

Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR

PARECER DO RELATOR

Processo: 01-066.897/19-80

Empreendimento: Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais (TJMG)

Assunto: Análise de Relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança – REIV

Localização: Avenida Afonso Pena, 4001; bairro Serra; Regional Centro-Sul

Área total utilizada: 119.605,30 m²

Área do terreno: 15.661,35 m²

Atividades objeto de Licenciamento: Administração pública, Defesa e Segurança Social – serviços coletivos prestados pela administração pública - Justiça (CNAE: 8423000)

1. Caracterização do empreendimento

O empreendimento, sede do Tribunal de Justiça de Minas Gerais, é atualmente composto por uma edificação com área construída 50.660,06 m², área líquida de 45.080,80 m², distribuída em 18 pavimentos.

A proposta de ampliação contempla a implantação de mais duas edificações, com área final total de 119.605,30 m² e área líquida de 90.019,32 m². A ampliação utiliza o instrumento legal de operação urbana consorciada.

São previstos quatro acessos de pedestres e um acesso de veículos leves pela Avenida Afonso Pena; três acessos de veículos leves, um acesso de carga e descarga e dois acessos de serviço com saídas de incêndio pela Rua Pirapetinga.

São estimadas uma população fixa de 7.000 funcionários e uma população flutuante de 2.529 visitantes diários.

O horário de funcionamento é de 8h às 18h30min para os visitantes, e de 7h às 20h para os servidores. A expansão está prevista para dezembro de 2025.

Estima-se que, por dia útil, serão atraídas 3.594 viagens por veículo próprio, 365 viagens por motocicletas, 742 viagens a pé e 4.828 viagens pelos demais modos (transporte coletivo, táxi e outros).

São previstas 581 vagas para veículos leves e 30 vagas para motocicletas, que não atendem à demanda estimada. A BHTRANS é favorável à disponibilização das vagas propostas, com a adoção de medidas efetivas para estímulo do uso do transporte coletivo.

A PBH vem desenvolvendo estudos e projetos de priorização do transporte coletivo nos principais corredores da cidade. Para o empreendimento, situado lindeiro ao corredor da Afonso Pena, recomenda-se a consideração destas propostas, no tratamento viário do seu entorno, previsto nas condicionantes indicadas.

As duas edificações adicionais não ultrapassam a altura do prédio atual, apresentando impacto reduzido na visada para a Serra do Curral.

A SLU emitiu parecer com análise e recomendações para o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Especiais (PGRSE) e Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC).

Para o aumento da impermeabilização do solo, é prevista mitigação que, para ser considerada efetiva, o dispositivo implantado ou a soma de soluções adotadas devem garantir que o lançamento de águas pluviais de todo o terreno do empreendimento na rede pública de drenagem seja equivalente à sua vazão em condições naturais.

Conclusão e voto

Pelo exposto, pela análise do REIV e das demais informações do processo, apresento **voto favorável à aprovação do Relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança, para fim de licenciamento urbanístico de empreendimento de impacto, com as condicionantes listadas em anexo, e com a adição do seguinte texto às notas das condicionantes:**

- ***“As medidas de tratamento viário e de transporte do entorno do empreendimento deverão considerar os estudos e projetos, existentes e em andamento, referentes à priorização do transporte coletivo no município”.***

Belo Horizonte, 15 de maio de 2020

Tomás Alexandre Ahouagi

Conselheiro Suplente

ANEXO

Condicionantes para Licenciamento Urbanístico

Deverão ser atendidas todas as condicionantes para Licenciamento Urbanístico, solicitadas pelos órgãos responsáveis pela análise do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), discriminadas a seguir:

Impactos	N.	Condicionantes
Impermeabilização do Solo	1	Mitigar os impactos do incremento de escoamento pluvial provenientes do empreendimento no sistema público de drenagem. <i>Ver nota 1</i>
Geração adicional de resíduos sólidos	2	Implantar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Especiais (PGRSE) e Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC).
Movimentação de pessoas e veículos	3	Implantar intervenções de engenharia de tráfego definidas por um plano de circulação viária na área de abrangência do empreendimento, compreendendo todas as interseções negativamente afetadas conforme descrito no EIV, mitigando a piora dos níveis de serviço causada pelo empreendimento. <i>Ver nota 2.</i>
	4	Implantar dois pontos de ônibus especiais com estruturas de alta capacidade para o embarque e desembarque de passageiros em frente ao empreendimento. <i>Ver nota 3</i>
	5	Implantar acessos de veículos, faixas de acumulação, área de embarque e desembarque, vagas internas de estacionamento para veículos leves, incluindo veículos que transportem ou que sejam conduzidos por idosos e/ou pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, motocicletas, vagas de carga e descarga e bicicletário, de acordo com a legislações municipais vigentes e com os parâmetros da BHTRANS. <i>Ver nota 4</i>
	6	Implantar projeto viário contemplando a readequação, a manutenção e a implantação da sinalização horizontal e vertical na área de abrangência definida. <i>Ver nota 5</i>
	7	Implantar projeto viário contemplando a implantação, correção e readequação dos rebaixos de calçada para pedestres em toda a área de abrangência, de forma a consolidar rotas acessíveis dos pedestres ao empreendimento. <i>Ver nota 5</i>
	8	Implantar estacionamento rotativo, com permanência de 2 (duas) horas, como política de inibição do uso do transporte individual motorizado, com a diminuição de locais gratuitos disponíveis para estacionamento nas ruas do entorno. <i>Ver nota 6</i>

	9	Implantar acréscimos de calçada na extensão necessária para a operação dos ônibus e nas larguras das faixas de estacionamento existentes, onde se encontram os pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo por ônibus - PEDs localizados nos dois lados da Avenida Afonso Pena (sentidos centro-bairro e bairro-centro), em frente ao empreendimento. <i>Ver nota 7</i>
	10	Implantar serviço de Wi-Fi gratuito em todos os abrigos de passageiros existentes nos PEDs localizados na Avenida Afonso Pena, entre a Rua Bernardo Figueiredo e a Praça da Bandeira, para possibilitar acesso a aplicativos com informações sobre o transporte coletivo, tipo “SIU Mobile”, ferramenta importante para os usuários do transporte coletivo. <i>Ver nota 8.</i>
	11	Implantar o Plano de Logística de Cargas, visando restringir os horários de operação de carga e descarga de modo que não haja movimentação deste tipo nos horários de pico do sistema viário, nem caminhões nas vias do entorno, na condição de espera por vagas para a operação de carga e descarga. <i>Ver nota 9</i>
	12	Implantar “Programa de Gestão da Mobilidade Local – PGML”, a ser elaborado conforme Roteiro de Elaboração do Programa de Gestão da Mobilidade disponível no site da BHTRANS, com o objetivo de adotar medidas que desestimulem o uso do automóvel por parte dos usuários do empreendimento. <i>Ver nota 10</i>
	13	Apresentar relatório de monitoramento da implantação do estacionamento rotativo, após 6 (seis) meses, a ser avaliado pela BHTRANS para verificação da necessidade de extensão da área definida. Caso seja necessária a ampliação dos locais com estacionamento rotativo, o projeto e implantação ficará a cargo do empreendedor.
	14	Apresentar relatório de monitoramento da implantação do plano de logística, após 1 (um) ano.
	15	Apresentar relatório de monitoramento da implantação do PGML, após 1 (um) ano.
Impactos na vizinhança	16	Implantar Plano de Comunicação do empreendimento. <i>Ver nota 11.</i>

Notas:

- 1- A mitigação dos impactos do incremento de escoamento pluvial provenientes do empreendimento no sistema público de drenagem deverá ser garantida por meio do atendimento à taxa de permeabilidade do solo, conforme legislação urbanística municipal aplicável, associado à implantação de dispositivos de redução do escoamento pluvial gerado, atendendo a legislação e procedimentos vigentes, bem como a capacidade do sistema público

implantado para receber as contribuições do empreendimento. Deverão ser avaliadas as possibilidades de implantação de estruturas convencionais, tais como caixa de captação/detenção, bem como de soluções não convencionais, tais como jardins de chuva, bacias gramadas, valas e trincheiras de infiltração, entre outros. Dentre as soluções não convencionais, jardins de chuva deverão estar associados ao projeto de tratamento paisagístico da condicionante número 9 deste documento.

A mitigação será considerada efetiva se o dispositivo implantado, ou a soma de soluções adotadas, garantir que o lançamento de águas pluviais de todo o terreno do empreendimento na rede pública de drenagem seja equivalente à sua vazão em condições naturais.

