

ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NA CIRCULAÇÃO – RIC

APRESENTAÇÃO

O Relatório de Impacto na Infraestrutura Urbana de Circulação – RIC tem por objetivo de oferecer um referencial sobre o empreendimento de impacto em licenciamento ambiental, que permita aos técnicos envolvidos, conhecer, avaliar, quantificar e delimitar o alcance dos impactos gerados pela implantação do empreendimento no sistema viário e, a partir dessa avaliação, determinar as medidas mitigadoras¹ dos impactos negativos, necessárias para garantir a qualidade da circulação urbana no local (ou se for o caso, as medidas compensatórias²).

O roteiro permite uma melhor compreensão dos dados e aprofundamentos necessários na elaboração e apresentação dos estudos pelos consultores, visando maior agilidade na análise dos relatórios pela Gerência de Diretrizes Viárias – GEDIV. O roteiro proposto é um guia de referência. Nele são apresentadas as informações³ que deverão fazer parte do RIC, com uma breve orientação sobre o conteúdo necessário em cada item, cabendo ao responsável pela elaboração do relatório efetuar os devidos ajustes, observadas as especificidades de cada atividade e o porte do empreendimento.

CAPA

- Título: Relatório de Impacto na Circulação – RIC
- Nome do Empreendimento (o mesmo constante da OLA⁴)
- Empresa responsável pela elaboração do RIC
- Empreendedor
- Data (de conclusão do RIC)

CAPÍTULO I – INFORMAÇÕES GERAIS

I. IDENTIFICAÇÃO - LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

- I.1. Nome do Empreendimento / Razão Social (constante da OLA).
- I.2. Nome Fantasia.
- I.3. Categoria de Uso / Tipologia (shopping, supermercado, hospital, escola, faculdade, indústria, edifício comercial, edifício residencial, hotel, clube, cinema, centro cultural, etc.).
- I.4. Objeto (construção, ampliação, instalação de novo uso, em funcionamento).
- I.5. Fase do Licenciamento (LP⁵, LI⁶, LO⁷, LOA⁸, LOC⁹).
- I.6. Localização
 - I.6. I. Endereço completo (rua, número e bairro)

¹ Medidas Mitigadoras – aquelas capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos negativos gerados.

² Medidas Compensatórias – aquelas recomendadas quando da impossibilidade de mitigação dos impactos negativos gerados.

³ Cabe lembrar que o RIC deve conter os itens que compõem o roteiro, seguindo inclusive a numeração e a ordem proposta. O não atendimento aos itens listados no roteiro, sem a devida justificativa, poderá gerar a solicitação de complementação do estudo, com suspensão da análise do relatório até que sejam prestadas as informações ou apresentada a documentação solicitada.

⁴ OLA – Orientação para o Licenciamento Ambiental (emitida pela SMAMA – Secretaria Municipal Adjunta de Meio Ambiente).

⁵ LP – Licença Prévia: fase preliminar do planejamento da atividade, em que se avaliam questões relacionadas à localização e viabilidade do empreendimento. A Licença Prévia contém os requisitos básicos a serem atendidos nas fases de construção, ampliação, instalação e funcionamento, observadas as leis municipais, estaduais e federais de uso do solo.

⁶ LI – Licença de Implantação: autoriza o início da Implantação do empreendimento, de acordo com as especificações constantes dos projetos aprovados e depois de verificados os requisitos básicos definidos para esta etapa.

⁷ LO – Licença de Operação: autoriza o início da atividade licenciada, de acordo com o previsto na LP e na LI, após as verificações necessárias e a execução das medidas mitigadoras do impacto ambiental e urbano.

⁸ LOA – Licença de Operação de Adequação (para empreendimentos com início de operação anterior à Lei 7277 de 17 de janeiro de 1997).

⁹ LOC – Licença de Operação Corretiva (para empreendimentos com início de operação posterior à Lei 7277 de 17 de janeiro de 1997).

- I.6.2. Índice cadastral (IPTU)
- I.6.3. Lote(s) ocupado(s)
- I.6.4. Quarteirão(s)
- I.6.5. Regional
- I.7. Mapa do zoneamento (Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo – Lei 7166/96 e 8137/00).
- I.8. Mapa de situação ou foto aérea, contendo a localização do empreendimento e a visualização do sistema viário da área que abrange as principais vias de acesso ao empreendimento (1:10.000 ou 1:5.000).
- I.9. Fotografias do empreendimento (em funcionamento) ou do(s) lote(s) (novos empreendimentos).

2. IDENTIFICAÇÃO – EMPREENDEDOR / RTs

2.1. Empreendedor

- 2.1.1. Nome da Empresa
- 2.1.2. CNPJ
- 2.1.3. Nome do Responsável Legal pelo Empreendimento
- 2.1.4. Endereço (completo com CEP)
- 2.1.5. Telefones (comercial e celular) / Fax
- 2.1.6. e-mail

2.2. EIA/RIMA¹⁰ ou RCA/PCA¹¹

- 2.2.1. Nome da empresa
- 2.2.2. Responsável
- 2.2.3. Telefones (comercial e celular) / Fax
- 2.2.4. e-mail

2.3. RIC

- 2.3.1. Nome da empresa
- 2.3.2. Responsável Técnico – RT (nome / formação / registro profissional) Obs. O RT deve ter formação em engenharia civil ou arquitetura.
- 2.3.3. Equipe técnica (nome / formação / registro profissional)
- 2.3.4. Endereço (completo com CEP)
- 2.3.5. Telefones (comercial e celular) / Fax
- 2.3.6. e-mail

2.4. Projeto Arquitetônico

- 2.4.1. Nome da empresa
- 2.4.2. Responsável Técnico – RT (nome / formação / registro profissional CREA)
- 2.4.3. Equipe técnica (nome / formação / registro profissional)
- 2.4.4. Endereço (completo com CEP)
- 2.4.5. Telefones (comercial e celular) / Fax
- 2.4.6. e-mail

3. DOCUMENTAÇÃO

- 3.1. Cópia da OLA (emitida pela SMAMA) dentro do prazo de validade – 180 dias.
- 3.2. Cópia da Informação Básica, frente e verso (emitida pela SMARU): de todos os lotes que compõem o empreendimento, dentro do prazo de validade.
- 3.3. Dados sobre Parcelamento do Solo: caso o terreno esteja em processo de parcelamento, apresentar informações sobre o andamento deste junto à SMARU e Cópia das Diretrizes para Parcelamento (emitida pela Comissão de Diretrizes para Parcelamento da PBH).
- 3.4. Cópia da ART¹² registrada no CREA/MG pelo RT pelo RIC (preenchida, assinada e quitada).
Códigos sugeridos para preenchimento do formulário de ART:

¹⁰ EIA/RIMA – Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental.

¹¹ RCA/PCA – Relatório de Controle Ambiental e o respectivo Plano de Controle Ambiental.

¹² ART – Anotação de Responsabilidade Técnica.

- Campo 28: Atividade Técnica: 2230 - Geral: 22 (Estudo Técnico) - Tipo: 30 (Meio Ambiente)
- Campo 33: Finalidade: 34111 (Para outros fins)
- Campo 40: Descrição Complementar: Elaboração de Relatório de Impacto na Circulação – RIC para o empreendimento “Nome / Razão Social” - Preenchimento Obrigatório.

