DECRETO Nº 16.760/25

Regulamenta os artigos 44 a 46 da Lei nº 9.330, de 03 de janeiro de 2024.

O **Prefeito Municipal de Divinópolis**, no uso das atribuições que lhe confere o art. 62, VI, da Lei Orgânica Municipal, e considerando:

- o disposto no art. 46 da Lei nº 9.330/24, o qual estabelece que empreendimentos ou atividades classificados como Polos Geradores de Viagens (PGVs) sujeitam-se a diretrizes viárias específicas emitidas pelo órgão municipal responsável pelo Trânsito e Transportes, a quem compete a prévia análise e aprovação, para fins de expedição de licença para execução de edificações que constituam PGVs;

- o previsto no art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro, que condiciona a aprovação de projetos de edificações que possam atrair grande volume de tráfego, à prévia anuência do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via, exigindo a inclusão de área para estacionamento e a indicação de vias de acesso adequadas no projeto;

DECRETA:

Art. 1º Para os fins deste Decreto, adotam-se as seguintes definições:

I - PGV – Polo Gerador de Viagem: empreendimento ou edificação, de natureza permanente ou transitória, que devido à concentração da oferta de bens ou serviços gera ou atrai relevante fluxo de pessoas, resultando em interferência significativa na circulação viária do entorno, podendo comprometer a acessibilidade e a segurança da área de influência, além de agravar as condições de tráfego de veículos e pedestres, e demandando amplos espaços para estacionamento, carga e descarga, ou movimentação de embarque e desembarque;

II - RIC – Relatório de Impacto na Circulação: instrumento técnico de avaliação dos impactos gerados no sistema viário, em razão da implantação de empreendimento ou atividade, identificando-se as medidas mitigadoras e/ou compensatórias necessárias para garantir a segurança e a qualidade da circulação de veículos e pedestres na área afetada;

III - área de influência crítica: porção territorial onde os impactos negativos da operação do empreendimento se manifestam de forma intensificada, comprometendo significativamente a acessibilidade e a segurança dos usuários do sistema viário;

IV - área de influência direta: espaço geográfico diretamente afetado pela instalação e operação do empreendimento, cuja delimitação é definida pelas características socioeconômicas e particularidades do empreendimento;

V - área de influência indireta: região potencialmente suscetível aos efeitos indiretos decorrentes da instalação e operação do empreendimento;

VI - demanda de viagens: a estimativa da quantidade de deslocamentos gerados por determinado empreendimento ou atividade, por diferentes modos de transporte, em certos

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

períodos do dia, considerando os fluxos de entrada e saída de pessoas, veículos e cargas, com base nas características do uso e intensidade de ocupação do imóvel;

VII - infraestrutura pública: conjunto de equipamentos urbanos e comunitários essenciais, tais como redes de abastecimento de água, energia elétrica, comunicação e gás canalizado, sistemas de drenagem e de coleta e tratamento de efluentes, sistema de coleta e destinação final de resíduos sólidos, sistema viário e transporte coletivo, arborização, entre outros;

VIII - medidas mitigadoras: conjunto de estudos, projetos, ações, serviços, obras, intervenções e adequações destinados a minimizar ou neutralizar os impactos negativos de empreendimentos e/ou atividades no ambiente urbano;

IX - medidas compensatórias: conjunto de estudos, projetos, ações, serviços, obras, intervenções e adequações que visem equilibrar os efeitos dos impactos negativos de empreendimento e/ou atividade no ambiente urbano, ou compensar a inviabilidade técnica de implantação direta de vagas de estacionamento para regularização ou ampliação de atividades preexistentes e/ou para instalação de novo uso em edificação existente;

X - Termo de Compromisso de Cooperação e Compensação: instrumento formalizado pelo responsável legal do empreendimento perante a SETTRANS, com força de título executivo extrajudicial, em que o proponente se compromete a cumprir as medidas mitigadoras e/ou compensatórias acordadas e aprovadas pelo órgão municipal competente.

Art. 2º O processo de análise de projetos que possam caracterizar novos PGV observará as seguintes etapas:

I - primeira etapa - protocolo e análise inicial: o requerente deverá protocolar o pedido de aprovação do empreendimento caracterizado como PGV, de forma online junto à SETTRANS, instruindo-o com o RIC e o projeto arquitetônico, em formato PDF e DWG; sendo que análise técnica inicial indicará as diretrizes a serem seguidas e, se necessário, medidas mitigadoras/compensatórias complementares;

II - Segunda etapa - validação do projeto Básico e apresentação do projeto executivo: após eventuais modificações solicitadas na primeira etapa, o interessado deverá apresentar a versão preliminar dos projetos inerentes ao PGV (projeto básico) para validação e, posteriormente, deverá anexar os projetos de nível executivo, em formato PDF e DWG, acompanhados do cronograma de execução dos projetos;

III - Terceira etapa - parecer final: após a aprovação da documentação, incluindo o cronograma de execução das obras, será emitido parecer final, para o prosseguimento das demais etapas de licenciamento;

IV - quarta etapa - execução e vistoria: o empreendedor executará as obras conforme projeto aprovado, cabendo-lhe informar a SETTRANS quando da conclusão, para a realização da vistoria, adotando-se uma das seguintes medidas:

a) constatada a conformidade com o projeto, será emitida a certidão de conformidade;

b) em caso de não conformidade, o empreendedor será notificado a apresentar novos projetos (as-built) ou realizar as adequações necessárias, de acordo com o projeto aprovado nas etapas anteriores;

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

V - etapas complementares:

a) análise dos impactos sobre o sistema viário: avaliação dos efeitos do empreendimento sobre as vias de acesso e adjacentes, considerando o potencial de congestionamentos/saturação e a identificação de pontos críticos para a circulação e a segurança viária;

b) análise do projeto arquitetônico: avaliação das características geométricas e de localização dos acessos, das vias internas de circulação, dos raios horizontais e das declividades em rampas e acessos, bem como do dimensionamento, do arranjo funcional e da suficiência das vagas de estacionamento e de carga e descarga de veículos.

§ 1º A primeira etapa de análise será concluída em até 45 (quarenta e cinco) dias corridos.

§ 2º Se necessário proceder ajustes no RIC ou no projeto arquitetônico, o empreendedor será notificado e terá 15 (quinze) dias corridos para apresentar as correções.

§ 3º O não cumprimento do prazo para correções, contido no § 2º, sem prévia e fundamentada justificativa, com solicitação de prorrogação, implicará o encerramento do processo, sendo necessário novo protocolo, para a continuidade da aprovação dos projetos e do RIC.

§ 4º Após o recebimento das correções, a SETTRANS terá o prazo de até 30 (trinta) dias corridos para realizar a reanálise da primeira etapa.

§ 5º A partir da segunda etapa, os prazos máximos para apresentação dos documentos por parte do interessado e para análise técnica pela SETTRANS serão de 30 (trinta) dias corridos, contados da data da solicitação ou protocolo correspondente.

§ 6º A análise técnica é sistêmica e não impede a análise posterior de documentos já entregues, sendo que revisões efetuadas e alterações na concepção dos projetos poderão gerar necessidade de novos documentos e/ou modificações nas propostas previamente acordadas.

§ 7º Em casos excepcionais, nos quais a análise técnica inicial do RIC ou dos projetos requererem estudos complementares, pareceres adicionais ou ajustes substanciais no projeto arquitetônico, a SETTRANS poderá prorrogar o prazo de conclusão da sua análise por até 30 (trinta) dias corridos, desde que fundamentada por justificativa técnica assinada por profissional habilitado.

§ 8º A prorrogação deverá ser comunicada ao interessado dentro do prazo original de 45 (quarenta e cinco) dias, acompanhada da motivação técnica e do novo prazo estimado para conclusão da análise.

Art. 3º Para a análise técnica e aprovação de projetos de novos PGVs, no âmbito do município de Divinópolis, é obrigatória a apresentação da seguinte documentação:

I - requerimento formal dirigido à autoridade competente, contendo:

a) identificação e documentação completa do requerente (pessoa física ou jurídica);

b) identificação e documentação completa do responsável técnico (pessoa física ou jurídica);

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

c) justificativa da solicitação;

d) endereço da via ou vias públicas envolvidas.

II - projeto arquitetônico do empreendimento, devidamente assinado por profissional habilitado, com registro no respectivo conselho de classe, acompanhado da correspondente Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica (ART/RRT);

III - Relatório de Impacto na Circulação (RIC), elaborado conforme as diretrizes estabelecidas no Anexo I deste Decreto.

IV - projetos de sinalização e geometria viária, contemplando as medidas de mitigação internas e externas, em consonância com os Anexos II e III.

V - projetos de compensação, quando aplicável, após a anuência das propostas pela SETTRANS.

VI - Anotações ou Registros de Responsabilidade Técnica (ART ou RRT) referentes a:

a) elaboração dos projetos e do RIC;

b) execução do projeto de sinalização viária.

§ 1º A autoridade municipal poderá solicitar documentação complementar, a seu critério técnico, com a respectiva fundamentação, para viabilizar a completa e adequada análise do projeto.

§ 2º Em caso de não apresentação dos documentos exigidos, inclusive, daquele(s) a que alude o § 1º, acarretará em devolução do processo.

Art. 4º Salvo determinação legal diversa, o RIC deverá ser apresentado concomitantemente à submissão do projeto arquitetônico para análise e aprovação, conforme parâmetros técnicos e com a anuência da Secretaria Municipal de Trânsito, Segurança Pública e Mobilidade Urbana (SETTRANS).

§ 1º Para elaboração e apresentação do RIC, o responsável técnico pelo empreendimento deverá seguir o Roteiro detalhado no Anexo I deste Decreto.

§ 2º Caso a análise técnica do RIC evidencie a necessidade de implementação de medidas mitigadoras e/ou compensatórias no sistema viário, o empreendedor deverá apresentar à SETTRANS o projeto contendo tais medidas, relacionadas à segurança viária, acessibilidade universal, fluidez do tráfego e considerações urbanísticas pertinentes.