Caberá ao empreendedor, com base nos estudos que vier a realizar e nas alternativas de intervenção a serem propostas, propor a execução de medidas que reduzam os riscos de ocorrência de inundações/alagamentos no entorno e outros impactos nos sistemas de drenagem públicos.

LIGAÇÃO PREDIAL

- a. Para fins dos cálculos de vazão do lançamento final, deverão ser utilizados os conceitos de vazão primitiva (escoamento antes da implantação do empreendimento), bem como o conceito de vazão de restrição (referente à capacidade do sistema de drenagem macro e/ou micro que irá receber ou já receba as contribuições do empreendimento), devendo ser adotada a menor destas. Nestes estudos deverão ser considerados os coeficientes de escoamento para áreas restritas, definidos nos padrões SUDECAP/PBH;
- b. Deverá ser proposta a implantação de dispositivos compensatórios de drenagem (valas ou poços de infiltração, ou caixas de detenção etc). A metodologia a ser utilizada para dimensionamento destes dispositivos é o Método de Puls;
- c. O projeto de ligação predial ao sistema público de drenagem deverá ser compatibilizado às diretrizes da SMMA referentes às propostas para o projeto de manejo e/ou reuso de águas pluviais;
- d. Deverá ser realizado o cadastro das nascentes e talvegues existentes na área do empreendimento. Caso sejam identificadas nascentes na área de intervenção, o empreendedor deverá contemplar proposta de recuperação e preservação das mesmas, incorporando este tratamento ao empreendimento;
- e. Deverá ser avaliada a locação dos empreendimentos em função dos talvegues existentes, caso aplicável;
- f. Os projetos de implantação/terraplanagem deverão respeitar as áreas de preservação permanente ao longo dos córregos e as manchas de inundação, caso aplicável;
- g. Deverá ser realizada avaliação dos lançamentos quanto à ocupação da área e aos impactos gerados a jusante.

MICRODRENAGEM

- h. Sempre que possível, deverão ser avaliadas intervenções que promovam o retardamento do escoamento superficial e maior infiltração da água no solo;
- i. Nos estudos hidrológicos para o sistema convencional, conforme recomendações da SUDECAP/PBH, adotar Período de Recorrência (T) igual a 10 anos, duração crítica da chuva (D) igual ao tempo de concentração (tc) da área, sendo no mínimo tc igual a 10 minutos.

Adotar para equação de chuvas intensas (intensidade - duração - frequência) estudos apresentados por Márcia M. G. Pinheiro. Nestes estudos deverão ser considerados os coeficientes de escoamento para os zoneamentos de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente, definidos nos padrões municipais;

- j. Deverão ser consideradas nos cálculos as contribuições externas ao empreendimento;
- k. Para cálculo das vazões de projeto adotar o Método Racional;
- l. Os cálculos de dimensionamento dos dispositivos de drenagem (sarjeta, bocas-de-lobo, redes, galerias etc) deverão ser realizados para as situações do projeto. Esse estudo deverá ser baseado em cálculos hidráulicos para cada trecho projetado, conforme diretrizes apresentadas nos padrões SUDECAP/PBH;
- m. Deverão ser evitadas ou eliminadas soluções de drenagem por interior de quarteirão ou terrenos particulares, ou sendo esta inevitável, que seja garantido o livre acesso aos dispositivos para fins de manutenção e conservação, com a criação de faixas "non edificandi".

Todos os estudos e projetos a serem apresentados e aprovados pela PBH/SUDECAP deverão atender as seguintes publicações da SUDECAP:

- Caderno de Encargos da SUDECAP – 3ª EDIÇÃO;
- Instrução Técnica para Elaboração de Estudos e Projetos de Drenagem Urbana do Município de Belo Horizonte;
- Procedimento para Elaboração de Projeto de Ligação Predial ao Sistema Público de Drenagem Pluvial

Devem ser incluídos na documentação do processo de licenciamento o Projeto de Drenagem Pluvial, a ART do Projeto de Drenagem Pluvial e o Termo de Compromisso pela elaboração do Projeto de Drenagem Pluvial e execução das obras assinado pelos Responsáveis Técnicos.

