urbano que privilegiem mobilidade ativa, micro acessibilidade e conforto ambiental. § 1º O Poder Executivo publicará os perímetros AIEV-DI e o respectivo caderno de incentivos e metas. § 1º As metas e resultados serão publicadas anualmente no SIMGEO. Tema I — Diretrizes Gerais, art. 19, incisos XI–XII: previsão genérica de cooperação; falta prazo, plano conjunto e instrumento jurídico do consórcio. Art. [novo] — Fica o Poder Executivo autorizado a instituir consórcio público intermunicipal, no prazo de (12) meses, para planejamento e execução integrada de saneamento, macrodrenagem, mobilidade e gestão costeira. I – O consórcio elaborará planos e projetos conjuntos com cronogramas e fontes de financiamento; II – Os corredores estruturais de mobilidade e interfaces costeiras constarão como prioridade no plano de trabalho; III – Os planos conjuntos de saneamento, macrodrenagem, mobilidade e proteção da orla/fluviais com cronograma e metas constarão como prioridade no plano de trabalho; Parágrafo único. O acordo de cooperação e o plano de trabalho serão submetidos ao Conselho da Cidade. TEMA II II — Habitação, Mobilidade, Meio Ambiente e Adaptação Tema II — Habitação (arts. 47–51): sem metas/cota; Tema III — art. 113 (microzoneamento) delega delimitação de ZEIS; Tema III — arts. 161–165 (preempção) sem perímetros/banco de terras definidos na lei-mãe. Art. [novo] — Fica aprovado o Anexo Cartográfico das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e	
--	--	--

	instituídas metas plurianuais de produção de Habitação de Interesse Social – HIS por faixa de renda. I – Deverão ser incentivados parâmetros urbanísticos para faixa de habitação social nos bairros Nova Esperança, São Judas, Barra, Municípios e Yatch Club. II – Os empreendimentos de grande porte (área construída $\geq X \text{ m}^2$ ou VGV $\geq \text{R\\$ } Y$) ficam sujeitos à Cota de Solidariedade de $y\%$ de UH-HIS on-site, admitida alternativa de contribuição ao FMDU na forma regulamentar; III – O Município instituirá Banco de Terras e Direito de Preempção em perímetros de interesse para HIS e equipamentos sociais; IV – As diretrizes urbanísticas das ZEIS prevalecerão sobre parâmetros gerais, sendo especificadas no microzoneamento, observado o plano urbanístico específico. § 1º As metas anuais por faixa de renda e a carteira de terrenos serão publicadas e atualizadas no SIMGEO. Tema II — Mobilidade (arts. 81–93): diretrizes sem parâmetros/metras; Tema III — art. 140 (planos setoriais, Mobilidade) sem prazo e metas vinculantes. Art. [novo] — O Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob deverá ser atualizado no prazo de (x) a (x) meses e integrará parâmetros urbanísticos obrigatórios nos eixos/centralidades. I – Instituição de vagas máximas de estacionamento por proximidade a eixos de alta capacidade; II – Exigência de fachada ativa e fruição pública nos térreos voltados aos eixos; III – Padronização de calçadas acessíveis com sombreamento mínimo; IV – Metas anuais de ciclovias e faixas/estações de transporte coletivo e integração intermodal. Parágrafo único. Os parâmetros deste artigo serão condição para outorga/solo criado nos eixos definidos. TEMA III III — Ordenamento Territorial e Instrumentos Tema III — Ordenamento (arts. 106–116): não há seção específica dos ‘Eixos de Transformação Urbana’; art. 140 não vincula parâmetros de adensamento aos corredores do PlanMob. Art. [novo] — Ficam instituídos os Eixos de Transformação Urbana – TOD, com perímetros definidos em anexo e regime urbanístico específico. I – CA e gabarito	
--	---	--

