
ESTADO DE MINAS GERAIS
PREFEITURA DE DIVINÓPOLIS

PREFEITURA MUNICIPAL DE DIVINÓPOLIS
DECRETO Nº. 15.560/23

Regulamenta os artigos 37, 37-A e 37-B, da Lei nº 2.418, de 18 de novembro de 1988.

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

- que conforme art. da Lei nº 2.418/88, a expedição de a licença para a execução de edificações que constituam polos geradores de tráfego dependerá de prévia aprovação pelo órgão municipal responsável pelo Trânsito e Transportes;
- que nos termos do art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro - Lei Federal nº9.503/97, “nenhum projeto de edificações que possam se transformar em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas”.

DECRETA:

Art. 1º Fica definido como Relatório de Impacto na Circulação - RIC, o instrumento técnico necessário à análise de empreendimento e/ou edificação que se enquadre como Polo Gerador de Tráfego, na forma do art.37 da Lei nº2.418/88.

§ 1º O RIC deverá ser apresentado por ocasião da submissão do projeto arquitetônico à análise de aprovação, de acordo com parâmetros pré-estabelecidos e com a aquiescência da SETTRANS.

§ 2º Ao apresentar o RIC, o responsável deverá observar o Roteiro contido no Anexo deste Decreto.

Art. 2º Para fins deste Decreto são adotadas as seguintes definições:

I - PGT – Polo Gerador de Tráfego, empreendimento que atrai ou produz número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, a depender do caso, prejudicando a acessibilidade de toda região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres, podendo até mesmo comprometer a capacidade de equipamentos públicos;

II - RIC – Relatório de Impacto na Circulação, o instrumento destinado à avaliação dos impactos gerados pela implantação de um empreendimento ou de uma atividade no sistema viário, e à identificação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias necessárias para garantir a segurança e a qualidade da circulação de veículos e pedestres no local;

III - medidas mitigadoras: conjunto de estudos, projetos, ações, serviços, obras, intervenções e adequações que visam minorar e/ou neutralizar as interferências dos impactos negativos de empreendimentos e/ou atividades nos ambientes urbanos, levando-se em consideração a existência de infraestrutura pública implantada e consolidada, além das demandas comunitárias para o entorno do empreendimento;

IV - medidas compensatórias: conjunto de estudos, projetos, ações, serviços, obras, intervenções e adequações que atuam no sentido de equilibrar os efeitos de impactos negativos de empreendimentos e/ou atividades nos ambientes urbanos, ou a falta de disponibilização do quantitativo de vagas definidos em Lei e que não seja tecnicamente viável a implantação, que não possam ser mitigados de maneira direta, levando-se em consideração a existência de infraestrutura pública implantada e consolidada, além das demandas comunitárias para o entorno do empreendimento;

V - infraestrutura pública: conjunto dos equipamentos de suporte comunitário (educação, saúde, segurança pública, cultura, esportes, lazer e convívio social) e urbano (redes de abastecimento de água, energia elétrica, comunicação e gás canalizado; redes de drenagem e de coleta e tratamento de efluentes; sistema de coleta e destinação final de resíduos sólidos; sistema viário e transporte coletivo; outros serviços urbanos não contemplados na infraestrutura básica);

VI Termo de Compromisso de Cooperação e Compensação: documento a ser firmado pelo responsável legal (proponente) do empreendimento e subscrito pelos representantes legais da Secretaria Municipal de Trânsito, Segurança Pública e Mobilidade Urbana - SETTRANS, com força de título executivo extrajudicial, onde o proponente se compromete, perante o Município de Divinópolis, a assumir as obrigações afetas às medidas mitigadoras e/ou compensatórias acordadas, quando da análise do RIC.