- 2- As seis interseções analisadas pelo empreendedor foram: Avenida Afonso Pena, ruas Trifana e Mestre Lucas; Avenida Afonso Pena e Rua Muzambinho; Rua Prof. Estevão Pinto e Rua Muzambinho; Rua Professor Estêvão Pinto e Rua Trifana; Avenida Afonso Pena e Rua Bernardo Figueiredo e Ruas Bernardo Figueiredo, Caetano Dias e Pirapetinga. O empreendedor deverá mitigar o impacto negativo gerado nessas interseções pelo empreendimento no cenário futuro e para tanto deverá elaborar, propor, projetar e implantar intervenções de engenharia de tráfego, definidas por um plano de circulação viária, também sob responsabilidade do empreendedor, para a área de abrangência do empreendimento definida no EIV. Todas essas medidas devem visar a mitigação da piora dos níveis de serviço nas interseções estudadas para a situação futura e devem ser implantadas sob a supervisão da BHTRANS.
- 3- Os pontos de ônibus especiais deverão ser implantados em frente ao empreendimento, dos dois lados da Avenida Afonso Pena. Deverão ser dotados de infraestrutura necessária para tornar mais rápido, mais confortável e mais eficaz o embarque e desembarque de passageiros, para além das estruturas convencionais já previstas nos pontos de ônibus da capital, aumentando assim a capacidade dos pontos e reduzindo o tempo de viagem do transporte coletivo na vizinhança afetada pelo empreendimento. O projeto arquitetônico dos pontos de ônibus especiais deve ser elaborado pelo empreendedor a partir de diretrizes

emitidas pela SUPLAN e BHTRANS, que deverão também aprovar os projetos. Quaisquer outros detalhes, ou equipamentos especiais, que sejam necessários para o funcionamento dos pontos de ônibus especiais deverão ser estabelecidos pela BHTRANS.

4- O Projeto Arquitetônico a ser analisado e aprovado junto à BHTRANS deverá seguir as seguintes orientações:

a. **Vagas para veículos leves:**

- Devem ser previstas, no mínimo, 581 vagas destinadas ao estacionamento de veículos leves;
- As vagas para veículos leves devem ser representadas no projeto arquitetônico, devidamente numeradas e cotadas (com dimensões mínimas de 2,3 m x 4,5 m para vagas a 30°, 45°, 60° e 90°, e com dimensões mínimas de 2,3 m x 5,0 m para vagas em paralelo);
- As vias internas do estacionamento devem ter largura mínima de 5 m, permitindo o acesso, a circulação e o espaço para realização de manobras de todos os veículos às vagas a serem disponibilizadas. As áreas de estacionamento devem conter setas indicativas do sentido de circulação dos veículos, assim como as linhas divisórias de fluxos.

b. **Vagas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:**

- Para definição da quantidade de vagas de estacionamento destinadas a veículos de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, devem ser considerados os parâmetros previstos na legislação federal (Decreto Federal n.º 5.296/04) e municipal (Lei 7166/96, Lei 8137/00 e Lei 9078/05) e, também, essas vagas devem atender aos parâmetros da NBR 9050/2015, com dimensões mínimas de 3,5 m x 5,0 m, dispostas próximas aos acessos, de forma a possibilitar melhor agilidade e facilitar a movimentação interna no empreendimento.

c. **Vagas para idosos:**

- Devem ser reservadas, no mínimo, 5% do total das vagas de estacionamento do empreendimento a serem utilizadas exclusivamente por veículos que conduzam idosos ou que seja dirigido por estes, em atendimento à Lei Municipal nº 9.831/2010 e à Lei Federal nº 10.741/2003. Essas vagas devem ser posicionadas de forma a garantir maior comodidade para o idoso e devem ser sinalizadas de forma clara e visível, observando-se a legislação pertinente.

d. **Vagas para motocicletas:**

- Implantar, no mínimo, 30 vagas para motocicletas, em área interna do empreendimento, para atendimento à demanda;
- Essas vagas devem ser agrupadas e possuir as dimensões mínimas de 1,0 m x 2,0 m e a área de manobra e de circulação entre as vagas deverá ter largura mínima de 2,0 m.

e. **Bicicletário:**

- A fim de contribuir para o fortalecimento da política de incentivo à utilização de bicicletas como modo de transporte, o empreendimento deve implantar suportes para acomodação de, no mínimo,

quantidade de bicicletas correspondente a 5% do número de vagas para veículos leves, conforme estabelecido no Projeto de Lei N° 896/19, que institui a Operação Urbana Simplificada do tribunal.