graduais por proximidade ao transporte; II – Uso misto incentivado e permeabilidade mínima no lote; III – Vagas máximas e fachada ativa nos térreos; IV – Cota obrigatória de UH-HIS para empreendimentos de grande porte nos eixos; V – Vinculação da outorga às entregas do PlanMob/HIS/Parques do próprio eixo. § 1º as diretrizes urbanísticas dos TOD prevalecerão sobre parâmetros gerais, sendo especificadas no microzoneamento, observado o plano urbanístico específico. § 2º A outorga ficará condicionada ao cronograma de infraestrutura do eixo. Tema III — FMDU (arts. 141–144): sem vinculações mínimas por política; sem carteira plurianual (PPA) e sem portal de transparência. Art. [novo] — O FMDU observará as seguintes vinculações anuais mínimas: ≥30% HIS; ≥30% mobilidade ativa e coletiva; ≥20% drenagem/NbS; ≥20% equipamentos sociais. I – A carteira plurianual constará do PPA e será atualizada anualmente; II – O Portal do Fundo publicará obras, contratos, execução financeira e geolocalização dos investimentos. Parágrafo único. O descumprimento das vinculações deverá ser justificado em relatório público no SIMGEO. Tema III: inexistência de instrumento específico de Redesenvolvimento Urbano (RDU/REURB) — não há artigos correlatos para perímetros de requalificação com contrapartidas. Art. [novo] — Fica criado o RDU, aplicável a perímetros prioritários definidos em anexo. I – planos de reurbanização com etapas, usos, parâmetros e desenho do espaço público; II – reposição de UH-HIS e medidas de não gentrificação; III – licenciamento integrado e contrapartidas proporcionais. § 1º Os perímetros serão aprovados por lei específica, observadas as diretrizes deste Plano. § 2º A execução será monitorada anualmente no SIMGEO. TEMA IV IV — Gestão Democrática e Monitoramento Tema IV — SIMGEO (arts. 196–200): sem prazo de implantação; sem obrigação de Relatório Anual e Revisão Quadrienal; ausência de painéis públicos. (Obs.: art. 171 monitora OODC/TDC mas sem integração ao relatório geral). Art. [novo]

	— Fica instituído o Observatório Urbano no âmbito do SIMGEO, responsável pela publicação do Relatório Anual do Plano Diretor e pela revisão quadrienal. I – o Relatório Anual apresentará indicadores e metas por Tema (I a IV), execução do FMDU e dos instrumentos urbanísticos; II – os painéis do SIMGEO exibirão dados de Plano, Fundo, Solo Criado (OODC/TDC) e Operações Urbanas; III – a revisão quadrienal deverá propor ajustes de metas e parâmetros. Parágrafo único. O primeiro Relatório Anual será publicado em até (12) meses da vigência. Tema IV — Gestão Democrática (arts. 185–195): atribuições genéricas; falta previsão de câmaras técnicas permanentes por eixo e caráter deliberativo. Conselho da Cidade e Câmaras Técnicas Art. [novo] — O Conselho da Cidade terá caráter deliberativo e Câmaras Técnicas permanentes de Habitação, Mobilidade, Meio Ambiente e Desenvolvimento Econômico. I – reuniões trimestrais com pareceres sobre planos, perímetros e relatórios; II – composição, mandatos e quóruns definidos em regulamento, com paridade entre poder público e sociedade civil. Parágrafo único. Atas e decisões serão publicadas no SIMGEO. Tema IV — Disposições Finais e Transitórias (art. 195) Redefinição do art. 195 para: IV - os projetos de construção ou reforma protocolados na Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária até a data da aprovação desta Lei, com base nas diretrizes até então vigentes, terão 36 (trinta e seis) meses para início da obra, contando-se tal prazo a partir da aprovação desta Lei, ou da aprovação do projeto, se esta se der posteriormente, sob pena de perder-se o direito à construção com base no projeto aprovado. V - considera-se obra iniciada aquela que tiver executado pelo menos 10% da fundação da edificação	
Ricardo José	Proposta de revisão legislativa: Art 97, da Lei do Plano Diretor (norma geral) XII - revisar e aperfeiçoar a legislação de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo e das normas edilícias, em simetria e suplementando a legislação federal e estadual, com vistas	PD