3.5. Cópia da ART registrada no CREA/MG pelo responsável técnico pelo Levantamento Topográfico (preenchida, datada, assinada e quitada).

CAPÍTULO II – PERFIL DO EMPREENDIMENTO

I. DESCRIÇÃO DAS ATIVIDADES E ÁREAS

I.1. Área do(s) terreno(s).

I.2. Área total construída.

I.3. Área líquida¹³ total.

I.4. Descrição das atividades desenvolvidas ou previstas, com breve histórico para empreendimentos existentes.

I.5. Quadro resumo contendo as atividades desenvolvidas ou previstas e as respectivas áreas utilizadas, discriminando cada bloco (ou edificação) e pavimento, conforme modelo a seguir:

Quadro distribuição de atividades e áreas			
Pavimento	Atividades Desenvolvidas	Área Bruta (m ²)	Área Líquida (m ²)
1º Subsolo			
1º Pavimento / Térreo			
2º Pavimento			
3º Pavimento			
		Total:	Total:

I.6. Áreas e dados específicos que fazem referência às atividades desenvolvidas no empreendimento, considerando as respectivas tipologias:

I.6.1. Shopping Center e Lojas:

- Área Bruta Locável (ABL¹⁴)

I.6.2. Supermercados e Hipermercados:

- Área de Vendas¹⁵
- Área de Depósito

I.6.3. Edifício Comercial:

- Área líquida dos pavimentos utilizados pelos escritórios, salas de reuniões, salas multiuso.

I.6.4. Auditórios e Salas de Cinema:

- Capacidade de Assentos

I.6.5. Salões de eventos, festas, convenções:

- Área de uso público
- Capacidade

I.6.6. Edifícios Residenciais:

- Número de unidades residenciais por bloco e total
- Número de blocos / edifícios
- Área dos apartamentos tipo / número de quartos
- Classe social e faixa de renda familiar (em salários mínimos)

I.6.7. Hotéis, Apart-hotéis e Motéis:

- Número de apartamentos

¹³ Área Líquida – definição da área a ser computada conforme art. 46 da Lei 8137 de 21 de dezembro de 2000, que altera a Lei 7166 de 27 de agosto de 1996 – Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo do Município de Belo Horizonte.

¹⁴ ABL – Área bruta locável: a área que produz rendimento no conjunto comercial. Inclui a área de vendas bem como os espaços de armazenagem e escritórios afectos aos estabelecimentos.

¹⁵ Área de vendas (ou área de gôndola) – toda a área destinada à venda onde os compradores têm acesso ou os produtos se encontram expostos.

- Área dos apartamentos
- I.6.8. Hospitais, Maternidades e Clínicas:
- Número de leitos total e para cada especialidade (de internação em apartamentos e enfermaria; isolados; CTI; observação, emergência, etc.).
 - Número de atendimentos/mês (no pronto socorro, cirurgias, internações, consultas ambulatoriais, exames, etc.).
 - Tipo de atendimento (particular, SUS, convênios).
- I.6.9. Escolas e Faculdades:
- Número de salas de aula
 - Área das salas de aula
 - Capacidade de cada sala e total
- I.7. Apresentar memória de cálculo das áreas (área líquida, ABL, área de vendas, etc.) com a representação gráfica do contorno da referida área sobre o projeto arquitetônico.

2. INFORMAÇÕES OPERACIONAIS / FUNCIONAIS

- 2.1. Data do início da operação do empreendimento:
- 2.1.1. Empreendimentos existentes: data de início da atividade.
- 2.1.2. Empreendimentos novos: data de previsão de inauguração e cronograma (parcial e total).
- 2.2. Horário de funcionamento do empreendimento durante a semana, fim de semana e informações sobre a existência ou previsão de turnos de trabalho.
- 2.3. Informações sobre a possibilidade de expansão futura e de funcionamento de outras atividades ou eventos.
- 2.4. Caracterização e quantificação da movimentação de pessoas e mercadorias:
- 2.4.1. Empreendimentos existentes: Apresentação de **dados reais** a serem obtidos através da realização de pesquisas (conforme diretrizes constantes do item 4 a seguir), considerando:
- População Fixa: funcionários (terceirizados ou não), alunos, professores, etc. (com os respectivos turnos de trabalho).
 - População Flutuante: clientes, fornecedores, visitantes, pacientes, etc.
 - Movimentação de mercadorias: descrição da logística de movimentação dos caminhões, número de viagens por dia, horários, dias da semana, rotas utilizadas e caracterização dos veículos utilizados (tipo e dimensões).
- 2.4.2. Empreendimentos novos: Apresentação de **estimativas** a serem obtidas através da realização de pesquisas em empreendimentos similares (conforme diretrizes constantes do item 4 a seguir). Caso não seja possível a execução da pesquisa, desde que justificada, podem ser utilizadas metodologias reconhecidas e comprovadas em trabalhos técnicos. Os estudos devem compreender:
- População Fixa: funcionários (terceirizados ou não), alunos, professores, etc. (com os respectivos turnos de trabalho).
 - População Flutuante: clientes, fornecedores, visitantes, pacientes, etc.
 - Movimentação de cargas: número de viagens por dia, horários de chegada e de saída e número de veículos de carga acumulados, dias da semana de maior pico e caracterização dos veículos utilizados (tipo e dimensões).

3. GERAÇÃO DE VIAGENS

- 3.1. Número de viagens geradas (produzidas e atraídas) por dia e nos horários de pico do empreendimento e do sistema viário da área de influência:
- 3.1.1. Empreendimentos existentes: Apresentação de **dados reais** a serem obtidos através da realização de pesquisas (conforme diretrizes constantes do item 4 a seguir) da movimentação de pessoas e veículos (inclusive veículos de carga).
- 3.1.2. Empreendimentos novos: Apresentação de **estimativas** a serem obtidas através da realização de pesquisas em empreendimentos similares (conforme diretrizes do item 4) ou através da utilização de metodologias reconhecidas e comprovadas em trabalhos técnicos.

3.2. Divisão modal das viagens: identificação dos meios de transporte que os usuários utilizam para acessar o empreendimento (em porcentagem).

3.2.1. Empreendimentos existentes: Apresentação de **dados reais** a serem obtidos através da realização de pesquisas com aplicação de questionários (conforme diretrizes do item 4).

3.2.2. Empreendimentos novos: Apresentação de **estimativas** a serem obtidas através da realização de pesquisas em empreendimentos similares (conforme diretrizes do item 4) ou através da utilização de metodologias reconhecidas e comprovadas em trabalhos técnicos.

4. PESQUISAS – DIRETRIZES GERAIS

4.1 Pesquisa de contagem volumétrica de pessoas e de veículos

4.1.1. Descrição da metodologia adotada.

4.1.2. Período da realização das pesquisas: no horário de funcionamento do empreendimento, durante uma semana (incluindo final de semana, dependendo da tipologia). Períodos menores de realização da pesquisa podem ser admitidos em comum acordo com a BHTRANS.

4.1.3. A pesquisa de contagem de pessoas e de veículos deve ser realizada em todos os acessos, contabilizando a entrada e a saída. Nos acessos de veículos deve ser identificado o número de pessoas por veículo.