§ 3º O RIC deverá ser elaborado em diferentes níveis de detalhamento, conforme o porte, natureza, localização e potencial de geração de viagens do empreendimento ou atividade, conforme Anexo I.

Art. 5º Os projetos de sinalização viária deverão ser apresentados nas escalas 1/250 ou 1/500, seguindo rigorosamente os padrões gráficos e as orientações estabelecidas nos Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito.

Art. 6º O projeto de estacionamento a ser apresentado deverá observar as diretrizes específicas contidas no Anexo II deste Decreto.

NoPaper | Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Parágrafo único. Em se tratando de PGV constituído por condomínio residencial fechado, a elaboração do sistema viário interno deverá seguir as diretrizes estabelecidas no Anexo III deste Decreto.

Art. 7º Os custos referentes à elaboração do RIC, à implantação e à execução de todas as ações previstas serão integralmente suportados pelo empreendedor.

Parágrafo único. Em casos de interesse coletivo, devidamente manifestado pela administração pública, poderão ser estabelecidas parcerias com o Poder Público para a execução de ações de mitigação que visem melhorias no sistema viário e que extrapolem a responsabilidade de mitigação e/ou compensação do empreendedor.

Art. 8º A aprovação final do empreendimento estará condicionada à assinatura do Termo de Compromisso de Compensação, no qual o empreendedor se comprometerá a arcar integralmente com as despesas decorrentes das obras e serviços necessários à mitigação ou compensação dos impactos que possam ser gerados.

§ 1º As medidas mitigadoras deverão ser integralmente executadas antes da conclusão do empreendimento, constituindo condição indispensável para a expedição das certidões de conclusão de obras ou "habite-se".

§ 2º Nos casos em que o licenciamento dependa de aprovação municipal, o empreendedor poderá solicitar a expedição de certidão de conclusão parcial de obras ou "habite-se" parcial, para viabilizar a implementação das medidas, podendo requerer a prorrogação do prazo de execução ou a substituição das obras mitigadoras, mediante justificativa técnica e anuência pela SETTRANS.

Art. 9º Para empreendimentos ou edificações que se instalem em locais dotados de calçadão, parque ou outras áreas de convivência, e cujo acesso veicular implique a supressão dessas áreas, nos termos do art. 39-A da Lei nº 9.330/2024, a ausência de vagas de estacionamento poderá ser compensada mediante cálculo previsto no § 4º do art. 43 dessa mesma Lei.

§ 1º O RIC deverá contemplar, explicitamente, a análise detalhada dos impactos na mobilidade urbana decorrentes da supressão das áreas de convivência.

§ 2º A compensação proposta nesses casos deverá priorizar ações voltadas à promoção da mobilidade ativa, bem como à requalificação e melhoria das áreas de convivência afetadas, de modo a gerar benefícios diretos à coletividade.

Art. 10 Caso o RIC apresentado não contemple de forma suficiente as exigências legais e técnicas, o órgão municipal competente poderá indicar ao empreendedor a execução de obras de infraestrutura urbana e de melhoria pública para mitigar, compensar ou corrigir os impactos negativos gerados pelos PGVs, incluindo, mas não se limitando a:

I - implantação de novas vias, requalificação asfáltica, pavimentação, alargamento, construção de obras de arte especiais, alterações geométricas viárias, implantação de ciclovias, entre outras medidas correlatas, bem como a recomposição de áreas degradadas.

II - implantação e/ou adequação de sinalização viária horizontal, vertical e semafórica, instalação de câmeras de monitoramento, implantação de infraestrutura para o transporte coletivo, implementação de medidas de prevenção de acidentes de trânsito, entre outras ações pertinentes.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Art. 11 A edificação existente anterior a 04.01.2024, quando publicada a Lei 9.330/24, que não atender às novas disposições relativas à reserva de espaço para estacionamento, deverá atendê-las quando ocorrer reforma com acréscimo de área edificada (AE) superior a 25% (vinte e cinco por cento) e/ou mudança de uso que o configure como Pólo Gerador de Viagens (PGVs), observando-se o seguinte:

I - apresentação de requerimento formal dirigido à autoridade competente, com indicação de acréscimo superior a 25% da área total, mudança de atividade que classifique o imóvel como PGV ou processo de regularização ou modificação da edificação, contendo:

a) identificação e documentação completa do requerente (PF ou PJ);

b) Identificação e documentação completa do responsável técnico;

c) justificativa detalhada da solicitação;

d) endereço completo da via ou vias públicas envolvidas;

II - projeto arquitetônico relativo ao empreendimento anterior à modificação (caso existente) e o novo projeto, devidamente assinados por profissional habilitado com registro no respectivo conselho de classe, acompanhado da correspondente ART ou RRT;

III - formulário de caracterização do empreendimento, elaborado conforme as diretrizes específicas estabelecidas no Anexo IV deste Decreto;

IV - projetos de sinalização e geometria viária, contemplando as medidas de mitigação internas e externas, em consonância com os Anexos II e III.

V - projetos de compensação, quando aplicável, após a anuência das propostas pela SETTRANS.

VI - laudo técnico detalhado, assinado por profissional habilitado, acompanhado da correspondente ART ou RRT, atestando a impossibilidade técnica de atender à exigência mínima de vagas de estacionamento, quando esta for a situação;

VII - Relatório de Impacto na Circulação (RIC), conforme diretrizes da SETTRANS, quando esta for a situação.

VIII - ART ou RRT referentes a:

a) elaboração dos projetos e do RIC;

b) execução do projeto de sinalização viária.

Parágrafo único. A obrigatoriedade de apresentação do RIC, nos casos enquadrados no *caput*, será definida após análise prévia do projeto arquitetônico e do formulário de caracterização do empreendimento; a partir da qual a SETTRANS estabelecerá os parâmetros e o roteiro técnico para a elaboração do RIC, conforme legislação vigente e com fundamentação técnica.

Art. 12 Os processos de análise técnica referentes às edificações mencionadas no art. 11 observarão as mesmas etapas e prazos definidos no art. 2º, respeitadas as peculiaridades dos casos de regularização, ampliação ou mudança de atividade.

§ 1º As etapas compreenderão, no que couber:

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

I - análise Inicial da documentação protocolada, com emissão de diretrizes técnicas preliminares;

II - validação do projeto básico e posterior apresentação do projeto executivo, inclusive medidas de mitigação e/ou compensação e seu cronograma de execução proposto;

III - emissão de parecer final da SETTRANS;

IV - execução das medidas previstas e vistoria final para emissão da certidão de conformidade.

§ 2º A primeira etapa de análise técnica será concluída em até 45 (quarenta e cinco) dias corridos, com prazo adicional de 15 (quinze) dias corridos para o interessado apresentar as correções eventualmente solicitadas, e igual prazo para reanálise pela SETTRANS.

§ 3º A partir da segunda etapa, os prazos máximos para análise pela SETTRANS e para manifestação do interessado serão de 30 (trinta) dias corridos, contados da respectiva solicitação.

§ 4º O não cumprimento dos prazos por parte do interessado implicará o encerramento do processo, sendo necessário novo protocolo para continuidade da análise.

§ 5º Situações excepcionais que exijam estudos ou pareceres complementares poderão ter os prazos prorrogados por até 30 (trinta) dias corridos, desde que fundamentada por justificativa técnica assinada por profissional habilitado da SETTRANS, comunicada ao interessado dentro do prazo original.

Art. 13 A execução de medidas de compensação deverá ser realizada em coordenação com a SETTRANS, mediante formalização prévia de Termo de Compromisso de Cooperação e Compensação, conforme cálculo previsto no § 4º do art. 43 da Lei nº 9.330/24, relativamente valor mínimo.

§ 1º Os valores despendidos deverão ser comprovados regularmente por meio da apresentação de notas fiscais e documentos técnicos relacionados.

§ 2º As medidas compensatórias poderão ser implementadas fora da área de influência direta do empreendimento, buscando neutralizar os impactos negativos gerados de forma mais eficaz, desde que assim autorizado pela SETTRANS, por decisão que deverá considerar os seguintes critérios técnicos:

I - viabilidade técnica: casos onde a implantação da compensação na área de influência direta não é possível devido a restrições físicas, operacionais ou urbanísticas devidamente fundamentadas por laudo técnico assinado por profissional habilitado;

II - benefício ampliado à mobilidade urbana: situações onde a compensação, se implementada em outra área do município, contribui para melhorias mais abrangentes no fluxo viário, transporte coletivo ou acessibilidade, gerando impacto positivo para um número maior de usuários;

III - conexão com políticas públicas de trânsito e transporte: projetos compensatórios alinhados com iniciativas estratégicas do município voltadas para a melhoria da infraestrutura viária, priorização do transporte público ou incentivo à mobilidade ativa;

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

IV - equivalência técnica: a compensação deve oferecer resultados compatíveis com os impactos do empreendimento, garantindo proporcionalidade entre os danos causados e as ações adotadas.

§ 3º As medidas compensatórias propostas deverão estar detalhadamente descritas no RIC apresentado, sendo submetidas à análise técnica da SETTRANS para aprovação.

§ 4º Qualquer valor excedente, na execução de medidas de compensação, ficará sob a responsabilidade exclusiva do empreendedor, sem direito a retenção, reparação, crédito ou compensação de qualquer natureza.

Art. 14 As medidas mitigadoras serão executadas pelo próprio empreendedor, desde que possua habilitação técnica comprovada, ou por empresa terceirizada, com a devida habilitação e capacitação técnica.

§ 1º As medidas mitigadoras deverão ser implementadas na área de influência, definida num raio de até um quilômetro do PGV.

§ 2º Nos casos em que a execução de medidas mitigadoras no sistema viário externo se revele tecnicamente inviável, conforme laudo técnico assinado por profissional habilitado, acompanhado da correspondente Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) ou Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), será admitida a compensação em pecúnia, conforme cálculo a ser estabelecido nos termos deste regulamento.