Art. 3º Quando o RIC não contemplar de forma suficiente, o órgão municipal competente deverá indicar ao empreendedor a execução de obras de infraestrutura urbana e de melhoria pública que visam mitigar, compensar ou corrigir impactos negativos gerados pelos PGTs, conforme exemplos de tratamento como:

I - implantação de novas vias, requalificação asfáltica, pavimentação, alargamento, obras de arte especiais, alterações geométricas, ciclovias e demais medidas afins e correlatas;

II - sinalização viária horizontal, vertical, semaforica, câmeras, infraestrutura para o transporte coletivo, medidas de prevenção de acidentes de trânsito, entre outras medidas afins e correlatas.

Art. 4º A execução de medidas de compensação deverá ocorrer em conjunto com a SETTRANS, mediante prévia formalização de Termo de Compromisso de Cooperação e Compensação, observando-se ao valor mínimo calculado na forma dos artigos 14 e 15, o qual, se ultrapassado, a cota excedente ficará a cargo exclusivo do empreendedor, sem que tal fato lhe constitua direito à retenção, reparação, crédito ou compensação de qualquer natureza.

§ 1º Os valores despendidos deverão ser regularmente comprovados mediante notas fiscais pertinentes.

§ 2º As medidas compensatórias a serem realizadas pelo empreendedor poderão ser implementadas distantes da área de influência, visando compensar os impactos negativos gerados.

Art. 5º Mediante requerimento do interessado e a critério do Poder Público Municipal na compensação, poderá o empreendedor realizar o repasse financeiro correspondente ao Fundo Municipal de Trânsito e Transportes.

Parágrafo único: A receita a que trata o *caput* poderá ser empregada na aquisição de *softwares* relacionados ao sistema de trânsito e transportes, projetos de sinalização viária e geométrica, revitalização paisagísticas, mobiliários urbanos, praças, parques, arborização e outros.

Art. 6º As medidas mitigadoras serão executadas pelo próprio empreendedor imobiliário, se possuir habilitação técnica suficiente, ou por empresa por ele contratada, com a respectiva capacitação técnica.

Parágrafo único: As medidas mitigadoras a serem realizadas deverão ser implementadas na área de influência, definidas num raio de até um quilômetro do Polo Gerador de Tráfego - PGT.

Art. 7º Obras e serviços obrigatórios, exigidos por outras normas legais, não poderão ser incluídas como medidas mitigadoras, corretivas ou compensatórias de impacto do Polo Gerador de Tráfego.

Art. 8º Serão consideradas para o enquadramento e classificação de PGT as construções novas, a instalação de atividades, as regularizações e as ampliações de construções já existentes, desde que a área construída seja compatível como PGT.

§ 1º No caso de regularização ou ampliação, a compatibilidade da área deve ser total, ou seja, a existente acrescida da regularizada ou ampliada, quando o acréscimo de área edificada (AE) superior a 20% (vinte por cento), devendo-se observar as diretrizes pertinentes, inclusive, quanto à reserva de espaço para estacionamento, quando for o caso.

§ 2º No caso de regularização, ampliação ou instalação para nova forma de uso da edificação já existente, que não seja tecnicamente viável a disponibilização do quantitativo de vagas definidos em Lei, o empreendedor poderá optar em compensar através de medidas compensatórias, na forma do cálculo previsto no art. 15.

Art. 9º Qualquer que seja a estruturação formal do roteiro final dos estudos de Polo Gerador de Tráfego, o setor técnico analisará em cada caso seguindo dois planos distintos, porém complementares, quais sejam:

I - análise dos impactos sobre as vias de acesso e adjacentes ao empreendimento, em função das prováveis ocorrências de congestionamentos e de pontos críticos de circulação e segurança viária, pela redução ou esgotamento de sua capacidade de tráfego e assimetria entre oferta e demanda de vagas de estacionamento;

II - análise do projeto arquitetônico do empreendimento, no que diz respeito às características geométricas e de localização dos acessos, vias internas de circulação, raios horizontais e declividades em rampas e acessos, bem como ao dimensionamento, arranjo funcional e suficiência das vagas de estacionamento e de carga e descarga de veículos, entre outros aspectos.

