

PBH.GOV.BR

RELATÓRIO DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - REIV

EMPREENDIMENTO:

Minas Tênis Clube II



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

Protocolo: 31.00210897/2026-12
Interessado: Carlos Henrique Martins Teixeira
Relatoria: Rafael Rangel Giovanini
Conselheiro do Setor Executivo

INFORMAÇÕES GERAIS

Enquadramento no licenciamento urbanístico:

- Edificações com mais de 20.000 m² (vinte mil metros quadrados) de área total edificada;
- Edificações com área de estacionamento maior que 10.000 m² (dez mil metros quadrados) ou com mais de 400 (quatrocentas) vagas;

- **Empreendimento:** Minas Tênis Clube II
- **Localização:** Avenida dos Bandeirantes, n° 2.323, Bairro Serra – Regional Centro-Sul
- **Lotes Envolvidos:** Lote 001, quarteirão 087A, Zona Fiscal 101
- **Área total do terreno:** 34.052,16 m²
- **Zoneamento:** OM3 – Ocupação Moderada 3

LOCALIZAÇÃO



Localização do Empreendimento. Fonte: EIV.



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

CARACTERIZAÇÃO

- Desde dezembro de 1984, está em funcionamento a segunda unidade do Minas Tênis Clube. Essa área, a exemplo do que ocorreu com a primeira unidade do Minas Tênis Clube, na Rua da Bahia, foi conquistada por meio de doação da Prefeitura de Belo Horizonte ao MTC, dado registrado na Lei ordinária nº 2371 de outubro de 1974.
- O empreendimento possui Baixa e Habite-se, Alvará de Localização e Funcionamento e Licença de Operação. Atualmente, o clube pretende iniciar um novo processo de ampliação e adequação de seus espaços e serviços, expansão essa que é objeto deste EIV.
- As obras de ampliação tiveram início em janeiro de 2025 e estão previstas para ocorrer de forma gradativa ao longo de um período estimado de onze anos.
- O clube passará a ter uma área construída de 52.877,63 m², computando o acréscimo de 20.953,37 m²
- As intervenções abrangem tanto as áreas internas quanto as externas do complexo
- A ampliação ocorrerá em seis etapas construtivas sucessivas, para manter o funcionamento do clube durante as obras

CARACTERIZAÇÃO



Visão geral do empreendimento antes e após a ampliação. Fonte: adaptado do EIV.