<table>
<tr><td colspan="3">Cálculo das medidas compensatórias quanto ao não atendimento da Legislação.</td></tr>
<tr><td>Vagas para veículos leves</td><td>Vagas de carga e descarga</td><td>Área de embarque e desembarque</td></tr>
<tr><td>0,3% sobre o custo total da construção a cada vaga faltante</td><td>2% sobre o custo total da construção a cada vaga faltante</td><td>6% sobre o custo total da construção a cada vaga faltante</td></tr>
<tr><td colspan="3">Cálculo das medidas compensatórias quanto ao não atendimento da quantidade minima de vagas*</td></tr>
<tr><td colspan="2">Para empreendimentos que alterem o Nível de Serviço (N.S) da via ou inseridos em vias com N.S. de C a F</td><td>Para empreendimentos que não alterem o Nível de Serviço (N.S) da via ou inseridos em vias com N.S. A ou B</td></tr>
<tr><td colspan="2">5% do custo total da obra.</td><td>2% do custo total da obra.</td></tr>
<tr><td colspan="3">* Essas informações deverão estar contidas no RIC.</td></tr>
<tr><td colspan="3">** O cálculo da compensação é acumulativo - para cada requisito não atendido, deverá compensar conforme a tabela.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Vmc = Aet x Cub/m2 x %Ct x Nvf
Vmc = Valor da Medida Compensatória em Reais
Aet = Área Total do empreendimento sem descontos
%Ct = Porcetagem sobre o custo total da obra conforme tabela</td></tr>
</table>

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Nvf = Número de vagas Faltantes

§ 3º O cálculo do valor da construção do empreendimento deverá seguir os seguintes critérios:

I - para edificações residenciais e/ou de uso misto, será considerado o Custo Unitário Básico (CUB/m²) estadual, padrão Normal (R-8), conforme medição do Sinduscon/MG;

II - para edificações comerciais, será considerado o CUB/m² estadual, padrão Normal - Comercial Salas e Lojas (CSL-8), conforme medição do Sinduscon/MG;

III - para edificações industriais, será considerado o CUB/m² estadual, padrão Galpão Industrial (GI), conforme medição do Sinduscon/MG.

Art. 15 Em caso de medida compensatória ou mitigadora convertida em pecúnia, o recurso financeiro deverá ser direcionado ao Fundo Municipal de Trânsito e Transportes, conforme requerimento e critérios definidos pelo Poder Público Municipal, cuja utilização do recurso restringir-se-á ao previsto em lei.

Art. 16 Obras e serviços obrigatórios exigidos por outras normas legais não poderão ser incluídas como medidas mitigadoras, corretivas ou compensatórias de impacto do PGV.

Parágrafo único: Os valores despendidos na execução das medidas mitigadoras externas mínimas não poderão ser deduzidos do montante devido a título de compensação urbanística, pelo não atendimento à legislação, quando esta for aplicável.

Art. 17 Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação

Art. 18 Fica revogado o Decreto nº 15.560/23.

Divinópolis, 02 de julho de 2025.

(assinado eletronicamente)
Gleidson Gontijo de Azevedo
Prefeito Municipal

(assinado eletronicamente)
Matheus da Silva Tavares
Secretário Municipal de Governo

(assinado eletronicamente)
Lucas Lopes Estevam
Secretário Municipal de Trânsito, Segurança Pública e Mobilidade Urbana

(assinado eletronicamente)
Leandro Luiz Mendes
Procurador-geral do Município

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

ANEXO I

ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO DE IMPACTO NA CIRCULAÇÃO – RIC COMPLETO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O Relatório de Impacto na Circulação - RIC deverá ser elaborado por profissional devidamente habilitado e registrado nos respectivos conselhos de classe.
O RIC deverá ser apresentado em meio digital, incluindo projetos arquitetônicos e anexos previstos neste Roteiro, e deverá conter detalhadamente todo o procedimento metodológico utilizado para a realização de cada etapa do estudo, demonstrando todos os passos necessários à obtenção dos resultados, das conclusões e recomendações das medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos negativos causados pelo empreendimento sob análise.
As metodologias empregadas deverão ter embasamento técnico ou serem retiradas da literatura, com indicação das referências utilizadas.
Todos os arquivos e projetos deverão ser encaminhados com as devidas assinaturas digitais.
Alguns parâmetros para o RIC serão subdivididos em função do grau de impacto no sistema viário, a saber: Micro polo, PGV1 e PGV2.

CONTEÚDO MÍNIMO

O RIC deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- Informações Gerais e Nome do empreendimento;
- Localização;
- Inscrição Cadastral Imobiliária;
- Categorias de uso/atividades principais;
- Público alvo e suas características socioeconômicas gerais;
- Nome do responsável legal e técnico do empreendimento;
- Nome do responsável técnico do RIC;
- Síntese dos objetivos e características físicas e operacionais do empreendimento;
- Prazo mínimo necessário para a implantação do empreendimento e data prevista de sua entrada em operação (inauguração);
- Comparação da situação existente com a resultante da futura implantação / operação do empreendimento; e
- Outras especificações que forem pertinentes.

MEMORIAL DESCRITIVO DO PROJETO ARQUITETÔNICO

- Posicionamento dos acessos de veículos e pedestres (em relação ao sistema viário existente);
- Dimensões das áreas de acumulação (se couber);
- Dimensionamento e distribuição de vagas de estacionamento propostas e exigidas pela legislação (Anexo IV – Lei 9.330/2024);
- Número de vagas destinadas a carga e descarga e seu respectivo dimensionamento e distribuição na edificação (Anexo IV – Lei 9.330/2024);
- Número de vagas destinadas a motocicletas e seu respectivo dimensionamento e distribuição na edificação (Anexo IV – Lei 9.330/2024);

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Número de vagas destinadas a bicicletas e seu respectivo dimensionamento e distribuição na edificação (Anexo IV – Lei 9.330/2024);
- Dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento (Anexo IV – Lei 9.330/2024); e
- Localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência (se houver) e de serviços.

DESCRIÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

- Delimitação e descrição da área de influência crítica, direta e indireta do empreendimento;
- Caracterização socioeconômica da área de influência direta;
- Identificação e descrição das vias principais de acesso e adjacentes ao lote destinado à sua implantação;
- Mapeamento da área de influência em escala de no máximo 1:1000, mostrando a localização prevista do empreendimento e das vias de acesso e do entorno imediato, com base na cartografia municipal;
- Informação das características atuais do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento;
- Junto à descrição das áreas de influência do empreendimento, deverá ser anexado relatório fotográfico atualizado, com data não superior a 6 meses da entrega do RIC.
- Destacamos que deverá ser enfatizado nessa descrição as condições de acessibilidade/mobilidade no entorno do empreendimento, especialmente para aqueles cujas viagens geradas a pé sejam predominantes.

CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES FÍSICO-OPERACIONAIS DO SISTEMA VIÁRIO NO ENTORNO DO EMPREENDIMENTO

- Configuração geométrica das vias (pistas e calçadas);
- Classificação funcional das vias contidas na área de influência do empreendimento, conforme classificação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB;
- Sinalização viária existente (horizontal, vertical e semafórica);
- O sentido de circulação das vias;
- Volumes classificados de tráfego na hora de pico nas principais interseções viárias, com data de realização das pesquisas não superior a seis meses da data de entrega do RIC. Contagem deverá contemplar os principais horários de pico do sistema viário e da movimentação da população fixa e flutuante do empreendimento. Deve ser realizada em dia típico, contemplando pico manhã, almoço e tarde.
- Outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes. Assim como na seção anterior, encaminhar relatório fotográfico atualizado, que ilustre de forma completa as condições físico-operacionais do sistema viário no entorno.

CARACTERIZAÇÃO DAS CONDIÇÕES DE OFERTA DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE NO ENTORNO DO EMPREENDIMENTO

- Caracterização (com fotos) dos serviços regulares de transporte coletivo e complementares;
- Nessa seção, focar também nas condições de acessibilidade e mobilidade entre o empreendimento e os pontos de embarque e desembarque de passageiros, com indicação das distâncias entre os PEDs/pontos de táxi e o empreendimento;
- Outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes.

B NoPaper | Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

IMPACTOS DECORRENTES DA IMPLANTAÇÃO DO PGV

Deverão ser considerados os impactos sobre a operação da infraestrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno do empreendimento, decorrentes de seu futuro funcionamento, bem como aqueles decorrentes das obras de sua implantação, especialmente na área de influência crítica e direta definidas. Observar que área de influência do empreendimento deverá ser fundamentada em sua classificação legal (micropolo, PGV1,PGV2), em sua localização e no modo de operação do empreendimento.

IMPACTO NA CAPACIDADE VIÁRIA

- Neste item, deverão ser avaliados os possíveis impactos na capacidade e no nível de serviço das principais vias de acesso para o empreendimento contendo:
- Identificação dos segmentos viários e aproximações de interseções significativamente impactadas pelo tráfego adicional;
- Outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes.
- Impacto nos serviços de transporte:
- Neste item deverão ser avaliados os possíveis impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento.
- Impacto na circulação de pedestres:
- Neste item deverão ser levadas em conta as possíveis interferências dos fluxos gerados pelo empreendimento nos padrões vigentes de fluidez e segurança dos pedestres.
- Outros impactos que sejam considerados relevantes.

Geralmente, para a avaliação de capacidade viária, é adotado o modelo de 4 etapas, que consiste na Geração de Viagens; Distribuição de Viagens; Divisão/Repartição Modal; e Alocação das Viagens. É importante, nesse item, elencar quais são as principais rotas de atração e de produção das viagens ao empreendimento, bem como quais os percentuais de veículos que utilizam cada uma dessas rotas. Essas rotas e os respectivos percentuais devem ser determinados a partir de uma metodologia da escolha do autor do RIC.

Também é importante determinar a divisão modal para essas viagens geradas e alocar as mesmas a partir das rotas previamente determinadas, considerando os movimentos veiculares que serão segregados.

Todas essas etapas devem estar embasadas em metodologias que devem ser indicadas no documento e terem embasamento técnico e teórico.