- A localização dos suportes para as bicicletas deverá estar em área coberta, em local de fácil acesso, sem que seja necessária a utilização de rampas para acessar o nível do estacionamento onde estiverem implantados;
- Deve ser implantada sinalização indicativa para orientar os ciclistas no trajeto (entrada do estacionamento) até o suporte de bicicletas, conforme padrão BHTRANS e legislações vigentes do CONTRAN. A locação da referida sinalização deverá ter boa visibilidade aos ciclistas, condutores de veículos e pedestres.

f. Vagas para carga e descarga:

- Manter as três vagas para veículos de carga e descarga;
- As vagas devem ser indicadas no projeto arquitetônico com dimensões mínimas de 3 m x 9 m e deve ser considerada altura mínima de 4 m em toda a extensão de acesso à vaga, no caso de serem cobertas, ou seja, do acesso à edificação até sua localização. A altura livre deve ser representada no projeto arquitetônico;

g. Faixa de Acumulação:

- Implantar faixa de acumulação, junto a cada acesso de veículos, considerando o número de vagas atendidas por cada um. A extensão da faixa deve ser equivalente a, no mínimo, 4% do número de vagas ofertadas;
- O projeto arquitetônico deve vir com a cota de toda a extensão da faixa de acumulação prevista e com a representação dos veículos acomodados na mesma, considerando comprimento médio de um veículo padrão de 5,0 m;
- O dispositivo utilizado, para o controle de entrada de veículos (bloqueio, através de guarita e/ou cancelas), deve ser representado no projeto arquitetônico e posicionado de forma a respeitar a extensão necessária para a faixa de acumulação.

h. Acessos:

- Os rebaixamentos de meio-fio previstos para acessos de entrada e saída de veículos devem ser implantados, respeitando-se os parâmetros da legislação municipal vigente, ou seja, deve ter extensão máxima de 4,80 m, distâncias mínimas de 5,0 m da esquina e de 5,20 m entre os acessos, rampa de acesso de, no máximo, 1,0 m, perpendicular ao alinhamento do meio-fio e faixa de, no mínimo, 1,5 m reservada ao trânsito de pedestres;
- Os acessos destinados à entrada e saída de caminhões poderão ter largura acima do permitido na legislação municipal, desde que o Responsável Técnico justifique, através da representação dos giros dos veículos utilizados pelo empreendimento, nas plantas do projeto arquitetônico, a serem encaminhadas para análise e aprovação da BHTRANS.

i. Calçadas:

- As calçadas situadas ao longo das testadas dos lotes devem ser tratadas de acordo com os parâmetros previstos no Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, incluindo a localização de

árvores e implantação de revestimento “tátil” e detalhes específicos referenciados pelo “Caderno de Padronização de Calçadas da Prefeitura de Belo Horizonte”. O tratamento deve prever ainda a implantação de rebaixamentos para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida junto às esquinas e em locais onde se fizer necessário, em conformidade com as Normas Técnicas de Acessibilidade (NBRs 9050/2015 e 16537/2016).

j. Embarque e desembarque:

- Destinar, para o uso de funcionários e visitantes que se deslocarão ao TJMG (Sede) por transportes por aplicativos e táxis, “*porte cochère*” com acesso pela Avenida Afonso Pena para a realização de embarque e desembarque;
- Ressalta-se que é de fundamental importância que haja reforço da sinalização e fiscalização do Tribunal para uso da área de embarque e desembarque, inibindo que veículos parem em locais inadequados e atrapalhem a fluidez do trânsito no local.

5- Os Projetos Executivos de Geometria e Sinalização (horizontal, vertical e semafórica) devem ser elaborados a partir da seguinte área de abrangência:

- a. Avenida Afonso Pena, entre a Rua Bernardo Figueiredo e a Praça da Bandeira;
- b. Rua Alfenas, entre a Rua Cabo Verde e a Avenida Afonso Pena;
- c. Rua Muzambinho, entre as ruas Cabo Verde e Oriente;
- d. Rua Pirapetinga, entre as ruas Bernardo Figueiredo e Muzambinho;
- e. Rua Caraça, entre as ruas Pirapetinga e Estêvão Pinto;
- f. Rua Trifana, entre as ruas Pirapetinga e Oriente;
- g. Rua Maripá, entre as ruas Pirapetinga e Professor Estêvão Pinto;
- h. Rua Chumbo entre as ruas Pirapetinga e Professor Estêvão Pinto;
- i. Rua Professor Estêvão Pinto, entre as ruas Muzambinho e Caraça;
- j. Rua do Ouro, entre as ruas Muzambinho e Trifana;
- k. Rua Araçuaí, entre as ruas Professor Estêvão Pinto e Trifana.