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

CARACTERIZAÇÃO

Etapa 1 - Deck gramado/
Quiosques piscina/ Varanda

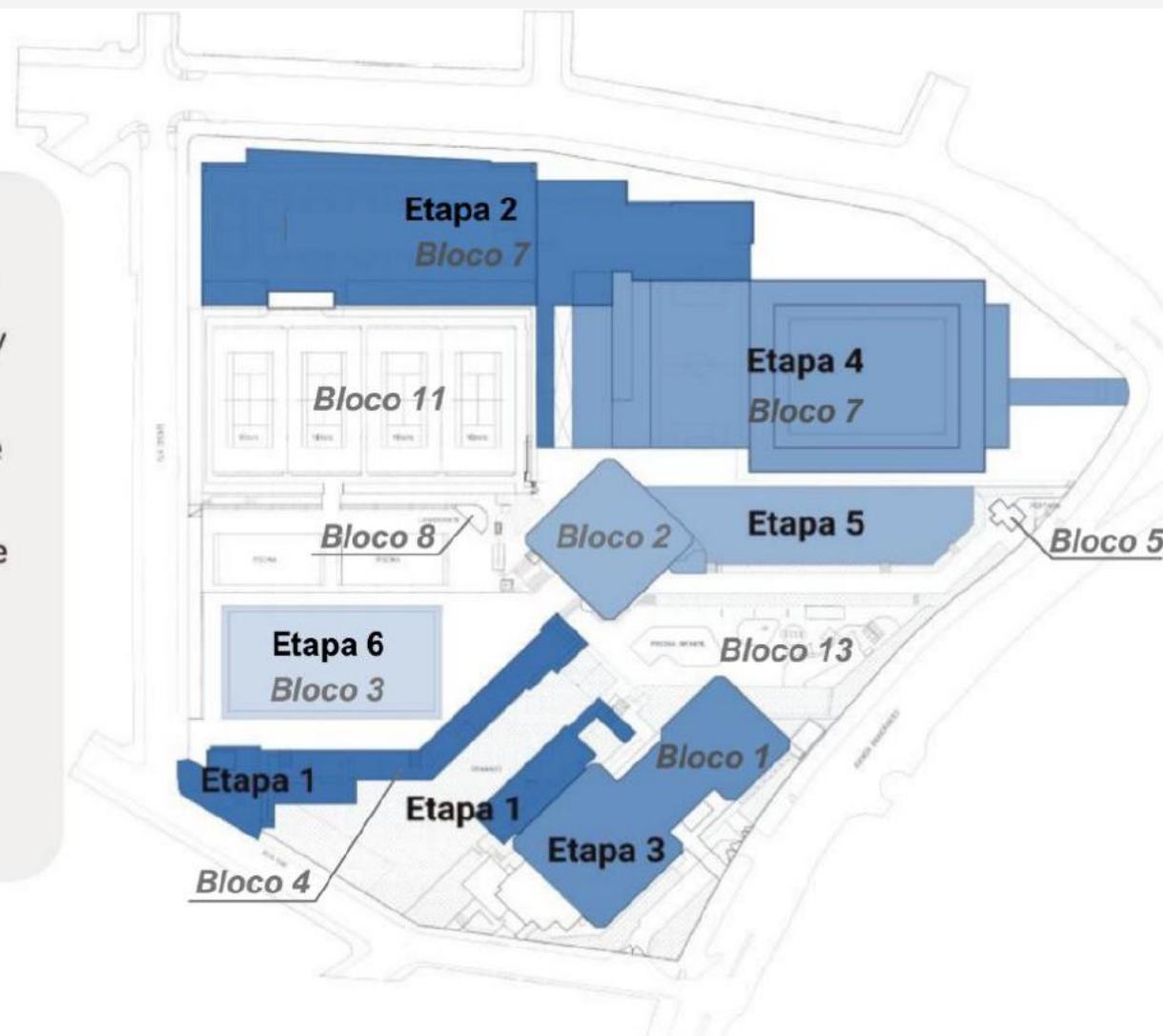
Etapa 2 - Bloco de Quadras /
Academia

Etapa 3 - Revitalização Sede
Social

Etapa 4 - Centro Aquático de
Natação

Etapa 5 - Revitalização
Lanchonete / Vestiários /
Ampliação Espaço Kids

Etapa 6 - Piscina



Planta com etapas de execução. Fonte: EIV.