4.1.4. Os resultados coletados devem ser apresentados de hora em hora, com totalizações parciais de 15 em 15 minutos.

4.1.5. Apresentação do formulário utilizado para realização das pesquisas.

4.1.6. Aplicação de questionário simplificado aos usuários a fim de coletar as seguintes informações:

- Identificação do usuário (funcionário, cliente, fornecedor, paciente, aluno, etc.).
- Horário de chegada e saída (para calcular o tempo de permanência médio).
- Modo de transporte utilizado (automóvel, a pé, carona, ônibus, metrô, táxi, van, moto, etc.).
- Para os usuários que utilizam veículos particulares, identificar o local onde o veículo foi estacionado (estacionamentos internos do empreendimento; estacionamentos privados, áreas de estacionamento rotativo ou livre na via) e as rotas de chegada e de saída (considerando as principais vias de acesso).

4.1.7. Se não for possível a aplicação do questionário em todas as pessoas, os resultados devem ser expandidos, relacionando-se o número de usuários pesquisados e o movimento total diário no dia pesquisado.

4.1.8. Justificar as amostras utilizadas para realização das pesquisas, com base em métodos estatísticos (garantindo no mínimo 95% de confiabilidade e 10% de erro no máximo).

4.1.9. Apresentar os resultados das pesquisas de forma conclusiva destacando os valores absolutos e percentuais.

4.2 Pesquisa de ocupação em estacionamento e pátios de carga e descarga.

4.2.1 Descrição da metodologia adotada.

4.2.2 Período da realização das pesquisas: no horário de funcionamento do empreendimento, durante uma semana (incluindo final de semana, dependendo da tipologia). Períodos menores de realização da pesquisa podem ser admitidos em comum acordo com a BHTRANS.

4.2.3 Apresentação de planilhas contendo, para cada tipo de veículo pesquisado (automóveis, motocicletas, caminhões), as seguintes informações:

- Registro do número de veículos acumulados no início de cada dia pesquisado.
- Registro de entrada e saída ao longo do dia, com totalizações parciais a cada 15 minutos.
- Contabilização do saldo de entradas e saídas de veículos a cada 15 minutos.
- Contabilização do número de veículos acumulados a cada 15 minutos.

4.2.4 Apresentar os resultados das pesquisas de forma conclusiva, através de planilha resumo contendo o maior número de veículos acumulados a cada dia pesquisado, destacando a respectiva faixa horária.

Cabe ressaltar que, ao longo da análise do RIC pela BHTRANS, poderão ser solicitadas outras pesquisas para identificar dados específicos, tais como: ocupação máxima diária, taxa de ocupação (nº de vagas ocupadas / nº de vagas disponíveis), rotatividade de vagas, tempo médio de

permanência, capacidade de escoamento das faixas de acumulação (tipo de controle, tempo médio de passagem de cada veículo, comprimento de fila a cada 15 minutos, registros de picos de fila), etc.

CAPÍTULO III – ACESSIBILIDADE AO EMPREENDIMENTO

I. MACROACESSIBILIDADE

Este item deve conter a descrição, caracterização e o mapeamento das principais rotas de chegada e saída do empreendimento, partindo dos principais corredores de trânsito de Belo Horizonte, próximos ao empreendimento. Para tanto, devem ser apresentados:

I.1. Mapas de circulação viária, contendo:

- I.1.1. Rotas de chegada.
- I.1.2. Rotas de saída.
- I.1.3. Sentido de circulação das vias no entorno do empreendimento.
- I.1.4. Classificação viária no entorno do empreendimento.

I.2. Descrição e caracterização de cada rota com informações sobre:

- I.2.1. Condições físicas: sentido de circulação; seção transversal - com largura da pista, do canteiro central e das calçadas; número de faixas de tráfego por sentido; estado de conservação da sinalização e do pavimento.
- I.2.2. Condições operacionais: segurança, capacidade e fluidez.

2. ÁREA DE INFLUÊNCIA

Deve ser identificada a área de influência diretamente afetada pelos impactos do empreendimento em mapa, em escala adequada, contendo a rede viária e os sentidos de circulação.

A delimitação dos limites propostos para a área de influência deve ser justificada com a apresentação dos critérios adotados e levar em consideração o porte do empreendimento, as atividades nele instaladas, o número de viagens produzidas, as rotas de acesso e a localização dos PEDs utilizados pelos usuários do empreendimento.

3. MICROACESSIBILIDADE

Este item deve conter a identificação e caracterização dos acessos imediatos ao empreendimento. Para tanto, devem ser apresentados:

3.1. Figura (planta de situação ou planta do nível térreo) contendo a identificação e a especificação dos usos de todos os acessos ao empreendimento:

- Acesso de pedestres.
- Acesso de veículos leves.
- Acesso de veículos de carga.
- Acesso às áreas de embarque e desembarque.
- Acesso de veículos de emergência, de serviço, etc.

3.2. Outras informações sobre a utilização dos acessos, tais como: horário de funcionamento, tipo de controle utilizado (porteiro, cancela eletrônica, cancela manual, etc.), tipo de usuário que o utiliza, condições de acessibilidade, altura do portão, etc.

3.3. Registro fotográfico de todos os acessos (para empreendimentos existentes).

4. CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Devem ser identificadas as rotas de circulação de pedestres na área de influência do empreendimento e avaliadas as condições de caminamento e travessias, descrevendo as deficiências existentes.

Devem ser avaliadas todas as rotas de caminamento até os pontos de embarque e desembarque de passageiros (PEDs) ou estações (metrô e ônibus) próximos ao empreendimento.

Caracterizar as travessias de pedestres existentes nas rotas de caminhada identificadas e nas esquinas¹⁶ próximas ao empreendimento, com apresentação de informações sobre:

- Demanda / nº de pedestres por minuto (em locais com elevado fluxo de pedestres).
- Condições da sinalização horizontal e semafórica (focos específicos para pedestres).
- Condições do pavimento das calçadas junto às travessias.
- Condições das rampas de rebaixamento de meio-fio para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
- Identificação de pontos críticos existentes ou potenciais nas rotas de caminhada de pedestres (conflitos com veículos, rampas, estrangulamentos, acessibilidade de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida).

O diagnóstico da circulação de pedestres deve ser ilustrado com levantamento fotográfico.

5. TRANSPORTE COLETIVO – TÁXI – TRANSPORTE ESCOLAR

5.1. Transporte Coletivo por ônibus e metrô:

5.1.1. Mapa contendo o itinerário das linhas do transporte coletivo na área de influência e a localização dos pontos de embarque e desembarque de passageiros (PEDs) que atendem o empreendimento. A legenda do mapa deve conter o número e o nome das linhas.

5.1.2. Quadro descritivo e levantamento fotográfico da avaliação das condições da operação dos PEDs que atendem o empreendimento: localização, linhas atendidas, se tem abrigo, condições do pavimento das calçadas e informações sobre a área disponível para acomodação de passageiros.