MEDIDAS MITIGADORAS E/OU COMPENSATÓRIAS PROPOSTAS

Neste item devem ser recomendadas medidas mitigadoras para os impactos identificados no estudo, que sejam capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar seus efeitos indesejáveis sobre a circulação viária, podem ser apresentadas em duas categorias básicas:

Medidas externas ao empreendimento: compreendem intervenções físicas, operacionais ou de gerenciamento nos sistemas viário e de controle de tráfego da área de influência diretamente impactada, bem como nos serviços e infraestrutura de transporte público, se for o caso;

Medidas internas ao empreendimento: compreendem intervenções para permitir a adequação funcional dos acessos e vias de circulação interna ao empreendimento com o sistema viário lindeiro, bem como a compatibilização entre a oferta e a demanda efetiva de vagas para estacionamento e operações de carga e descarga de veículos;

No caso de impossibilidade de mitigação completa de impactos negativos, deverão ser apresentadas medidas compensatórias, nos termos da lei e do Decreto.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Deverá ainda ser encaminhado cronograma de implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias, contendo a data prevista para o início e conclusão das obras e serviços, devendo a data de conclusão anteceder a inauguração do empreendimento (PGV).

- Medidas mitigadoras mínimas para micropolos: Caso o RIC não aponte impactos significativos na via, as medidas mitigadoras mínimas exigidas serão aquelas internas ao empreendimento, bem como as externas relacionadas à acessibilidade e à sinalização nas testadas do terreno, abrangendo também as vias lindeiras e suas interseções. Medidas adicionais poderão ser solicitadas a partir da análise técnica do material apresentado.
  No caso de micropolos, entendemos que a caracterização e o estudo da região mencionados nos itens anteriores podem ser limitados à rua da testada do empreendimento e às principais interseções próximas, dependendo de sua localização. Esse mesmo critério se aplica ao levantamento cadastral e aos demais anexos solicitados. Contudo, permanece obrigatória a identificação e caracterização dos pontos de embarque e desembarque mais próximos, ainda que localizados fora do raio previamente definido.
- Medidas mitigadoras mínimas para PGV1: Serão exigidas medidas de mitigação internas e externas abrangendo toda a área de influência crítica. Medidas adicionais poderão ser solicitadas, conforme análise técnica do material apresentado.
- Medidas mitigadoras mínimas para PGV2: Serão exigidas medidas de mitigação internas e externas abrangendo toda a área de influência direta. Medidas adicionais poderão ser solicitadas, conforme análise técnica do material apresentado.

ANEXOS

O RIC deverá conter, no mínimo, os seguintes anexos:

- Planta de situação com a localização do empreendimento, estacionamento(s), indicando seus acessos e sentido de circulação das vias de entorno em escala 1/5000 ou maior;
- Planta de levantamento cadastral da área em estudo contendo as larguras das calçadas, pistas e faixas de tráfego, estacionamentos recuados, mobiliário urbano, postes e sinalização viária, em escala 1/500 ou maior;
- Pranchas de arquitetura, em escala 1/100, de toda a área do empreendimento e estacionamento (s), indicando principalmente: Acessos: localização das entradas e saídas (pedestres, veículos leves, veículos de carga, ambulâncias, etc), extensão de rebaixamento de guias, dimensões dos portões, largura dos acessos, sentidos de circulação, raios de curvatura, distâncias das esquinas, largura das calçadas, faixa de aceleração/desaceleração e acumulação, árvores, pontos de ônibus, abrigos, entre outros mobiliários urbanos e/ou obstáculos;
- Circulação Interna: largura das pistas e rampas, sentidos de circulação, raios de curvatura, inclinação e sobrelevação das rampas, passeios e circulação de pedestres e de portadores de necessidades especiais;
- Estacionamento: número de vagas especificadas por uso, dimensões das vagas por tipo, dimensões da das faixas de acesso e manobra;
- Carga e Descarga: localização e dimensionamento de áreas de estacionamento e manobras;
- Embarque e Desembarque: configuração dos acessos e sentido de circulação, dimensões das baias, discriminação do uso por tipo de veículo (carro particular, ônibus fretado, van, ônibus escolar, taxi, etc); Localização dos Bloqueios para controle de acesso de veículos;
- Planta de localização dos postos de pesquisas de tráfego, em escala 1/5000 ou maior;
- Pranchas de cada posto de pesquisa indicando os movimentos levantados em escala 1/500 ou maior.

B NoPaper | Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

ANEXO II

DIRETRIZES PARA PROJETOS DE ÁREA DE ESTACIONAMENTO EM EMPREENDIMENTOS PÓLO GERADOR DE VIAGENS.

PROJETO VIÁRIO DE ACESSO.

Circulação Externa

- Largura das vias lindeiras
- Largura das pistas e faixas de trânsito das vias do entorno
- Sentido de circulação nas vias
- Largura das calçadas das vias lindeiras
- Níveis das calçadas, pista de rolamento
- Altura do meio fio das calçadas das vias lindeiras, observando que as guias da calçada (meio-fio), tanto em reta como em curva, deverão ter altura mínima de 15 (quinze) centímetros e máxima de 18 (dezoito) centímetros, medidos a partir da sarjeta
- Indicação do mobiliário e vegetação existente
- Indicação de rampas de acessibilidade na área de influência direta
- Indicação de piso tátil, conforme NBR 16537/2024 e alterações posteriores
- Quanto ao projeto básico de geometria: favor indicar piso tátil (de alerta e direcional), indicar níveis, altura do meio-fio, inclinação das rampas, das calçadas (longitudinal e transversal) e obstáculos no caminhamento dos pedestres (calçadas, travessias, drenagem, rebaixos, dentre outros).

Acessos

- Localização e dimensionamento das entradas e saídas e portarias (com especificação de uso: pedestres, veículos leves, pesados, ambulâncias, etc)
- Deverá ser especificada área de caminhamento interna e externa para pedestres, acessível e segura (com segregação)
- Dimensões, raios de curvatura dos acessos
- Sentido de direção
- Extensão do rebaixamento de guias, bem como inclinação das mesmas
- Sinalização
- Distância da esquina (no caso de lotes de esquina)
- Indicar faixas da calçada da testada do empreendimento – faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, quando couber

Circulação Interna

- Largura das pistas e das rampas
- Largura das áreas de caminhamento dos pedestres (com indicação de segregação)
- Comprimento, níveis e inclinação das rampas
- Sentidos de direção
- Raios de curvatura das pistas, declives e sobrelevação das rampas
- Especificação de Uso (pedestres,veículos leves,pesados,ambulâncias,ônibus, etc.)

Estacionamento

- Numeração e sinalização de vagas
- Dimensões das vagas
- Dimensões das faixas de acumulação, de acesso e manobra

B NoPaper | Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Níveis áreas de caminhamento, ou indicação da forma de segregação adotada.
- Largura e inclinações (transversal e longitudinal) áreas de caminhamento
- Dimensões, níveis e inclinações de rampas de acessibilidade e de acesso veicular
- Raios de giro para acesso às vagas e entrada e saída do estacionamento
- Raios de giro para circulação nas rampas internas

Carga e Descarga

- Localização das vagas de estacionamento
- Dimensões das vagas e áreas de manobra
- Sinalização das vagas
- Raios de giro para acesso às vagas e entrada e saída do estacionamento

Embarque e desembarque

- Acessos e sentido de circulação
- Dimensões das baias (discriminar o uso táxi, carro particular, ônibus, peruas, ônibus escolares e etc.)
- Inclinação e níveis, em caso de desnível

Localização dos bloqueios para controle de acesso de veículos.

Sinalização vertical e horizontal, de acordo com a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito.

Toda sinalização vertical indicada (suporte), deverá estar segregada da pista de rolamento. Observar e indicar forma de segregação no projeto

VAGAS DE ESTACIONAMENTO – VEÍCULOS LEVES:

- A determinação do número mínimo de vagas para os empreendimentos caracterizados como pólos gerados de viagens é definido pela Lei 9330/2024, através do Anexo IV.
- O número mínimo de vagas a serem disponibilizadas para as edificações a serem construídas deverá ser de vagas livres, salvo casos específicos definidos em legislação.
- Dimensões mínimas para vagas de veículos leves: 2,50 x 4,50 metros.
- Os pilares (quando for o caso) não podem comprometer as dimensões mínimas das vagas e nem as áreas de circulação e manobras dos veículos.
- Em caso de estacionamento coberto, projeto arquitetônico e de estacionamento deverão ser encaminhados com a locação dos elementos estruturais, para verificação de comprometimento de vagas e da área de manobra e circulação. A compatibilidade entre rampas internas e vigas e pilares também deverá ser observada.
- Todas as vagas devem estar sinalizadas conforme se preconiza o Manual Brasileiro de Sinalização.

VAGAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA (PCD):

- Conforme Lei Federal nº 10.098/2000, regulamentado pelo Decreto n° 5.296/2004, deverá ser reservada 2% (dois por cento) das vagas em estacionamento regulamentado de uso público para serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas com deficiência, desde que devidamente identificados.
- A dimensão mínima das vagas deve ser de 2,50 x 5,00 metros e a faixa de circulação da cadeira de rodas de 1,20 x 5,00 metros.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Os pilares não devem comprometer as áreas zebradas de 1,20 metros de largura, destinadas à circulação das cadeiras de roda.
- As vagas para PcD devem ser demarcadas próximo aos elevadores e rampas. Não poderão ser localizadas longe do acesso à edificação.
- A representação das vagas no projeto arquitetônico deve atender ao disposto na Resolução CONTRAN n° 965/2022, Resolução CONTRAN n° 973/2022, e suas alterações posteriores.

VAGAS DE ESTACIONAMENTO – MOTOS:

- A determinação do número mínimo de vagas de motos para os empreendimentos caracterizados como pólos gerados de viagens é definido pela Lei 9330/2024, através do Anexo IV.
- Dimensões mínimas para vagas de motocicletas: 1,10 x 2,20 metros, sendo a área de manobra mínima de 2,00 metros.
- Todas as vagas devem estar sinalizadas conforme se preconiza os Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito.