	a aproximar da realidade urbana, assim como facilitar sua compreensão e aplicação pela população; Na posterior revisão da Lei de Parcelamento de Solo no âmbito do Município de Balneário Camboriú, como norma específica que seja sanada essa inconstitucionalidade, retirando a redação e o conteúdo normativo do inciso II, art. 16, da Lei Lei 2.794 de 2008 e consolidando/positivando que não será exigida a destinação de área verde e institucional para os desmembramentos, nos seguintes termos: Art. 16 da Lei 2.794 de 2008, inciso ou Parágrafo Único a ser incluído na Lei específica do Parcelamento do Solo : Art. 16 (...) Parágrafo Único: Não será exigida a destinação de área verde e institucional para os parcelamentos de solo sob forma de desmembramento.	LPOUS
Rosi Casatti	... deixo algumas sugestões que considero essenciais para o futuro sustentável e humano de Balneário Camboriú: - Reduzir a altura máxima e a densidade das novas construções em regiões já saturadas; - Aumentar o recuo entre edificações para garantir ventilação, iluminação natural e conforto térmico; - Promover arborização urbana efetiva, com reflorestamento e preservação das poucas áreas verdes remanescentes; - Criar parques, praças e jardins públicos em todos os bairros; - Melhorar a iluminação pública, especialmente em ruas secundárias e pontos de ônibus; - Garantir acessibilidade universal e calçadas adequadas; - Ampliar as ciclovias e rotas seguras para patinetes e ciclomotores, acompanhando o crescimento desse tipo de mobilidade; - Investir em transporte público de qualidade, integrado e sustentável.	

	E, de forma complementar, proponho também: - Criação de um conselho participativo permanente do Plano Diretor, com presença da comunidade civil, arquitetos, ambientalistas e representantes dos bairros; - Promoção de hortas comunitárias e jardins urbanos; - Requalificação das áreas de sombra urbana, criando microespaços verdes entre prédios e calçadas; - Política de incentivo à energia solar e eficiência energética nos novos empreendimentos.	
Sergio Junior	Sugiro a não construção de edifícios menos de 30 metros do espelho d'água do nosso rio Camboriú. Vamos preservar o rio e os locais que já contam com construção públicas revitalizar e dar espaço a quem quer empreender de forma que cuide e valorize a margem! Vamos ver o rio Camboriú de frete não vamos dar as costas para nosso Rio.	
Silvio R. Biachi	Seção V DOS ESPORTES, DO LAZER, DA RECREAÇÃO E DO ENTRETENIMENTO. Gostaria de que fosse repensada a situação das quadras de Futebol, Beach Tennis, Futvoley e demais esportes realizados na orla. Não há desenvolvimento esportivo sem locais adequados para a prática. Nossa orla, após sua ampliação, passou a ser uma referência nacional para tais práticas. O que eu solicito é que o modelo pensado para que seja implantado em relação aos esportes de praia, seja discutido e implantado após o verão de 2026. Assim teremos tempo de realizar um debate mais eficaz para toda a sociedade.	
Solo Administradora de Bens	Diante do exposto, requer: 1. O acolhimento da presente manifestação, reconhecendo-se o equívoco técnico-geográfico e determinando-se a retificação do texto do item IX – Jardim Iate Clube, substituindo-se a expressão “ilha do Rio Camboriú” por “península do Rio Camboriú” ou “região do Rio Camboriú”; 2. A revisão do enquadramento urbanístico proposto, para que não	