5.1.3. Mapa contendo a indicação de linha de metrô e a localização de estação na área de influência se for o caso.

5.2. Táxi:

5.2.1. Mapa com a localização dos pontos de táxi existentes próximos ao empreendimento.

5.2.2. Informações sobre vagas internas para táxi.

5.2.3. Capacidade dos pontos de táxi (nº de vagas disponíveis).

5.2.4. Levantamento fotográfico dos pontos de táxi.

5.3. Transporte Escolar (no caso de escolas e faculdades):

5.3.1. Localização e capacidade das áreas utilizadas para embarque e desembarque de escolares.

5.3.2. Número e tipo de veículos utilizados (ônibus, micro-ônibus, vans).

CAPÍTULO IV – ANÁLISE DOS PARÂMETROS INTERNOS E DO PROJETO ARQUITETÔNICO

I. PARÂMETROS INTERNOS

Os projetos arquitetônicos devem ser adequados para atender aos parâmetros adotados pela BHTRANS, constantes do Anexo III, válidos para todos os projetos de construção, regularização e ampliação de empreendimentos e que somente poderão ser alterados após anuência da GEDIV.

Para empreendimentos na área central, deve ser feita consulta prévia à BHTRANS para definição dos parâmetros a serem utilizados, considerando cada tipologia e tendo em vista as políticas de incentivo à implantação de empreendimentos que promovam a revitalização da área central e o estímulo ao uso do transporte coletivo, através da política de oferta de vagas.

I.1. Demanda por vagas de estacionamento:

I.1.1. Dimensionamento conforme parâmetros da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo¹⁷ - Leis 7166/96 e 8137/00.

I.1.2. Dimensionamento conforme parâmetros adotados pela BHTRANS¹⁸. Para garantir a internalização da demanda gerada por cada tipo¹⁹ de empreendimento (Shopping Center, Lojas, Hiper e Supermercados, Cinema/Auditórios, Ed. Comerciais, Hospitais, Faculdades, Indústrias).

¹⁶ A Norma 9050/2004 da ABNT define que devem ser implantadas rampas para rebaixamento de meio-fio para travessia de pedestres em todas as esquinas, *mesmo onde não houver travessia de pedestres sinalizada* – ver item 6.10.11.1 Desta forma todo empreendimento instalado em lote de esquina deve ser responsável pela implantação das rampas para travessia de pedestres junto às esquinas.

¹⁷ O nº mínimo de vagas de estacionamento definido na Legislação Municipal é obtido somando-se o número de vagas exigido para empreendimentos em geral, conforme art. 61 e anexo VIII, da Lei 7166/96, com conteúdo dado pelo anexo XI da Lei 9959/10.

- I.1.3. Dimensionamento conforme valores levantados em pesquisas de demanda (para empreendimentos existentes).
- I.1.4. Comparativo do número de vagas necessárias considerando os parâmetros citados acima e número de vagas ofertadas no projeto arquitetônico.
- I.1.5. Quadro resumo do número de vagas ofertadas por pavimento e total.
- I.2. Demanda por vagas para Pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida - PMR:
 - I.2.1. Dimensionamento conforme parâmetros da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo²⁰.
 - I.2.2. Dimensionamento conforme parâmetros da Legislação Federal²¹:
 - I.2.3. Comparativo do número de vagas necessárias considerando os parâmetros citados acima e número de vagas destinadas a PMR ofertadas no projeto arquitetônico.
 - I.2.4. Quadro resumo do número de vagas destinadas a PMR ofertadas por pavimento e total.
- I.3. Faixas de acumulação²²:
 - I.3.1. Dimensionamento conforme parâmetros da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo²³.
 - I.3.2. Dimensionamento conforme parâmetros adotados pela BHTRANS²⁴.
 - I.3.3. Dimensionamento conforme pesquisas (para empreendimentos existentes) ou baseados em estimativas em empreendimentos similares (empreendimentos novos).
 - I.3.4. Quadro comparativo da extensão necessária, considerando os parâmetros citados acima e a extensão total ofertada no projeto arquitetônico.
 - I.3.5. Quadro resumo da extensão das faixas de acumulação, número de veículos acomodados (considerando cada veículo com 5 m) e número de cancelas em cada acesso e total.
- I.4. Vagas para Carga e Descarga:
 - I.4.1. Dimensionamento conforme parâmetros da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo²⁵.
 - I.4.2. Dimensionamento conforme parâmetros adotados pela BHTRANS²⁶:
 - I.4.3. Dimensionamento conforme pesquisas de demanda (para empreendimentos existentes) ou baseados em estimativas em empreendimentos similares (empreendimentos novos).
 - I.4.4. Dimensionamento de vagas em doca.
 - I.4.5. Dimensionamento de vagas em espera.
 - I.4.6. Representação gráfica de todas as vagas e respectivas áreas de manobra (estudos de raios de giro), que deverão ser internas ao empreendimento, evitando-se manobras na via.
- I.5. Vagas para Embarque e Desembarque:
 - I.5.2. Dimensionamento conforme parâmetros da Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo²⁷.
 - I.5.2. Dimensionamento conforme demanda constatada em pesquisa.
- I.6. Vagas para Táxi, Escolares, Ambulâncias e Transportes Especiais: conforme demanda constatada em pesquisa e de acordo com as dimensões e tipos de veículos utilizados.

2. LEVANTAMENTO TOPOGRÁFICO PLANIALTIMÉTRICO E CADASTRAL

2.1. Apresentação da prancha do levantamento em escala adequada e legível, de preferência na mesma escala da planta de situação do projeto arquitetônico (sugere-se escala mínima de 1/500), assinada pelo Responsável Técnico pelo serviço.

¹⁸ A partir do acompanhamento de casos concretos analisados, aprovados e implantados com a participação da BHTRANS, vêm-se acumulando observações relativas aos impactos previstos e os efetivamente observados, permitindo, dessa forma, estabelecer parâmetros relevantes de projetos a serem utilizados para os próximos estudos. Os parâmetros constantes da legislação municipal e os principais parâmetros adotados pela BHTRANS são apresentados no Anexo III.

¹⁹ Quando um empreendimento possuir mais de uma atividade, o número total de vagas corresponderá ao somatório das vagas necessárias para absorver a demanda gerada por cada atividade.

²⁰ Nº de vagas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida – ver art. 10, do Capítulo IX – Disposições Transitórias da Lei 8137/00

²¹ Nº de vagas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida – ver Decreto Federal Nº 5.296/2004, que regulamenta as Leis Federais 10.048/2000 e 10.098/2000.

²² Faixas de acumulação – “vias” internas ao terreno dimensionadas de forma que o comprimento da fila dos veículos que chegam ao empreendimento até os bloqueios de acesso não atinja a via pública, comprometendo o fluxo de passagem.

²³ Exigência e extensão das faixas de acumulação: conforme art. 62 e anexo IX, da Lei 8137/00.

²⁴ Parâmetros para definição da extensão das faixas de acumulação adotados pela BHTRANS – ver Anexo III.

²⁵ Exigência e número de vagas para operação de carga e descarga, conforme anexo VIII da Lei 7166/96, com conteúdo dado pelo anexo XI da lei 9959/10.

²⁶ Parâmetros para definição do número de vagas para operação de carga e descarga adotados pela BHTRANS – ver Anexo III.

²⁷ Exigência e número de vagas para embarque e desembarque, conforme anexo VIII da Lei 7166/96, com conteúdo dado pelo anexo XI da lei 9959/10.