VAGAS DE ESTACIONAMENTO – BICICLETAS:

- A determinação do número mínimo de vagas de motos para os empreendimentos caracterizados como pólos gerados de viagens é definido pela Lei 9330/2024, através do Anexo IV.
- Empreendimentos cujo Anexo não determine o número mínimo de vagas para bicicletas estão sujeitos à diretrizes específicas da SETTRANS.
- Dimensões mínimas para vagas de bicicletas: 1,00 x 2,00 metros, sendo a área mínima destinada a circulação de 1,80 metros.
- Todas as vagas devem estar sinalizadas conforme se preconiza os Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito.
- As vagas destinadas às bicicletas devem estar em área segregada da pista de rolamento e do estacionamento de veículos.

VIAS INTERNAS DE CIRCULAÇÃO

- Circulação em sentido único: largura mínima 3,00 metros (onde não houver veículos estacionados, em trechos curtos e sem atrito lateral), recomendável 3,50 metros;
- Circulação em sentido duplo: largura mínima 6,00 metros;
- O espaço mínimo exigido para manobras entre vagas deve seguir ao determinado:
  - Veículos estacionados a 60° em sentido único de circulação: mínimo de 4,50 metros;
  - Veículos estacionados a 45° em sentido único de circulação: mínimo de 3,50 metros;
  - Veículos estacionados a 30° em sentido único de circulação: mínimo de 3,50 metros;
  - Veículos estacionados em paralelo em sentido único de circulação: mínimo de 3,50 metros.

VAGAS PARA OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA:

- A determinação do número mínimo de vagas para operações de carga e descarga para os empreendimentos caracterizados como pólos gerados de viagens é definido pela Lei 9330/2024, através do Anexo IV.
- O anexo ora mencionado define ainda se a ocupação das vagas será por veículos de carga leve, médio ou pesado.
- O dimensionamento de vagas para veículos de carga dever ao obedecer ao disposto da legislação e estarão sujeitos à diretrizes específicas da SETTRANS, conforme o tipo de empreendimento e sua capacidade.

ÁREA DE EMBARQUE E DESEMBARQUE

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- A determinação da área mínima de embarque e desembarque para os empreendimentos caracterizados como pólos gerados de viagens é definido pela Lei 9330/2024, através do Anexo IV.
- Os empreendimentos em que a Legislação não determinar o número de vagas mínimo para embarque e desembarque e onde for obrigatória a sua implantação terão sua capacidade, dimensionamento e implantação definidos pela SETTRANS, de acordo com análise específica de cada empreendimento.

FAIXAS DE ACUMULAÇÃO:

- Extensão para acomodar 4% do número de vagas ofertadas (considerando 5,00 metros de comprimento de cada veículo) em Shoppings, Hipermercados e Supermercados e extensão para acomodar 3% nos demais empreendimentos com demandas de acesso concentrada em um determinado período.
- Largura mínima da faixa de acumulação: 2,75 metros.

RAMPAS:

- Circulação em sentido único: largura mínima 3,50 metros.
- Circulação em sentido duplo: largura mínima 6 metros;

- Raio mínimo de 6,00 metros;
- Rampas utilizadas por veículos e utilitários: declividade máxima 25%, sendo recomendado o máximo de 20%;
- Rampas utilizadas por caminhões e ônibus: declividade máxima de 12%;
- Para o início da rampa, observar recuo mínimo de 4,00 metros a partir do alinhamento do lote visando garantir a acomodação do veículo na saída do empreendimento, antes que este alcance a calçada, preservando, assim, a segurança dos pedestres;
- Quando a rampa junto à entrada da área de estacionamento for em aclive, deve-se garantir que exista uma área plana que permita a acomodação de um veículo, antes da cancela de controle de acesso.
- Na saída de estacionamento com elevada movimentação de veículos, onde for possível, prever chanfro nas paredes laterais das rampas ou elemento “vazado” (gradil), para garantir que o motorista tenha visibilidade de pedestres que circulam no afastamento frontal ou calçadas.

SINALIZAÇÃO VIÁRIA:

- Com o objetivo de organizar o fluxo, será solicitada a implantação de sinalização conforme o tipo do empreendimento e a capacidade da área de estacionamento.
- Sinalização vertical:
  - Representação gráfica dos sinais e/ou placas existentes, a manter, a retirar ou projetadas, utilizando a simbologia do Código de Trânsito Brasileiro e considerando convenções e padrões adotados pela SETTRANS e com a situação de trânsito proposta;
  - Placas especiais (advertência e regulamentação) diagramadas e com o respectivo detalhe construtivo;
  - Placas e as alturas de letras das mensagens dimensionadas de acordo com a velocidade regulamentada para o local;
  - Placas projetadas, locadas em campo e amarradas em relação a pontos fixos existentes ou projetados nas vias, tais como: acessos de garagens, alinhamento
  de meios-fios, postes e outros, e, posteriormente, indicadas e cotadas nas plantas de projetos;

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Sustentações das placas (suportes e/ou braço projetado) dimensionadas quanto aos respectivos diâmetros, comprimento, espessura, profundidade e altura livre;
- Todos os materiais necessários à confecção dos dispositivos de sinalização vertical deverão ser apresentados no projeto de acordo com Especificações Técnicas;
- Os projetos deverão ser desenvolvidos respeitando rigorosamente as legislações e normas aplicáveis ao caso;
- A especificação de materiais de toda e qualquer sinalização proposta deverá ser aprovada pela SETTRANS;
- Deverá ser representada em projeto toda a sinalização vertical existente, a manter e a retirar.

- Sinalização horizontal:
  - Representação gráfica das marcas longitudinais e transversais e suas variações, dispositivos de canalização permanente, marcas de delimitação e controle de estacionamento e parada, inscrições no pavimento e dispositivos auxiliares à sinalização: dispositivos delimitadores e de alerta e outros, em escala e com as respectivas características técnicas (dimensões, padrão de traçado e cores);
  - Marcas viárias dimensionadas de acordo com a velocidade regulamentada para o local;
  - Identificação das siglas das marcas viárias com a simbologia no Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV – Sinalização Horizontal;
  - Todos os materiais utilizados para elaboração do projeto de sinalização deverão ser apresentados em conformidade com Especificações Técnicas;
  - Deverão ser apresentados detalhes de toda a sinalização, devidamente dimensionados, cotados e contendo as especificações técnicas aplicáveis a cada situação de projeto. A especificação de material de toda e qualquer sinalização proposta deverá ser aprovada pela SETTRANS;
  - Deverá ser considerada em projeto toda a sinalização horizontal existente – a manter, revitalizar e a retirar;
  - Os projetos deverão ser desenvolvidos respeitando rigorosamente as legislações e normas aplicáveis ao caso.
- Especificações técnicas:
  - Os materiais relativos aos projetos executivos especificados com as respectivas dimensões, resistência, tipo, ou outras informações necessárias em função da diversidade de materiais a serem utilizados.
  - Os materiais necessários à confecção dos dispositivos de sinalização vertical, horizontal e os auxiliares à sinalização apresentados no projeto de acordo com as especificações técnicas.
  - Os dispositivos auxiliares devem ser representados e indicados em projeto, assim como seus detalhes e características técnicas.

PROJETO DE GEOMETRIA VIÁRIA:

- Os projetos geométricos devem conter, obrigatoriamente, o detalhamento completo das medidas de acessibilidade ambiental e universal estabelecidas na NBR 9050/2020 e NBR 16537/2024 e legislações vigentes aplicáveis ao caso, sempre observadas suas alterações posteriores.
- Assim como as medidas moderadoras de tráfego, o sistema de acessibilidade deve ser detalhado com vistas ao atendimento de todos os parâmetros técnicos e legais vigentes, não sendo admitidas as simples adoções de detalhes padronizados. Cada solução de acessibilidade deverá ser detalhada de forma específica se assim a situação local exigir, a critério do analista responsável.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

ANEXO III
SISTEMA VIÁRIO DE CONDOMÍNIOS RESIDENCIAIS FECHADOS:

O projeto do sistema viário de condomínios residenciais fechados devem seguir as mesmas recomendações do projeto de estacionamento, devendo ser apresentado em pdf e dwg, de igual teor, devidamente assinado, contendo as seguintes informações:

Circulação Externa

- Largura das vias do entorno
- Largura das pistas e faixas de trânsito das vias do entorno
- Sentido de circulação nas vias
- Largura das calçadas das vias lindeiras
- Níveis das calçadas, pista de rolamento
- Altura do meio fio das calçadas das vias lindeiras, observando que as guias da calçada (meio-fio), tanto em reta como em curva, deverão ter altura mínima de 15 (quinze) centímetros e máxima de 18 (dezoito) centímetros, medidos a partir da sarjeta
- Indicação do mobiliário e vegetação existente, se for o caso
- Indicação de rampas de acessibilidade na área de influência direta
- Indicação de piso tátil, conforme NBR 16537/2024 e alterações posteriores
- Sinalização existente e proposta.

Acessos

- Localização e dimensionamento das entradas e saídas e Portarias (com especificação de uso: pedestres, veículos leves, pesados, ambulâncias, etc)
- Deverá ser especificada área de caminhamento interna e externa para pedestres, acessível e segura (com segregação)
- Dimensões, raios de curvatura dos acessos
- Sentido de direção
- Extensão do rebaixamento de guias, bem como inclinação das mesmas
- Sinalização
- Distância da esquina (no caso de lotes de esquina)
- Indicação de rampa/declividade
- Indicar faixas da calçada da testada do empreendimento – faixa de serviço, faixa livre e faixa de acesso, quando couber
- Indicar interligação com sistema viário externo

Circulação Interna

- Largura das pistas e faixas de trânsito
- Largura das rampas
- Comprimento, níveis e inclinação das rampas
- Sentidos de direção
- Raios de curvatura das pistas, declives e sobrelevação das rampas
- Declividade
- Largura das calçadas;
- Especificação de Uso (pedestres, veículos leves, pesados, ambulâncias, ônibus, etc.)