	seja aplicada à área a classificação de Zona de Conservação Ambiental (ZCA), mantendo-se o enquadramento como Zona de Ocupação Controlada, Vocacionada, com as condicionantes geotécnicas já reconhecidas pela Consulta de Viabilidade, preservando-se as porções sensíveis e permitindo-se a ocupação sustentável da área tecnicamente apta; 3. Que as retificações solicitadas constem expressamente na versão consolidada da minuta do Plano Diretor, a ser encaminhada para deliberação legislativa; 4. Que a presente manifestação seja integralmente registrada em ata, juntada aos autos do processo de revisão do Plano Diretor e considerada para fins de deliberação final, nos termos do art. 40, §4º, da Lei Federal nº 10.257/2001, que assegura a gestão democrática do desenvolvimento urbano.	
Suellen Gonçalves	Diretrizes de Mobilidade Sustentável <i>Referências: Madri, Copenhague e Curitiba.</i> • Cidade caminhável e conectada: implantação do conceito de “cidade de 15 minutos”, requalificação de calçadas e ruas compartilhadas. • Transporte público eficaz: eixos estruturais de transporte elétrico e integração regional. • Mobilidade sustentável: rede cicloviária contínua com ciclovias segregadas. • Zonas de baixas emissões: incentivo ao uso de veículos elétricos e restrição gradual de automóveis poluentes. Sustentabilidade Urbana e Infraestrutura Verde <i>Referências: Paris, Copenhague e Barcelona.</i> • Rede verde-azul: criação de corredores ecológicos urbanos conectando morros, rios e parques lineares. • Drenagem e resiliência climática: drenagem integrada a parques e áreas de lazer, plano de adaptação climática. • Eficiência energética: incentivos a certificações ambientais e edificações de energia quase zero.	

	Habitação e Inclusão Social <i>Referências: Madri, Viena e Curitiba.</i> • ZEIS bem localizadas e retrofit habitacional. • Programas de aluguel social e habitação cooperativa. • Ampliação de Reurb-S e Reurb-E com infraestrutura adequada, através da Lei da Regularização fundiária 13.465/2017 • Mapeamento dos loteamentos irregulares, para viabilização da regularização. Gestão Urbana, Inovação e Governança <i>Referências: Madri Smart City, Singapura, Barcelona Urban Lab.</i> • Urbanismo tático e orçamentos participativos de bairro. Economia Urbana e Cultura <i>Referências: Lisboa, Medellín e Paris.</i> • Contrapartidas culturais em operações urbanas. • Valorização do turismo sustentável e da economia criativa. Para que Balneário Camboriú se torne uma referência em urbanismo sustentável, o novo Plano Diretor deve priorizar o pedestre e os modais verdes, como bicicletas e caminhadas, por toda a cidade, promovendo uma mobilidade limpa que melhore a qualidade de vida e reduza o impacto ambiental. Além disso, é fundamental garantir um crescimento urbano com densidade equilibrada, respeitando o meio ambiente, e assegurar a inclusão habitacional, oferecendo moradia digna e infraestrutura para todos. As diretrizes apresentadas traduzem princípios aplicados nas cidades mais inovadoras do mundo e demonstram que crescimento urbano e qualidade de vida podem coexistir quando o planejamento é orientado pela sustentabilidade e pela participação social.	
--	--	--

Tiago Alves	1. Criação de zonas sensoriais mais tranquilas Zoneamento urbano: A proposta pode incluir a criação de áreas específicas no zoneamento da cidade, classificadas como "zonas sensíveis ao ruído". Nessas áreas, os limites de decibéis seriam mais baixos, especialmente em horários de descanso. Mapeamento de residências: A prefeitura poderia criar um cadastro voluntário de residências com pessoas autistas, permitindo que a fiscalização e a aplicação das leis de ruído sejam mais direcionadas e eficazes. 2. Regulamentação mais rígida para estabelecimentos Fiscalização e sanções: Fiscalização intensificada: Solicitar maior fiscalização para que bares, restaurantes e casas noturnas respeitem os limites de ruído. Sanções severas: O Plano Diretor pode prever sanções mais rigorosas para estabelecimentos que descumprem a Lei do Silêncio, especialmente quando localizados perto de "zonas sensíveis". Isolamento acústico obrigatório: Exigir que novos estabelecimentos com potencial de gerar ruído alto (como casas de shows) só possam operar se tiverem um isolamento acústico adequado, impedindo que o som se espalhe para as áreas residenciais. Distanciamento mínimo: Analisar a possibilidade de estabelecer um distanciamento mínimo entre determinados tipos de estabelecimentos (bares, casas noturnas) e áreas residenciais com alta concentração de pessoas com TEA. 3. Educação e conscientização Placas informativas: Como já foi sugerido em outras cidades, é possível pedir a instalação de placas informativas próximas a essas zonas, com o símbolo do autismo e avisos sobre a limitação de ruído.	PD