- 2.2. Além dos lotes ocupados, o levantamento deve abranger os trechos de vias correspondentes às testadas ao empreendimento estendendo-se, pelo menos, por 50 m para cada lado (com indicação das cotas das seções transversais das pistas de rolamento, calçadas, canteiros, ilhas).
- 2.3. Sobreposição das confrontações do(s) lote(s) que compõem o terreno, levantadas em campo (Real) e do CP²⁸.
- 2.4. Cadastro de todas as interferências existentes nas calçadas e nos afastamentos frontais das edificações (árvores, jardineiras, postes, sinalização, mobiliário urbano, rebaixamentos de meio-fio para o acesso de veículos e para travessia de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, degraus, rampas, muretas, gradis, balisas, correntes, grelhas, etc.).
- 2.5. Cadastro e dimensionamento (largura e altura) de todos os portões para acesso de veículos e pedestres, guaritas e bloqueios (cancelas) para controle de acesso.
- 2.6. Representação dos rebaixamentos de meio-fio para o acesso de veículos e para travessia de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, degraus e rampas, devidamente cotados.
- 2.7. As cotas altimétricas devem ser representadas nas calçadas e nos afastamentos frontais considerando, no mínimo, os seguintes alinhamentos transversais: divisas dos lotes, limites laterais dos acessos de veículos e de pedestres.
- 2.8. Para a verificação da altura do meio-fio e da declividade transversal nas calçadas e nos afastamentos frontais das edificações, é necessária a representação ainda, das cotas altimétricas a cada 5 m nos seguintes pontos: no pé do meio-fio (nível da pista de rolamento ou fundo da sarjeta, se houver), no topo do meio-fio, no alinhamento frontal do terreno e junto ao alinhamento da edificação (soleira do muro ou da edificação).
- 2.9. Caracterização dos revestimentos existentes nas calçadas.
- 2.10. Representação das cotas dos raios de concordância das calçadas, inclusive nas esquinas.

3. INFORMAÇÕES SOBRE REGULARIZAÇÃO DA EDIFICAÇÃO JUNTO À SMARU

3.1. Empreendimentos existentes:

- 3.1.1. Informar se existe projeto arquitetônico aprovado na SMARU, a data de sua aprovação e cópia das certidões de baixa e habite-se (para cada edificação que compõe o empreendimento).
- 3.1.2. Informar se existem modificações e/ou acréscimos a serem ainda regularizados e descrevê-los (localização, áreas brutas e líquidas).
- 3.1.3. Apresentar a última versão do projeto arquitetônico aprovado ou em análise na SMARU. As pranchas devem ser apresentadas em volume anexo ao RIC, encadernadas em plásticos A4.

3.2. Empreendimentos novos:

- 3.2.1. Apresentar a última versão do projeto arquitetônico aprovado ou em análise na SMARU. As pranchas devem ser apresentadas em volume anexo ao RIC, encadernadas em plásticos A4.

3.3. Número do processo de edificação junto à SMARU.

4. PROJETO ARQUITETÔNICO

O projeto arquitetônico deve ser adequado para análise²⁹ da BHTRANS e apresentado em volume anexo ao RIC (as pranchas devem ser encadernadas em plásticos, formato A4). Para esclarecimentos quanto a apresentação do projeto arquitetônico, consultar o **Manual para Cumprimento de Condicionantes**.

CAPÍTULO V – ANÁLISE DOS PARÂMETROS EXTERNOS / IMPACTOS GERADOS

I. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA E DO NÍVEL DE SERVIÇO – SITUAÇÃO ATUAL

²⁸ CP – Cadastro de Planta

²⁹ A aprovação do projeto arquitetônico pela BHTRANS se refere à análise das áreas de circulação e estacionamento de veículos leves e de carga e descarga e ao dimensionamento e localização dos acessos de veículos e pedestres. Cabe salientar que no processo de Licenciamento Ambiental de Empreendimentos de impacto a aprovação do projeto arquitetônico na BHTRANS deve ser sempre anterior à aprovação na SMARU e que a versão a ser aprovada na BHTRANS deve atender aos padrões adotados pela SMARU, inclusive o selo das pranchas.

O diagnóstico das condições físico-operacionais do sistema viário deve se basear no estudo de capacidade de tráfego e do nível de serviço nas interseções, semaforizadas ou não, das rotas de acesso na área de influência do empreendimento.

O Grau de Saturação (GS) de uma interseção, cujo cálculo leva em conta o número de faixas de cada aproximação, com seus respectivos Fluxos de Saturação³⁰, o volume na hora pico (em UVP³¹) e o tempo de verde efetivo (extraído da programação semaforizada vigente, para semáforos existentes), é determinado em uma escala que varia entre 0 e 100%.

O Nível de Serviço é um parâmetro utilizado para avaliar as condições operacionais de tráfego, podendo ser determinado para trechos de vias ou aproximações de interseções e classificados em, seis categorias: A, B, C, D, E F. É uma medida qualitativa do serviço oferecido ao motorista que percorre uma via, considerando o efeito de vários fatores, tais como: velocidade, tempo de viagem, interrupções no tráfego, liberdade de movimentos, conforto e conveniência do motorista e, indiretamente, segurança e custos operacionais.

A BHTRANS adota em seus estudos de capacidade a seguinte relação entre os níveis de serviço, e o grau de saturação:

- $GS \leq 0,20$; Nível de Serviço A – indica escoamento livre; baixos fluxos; altas velocidades; baixa densidade; não há restrições devido à presença de outros veículos.
- $0,21 \leq GS \leq 0,50$; Nível de Serviço B – indica fluxo estável; velocidade de operação começando a ser restringidas pelas condições de tráfego; condutores possuem razoáveis condições de liberdade para escolher a velocidade e faixa para circulação.
- $0,51 \leq GS \leq 0,65$; Nível de Serviço C – indica fluxo estável; velocidade e liberdade de movimento são controladas pelas condições de tráfego; existem restrições de ultrapassagem; velocidade de operação satisfatória.
- $0,66 \leq GS \leq 0,80$; Nível de Serviço D – próximo à zona de fluxo instável; velocidade de operação afetada pelas condições de tráfego; flutuações no fluxo e restrições temporárias podem causar quedas substanciais na velocidade de operação.
- $0,81 \leq GS \leq 0,90$; Nível de Serviço E – indica fluxo instável; fluxos próximos à capacidade da via; paradas de duração momentânea
- $GS \geq 0,91$; Nível de Serviço F – escoamento forçado; baixas velocidades; fluxos abaixo da capacidade; no caso extremo fluxo e velocidade caem a zero (congestionamento).

A análise de capacidade viária deve ser realizada a partir de pesquisas³² de contagem volumétrica classificada de veículos, realizadas nas principais interseções das rotas de acesso na área de influência, na hora pico do empreendimento e do sistema viário. Cabe ressaltar que as pesquisas anteriormente realizadas no local pela empresa de consultoria ou aquelas cadastradas na biblioteca da BHTRANS podem ser utilizadas, desde que tenham sido realizadas há, no máximo, três anos, adotando-se a taxa média de crescimento anual da região (fonte IBGE ou outro indicador específico, como crescimento da frota, etc).

Deve ser apresentado croqui de cada interseção estudada, com o número de faixas de trânsito, a identificação dos movimentos permitidos e os respectivos volumes de tráfego na hora pico do empreendimento e do sistema viário devidamente identificados. Devem ser apresentadas ainda informações sobre a largura das aproximações e sobre a existência de faixas de estacionamento, ponto de embarque e desembarque de passageiros do transporte coletivo ou declividades e demais interferências que possam interferir nos fluxos de saturação.