Estacionamento

- Numeração e sinalização de vagas

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Dimensões das vagas
- Dimensões das faixas de acumulação, de acesso e manobra
- Níveis, largura e inclinações (transversal e longitudinal) áreas de caminhamento
- Dimensões, níveis e inclinações de rampas de acessibilidade e de acesso veicular
- Raios de giro para acesso ao condomínio
- Raios de giro para circulação interna

Carga e Descarga

- Localização das vagas de estacionamento
- Dimensões das vagas e áreas de manobra
- Sinalização das vagas
- Raios de giro para acesso às vagas e entrada e saída do condomínio

Embarque e desembarque

- Acessos e sentido de circulação
- Dimensões das baias (discriminar o uso táxi, carro particular, ônibus, peruas, ônibus escolares e etc.)
- Inclinação e níveis em caso de desnível

Projeto de acessibilidade e geometria

- Quanto ao projeto básico de geometria: favor indicar piso tátil (de alerta e direcional), indicar níveis, altura do meio-fio, inclinação das rampas, das calçadas (longitudinal e transversal) e obstáculos no caminhamento dos pedestres (calçadas, travessias, drenagem, rebaixos, dentre outros)

Localização dos bloqueios para controle de acesso de veículos.

Sinalização vertical e horizontal, de acordo com a Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro e Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito.

- Toda sinalização vertical indicada (suporte), deverá estar segregada da pista de rolamento. Observar e indicar forma de segregação no projeto

Quanto às diretrizes para elaboração do projeto, devem seguir as mesmas exigências contidas no Anexo II, com as seguintes considerações:

ACESSO

- Deverá ser garantido o acesso de veículos, com largura mínima interna igual a 3,50 metros, devendo nos trechos em curva possuir raio de giro igual ou superior a 6 metros. Nos casos em que o sentido de circulação for bidirecional, a largura mínima admissível será de 6,00 metros
- Faixa de acumulação com extensão mínima de 5 metros com capacidade para acomodar 1 veículo leve sem que haja interferência na via de acesso ao empreendimento.

CIRCULAÇÃO INTERNA

PISTA E FAIXAS DE TRÂNSITO

- Nas pistas com sentido de circulação unidirecional a largura mínima admissível será de 3,50 metros.
- Nas pistas onde o sentido de circulação for bidirecional, a largura mínima admissível da pista será de 6,00 metros, sendo 3,00 metros para cada faixa de trânsito.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Nas interseções, os meios-fios deverão ser concordados por um arco mínimo admissível de 5,00 metros.
- Adota-se nesta norma a declividade máxima permitida através da Lei Municipal 2.429/1988 para vias locais secundárias, 18%.

CALÇADAS E PASSEIOS

- As calçadas deverão apresentar largura mínima admissível de 2,00 metros, com passeios não inferiores a 1,20 metros.
- As calçadas não poderão ser usadas como espaço de manobra, estacionamento ou parada de veículo.
- As calçadas deverão ter inclinação transversal de 1% (um por cento) a 3% (três por cento).
- As guias da calçada (meio-fio), tanto em reta como em curva, deverão ter altura mínima de 15 (quinze) centímetros e máxima de 18 (dezoito) centímetros, medidos a partir da sarjeta
- Junto às interseções deverá ser implantado rebaixamento da calçada para travessia de pedestres, conforme os parâmetros estabelecidos na NBR-9050.
- Fica dispensada calçada interna que coincidir com a divisa do terreno e não servir de acesso à habitação, desde que não haja estacionamento implantado ao longo da via no bordo correspondente.

VIAS SEM SAÍDA

- Serão admitidas vias sem saída e sem balão de retorno (“cul de sac”) quando a extensão for igual ou menor a 50,0 metros. Considera-se como extensão a medida entre o extremo da pista e o eixo da via transversal mais próxima.
- Na via sem saída de extensão maior que 50 m e menor que 120 metros, deverá ser implantado balão de retorno (“cul de sac”), com diâmetro mínimo de 15 metros. Considera-se extensão a medida entre o centro do balão de retorno e o eixo da via transversal mais próxima.

ESTACIONAMENTO

Os parâmetros gerais para área de estacionamento devem obedecer ao disposto no Anexo IV da Lei n° 9.330/2024, bem como o Anexo II do presente Decreto, com algumas observações, a saber:

- Serão admitidas vagas implantadas ao longo da via ou em bolsões de estacionamento, observadas a largura mínima das pistas e a área necessária para manobra.
- Não serão admitidas vagas implantadas nas interseções e a menos de 5,00 metros (cinco metros) do bordo do alinhamento da via transversal.
- As dimensões mínimas das vagas, assim como as áreas de circulação e manobra não poderão ser comprometidas por quaisquer obstáculos.
- O número mínimo de vagas a serem disponibilizadas para as unidades habitacionais a serem construídas deverá ser de vagas livres.
- Caso haja unidades habitacionais adaptadas à pessoas com mobilidade reduzida, as vagas destinadas a tais unidades deverão estar em conformidade com as normas e leis vigentes.

SINALIZAÇÃO VIÁRIA

- Conforme estabelecido pelo artigo 51 da Lei Federal 9.503/1997, “Nas vias internas pertencentes a condomínios constituídos por unidades autônomas, a sinalização de regulamentação da via será implantada e mantida às expensas do condomínio, após aprovação dos projetos pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via”. Assim, com o objetivo de organizar o fluxo,

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

deverá ser apresentado projeto de sinalização viária em conformidade com os Manuais Brasileiros de Sinalização e de acordo com a especificação do Anexo II.

- Deverá ser encaminhado junto ao projeto, o memorial descritivo contendo a especificação de toda a sinalização proposta.

OUTRAS OBSERVAÇÕES

- Quando se tratar de condomínios integrantes de programas governamentais de interesse social, para a elaboração dos projetos deverão ainda ser observadas as especificações urbanísticas constantes nas Leis, Normas e Portarias que regem os programas habitacionais utilizados.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

ANEXO IV

FORMULÁRIO DE CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

1.CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Este formulário tem como objetivo orientar empreendedores na regularização, ampliação ou mudança de atividade de seus empreendimentos no município de Divinópolis/MG. Ele fornece diretrizes essenciais para o correto preenchimento das informações, garantindo conformidade com as regulamentações urbanísticas e de mobilidade.

1.1. Objetivo

O documento serve para:

- Guiar o processo de regularização de empreendimentos já em operação sem licença prévia;
- Facilitar a ampliação de empreendimentos em expansão superior a 25% da área existente;
- Formalizar mudanças de atividade, garantindo adequação à legislação vigente.

1.2 Estrutura do Formulário

O formulário está dividido em seções estratégicas, a saber:

- Identificação do Empreendimento e Responsáveis – Dados da empresa e dos técnicos envolvidos;
- Comparativo Situacional – Análise entre a situação anterior e a atual do empreendimento;
- Informações Operacionais – Detalhamento do funcionamento e modificações estruturais;
- Movimentação de Pessoas e Veículos – Estudo de impacto na circulação urbana;
- Acessos Viários e Infraestrutura Urbana – Avaliação de acessibilidade e impactos no tráfego;
- Caracterização do Entorno – Identificação das condições urbanas adjacentes;
- Relatório Fotográfico – Evidências visuais das condições do empreendimento;
- Considerações Finais – Observações adicionais e conformidade legal.

1.3. Diretrizes de Preenchimento

Para garantir um preenchimento adequado, recomenda-se:

- Utilizar informações precisas e atualizadas, baseadas em documentos oficiais;
- Anexar mapas, fotos e croquis sempre que necessário;
- Seguir as metodologias indicadas para levantamento de dados de circulação.

1.4. Diretrizes de Preenchimento

Para garantir um preenchimento adequado, recomenda-se:

- Utilizar informações precisas e atualizadas, baseadas em documentos oficiais;
- Anexar mapas, fotos e croquis sempre que necessário;
- Seguir as metodologias indicadas para levantamento de dados de circulação.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

CONTEÚDO MÍNIMO

Razão Social:
Nome Fantasia:
CNPJ:
Categoria de Uso / Tipologia:

1. OBJETO:
( ) Regularização ( ) Ampliação ( ) Regularização com Ampliação ( ) Mudança de uso
1.1 Endereço:
Rua:
Nº:
Bairro:
Zona de Uso:
Quadra:
Lote(s):
Inserir mapa de localização e mapa de zoneamento do empreendimento nesta seção.

2. IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL LEGAL
Nome do Responsável Legal:
CPF/CNPJ:
Telefone:
E-mail:
Endereço completo:

3. RESPONSÁVEL TÉCNICO PELO PROJETO ARQUITETÔNICO
Nome da Empresa:
CNPJ:
Responsável Técnico:
Nome:
Formação:
Registro Profissional (CAU/CREA):
Equipe técnica:
Endereço da empresa:
Telefone / E-mail:

4. RESPONSÁVEL TÉCNICO PELA ELABORAÇÃO DO FORMULÁRIO
Nome da Empresa:
CNPJ:
Responsável Técnico:
Nome:
Formação:
Registro Profissional (CAU/CREA):
Equipe Técnica:
Endereço da empresa:
Telefone / E-mail:

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

5. COMPARATIVO ENTRE SITUAÇÃO ANTERIOR E ATUAL

Tabela 1 – Comparativo situação anterior e atual

ITEM	ANTERIOR	ATUAL
Área total do terreno (m²)		
Área edificada total (m²)		
Área computável (m²)		
Nº de pavimentos		
Nº de vagas para veículos leves		
Nº de vagas para motos		
Nº de vagas PcD		
Nº de vagas idosos		
Nº de vagas para carga/descarga		
Nº de vagas para embarque/desembarque		
Finalidade de uso		
Descrição das atividades		
Classificação de atividade conforme Art. 44 da Lei n° 9.330/2024		

No caso de ampliação:
Área ampliada: _____ m²
Ampliação de _____ %

Nessa seção, descrever ainda breve histórico do empreendimento, com data de construção, ampliações, mudanças de atividades e todas as informações que julgarem pertinentes.