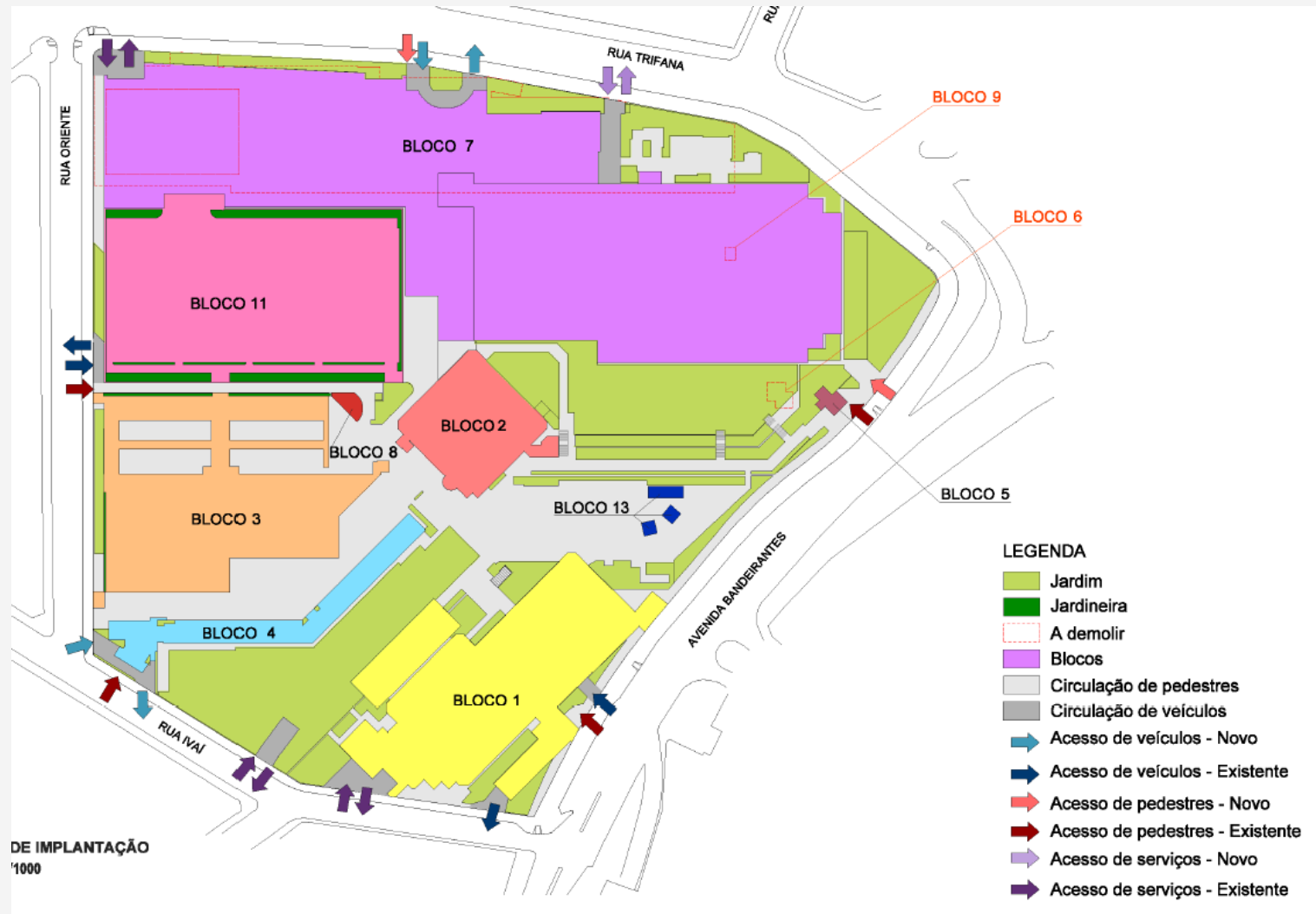


**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

INFORMAÇÕES GERAIS

- O clube se situa em terreno com área bastante antropizada, cujos atributos naturais se apresentam completamente modificados em função de suas variadas condições de ocupação ao longo do tempo.
- O lote integra as Áreas de Diretrizes Especiais (ADE) de Interesse Ambiental e Serra do Curral. Também está inserido em área de proteção municipal do Conjunto Paisagístico da Serra do Curral (APA 06)



Implantação com indicação de acessos – Fonte: EIV

INFORMAÇÕES GERAIS

- o lote tem previsão de recuo de alinhamento nas fachadas voltadas para Avenida dos Bandeirantes e Rua Trifana, cujas larguras finais devem chegar a 30m e 20m, respectivamente (atual + recuo).