Para empreendimentos existentes, além das pesquisas citadas, deve ser identificada a parcela de volume gerado na hora pico do empreendimento e do sistema viário, em cada rota de acesso na área de influência, e apresentados estudos de capacidade para a situação atual e para uma situação hipotética, sem o empreendimento, ou seja, considerando a retirada da parcela de volume de tráfego gerado pelo empreendimento e avaliando, desta forma, o impacto que o mesmo tem causado.

³⁰ Fluxo de Saturação: capacidade de vazão de uma aproximação considerando-se 100% de tempo de verde durante uma hora. Usualmente, considera-se 1.800 UVP/h por faixa de trânsito.

³¹ UVP - Unidade de Veículo Padrão. Utilizam-se os seguintes índices de equivalência em relação ao veículo de passeio: automóvel = 1,0; ônibus = 2,25; caminhão = 2,0.

³² Outras pesquisas poderão ser necessárias para subsidiar a distribuição dos fluxos, como a pesquisa de origem e destino – Pesquisa OD com entrevistas ou por placas dos veículos.

2. PREVISÃO DA DEMANDA FUTURA DE TRÁFEGO:

Os estudos de demanda de tráfego envolvem quatro etapas principais: geração (ver item 3 do Capítulo II), distribuição das viagens, divisão modal e alocação do tráfego, que cumprem as funções de estimar a demanda de tráfego gerado e distribuí-la nas rotas de acesso ao empreendimento.

Para empreendimentos novos ou em ampliação deve ser feita uma projeção de crescimento do tráfego atual para o horizonte do ano de início da operação (inauguração) ou da ampliação, adotando-se a taxa média de crescimento anual da região (fonte IBGE).

Para a avaliação do grau de saturação e do nível de serviço para todas as situações e horizontes, deve-se apresentar o método utilizado e a demonstração dos cálculos realizados. Para interseções que operam com semáforos deve-se adotar, no mínimo, o método de Webster, que utiliza a relação entre o volume de tráfego e a capacidade de escoamento no local. No entanto, estudos de impacto realizados para licenciamento de empreendimentos de grande porte devem ser enriquecidos tecnicamente com a apresentação de redes de simulação, utilizando softwares específicos para avaliação das condições do tráfego, nos diferentes cenários estudados.

3. ALOCAÇÃO DAS VIAGENS GERADAS:

A alocação das viagens geradas é o carregamento das interseções das rotas de acesso (semáforizadas ou não), na hora de pico do empreendimento e do sistema viário, com o volume de tráfego total, ou seja, o volume de tráfego no ano de início da operação do empreendimento, somado ao volume gerado pelo empreendimento.

A distribuição das viagens geradas no sistema viário da área de influência (vias principais de acesso e vias adjacentes ao empreendimento) é feita a partir das rotas de chegada e saída, distribuindo-se entre elas os volumes (em UVP/h) gerados pelo empreendimento, de acordo com percentuais definidos. Partindo da premissa de que os futuros usuários do empreendimento irão utilizar as rotas de chegada e de saída com a mesma lógica de deslocamento do tráfego atual do entorno, definem-se os percentuais para a alocação do tráfego, com base nos volumes identificados nas pesquisas de contagem volumétrica de veículos e na importância das respectivas rotas.

4. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS NO SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTE:

A partir da análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nas interseções estudadas das rotas de acesso (semáforizadas ou não), na hora de pico do empreendimento e do sistema viário, nos horizontes sem e com o empreendimento, deve-se identificar os trechos viários e aproximações de interseção significativamente impactadas pelo tráfego adicional e apresentar conclusões sobre os impactos gerados, considerando as condições de acesso e de circulação de veículos e de pedestres na área de influência e levando-se em conta as interferências dos fluxos gerados pelo empreendimento nos padrões vigentes de fluidez e segurança de tráfego.

A partir dos estudos das demandas geradas pelo empreendimento deve-se avaliar a necessidade de alterações nos serviços de transporte coletivo (adequação do itinerário, ajustes em quadro de horários ou implantação de novo PED), táxi e transporte escolar, buscando sempre a internalização dos conflitos gerados.

CAPÍTULO VI – CONCLUSÕES E PROPOSIÇÃO DE MEDIDAS MITIGADORAS / COMPENSATÓRIAS

Neste tópico, devem ser descritas as medidas a serem tomadas pelo empreendedor para minimizar os impactos causados pelo empreendimento. As medidas a serem adotadas dependerão dos impactos causados pelo empreendimento na infraestrutura urbana de circulação e, portanto, nem todos os itens desse tópico serão utilizados.

I. Apresentação gráfica (lay-out) das adequações propostas no sistema viário, tais como:

- Plano de circulação.
- Implantação e alargamento de vias.
- Implantação de obras de arte.



**PREFEITURA DE
BELO HORIZONTE**

- Implantação de alterações geométricas.
 - Implantação de melhorias de pavimentação.
 - Implantação / manutenção de sinalização horizontal, vertical ou semafórica.
 - Ajustes na programação semafórica.
 - Implantação de medidas moderadoras de tráfego.
 - Tratamento para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.
2. Apresentação de propostas de adequação do transporte coletivo, escolar e do serviço de táxi.
3. Apresentação de propostas de ações complementares.
- Operacionais.
 - Educativas.
 - Divulgação.
 - Monitoramento.
 - Plano de gestão da mobilidade.

DÚVIDAS E ESCLARECIMENTOS

Dúvidas poderão ser esclarecidas junto à GEDIV – Gerência de Diretrizes Viárias.
Av. Engenheiro Carlos Goulart, 900 – Prédio 1 – Buritis – Belo Horizonte / MG – CEP: 30.455-902
Telefone: 3379-5630
Fax: 3379-5660
email: gediv.bhtrans@pbh.gov.br

MARÇO DE 2013

ANEXO I - SUGESTÕES DE REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PARA CONSULTA

DOCUMENTOS TÉCNICOS:

- CET-SP – Companhia de Engenharia de Tráfego. Pólos Geradores de Tráfego. Boletim Técnico nº 32, 1983.
- CET-SP – Companhia de Engenharia de Tráfego. Pólos Geradores de Tráfego II. Boletim Técnico nº 36, 2000.
- DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. Manual de Procedimentos para o Tratamento de pólos Geradores de Tráfego, dezembro de 2001.
- PORTUGAL, Licínio da Silva e GOLDER, Lenise Grando. Estudo de Pólos Geradores de Tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes, 2003.
- CONCEIÇÃO, I. Shopping Center: desenvolvimento, localização e impacto no sistema viário. Dissertação de Mestrado. UFRJ, 1984.
- GOLDNER, L. G. Uma metodologia de avaliação de impactos de shopping centers sobre o sistema viário urbano. Tese de Doutorado, UFRJ, 1994.
- GOLDNER, L. G. e PORTUGAL, L. S. Análise das metodologias de previsão de número de viagens geradas pelos shoppings centers: o caso do Norte Shopping /RJ. VI Congresso da ANPET, 1992.
- GRANDO, L. A interferência dos Pólos Geradores de Tráfego no sistema viário: análise e contribuição metodológica para shopping centers. Dissertação de Mestrado. UFRJ, 1986.
- HOLOS CONSULTORES E ASSOCIADOS. RITU – Relatório de Impacto no Trânsito Urbano.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO – Pesquisas de Origem e Destino da Região Metropolitana de Belo Horizonte.