	Campanhas de conscientização: O Plano Diretor pode prever a criação de campanhas de conscientização para educar a população sobre as necessidades das pessoas autistas e os danos que a poluição sonora pode causar.	
Vanessa Correa	Análise da Matriz Viária – APA Escrevo para formalizar o envio de sugestões relativas a possíveis aprimoramentos na matriz viária da região da APA. As propostas em questão concentram-se em ajustes pontuais e estratégicos, visando otimizar o fluxo e o acesso local. É importante ressaltar que as modificações sugeridas não contemplam a remoção das previsões das vias, mas sim a realocação de trechos e a inclusão de novos pontos, sempre com o objetivo de preservar e melhorar a funcionalidade da infraestrutura atual. Acredito que estas contribuições possam agregar valor ao planejamento e desenvolvimento contínuo da nossa malha viária. Ver anexo no e-mail.	Sistema Viário
Vereador Bola	Referências: Relatórios Finais em pdf das Comissões Parlamentares Comissão Parlamentar Especial da Tarifa Zero apresenta relatório final: https://www.balneariocamboriu.sc.leg.br/imprensa/0/pesquisa/1/0/55763 Comissão Parlamentar da Micromobilidade Urbana aprova relatório final: https://www.balneariocamboriu.sc.leg.br/imprensa/0/pesquisa/1/0/55816	
Vereadora Ciça	Seção II DA INFRAESTRUTURA URBANA Art. 93. (...) XVI - regulamentar a instalação e a substituição de redes de energia elétrica, telecomunicações e dados em cabeamento	

	subterrâneo, garantindo integração com o planejamento urbano, a estética e a segurança da cidade.	
Vereadora Ciça	Art. 4º A mobilidade urbana compreende a integração entre deslocamentos curtos e longos, articulando o transporte público, individual e modos não motorizados, com a oferta de passeios públicos amplos, seguros e acessíveis, de forma a assegurar a mobilidade, a qualidade e a segurança de todos os cidadãos. § 1º As calçadas e passeios públicos deverão ser padronizados conforme normas técnicas de acessibilidade universal, garantindo a circulação segura e contínua de pedestres, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e a adequada sinalização tátil e visual. § 2º As calçadas serão observadas como o espaço de transição entre o público e o privado, representando o primeiro contato do cidadão com a cidade, influenciando diretamente a mobilidade, o acesso a serviços e a integração urbana. § 3º Serão priorizadas as opções de transporte não motorizado, promovendo a implantação de ciclovias, ciclofaixas e demais meios sustentáveis de deslocamento, integrados aos passeios acessíveis e ao transporte coletivo.	
Vereador Samir	Art. 48, V - Consolidar as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) em áreas ocupadas por população de baixa renda (ZEIS de assentamentos) e delimitar em áreas vazias, subutilizadas ou não utilizadas passíveis de parcelamento, edificação ou utilização compulsória (ZEIS de vazios urbanos), visando a produção de Habitação de Interesse Social (HIS). (nova redação) Art. 97. [...] VII - reservar glebas e terrenos, em áreas dotadas de infraestrutura e transportes coletivos, em quantidade suficiente para atender ao déficit acumulado e as necessidades futuras, dos serviços públicos, de educação, de assistência social, de saúde, de cultura, de esporte, de lazer e, prioritariamente, de habitação de interesse social. (nova	