Fachada da Rua Trifana, atual e prevista – Fonte: EIV



Fachada da Avenida dos Bandeirantes, atual e prevista – Fonte: EIV

INFORMAÇÕES GERAIS



Legenda

-  Faixa de acumulação
 Blocos
 Jardim/Jardineira

- O empreendimento dispõe de um bloco exclusivo destinado ao estacionamento (Bloco 11), com 13.048,02 m², distribuídos em cinco pavimentos, configuração que será mantida após a expansão.
- Com a ampliação, serão redistribuídas as vagas do primeiro pavimento, com a criação de vagas de idosos, motocicletas e bicicletário para atender aos parâmetros exigidos pela legislação municipal e federal.

Localização da faixa de acumulação de veículos – Fonte: EIV



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

FOTOS DO EMPREENDIMENTO

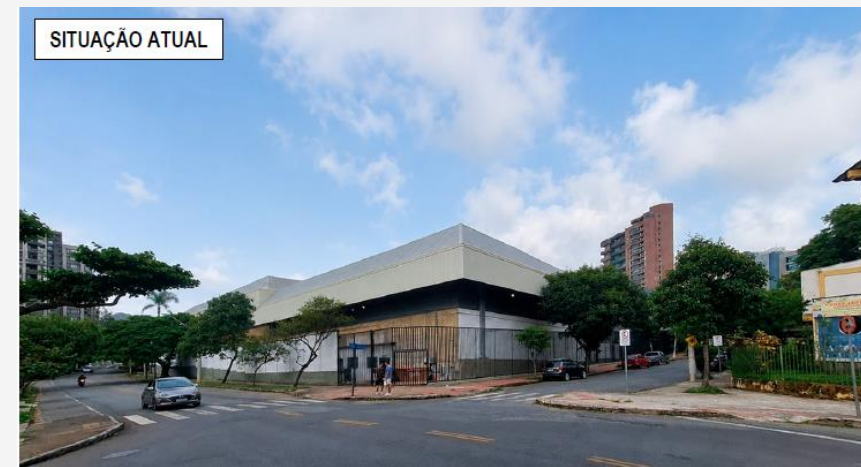
- Foto inserções. Fonte: Complementação do EIV



Av. dos Bandeirantes



Rua Trifana



Esquina da Rua Trifana com Rua Oriente



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

FOTOS DO EMPREENDIMENTO

- Foto inserções. Fonte: Complementação do EIV

SITUAÇÃO ATUAL



FOTO INSERÇÃO



Rua Trifana

SITUAÇÃO ATUAL



FOTO INSERÇÃO



Esquina da Av. Dos Bandeirantes com Rua Trifana



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA



IMPACTOS EM POTENCIAL OBSERVADOS

REIV 3484/25

IMPACTOS OBSERVADOS

- O Minas Tênis Clube II é um empreendimento destinado a promover atividades de educação, esporte, lazer e cultura, contando com uma infraestrutura planejada para atender a esses diversos usos.
- A renovação da fachada com a ampliação adotará soluções arquitetônicas com maior permeabilidade visual, em substituição ao muro atualmente implantado.
- A implantação do projeto de ampliação pretendido ocasionará a geração temporária de empregos vinculados à execução da obra civil.
- Não está prevista a ampliação do quadro permanente de funcionários, uma vez que as atividades desenvolvidas na unidade permanecerão essencialmente as mesmas.

IMPACTOS OBSERVADOS

- A realização de obras de construção civil acarretará impactos e riscos comuns a esse tipo de atividade, como movimentação de terra, demolição, geração de resíduos, supressão de vegetação, geração de ruídos, incômodos à vizinhança, riscos de contaminação do solo e água subterrânea.
- Há previsão de piora do impacto no trânsito em decorrência da ampliação.
- Prevê-se a supressão de 80 das 222 árvores identificadas no Levantamento Arbóreo. Destaca-se que cinco delas apresenta proteção legal (imune de corte).
- O empreendimento pode causar uma geração de ruído indesejável para os moradores da vizinhança ao realizar eventos em área descoberta onde não há barreiras para a propagação do som.