NORMAS E LEGISLAÇÃO³³:

- Lei Federal nº 9503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro – CTB. Art.93. “Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em pólo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas”.
- Lei Federal nº 6766, de 19 de dezembro de 1979 – Dispõe sobre o Parcelamento do solo Urbano e dá outras providências.
- Lei Federal nº 6938, de 31 de agosto de 1981 – Dispõe sobre a política Nacional do Meio Ambiente, seus fins, mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.
- Resolução CONAMA³⁴ nº 001, de 23 de janeiro de 1986 – Estabelece as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental – AIA.
- Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997 – Revisão dos procedimentos e critérios utilizados no licenciamento ambiental (no art. 12, estabelece a possibilidade ao órgão ambiental de definir procedimentos específicos (simplificados) para licenças ambientais, observadas a natureza, características e peculiaridades da atividade ou empreendimento).
- Lei Federal nº 10165, de 27 de dezembro de 2000 – alteram a Lei Federal nº 6938, de 31 de agosto de 1981.
- Decreto Federal nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 – regulamenta as Leis Federais nº 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que

³³ Sugestão de Sites para consulta de legislação:

www.ibama.gov.br; Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis

www.semad.mg.gov.br; Secretaria estadual de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

www.feam.br; Fundação Estadual do Meio Ambiente

www.pbh.gov.br; Prefeitura de Belo Horizonte

³⁴ CONAMA – Conselho Nacional de Meio Ambiente:

específica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

- Lei Municipal nº 7277, de 17 de janeiro de 1997 – Institui a Licença Ambiental e dá outras providências.
- Lei Municipal nº 4253, de 04 de dezembro de 1985 – Dispõe sobre a Política de Proteção, do Controle e da Conservação do Meio ambiente e da Melhoria da qualidade de vida no Município de Belo Horizonte (Cria o COMAM - Conselho Municipal do Meio Ambiente e define suas atribuições).
- Lei Municipal nº 5893, de 16 de março de 1988 – Regulamenta a Lei nº 4253, de 04 de dezembro de 1985.
- Deliberações Normativas do COMAM:
 - DN 19/98: regulamenta os procedimentos administrativos para o licenciamento ambiental dos empreendimentos de impacto a que se refere à lei nº 7277/97.
 - DN 20/99: inclui nova relação na lista de empreendimentos de impacto.
 - DN 26/99: complementa a DN 19/98 e dá nova reação a DN 20/99, estabelecendo normas específicas para o licenciamento ambiental de obras de infra-estrutura.
 - DN 29/99: estabelece normas específicas para o licenciamento ambiental das atividades de comércio e prestação de serviços relacionadas no Anexo Único da DN 20/99, complementa e DN 19/98 e inclui tipologia na relação de empreendimentos de impacto.
 - DN 32/2000: inclui postos de abastecimentos de veículos na relação de empreendimentos de impacto.
 - DN 58/07 – estabelece enquadramento e critérios para o licenciamento ambiental de obras de infraestrutura.
 - DN 63/08 – estabelece porte e etapas para o licenciamento ambiental de empreendimentos.
- Lei Orgânica do Município, de 21 de março de 1990, capítulo IV, art. 152, inciso VIII; capítulo XII, art. 193 a 203; capítulo XIII, art. 208 e capítulo XV, art. 226.
- Lei 7165 de 27 de agosto de 1996 – Plano Diretor do Município de Belo Horizonte.

O art. 22 estabelece diretrizes relativas ao meio-ambiente, estando disposto no inciso XI: “definir e disciplinar, em legislação específica, as obras e as atividades causadoras de impacto ambiental, em relação às quais devem ser adotados procedimentos especiais para efeito de licenciamento”.

O art. 59 cita as diretrizes da política de instalação de usos e, dentre elas, se encontra a de estabelecer condições para a localização das atividades, considerando no mínimo: o sistema viário e de transporte; o impacto sobre o meio-ambiente; a potencialidade da concentração de atividades similares na área.
- Lei 7166 de 27 de agosto de 1996 – Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo do Município de Belo Horizonte.
- Lei 8137 de 21 de dezembro de 2000 e Lei 9959 de 20 de julho de 2010, alteram a Lei 7166/96.
- Decreto nº 11.000, de 1º de abril de 2002 – Regulamenta a aplicação das exigências contidas no art. 97, da Lei 8137, de 21 de dezembro de 2000, relativas a condições para o funcionamento de atividades causadoras de repercussões negativas no município.
- Lei nº 8616, de 14 de julho de 2003 - Código de Posturas do Município de Belo Horizonte.
- Decreto nº 11.601, de 09 de janeiro de 2004 – Regulamento do Código de Posturas do Município de Belo Horizonte.
- Decreto nº 12.804, de 03 de agosto de 2007 – altera o Decreto nº 11.601/2004.
- Norma NBR 9050/2004 da ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas. Sobre construção de rebaixos de meio-fio para acesso de pessoas com deficiência.
- Lei nº 9074, de 18 de janeiro de 2005 – Dispõe sobre a regularização de parcelamentos do solo e de edificações no Município de Belo Horizonte e dá outras providências.
- Decreto nº 11.984, de 11 de março de 2005 – Regulamenta a Lei nº 9074.

ANEXO II - QUADRO PARÂMETROS ADOTADOS PELA BHTRANS

A partir do acompanhamento de casos concretos analisados pela BHTRANS e implantados em Belo Horizonte, vêm-se acumulando conhecimento relativo aos impactos previstos e observados, permitindo, dessa forma, estabelecer parâmetros de projetos a serem utilizados para os próximos estudos, visando a internalização da demanda gerada por vagas de estacionamento, áreas para carga e descarga, embarque e desembarque, vagas para ambulâncias, escolares, táxis, motocicletas, bicicletas e extensões necessárias de faixas de acumulação, considerando cada tipologia. Os parâmetros de vagas para veículos leves da BHTRANS só serão utilizados em casos específicos. Deve-se na maioria dos casos, utilizar os parâmetros da legislação municipal.