- Os Projetos Executivos de Geometria e Sinalização (Horizontal, Vertical e Semafórica) devem atender as determinações do Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte, Manual de Práticas de Estacionamento em Belo Horizonte (maio de 2010), Código de Trânsito Brasileiro, suas revisões e resoluções, legislações federais e municipais vigentes, assim como Resoluções e Manuais de Sinalização publicados pelo CONTRAN/DENATRAN, visando a segurança e a acessibilidade na circulação de veículos e pedestres;
- O projeto de acessibilidade deve ser elaborado conforme Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, as Normas Técnicas de Acessibilidade (NBRs 9050/2015 e 16537/2016), a Padronização de Passeios no Município de Belo Horizonte e outras Legislações Federais e Municipais vigentes.

6- O estacionamento rotativo deve ser implantado, sob supervisão da BHTRANS, na seguinte área de abrangência:

- Rua Alfenas, entre a Rua Cabo Verde e a Avenida Afonso Pena;
- Rua Muzambinho, entre as ruas Cabo Verde e Oriente;

- Rua Pirapetinga, entre as ruas Caraça e Muzambinho;
 - Rua Caraça, entre as ruas Pirapetinga e Professor Estêvão Pinto;
 - Rua Trifana, entre as ruas Pirapetinga e Oriente;
 - Rua Maripá, entre as ruas Pirapetinga e Professor Estêvão Pinto;
 - Rua Chumbo entre as ruas Pirapetinga e Professor Estêvão Pinto;
 - Rua Professor Estêvão Pinto, entre as ruas Muzambinho e Caraça;
 - Rua do Ouro, entre as ruas Muzambinho e Trifana;
 - Rua Araçuaí, entre as ruas Professor Estêvão Pinto e Trifana.
- 7- A solução de acréscimo de calçada a ser adotada é chamada na Engenharia de Tráfego de “Cabo”, fazendo oposição a Baía (reentrância). Deve ser implantada sinalização específica dos PEDs e tratamento paisagístico nas suas imediações.
- 8- O SIU Mobile informa a previsão de chegada das linhas de ônibus municipais e traça rotas até o seu destino, mudanças e melhorias nas linhas do transporte coletivo municipal. Possui ainda outras funcionalidades como “Rotas”, que indica aos usuários o melhor trajeto e as linhas que atendem o seu destino, além de possibilitar ver o ônibus se movendo no mapa no trajeto até chegar ao ponto. Exibe o quadro de horários, e permite visualizar todas as linhas e o horário de cada ônibus. O acesso ao SIU Mobile se dá através do aplicativo, disponível nas plataformas Android, IOS (Iphone) e Windows Phone.
- 9- O Plano de Logística de Cargas, a ser analisado e aprovado junto à BHTRANS, deve traçar toda a sistemática para o abastecimento do tribunal, especificando os horários de entrega e o tempo de descarregamento das mercadorias, as dimensões dos veículos utilizados (compatíveis com as dimensões da área interna disponibilizada, evitando-se a entrada e/ou a saída em marcha à ré) e demais informações/dados imprescindíveis para operação da área de carga e descarga do supermercado, contemplando solução para o seu efetivo funcionamento, sem comprometer o sistema viário do entorno. Ainda, deve apresentar as definições dos objetivos, das metas propostas, do plano de ações, do monitoramento das ações e do cronograma de implantação do referido plano.
- 10- O Programa de Gestão da Mobilidade Local – PGML, deve ser desenvolvido a partir do Roteiro de Elaboração do Programa de Gestão da Mobilidade, disponível no site da BHTRANS. O PGML deve ser apresentado para avaliação e aprovação da BHTRANS, constando diagnóstico da situação atual, definições de objetivos e metas, planos e monitoramento de ações e cronograma de implementação. O objetivo principal do PGML é desestimular o uso de automóveis por parte dos usuários do empreendimento. O programa deve considerar, ainda, a situação futura do empreendimento após a sua expansão. Concluída a etapa de monitoramento e análise dos resultados, deve ser assinado termo de compromisso visando a manutenção e monitoramento das medidas adotadas, considerando que o principal objetivo é que se tenha aumento na utilização do transporte coletivo para os deslocamentos até o TJMG (Sede).
- 11- Elaborar Plano de Comunicação do empreendimento com o objetivo de estabelecer um canal de relacionamento contínuo entre a vizinhança e os responsáveis pelo empreendimento para o recebimento de sugestões, reclamações e esclarecimento de dúvidas na tentativa de solucionar os problemas relativos à construção e ao funcionamento do mesmo, bem como instruir visitantes, trabalhadores e comunidade sobre temas relacionados às questões de civilidade e urbanidade.