CONDICIONANTES

REIV 3484/25

Impactos	Nº	Condicionante
Geração de resíduos	1	Implantar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Especiais – PGRSE e Plano de Gerenciamento de Resíduos de Saúde - PGRSS do empreendimento. <i>Ver nota 1.</i>
Relacionamento com a Vizinhança	2	Implantar Plano de Comunicação Social com a vizinhança do empreendimento. <i>Ver nota 2 e Anexo I.</i>
Drenagem Pluvial	3	Mitigar os impactos do lançamento da água pluvial do empreendimento no sistema público de drenagem. <i>Ver nota 3.</i>
Supressão Arbórea	4	Executar o plano de manejo de material lenhoso e as compensações ambientais conforme proposto no EIV. <i>Ver nota 4</i>
	5	Solicitar à SMMA a concessão de Autorização para Intervenção em Espécimes Arbóreos - AIE, que inclua autorização para transplante de 21 plantas. <i>Ver nota 5</i>
Patrimônio	6	Implantar Programa de Educação para o Patrimônio. <i>Ver nota 6</i>
	7	Atender à Portaria Conjunta SMC/FMC Nº 003/2019. <i>Ver nota 7</i>



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

CONDICIONANTES

REIV 3484/25

Geração de Poluição Sonora	8	Restringir a três o número anual de eventos não esportivos realizados em espaços abertos ou semiabertos (gramados, quadras, etc.) que utilizem montagem de palcos e/ou equipamentos potencialmente sonoros. <i>Ver nota 8.</i>
	9	Restringir os serviços de montagem/desmontagem de palcos e testagem de equipamentos ao horário de 9:00 às 17:00 horas. <i>Ver nota 8.</i>
	10	Priorizar o uso de painéis eletrônicos ou outras alternativas não geradoras de ruído em detrimento dos alto-falantes, para comunicação interna. <i>Ver nota 8</i>
Movimentação de Pessoas e Veículos	11	Garantir condições adequadas de acessibilidade e segurança para a circulação de pessoas e veículos no empreendimento por meio da implantação de projeto arquitetônico para as áreas internas do estacionamento, tratamento urbanístico das calçadas e dos acessos de veículos e pedestres. <i>Ver nota 9.</i>
Movimentação de Pessoas e Veículos	12	Mitigar os impactos à circulação viária por meio da realização de ajustes de geometria, implantação e readequação dos rebaixamentos de meio-fio para pedestres e revisão, adequação e complementação da sinalização viária (horizontal e vertical) no
	13	Implantar o Plano de Gestão das Operações de Carga e Descarga - PG OCD. <i>Ver nota 11.</i>



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA

NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

Nota 1: A condicionante somente será considerada atendida após emissão de parecer técnico pela GERLI/SLU atestando a implantação. Para fins de comprovação da implantação dos PGRSE e PGRSS aprovados deve ser solicitada vistoria da SLU. Os seguintes documentos devem ser anexados ao protocolo de solicitação de vistoria:

- a) Cópia da guia de pagamento do Documento de Recolhimento e Arrecadação Municipal - DRAM;
- b) Comprovante de pagamento;
- c) Declaração de implantação dos PGRSE e PGRSS assinada pelo responsável legal ou responsável técnico pela elaboração dos planos.

Nota 2: O Plano de Comunicação Social deverá ter por objetivo o atendimento aos seguintes princípios:

- Estabelecimento de um canal de comunicação direto com a vizinhança impactada, de modo a receber e solucionar eventuais conflitos gerados pela operação do empreendimento;
- Realização de ações de comunicação e treinamento junto à funcionários com o objetivo de estimular comportamentos voltados à mitigação dos impactos gerados e ao respeito à vizinhança do entorno do empreendimento;
- Realização de campanhas e outras ações de comunicação junto aos usuários do empreendimento que visem estimular comportamentos e atitudes que mitiguem os impactos gerados pela atração de pessoas e o respeito à vizinhança do entorno do empreendimento. Para tanto, o Plano de Comunicação Social deverá ser elaborado conforme orientações e modelos contidos no Anexo I.
- Realização de ações de divulgação de vagas de emprego, capacitação de candidatos e ações corretivas previstas no Plano de Contratação de Mão de Obras – PCMO. Ressalta-se que as ações do referido plano serão avaliadas junto às ações do Plano de Comunicação Social, conforme orientações do Anexo I.