PARÂMETROS ³⁵ ADOTADOS NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE		
VAGAS DE ESTACIONAMENTO		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 E 9959/10	BHTRANS
Shopping Center e Lojas	Vias de Ligação Regional, Arteriais ou Coletoras → 1 vg p/ 50m ² de AL + 1 vg p/ 300m ² de AL. Vias Locais → 1 vg p/ 75m ² de AL + 1 vg p/ 450m ² de AL.	1 vaga livre para cada 25m ² de ABL.
Hipermercado		1 vg livre p/ cada 10m ² de Área de Vendas + 1 vg livre p/ cada 25m ² de ABL de lojas.
Supermercado		1 vg livre p/ cada 20 m ² de Área de Vendas.
Cinema/ Auditório		1 vg livre p/ cada 4 assentos.
Ed. Comercial		o parâmetro da BHTRANS é o mesmo da lei
Hospitais		Conforme estudo específico.
Indústrias		Conforme estudo específico.
Faculdades e Escolas		Conforme estudo específico.
Hotéis e Apart-hotéis	1 vaga para cada 3 unidades hoteleiras	Conforme estudo específico.
Uso Residencial Multifamiliar	Vias de Ligação Regional, Arteriais	unidade ≤ 90m ² → 1 vg por unidade
		unidade > 90m ² → 2 vg por unidade
	Vias Coletoras e Locais	unidade ≤ 47m ² → 1 vg por 3 unidades
		47m ² < unidade < 60m ² → 2vg por 3 unidades
		unidade ≥ 60m ² e ≤ 90m ² → 1 vg por unidade
	unidade > 90m ² → 2 vg por unidade	
FAIXA DE ACUMULAÇÃO		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96 E 8137/00	BHTRANS
Uso não residencial (com mais de 60 vagas, estacionamento aberto ao público, edifício-garagem)	Até 1000m ² → 5m de faixa → 1 faixa De 1001 a 2000m ² → 10m de faixa → 1 faixa De 2001 a 5000m ² → 20m de faixa → 1 faixa De 5001 a 10000m ² → 15m de faixa → 2 faixas Mais de 10000m ² → 25m de faixa → 2 faixas	Uso não residencial: extensão para acomodar <u>4%</u> do número de vagas ofertadas (considerando 5m de comprimento cada veículo) em Shoppings, Hipermercados e Supermercados e extensão para acomodar <u>3%</u> nos demais empreendimentos com demandas de acesso concentrada em um determinado período. Edifícios residenciais de grande porte: extensão para acomodar <u>no mínimo um veículo de 5m</u> e no caso de residenciais com mais de 200 vagas, extensão para acomodar <u>um veículo para cada 100 vagas ofertadas</u> .

³⁵ Quando um empreendimento possuir mais de uma atividade, o número total de vagas corresponderá ao somatório das vagas necessárias para absorver a demanda gerada por cada atividade. O arredondamento deverá ser feito considerando-se o número imediatamente superior.

CONTINUAÇÃO ANEXO III:

PARÂMETROS ADOTADOS NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE		
VAGAS PARA CARGA E DESCARGA		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 E 9959/10	BHTRANS
Shoppings e Lojas	Reserva de área para carga e descarga se atividade atratora de veículos pesados. 1500m ² < AL < 3000m ² → 1 vaga AL ≥ 3000m ² → 1 vg / 3000m ² , desprezando-se as frações.	1 vg p/ cada 1200m ² de ABL.
Hipermercado		1 vg p/ cada 800m ² de Área de Vendas.
Supermercado		1 vg p cada 800m ² de Área de Vendas.
Cinema/ Auditório		1 vg para cada 1200m ² de ABL.
Ed. Comercial		-
Hospitais		Conforme estudo específico. Compatibilizar C/D geral com CD lixo hospital e de gases.
Hotéis e Apart-hotéis		Conforme estudo específico.
Faculdades e Escolas		Conforme estudo específico.
Indústrias		Conforme estudo específico.
ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 E 9959/10	BHTRANS
Hotéis e Apart-hotéis	1 vaga	Conforme estudo específico. Acomodar Clientes e Táxis.
Policlinicas, Hospitais, Pronto-Socorro e Maternidades.	1 vaga	Conforme estudo específico. Acomodar Público geral, do Pronto Atendimento e Ambulâncias.
Faculdades e cursos pré-vestibulares	1 vaga	Conforme estudo específico. Acomodar alunos, vans e ônibus.
Escolas de 1º e 2º graus e maternal.	1 vg p/ cada 450m ² de AL, desprezando-se as frações.	Conforme estudo específico. Acomodar escolares (pais, vans e ônibus).
Shoppings	-	Conforme estudo específico. Para acomodar clientes e funcionários.
VAGAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA OU MOBILIDADE REDUZIDA		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 e 9959/10	BHTRANS
Edifício Público	até 100 vagas → 1 por 25 ou fração; de 101 a 300 vagas → 4 pelas 100 primeiras, acrescidas de 1 para cada 50 excedentes; acima de 300 vagas → 8 pelas 300 primeiras, acrescidas de 1 para cada 100 excedentes.	-
Edifício de Uso Público ou de Uso Coletivo	DECRETO FEDERAL Nº 5.296, REGULAMENTA AS LEIS FEDERAIS Nº 10.048 E 10.098: Reservar pelo menos 2% do total de vagas, sendo assegurada no mínimo 1 vaga.	-
VAGAS PARA TÁXI		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 e 9959/10	BHTRANS
Shoppings, Hipermercados, Supermercados, Centros Culturais e de Eventos	-	Conforme estudo específico. Em fila e com extensão para acomodar a demanda.

VAGAS PARA MOTOCICLETAS		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 E 9959/10	BHTRANS
Shoppings, Supermercados, Hipermercados, Faculdades, Escolas, Clubes, Edifícios Comerciais	-	4% do número de vagas ofertadas para veículos leves.
BICICLETÁRIO E FACILIDADES PARA BICICLETAS		
TIPO DE EMPREENDIMENTO	PARÂMETROS	
	LEIS 7166/96, 8137/00 E 9959/10	BHTRANS
Shoppings, Supermercados, Hipermercados, Faculdades, Escolas, Clubes, Edifícios Comerciais	-	Nº de vagas conforme estudo específico. Prever implantação de Bicicletário e/ou Paraciclo em área coberta. Em casos específicos poderá ser solicitada a disponibilização de instalações sanitárias (masculino e feminino) com chuveiro e escaninho para a guarda de equipamentos para os usuários do empreendimento.



ANEXO III – FICHA TÉCNICA

Ramon Victor Cesar
Diretor-Presidente da BHTRANS
Célio Freitas Bouzada
Diretor de Planejamento - DPL
Daniel Marx Couto
Diretor de Desenvolvimento e Implantação de Projetos - DDI
Edson Amorim de Paula
Diretor de Ação Regional e Operacional - DRO
Jussara Bellavinha
Diretora de Atendimento e Informação - DAI
Ben Hur Albergaria
Diretor de Administração e Finanças - DAF

ELABORAÇÃO:

Célio Freitas Bouzada
Diretor de Planejamento - DPL
Rogério Carvalho
Gerente de Coordenação da Mobilidade Urbana - COMU

GERÊNCIA DE DIRETRIZES VIÁRIAS - GEDIV

Gerente de Diretrizes Viárias
Tácio Francisco Porto Lemos
Supervisora de Estudos de Impacto
Luciana Carneiro de Moraes Stubbs
Secretária
Sandra Margareth Pereira Coelho de Araújo
Técnica de Transporte e Trânsito
Éden Mendonça Duarte

Analistas de Transportes e Trânsito:

Ana Luisa Miranda Kilimnik
Cláudia Márcia de Fátima Ramos
Cristina Angélica Moreira de Lacerda Pena
Élcio Gonçalves Carneiro
Fabrícia Pinho Brito
Gláucia Catalán de Freitas Duarte
Liliana Piancastelli Siqueira Brina
Maristela dos Reis Solano
Sayonara Lopes de Souza

ELABORAÇÃO DO ROTEIRO ORIGINAL:

Tomás Alexandre Ahouagi
Luiz Augusto Schmidt
Amélia Maria da Costa
Elaine Verdi Coutinho e Souza

ATUALIZAÇÃO E ALTERAÇÃO 2007

Helcymara Oliveira Kutova