Art. 10 A análise será realizada nas seguintes etapas:

I - etapa preliminar: deverá o interessado protocolar requerimento *on-line* junto à SETTRANS, para aprovação de empreendimento pelo gerador de tráfego, devidamente preenchido e assinado, projeto arquitetônico da edificação, projeto da sinalização viária com memorial descritivo e especificações, acompanhado do RIC, em uma via no formato PDF, devidamente assinada, além do arquivo em mídia digital.

II - etapa final: após modificações eventualmente solicitadas durante a fase preliminar, deverá ser apresentado o projeto arquitetônico da edificação acompanhado do RIC, em PDF, devidamente assinadas, juntamente com as anotações de responsabilidades técnicas pelo(s) profissional(is), além do arquivo em mídia digital.

§ 1º A etapa preliminar será realizada em até 45 (quarenta e cinco) dias corridos e, caso haja indicação para modificações, correções ou observações nos projetos e/ou RIC, essa deverá ser encaminhada ao interessado em resposta formal e fundamentada, da qual, o interessado terá 15 (quinze) dias corridos, a partir do recebimento da comunicação, para apresentar as correções e/ou o projeto final para aprovação, no prazo de até 15 (quinze) dias.

§ 2º Se o interessado não proceder às correções no prazo assinalado no § 1º o processo será encerrado, cabendo-lhe proceder a novo protocolo, caso queira dar continuidade à aprovação dos projetos e RIC, iniciando-se novo processo de análise.

Art.11 Além de serem apresentados em escala 1/250 ou 1/500, os projetos de sinalização viária deverão seguir os padrões gráficos, bem como as orientações, recomendações e determinações dos Manuais Brasileiros de Sinalização de Trânsito seguintes:

I - Volume I – Sinalização Vertical de Regulamentação;

II - Volume II – Sinalização Vertical de Advertência;

III - Volume III - Sinalização Vertical de Indicação;

IV - Volume IV – Sinalização Horizontal;

V - Volume V- Sinalização Semafórica.

Art. 12 Ficarão às expensas do empreendedor os custos de elaboração do RIC, da implantação e de execução das ações neles previstas, sejam para empreendimentos públicos ou privados, ressalvadas as possibilidades de parcerias entre o empreendedor e o Poder Público, a critério deste, caso a situação indique conveniência e oportunidade para melhor aproveitamento das intervenções a serem executadas, com a extensão das ações, conforme se estabelecidas em comum acordo, para atendimento do interesse público e observada a transparência, a moralidade administrativa, a economicidade e a impessoalidade, dentre outras normas de conduta administrativa.

Art. 13 A aprovação do empreendimento ficará condicionada à assinatura de Termo de Compromisso de Compensação do empreendedor, pelo qual se comprometerá a arcar integralmente com as despesas decorrentes das obras e serviços necessários à mitigação ou compensação dos impactos oriundos da implantação do empreendimento.

§ 1º Aprovado o empreendimento, as medidas mitigadoras previstas no Termo de Compromisso de Cooperação e Compensação deverão ser executadas pelo empreendedor, a qualquer tempo, antes da conclusão do empreendimento, como condição para expedição das certidões de conclusão de obras ou "habite-se", sem que assista ao empreendedor qualquer direito à indenização.

§ 2º Caso o licenciamento dependa da municipalidade e a falta de sua obtenção impeça a execução das medidas compromissadas, o empreendedor poderá solicitar a expedição da certidão de conclusão parcial de obras ou habite-se, de cujo instrumento constará que a emissão ocorreu exclusivamente para viabilizar a implantação das referidas medidas, e em seguida pleitear:

I - a prorrogação do prazo de execução da obra, contados da data do licenciamento necessário a execução das medidas mitigadoras ou compensatórias;

II - a substituição das obras mitigadoras por outra medida, mediante a assinatura de novo termo de compromisso.