A sua implantação será avaliada por meio de relatórios semestrais, os quais deverão ser encaminhados, a partir da publicação do PLU, conforme modelo e orientações contidas no Anexo I.

Nota 3: Deverá ser apresentado projeto executivo de Controle na Fonte e respectiva memória de cálculo de acordo com a Instrução Técnica para Elaboração de Estudos e Projetos de Drenagem (link <https://prefeitura.pbh.gov.br/itdrenagem>).

Nota 4: A compensação ambiental deverá ser realizada, de maneira preferencial, nas áreas de conexão verde da sub-bacia hidrográfica do empreendimento. Caso exista a necessidade de plantio fora dessa área, a localização do plantio deverá ser definida pela Diretoria de Planejamento Estratégico Ambiental – DPEA/SMMA segundo os critérios da Deliberação Normativa nº 96/19 do COMAM.

- Alternativamente, e a critério da DPEA/SMMA, a compensação ambiental poderá ser convertida em bens ou insumos voltados para a preservação ambiental, conforme Portaria SMMA nº 18/2017 e Portaria SMMA nº 002/2022.
- O Plano de Afugentamento, Manejo e Proteção da Fauna deverá ser executado conforme orientações:



AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

- a) Propor Plano de Manejo de representantes da fauna que, provavelmente, habitam o espaço arborizado atual que inclua ART de profissional habilitado (Engenheiro Florestal ou Biólogo).
- b) Promover interface do plano de supressão com o resgate de fauna e flora.
- c) Apresentar metodologia detalhada das operações de supressão vegetal quanto a limpeza do local, resgate de regenerantes, se houver, derrubada, local de enleiramento, baldeio e transporte.
- d) Propor em croqui ou mapa: local destinado ao enleiramento das toras.
- e) Apresentar cronograma de execução das operações de supressão vegetal, contemplando itens essenciais: mobilização da empresa, resgate da flora e fauna, derrubada, enleiramento, destinação do material lenhoso e dos resíduos.
- f) Dimensionamento das equipes e equipamentos necessários: trator de esteira, escavadeira, motosserras, trator agrícola, caminhão.
- g) Com base no inventário previamente apresentado, indicar volume a ser suprimido por classe de DAP, por espécie e por área total.
Exemplo: XX m³ para lenha (0,10 a 0,20 cm de diâmetro); XX m£ para estacas/mourões, XX m³ para serrarias e XX m³ de resíduos. Nessa fase, cabe lembrar que além do diâmetro, para destinação da madeira, devem ser consideradas características qualitativas.
- h) Indicar destinação final da madeira e resíduos. Justificar a destinação.
- i) Elaborar Plano de destinação adequada do material lenhoso e demais materiais vegetais que serão suprimidos. O plano deverá contemplar a utilização ambientalmente adequada e mais nobre possível do material removido, sobretudo para os espécimes com madeira de alta qualidade para a utilização na indústria moveleira.
- j) Após realização das supressões (mediante autorização SMMA), o empreendedor deverá apresentar documentação comprobatória de destinação do material lenhoso e demais materiais vegetais, conforme aprovado.
- k) Cumpre ainda esclarecer que haverá necessidade de deliberação do Conselho Municipal do Meio Ambiente – COMAM, uma vez que serão necessárias supressões de indivíduos de espécies de ipê amarelo, imunes de corte no Estado de Minas Gerais.
- l) Encaminhar relatório descritivo e fotográfico que comprove a execução do Plano de manejo e intervenções sobre fauna e flora, conforme aprovado pela SMMA.