	redação) Art. 97. [...] XVI - estabelecer áreas de revitalização urbana e habitação de interesse social com possibilidade de implantação por meio de Parcerias Público-Privadas, integradas às Zonas Especiais de Interesse Social e às Operações Urbanas Consorciadas. (nova redação) Art. 113. § A lei específica da Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), deverá conter, obrigatoriamente: I - O Mapa de Delimitação das ZEIS (urbanizadas e de vazios), com o regime urbanístico específico de uso e ocupação do solo; II – As metas plurianuais de produção de unidades Habitacionais de Interesse Social (HIS) por faixa de renda; III - A regulamentação de incentivos fiscais e urbanísticos, como a simplificação dos processos de aprovação e licenciamento, para projetos de HIS e nas áreas de ZEIS; Art. 143. [...] Parágrafo único. Os recursos referidos no caput serão aplicados em obras de saneamento básico e ambiental, equipamentos públicos (urbanos e/ou comunitários), obras de infraestrutura, mobilidade urbana e na Habitação de Interesse Social – HIS e observará os seguintes critérios: (nova redação) I – destinação não inferior a 10% (dez por cento) de sua receita anual para programas, projetos e ações de HIS, incluindo regularização fundiária, locação social, produção e requalificação de moradias; II – o percentual remanescente poderá ser aplicado nas demais finalidades previstas no caput, conforme deliberação do Conselho da Cidade, observadas as prioridades definidas nos instrumentos de planejamento municipal e nas leis orçamentárias anuais.	
Walter Ebsen	Deveria ser analisado a inclusão da(s) alternativa(s): - A possibilidade de alteração das delimitações da MCA, considerando efetivamente as regiões “verdes” do município, - Em se esta não sendo possível, a possibilidade de alteração das microzonas adentrando áreas de MCA;	PD - Macrozonas

	- A consideração de que determinadas áreas de MCA já se encontravam em características de MAC pela configuração de “loteamentos antigos” ou “antecessores a 2006” e que não se enquadram aos requisitos regulatórios novos ou de caráter similar de preservação e conservação ambiental; - A adequação de áreas com declividade aos requisitos da Lei Federal da Mata Atlântica, - Para áreas maiores, que de fato podem ser consideradas com aspecto de preservação ambiental, mas que em algumas de suas extremas tenham contato com adensamento populacional em eixo de serviços, um artigo específico, com possibilidade de uso maior, como o caso das marginais da Avenida do Estado que estão acima da cota 25. Penso ser crucial a inclusão de algum paragrafo nos artigos que definem as Macrozonas, para corrigir eventuais distorções que o Mapa de Zoneamento possa acarretar.	
Wanessa Becker	Os moradores do bairro Vila real gostariam que a saída para marginal, na rua Anitapolis, com marginal oeste fosse feito aquele quadrado amarelo, para que m sai do bairro não fique preso com os carros que estão em fila parada na marginal.	Sistema Viário
Wilson Busato	Como morador da Praia de Taquaras há mais de 20 anos venho me manifestar contra o plano diretor com novas ruas na nossa localidade. Na contramão da tendência mundial para preservar o meio ambiente está sendo proposto ruas que destruirão os poucos trechos de Mata Atlântica virgem no município de Balneário Camboriú, atravessando por 4 nascentes de água e passando por cima de lagoas. A abertura de tal rua será um enorme passo em direção a urbanização e destruição do pouco de Mata Atlântica, sem trazer real benefício a comunidade. Nós moradores proprietários, na medida em que lutamos pela preservação do meio ambiente PEDIMOS A MODIFICAÇÃO DO PLANO DIRETOR e a preservação de nossas matas e nascentes.	Sistema Viário