6. INFORMAÇÕES OPERACIONAIS (preencher conforme o objeto do processo)

6.1. Regularização

- Data de início de funcionamento do empreendimento:
- O uso atual é o mesmo desde o início da operação? ( ) Sim ( ) Não
- Se não, descrever o uso anterior:
- O empreendimento possui algum tipo de alvará ou licenciamento anterior? ( ) Sim ( ) Não
- Tipo e número do documento (se houver, anexar cópia a esse formulário):

6.2. Ampliação

- Data de início de funcionamento antes da ampliação:
- Data da conclusão da ampliação (ou previsão):
- Descrever a ampliação realizada (ex: adição de pavimento, aumento de área construída, novas vagas etc.):

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Houve alteração nas atividades exercidas? ( ) Sim ( ) Não
- Se sim, descrever:_____

6.3. Mudança de Atividade

- Atividade anterior:
- Data de encerramento da atividade anterior:
- Nova atividade implantada:
- Data de início da nova atividade:
- A nova atividade implicou em alteração na circulação de pessoas ou veículos?
  ( ) Sim ( ) Não
- Se sim, descrever: _____

6.4. Horário de funcionamento atual

- Segunda a sexta-feira: ___ às ___
- Sábados: ___ às ___
- Domingos e feriados: ___ às ___

6.5. Possui previsão de nova ampliação ou modificação futura?

( ) Sim Descrever:_____
( ) Não

7. MOVIMENTAÇÃO DE PESSOAS E VEÍCULOS

7.1 População Fixa (Funcionários, prestadores, etc.)

- Quantidade por tipo de profissional (ex: caixa, repositor, segurança etc.)
- Horário de entrada e saída por tipo de funcionário
- Modo de locomoção predominante (%):
  ( ) Veículo próprio ( ) Transporte coletivo ( ) A pé ( ) Moto ( ) Outros - descrever
- Metodologia utilizada:
  (Descrever como os dados foram levantados: contagem direta, entrevistas, estimativas com base em funcionamento anterior, dados de RH, empreendimentos análogos, estimativa em-preendedor, etc.)

Tabela 2 – Síntese movimentação de pessoas e veículos da população fixa

Categoria	Nº de Pessoas	Turno	Horários de Entrada e Saída	Meios de locomoção	Método de Levantamento

Após o preenchimento da *Tabela 2 – Síntese movimentação de pessoas e veículos da população fixa*, o responsável técnico deverá elaborar e apresentar **gráfico representativo da síntese dos dados**, de forma a demonstrar visualmente:
I – a distribuição dos meios de locomoção utilizados pela população fixa;
II – os horários de entrada e saída predominantes;
III – a proporção de usuários por tipo de transporte.

O gráfico deverá conter legendas claras, escala adequada e identificação das categorias de transporte, garantindo correlação direta com os dados numéricos apresentados na tabela.

7.2 População Flutuante (clientes, visitantes, fornecedores, etc.)

- Quantidade média diária estimada por tipo de usuário
- Horário de pico estimado
- Distribuição modal (%):
  ( ) Veículo próprio ( ) Transporte coletivo ( ) A pé ( ) Moto ( ) Outros - descrever

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

- Metodologia utilizada:
  (Ex: contagem amostral, questionário, câmeras, estimativa com base em vendas, análise comparativa com empreendimentos similares, etc.)

Tabela 3 – Síntese movimentação de pessoas e veículos da população flutuante

Tipo	Quantidade média diária	Meios de locomoção (%)	Pico de movimento	Método de Levantamento

Após o preenchimento da *Tabela 3 – Síntese movimentação de pessoas e veículos da população flutuante*, o responsável técnico deverá elaborar e apresentar **gráfico representativo da síntese dos dados**, de forma a demonstrar visualmente:
I – a distribuição dos meios de locomoção utilizados pela população flutuante;
II – os horários de pico de maior movimentação;
III – a proporção de usuários por tipo de transporte.

O gráfico deverá conter legendas claras, escala adequada e identificação das categorias de transporte, garantindo correlação direta com os dados numéricos apresentados na tabela.

Identificar hora pico do empreendimento, ou seja, qual o horário de maior fluxo de entrada e saída de pessoas/veículos. Indicar a metodologia usada para identificar a hora pico.

7.3 Operações de Carga e Descarga

- Tipo de veículos utilizados
- Quantidade média diária de operações
- Faixa de horário predominante
- Tempo médio de permanência
- Metodologia utilizada: (Ex: diário de carga, registros de logística, observação direta, etc.)

Tabela 4 – Síntese operações de carga e descarga

Tipo de Veículo	Nº médio diário	Horário de operação	Tempo médio	Capacidade	Método de Levantamento

7.4. Alocação percentual das viagens por Região de Planejamento de Divinópolis

Preencher com estimativas baseadas em origem de funcionários, clientes ou transportes de carga. Dados podem ser obtidos via questionário, histórico de entregas, ou análises amostrais.

Tabela 5 – Alocação viagens produzidas pelo empreendimento

Região de Planejamento	**% Estimado das Viagens**
Região Central	_____%
Nordeste	_____%
Noroeste	_____%
Leste	_____%
Oeste	_____%
Sudoeste	_____%
Sudeste	_____%
Zona Rural	_____%
Total	_____%

Metodologia utilizada para estimativa da alocação de viagens: (Descrever critérios utilizados: origem de notas fiscais, endereços dos colaboradores, rastreamento logístico, entrevistas, etc.)

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Inclusão obrigatória (após a tabela): Mapa de Alocação das Viagens
Inserir mapa temático indicando visualmente a origem das viagens geradas pelo empreendimento segundo as regiões de planejamento de Divinópolis, com base na estimativa percentual apresentada.
O mapa deve conter legenda clara, identificação das regiões e destaque da localização do empreendimento.
Preferencialmente, utilizar base cartográfica oficial do município.
O mapa deve estar atualizado e corresponder à data de entrega do relatório.
Deve ainda contemplar as rotas de chegada/saída do empreendimento usando as principais vias do entorno do empreendimento.

7.5 Análise dos Acessos Viários

7.5.1 Entrada e Saída de Veículos

Esta seção visa descrever os acessos de entrada e saída de veículos do empreendimento, avaliando a fluidez, segurança e compatibilidade com a malha viária existente.

- Quantidade e localização dos acessos de entrada e saída: (Descrever número de acessos, localização em relação às vias adjacentes, se são compartilhados ou segregados entre entrada e saída, e se atendem veículos leves, pesados, motos, etc.)
- Condicionantes geométricas dos acessos: (Largura, raio de curvatura, visibilidade, sinalização, necessidade de recuos ou adequações)
- Mapa ilustrativo dos acessos viários: (Inserir mapa indicando os pontos de entrada e saída de veículos, com legendas claras e identificação das vias)
- Análise de interferência com o tráfego local: (Verificar se há impacto na fluidez das vias, necessidade de controle por semáforo, cruzamentos perigosos, etc.)
- Estudo de necessidade de faixas de aceleração/desaceleração: (Indicar se há demanda para implantação de faixas específicas, com justificativa técnica)
- Considerações sobre segurança viária: (Avaliar se há riscos de acidentes nos acessos, necessidade de rebaixamento de guias, reforço de sinalização, ou canalizações)
- Observações quanto à visibilidade, inclinação, distância de esquinas, etc.
- Fotos dos acessos existentes ou projetados (indicar número e local da foto na tabela da seção 09).
- Pode ser inserido croqui com as informações solicitadas.

7.5.2 Entrada e Saída de Pedestres

Deve-se descrever e avaliar as condições dos acessos destinados a pedestres, considerando os seguintes aspectos:

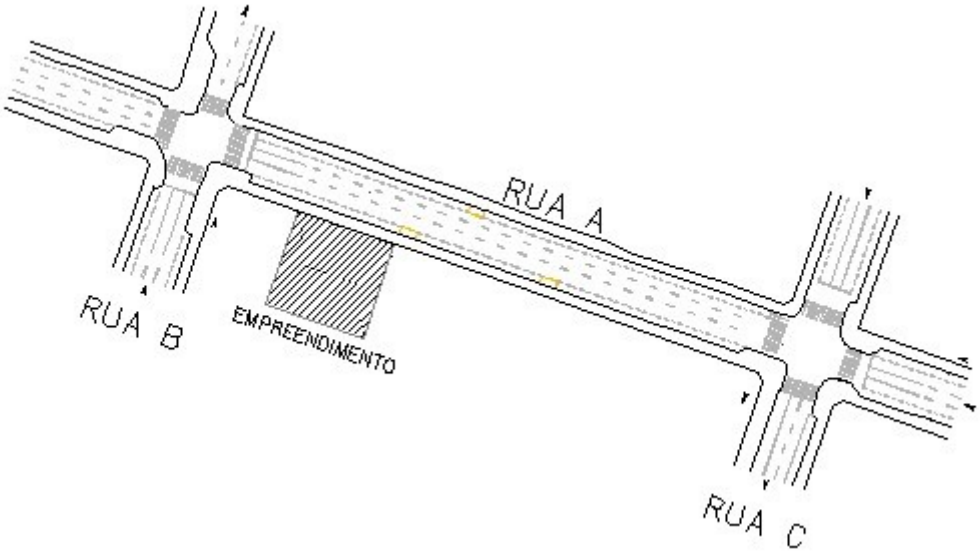
- Segregação entre fluxos de veículos e pedestres, garantindo trajetos seguros e sem conflito nas áreas de entrada e saída do empreendimento;
- Condições de acessibilidade, como presença de rampas, rebaixos de calçada, sinalização tátil (piso podotátil) e largura mínima de circulação conforme legislação vigente;
- Tratamento das calçadas internas, incluindo conservação, continuidade e existência de obstáculos ou interferências;
- Demarcação ou proteção física (como balizadores ou gradis), se houver, com o objetivo de evitar invasão da faixa de pedestres por veículos.
- Sempre que possível, anexar imagens, croquis ou plantas ilustrando o acesso e os elementos de segurança e acessibilidade analisados.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

8. CARACTERIZAÇÃO DO ENTORNO IMEDIATO

Esta seção visa descrever o entorno imediato do empreendimento, considerando aspectos viários e funcionais relevantes à análise de impactos na circulação. As informações devem ser obtidas mediante levantamento em campo e imagens atualizadas (com data inferior a 6 meses da apresentação deste relatório).
Incluir mapa do entorno, com os seguintes elementos:

- Delimitação da área analisada;
- Vias adjacentes e respectivas classificações;
- Pontos de embarque/desembarque;
- Interseções relevantes;
- Equipamentos urbanos de interesse.