A metodologia do Plano é de livre escolha do responsável pela sua elaboração, mas deverá conter cronograma com distinção de fases, diretrizes e prazos para implantação, gestão dos canais de comunicação adotados e avaliação de resultados.

- a) O Plano de Comunicação deverá contemplar os seguintes aspectos:
- A participação obrigatória dos vizinhos imediatos, lideranças comunitárias, dentre outros atores, na sua elaboração (participação a qual deverá ser comprovada através de relatório contendo atas de reuniões, listas de presença e ficha técnica dos membros responsáveis pela sua elaboração);
 - Instruções sobre o correto estacionamento de veículos nas vias públicas e a utilização de estacionamento remoto privado, quando existente;
 - Divulgação dos canais de relacionamento e comunicação do empreendimento de forma clara e destacada para fácil acesso na primeira página do sítio eletrônico do empreendimento, quando existente;
 - Proposta de monitoramento das sugestões e reclamações advindas dos canais de comunicação no período de 1(um) ano, identificando os possíveis impactos decorrentes do funcionamento do empreendimento. Entregar relatório, ao final do período de monitoramento, com a análise de retorno dos canais de comunicação;
 - Implantar sinalização de comunicação à vizinhança com o objetivo de promover o contato direto da vizinhança imediatamente afetada com fonte geradora de impacto urbanístico, ou seja, o empreendimento sujeito ao licenciamento urbanístico. O contato deve ser direto para garantir a solução de problemas advindos da operação da atividade com a vizinhança onde ela ocorre.

A sinalização consiste de placas permanentes. Deve ser instalada no mínimo uma placa por entrada de pedestres do empreendimento; as placas devem estar localizadas de tal forma que sejam visíveis e legíveis a partir do logradouro público.

As placas devem possuir área mínima de 0,5 m² (meio metro quadrado) e nenhuma de suas dimensões lineares deve ter comprimento inferior a 50 cm. As placas devem estar contidas integralmente na faixa compreendida entre 1,10 m e 2,40 m de altura a partir do nível da calçada onde a placa se localiza.

As placas deverão conter as seguintes informações, no mínimo:

- Título: ATENDIMENTO AOS VIZINHOS
- 01 Contato telefônico para a vizinhança
- 01 Contato de e-mail específico para atendimento à vizinhança
- Listar 156 e www.pbh.gov.br para atendimento ao cidadão

O atendimento à vizinhança deve ser um serviço separado, exclusivo, específico dos outros serviços destinados à comunidade geral. Se possível, designar um servidor/setor do órgão público como referência no contato com a vizinhança.

- b) Ações educativas e informativas deverão estar previstas no Plano de Comunicação e permanentemente divulgadas nos canais de comunicação, com abordagem mínima dos seguintes temas:
- Orientações sobre o acesso de veículos e carga e descarga existentes – Divulgar aos funcionários e prestadores de serviço sobre os horários de funcionamento e locais adequados de carga e descarga.
 - Em caso de realização de eventos esporádicos, simpósios, congressos, que exijam operação especial de trânsito, informar a vizinhança através dos canais de comunicação estabelecidos pelo plano sobre a movimentação de veículos nas ruas do entorno nos dias dos eventos a fim de reduzir o impacto na circulação.
 - Mobilidade cidadã – instrução aos usuários quanto ao correto uso das vias públicas para fins de estacionamento, além da divulgação das possibilidades de uso de modais alternativos de transporte tais como táxi, transporte coletivo, serviços geridos por aplicativos de internet, carona solidária, dentre outros.