Wilson Roberto Basso	Regulamentação do uso do subsolo em edificações Considerando o elevado adensamento e ocupação populacional da região central, observa-se que a legislação municipal ainda não disciplina de forma específica a ocupação e o aproveitamento do subsolo. Sugiro, portanto, que o município estabeleça normas que permitam o uso racional dessas áreas em novas edificações comerciais e residenciais multifamiliares. A sugestão prevê que o subsolo possa ultrapassar a área de projeção do térreo, possibilitando a instalação de equipamentos, áreas de manutenção, dispositivos de contenção do solo e sistemas de ventilação. Como referência, podem ser consideradas as legislações já adotadas em Itapema/SC, Florianópolis/SC e São Paulo/SP. Tendo em vista que o novo Plano Diretor encontra-se em discussão, esse seria o instrumento ideal para incluir tal regulamentação	
32 manifestações	Contra a nova mudança viária de Taquaras	
Anexo: Uso e ocupação de solo	Uso e Ocupação do Subsolo Art. X O uso e a ocupação do subsolo deverão observar as diretrizes urbanísticas e ambientais do Município, garantindo a segurança, a sustentabilidade e o aproveitamento racional do espaço urbano. I – Será considerado subsolo o pavimento cuja cota superior não ultrapasse 1,30 metros acima do nível médio do meio-fio; II – A área do subsolo poderá exceder a área do pavimento térreo, para assegurar ventilação e iluminação natural; III – Os subsolos poderão ser isentos do afastamento frontal, desde que: a) seja garantido sistema de escoamento ou armazenamento equivalente à taxa de permeabilidade exigida; b) a calçada mantenha a largura mínima prevista no alinhamento; c) o pavimento térreo seja destinado a uso comercial; IV – A execução de subsolos não será admitida em áreas alagáveis, de risco ou que possam comprometer o lençol freático ou os aquíferos, salvo mediante estudo técnico específico que comprove a viabilidade; V – A Lei de Uso e Ocupação do Solo disciplinará: a) a altura máxima dos	

	pavimentos designados como subsolo; b) a taxa de ocupação conforme o zoneamento urbano; c) os recuos e as áreas destinadas à ventilação; d) o uso do subsolo para infraestrutura urbana, estacionamentos e cabeamento subterrâneo.	
Anexo: Paisagem cultural Bairro da Barra	Art. 123 (...) § 2º No caso de proposição de Projeto Especial para a proteção da Paisagem Cultural do Bairro da Barra, a proposta deverá: I – ser orientada pelo princípio do turismo sustentável; II – garantir a permanência e o desenvolvimento da população local; III – contemplar incentivos à restauração e preservação de edificações e unidades de interesse histórico e cultural, com ênfase na preservação da arquitetura luso-açoriana; IV – possibilitar a criação de Áreas de Preservação Cultural (APC), com regras específicas de uso e ocupação do solo, visando a proteção do patrimônio arquitetônico e urbanístico; V – desenvolver ações de educação patrimonial e de conscientização da população sobre a importância da preservação cultural; VI – adequar os prédios públicos existentes no bairro à arquitetura colonial luso-açoriana; VII – garantir que o mobiliário urbano do Bairro da Barra observe e reflita a identidade colonial luso-açoriana, incluindo bancos, luminárias, lixeiras e abrigos de transporte público, com design, materiais e ornamentos que remetam à tradição cultural açoriana; VIII – estabelecer medidas para manutenção da baixa densidade e controle da altura das edificações contidas no perímetro de proteção; IX – promover programas de educação, valorização e difusão da cultura local, incentivando a conscientização da comunidade sobre a importância do patrimônio histórico, arquitetônico e cultural; X – prever incentivos fiscais e técnicos para proprietários que realizem a manutenção, restauração ou adaptação de edificações conforme as diretrizes de preservação.	
Anexo: Cabeamento subterrâneo	Seção II DA INFRAESTRUTURA URBANA Art. 93. (...) XVI - regulamentar a instalação e a substituição de redes de energia elétrica, telecomunicações e dados em	

	cabeamento subterrâneo, garantindo integração com o planejamento urbano, a estética e a segurança da cidade.	
Proposições dos Hotéis (Gabriella K)	Os representantes dos hotéis acima, vêm, através do presente, de acordo com as diretrizes apresentadas por esta Comissão, apresentar as seguintes proposições conforme abaixo elencadas: Os proponentes, todos empresários ligados ao ramo hoteleiro de nossa cidade, preocupados em promover o desenvolvimento do setor, pois a atual legislação municipal, além de sufocar um dos mais importantes eixos de nossa economia, está inviabilizando investimentos de bandeiras/redes de hotéis nacionais e internacionais, sendo assim a presente revisão deve obrigatoriamente restabelecer e fomentar este ramo de atividade, o qual restou como discurrido abandonado nos últimos anos e isto em uma das principais rotas turísticas da América do Sul. Pelo exposto, apresenta-se as seguintes proposições: (arquivo anexo)	