Art. 14 Para o cálculo do valor mínimo da medida compensatória será utilizado a fórmula abaixo:

Cálculo das medidas compensatórias quanto ao não atendimento da Lei nº 2418/88		
Vagas para veículos leves	Vagas de carga e descarga	Área de embarque e desembarque
0,3% sobre o custo total da construção a cada vaga faltante.	2% sobre o custo total da construção a cada vaga faltante.	6% sobre o custo total da construção a cada vaga faltante.
Cálculo das medidas compensatórias quanto ao não atendimento das medidas de mitigação mínimas*		
Para empreendimentos que alterem o Nível de Serviço (N.S) da via ou inseridos em vias com N.S. de C a F	Para empreendimentos que não alterem o Nível de Serviço (N.S) da via ou inseridos em vias com N.S. A ou B	
5% do custo total da obra.	2% do custo total da obra.	
* Essas informações deverão estar contidas no RIC.		
** O cálculo da compensação é acumulativo, para cada requisito não atendido o empreendimento deverá compensar conforme a tabela.		
$Vmc = Aet \times Cub/m^2 \times \%Ct \times Nvf$ Vmc = Valor da Medida Compensatória em Reais Aet = Área Total do empreendimento sem descontos % <i>Ct</i> = Porcentagem sobre o custo total da obra conforme tabela <i>Nvf</i> = Número de vagas Faltantes		

Art. 15 O cálculo do valor da construção do empreendimento deverá seguir o seguinte critério:

- I - para as obras de edificação prediais residenciais e/ou mistos deverá se considerar o custo de construção medido pelo Sinduscon/MG, através do CUB/m² estadual, padrão Normal (R-8);
- II – Para obras de edificação prediais comerciais deverá se considerar o custo de construção medido pelo Sinduscon/MG, através do CUB/m² estadual, padrão Normal - Comercial Salas e Lojas (CSL-8);
- III – para as obras de edificação de padrão industriais, deverá se considerar o custo de construção medido pelo Sinduscon/MG, através do CUB/m² estadual, padrão Galpão Industrial (GI).

Art. 16 Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Divinópolis, 1º de março de 2023.

GLEIDSON GONTIJO DE AZEVEDO
Prefeito Municipal

JANETE APARECIDA SILVA OLIVEIRA
Secretária Municipal de Governo

LUCAS LOPES ESTEVAM
Secretário Municipal de Trânsito, Segurança Pública e Mobilidade Urbana

LEANDRO LUIZ MENDES
Procurador-Geral do Município

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 engenheiro civil ou arquiteto devidamente habilitado e registrado nos respectivos conselhos de classe.

O RIC deverá ser apresentado em **meio digital e impresso** em 2(duas) vias, 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.

CONTEÚDO MÍNIMO

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

CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**Informações Gerais**

Nome do empreendimento;
Localização;
Inscrição Cadastral Imobiliária;
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 III - Tabela C Lei 2.418/1988);
Número de vagas destinadas a carga e descarga e seu respectivo dimensionamento e distribuição na edificação (Anexo III - Tabela C Lei 2.418/1988);
Dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento (Anexo III - Tabela C Lei 2.418/1988); 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 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; e
Informação das características atuais do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento.

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 semaforizada);
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;
Outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes.

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

Caracterização dos serviços regulares de transporte coletivo e complementares;
Outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes.

IMPACTOS DECORRENTES DA IMPLANTAÇÃO DO PGT

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.

Impacto na capacidade viária

Neste item, deverão ser avaliados os possíveis impactos na capacidade e no nível de serviço das vias de principal influência 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.

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.

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 (PGT);

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, ponto de ônibus, abrigo;

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, ângulo das vagas, dimensões 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, táxi, 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.

Publicado por:
Felipe Henrique de Assis Miguel
Código Identificador:5763761D

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios Mineiros
no dia 13/03/2023. Edição 3472
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita
informando o código identificador no site:
<https://www.diariomunicipal.com.br/amm-mg/>