Área mínima analisada deve contemplar ruas lindeiras à(s) testada(s) e suas interseções mais próximas, conforme exemplo.

8.1. Caracterização das Vias de Acesso ao Empreendimento

Para cada via adjacente e/ou de acesso direto ao empreendimento, descrever:

- Nome da via
- Classificação viária (coletora, arterial, local, etc.)
- Sentido de circulação
- Largura da pista e das calçadas
- Existência de faixas exclusivas ou canalizações
- Tipo e condições do pavimento
- Sinalização horizontal e vertical
- Existência de rotatórias, cruzamentos semaforizados, lombadas, redutores ou travessias elevadas
- Descrever as principais interseções localizadas próximas ao empreendimento, destacando aquelas com semáforos, faixas de pedestres ou rotatórias
- Fotos das vias (inseridas no Relatório Fotográfico, indicar nessa seção número da foto)

Sugestão: incluir mapa da malha viária próxima indicando as rotas de acesso principais.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Tabela 6 – Tabela resumo com as principais informações das vias de acesso

Nome da Via	Tipo de Pavimento	Largura Via	Condições do Pavimento	Sinalização Vertical	Sinalização Horizontal	Observações	Fotos
Rua A							01 a 07
Rua B							08 a 10
Rua C							11 a 18

8.2 Acessibilidade no Entorno

A acessibilidade é um ponto essencial na caracterização viária, especialmente para garantir o acesso ao empreendimento por pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência. Neste item, deve-se observar as condições de acessibilidade no entorno, com foco nas calçadas e outros recursos de mobilidade.

- Rampas de Acessibilidade: Indicar a presença de rampas de acessibilidade nas interseções das vias de acesso, como nas interseções de Rua A e Rua B. As rampas devem ser conforme as normas de acessibilidade e permitir o acesso seguro de cadeirantes e pessoas com dificuldade de locomoção.
- Piso Podotátil: Descrever a presença de pisos podotáteis nas calçadas, especialmente em áreas próximas a pontos de ônibus e interseções. O piso podotátil facilita a orientação de pessoas com deficiência visual.
- Calçadas: Informar as condições das calçadas ao redor do empreendimento, como a largura, o estado de conservação e a presença de obstáculos, como árvores ou postes que possam dificultar a passagem de pedestres, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida.
- Guias Rebaixadas: Indicar a presença de guias rebaixadas nas interseções e pontos de acesso, que são essenciais para garantir o acesso seguro e independente de cadeirantes e outros pedestres com mobilidade reduzida.

A análise da acessibilidade deve ser detalhada para garantir que o entorno viário do empreendimento seja acessível a todas as pessoas, conforme as normas de acessibilidade urbana.

Tabela 7 – Tabela resumo com as principais informações sobre condições de acessibilidade

Nome da Via	**Presença de rampa**	**Largura calçada**	**Piso tátil**	**Obstruções (poste/lixeira/ etc)**	**Conservação da calçada**	**Observações**	**Fotos**
Rua A							15 a 18
Rua B							
Rua C							
Interseção Rua A e B							
Interseção Rua A e C							

8.3 Pontos de embarque e desembarque

- A presença de pontos de embarque e desembarque de transporte público é essencial para a análise da acessibilidade e mobilidade no entorno do empreendimento. Esta seção descreve os principais pontos de ônibus, além das distâncias entre o ponto de embarque/desembarque e o empreendimento.
- Indicar locais com presença de paradas de transporte público coletivo, pontos de táxi ou áreas com uso recorrente por serviços de transporte por aplicativo. Incluir informações sobre abrigos e acessibilidade. Indicar distâncias dos PEDs até empreendimento, linhas atendidas e demais informações.

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

Incluir mapa chave indicando localização do empreendimento e dos PEDs mais próximos. Se for o caso, indicar também pontos de táxi ou áreas com uso recorrente por serviços de transporte por aplicativo.

Tabela 8 – Tabela resumo com as principais informações sobre pontos de embarque e desembarque

PED	Distância	Condições do PED (sinalização/abrigo/ acessibilidade)	Tipo de Transporte	Linhas atendidas	Observações	Fotos
Ponto 1 (Rua A)			Ônibus Urbano			
Ponto 2 (Rua B)			Ônibus Urbano			
Ponto 3 (Rua C)			Ônibus Urbano			

8.4 Infraestrutura urbana relevante

Relacionar a infraestrutura urbana relevante no raio de estudo, como:

- Semáforos, faixas de pedestres, passarelas
- Abrigos de ônibus, totens informativos
- Mobiliário urbano (bancos, lixeiras, postes de iluminação pública)
- Rampas de acessibilidade, piso podotátil, guias rebaixadas
- Interseções de maior fluxo ou conflito
- Identificar a presença de escolas, hospitais, unidades de saúde, centros comerciais, templos religiosos ou outros atrativos que possam influenciar a demanda de circulação na área.

Tabela 9 – Tabela resumo com equipamentos urbanos/polos geradores no entorno

Equipamento Urbano/Polo	Tipo	Distância	Condições de preservação/acessibilidade	Observações	Fotos
A					
B					
C					

9. RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

As imagens devem ilustrar as condições atuais do empreendimento, incluindo as testadas principais, as fachadas, acessos e as principais interseções viárias próximas. As fotos devem ter sido tiradas em um período inferior a 6 (seis) meses da data de apresentação deste relatório.

Inserir abaixo as imagens em formato de tabela, com título e data de cada registro, conforme exemplos abaixo.

Foto	Descrição	Data	Local
Foto 01 (inserir foto)	Testada do Empreendimento	[DD/MM/ AAAA]	Rua A, nº 123
Foto 02 (inserir foto)	Interseção Rua A com Rua B	[DD/MM/ AAAA]	Interseção próximo ao empreendimento
Foto 03 (inserir foto)	Calçada testada do empreendimento	[DD/MM/ AAAA]	Calçada da Rua A – bordo direito da pista (sentido de trânsito).

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

10. OBSERVAÇÕES ADICIONAIS E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espaço destinado a informações complementares relativas à regularização, ampliação, eventuais alterações estruturais e justificativas técnicas pertinentes. É importante destacar adequações realizadas ou propostas voltadas à segurança viária e à acessibilidade, quando aplicável.

Podem ser incluídas também recomendações de mitigação ou compensação, observações relevantes sobre o entorno, acessibilidade ou qualquer outro aspecto que o responsável técnico considere relevante.

10.1 Avaliação do atendimento à legislação vigente:
( ) Sim
( ) Não
( ) Parcialmente – descrever brevemente: _____

11.2 Há intenção de implantar medidas de mitigação?
( ) Sim – descrever brevemente: _____
( ) Não

11.3 Caso haja obrigatoriedade legal de compensação, como será realizada?
( ) Repasse financeiro
( ) Implantação de projetos – descrever: _____-

Responsável Técnico

Nome:
Formação:
Registro Profissional:
Número da ART/RRT vinculada a este documento: [Inserir número da ART]
Data de emissão: ____ /____ /2025

Assinatura Responsável técnico pelo formulário de caracterização:
_____

Responsável legal empreendimento

Nome:
CPF:
Data de emissão: ____ /____ /2025
Assinatura Responsável legal pelo empreendimento:
_____

Documentos Anexos:

( ) Planta de situação
( ) Croqui de acessos
( ) Mapa do entorno
( ) Fotos da situação atual
( ) Anotação/Registro de Responsabilidade técnica
( ) Outros: _____

Documento assinado digitalmente - Y3V-4GM-K70-259
Acesse verificador.betha.cloud e insira o código acima.

B | NoPaper

Data de criação do documento: 23/10/2025 às 09:44:51

Assinantes

✓ Leandro Luiz Mendes

Assinou em 23/10/2025 às 13:47:55 com o certificado avançado da Betha Sistemas e possui a identidade verificada com o CPF ***.214.256-**

Eu, Leandro Luiz Mendes, estou ciente das normas descritas na Lei nº 14.063/2020, no que se refere aos tipos de assinaturas consideradas como válidas para a prática de atos e interações pelos Entes Públicos.

✓ Lucas Lopes Estevam

Assinou em 23/10/2025 às 13:53:45 com o certificado avançado da Betha Sistemas e possui a identidade verificada com o CPF ***.824.396-**

Eu, Lucas Lopes Estevam, estou ciente das normas descritas na Lei nº 14.063/2020, no que se refere aos tipos de assinaturas consideradas como válidas para a prática de atos e interações pelos Entes Públicos.

✓ Matheus Da Silva Tavares

Assinou em 27/10/2025 às 13:40:40 com o certificado avançado da Betha Sistemas e possui a identidade verificada com o CPF ***.530.576-**

Eu, Matheus Da Silva Tavares, estou ciente das normas descritas na Lei nº 14.063/2020, no que se refere aos tipos de assinaturas consideradas como válidas para a prática de atos e interações pelos Entes Públicos.

✓ GLEIDSON GONTIJO DE AZEVEDO

Assinou em 28/10/2025 às 17:10:22 com Certificado Digital Qualificado, emitido em nome de GLEIDSON GONTIJO DE AZEVEDO com o CPF ***.302.986-**, nos termos do § 1º do art. 10 da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001.

Eu, GLEIDSON GONTIJO DE AZEVEDO, estou ciente das normas descritas na Lei nº 14.063/2020, no que se refere aos tipos de assinaturas consideradas como válidas para a prática de atos e interações pelos Entes Públicos.

Veracidade do documento

Documento assinado digitalmente.
Verifique a veracidade utilizando o QR Code ao lado ou acesse o site **verificador-assinaturas.plataforma.betha.cloud** e insira o código abaixo:

Y3V	**4GM**	**K70**	**259**