Nota 5:

- a) Comprovar ações de manutenção da(s) área(s) onde foi realizado o plantio das nativas devido às supressões a serem autorizadas pela SMMA.
- b) Protocolizar relatório anual demonstrativo da evolução dos espécimes plantados, no prazo de 5 anos (plantio de ipês amarelos) e 3 anos (plantio de outras nativas).
- c) O relatório anual deverá apresentar imagens datadas e legendadas identificadoras (pelo menos 2 imagens de cada árvore) de todo o espaço vegetado ocupado, inclusive detalhes da copa, ramos, folhas e floração. Deverá incluir anuência da Gerência de Áreas Verdes da Regional onde ocorreu o plantio.
- d) Este documento não autoriza nenhuma intervenção na arborização e não autoriza as Gerências de Infraestrutura Urbana a receberem a reposição ambiental.
- e) A autorização de intervenção em vegetação será emitida pela SMMA mediante informe do empreendedor quanto ao local definido para reposição ambiental.



AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

- f) A autorização para Intervenção em Espécimes Arbóreos será concedida após comprovação da realização do plantio definido de comum acordo com a DPEA/SMMA.
- g) A autorização para transplante de 21 vegetais deverá observar as recomendações da DN COMAM 22/99.
- h) Deverá ser apresentado relatório, comprobatório atendimento à citada DN, que inclua:
 - 1) Identificação do responsável técnico.
 - 2) Descrição das etapas e métodos utilizados na operação.
 - 3) Registro fotográfico de todas as mudas transplantadas e em cada uma das etapas de transplante.

Nota 6: Considerando que o empreendimento se encontra inserido na ADE da Serra do Curral e em ADE de Interesse Ambiental, deverá ser implementado Programa de educação para o patrimônio como forma de conscientização da importância da proteção do Conjunto Paisagístico da Serra do Curral.

O programa deverá contemplar as proteções efetuadas na esfera municipal, estadual, federal e como Biosfera da Unesco, por meio da instituição do Corredor Ecológico da Serra do Espinhaço. A metodologia, utilizada para proteção da área do entorno e da área tombada, por meio das bacias hidrográficas, os trajetos, visadas e pátios, deverá ser explicada por meio da exposição de mapas, da história e da cultura, em especial, o patrimônio imaterial, este representado pela ADE Quilombo Manzo Ngunzo Kaiango. Ao contar a relação de guardiões da Serra, será necessário a participação direta do Quilombo Manzo Ngunzo Kaiango com a mediação pela DIPC na construção do programa de educação patrimonial. Eventualmente outros grupos que atuem em ações de proteção à Serra do Curral poderão ser convidados a participar da construção do Programa, de modo a proporcionar a integração de saberes.

O Programa deverá englobar ações a respeito da fauna e flora, assim como o patrimônio arqueológico situado na Subárea 4 - Taquaril, o Muro de Pedras, os parques e áreas com proteção metropolitana. A identificação das espécies nativas da Serra do Curral utilizadas no projeto paisagístico também deverá compor o referido programa, além de outras ações que possam contribuir para a preservação do bem cultural, a Serra do Curral, para as presentes e futuras gerações. Para dar início ao desenvolvimento do programa de educação para o patrimônio, deverá ser agendado atendimento com a equipe da DIPC, em especial a do Patrimônio Imaterial, pelo e-mail patrimoniocultural@pbh.gov.br.

Nota 7: A Portaria SMPU/SMC/FMC 003/2019, que estabelece critérios para a aprovação de projetos de edificações em Conjuntos Urbanos Protegidos e nas Áreas de Diretrizes Especiais de Interesse Cultural, define critérios objetivos para conformidade de Diretrizes Especiais de Projetos definidas pelo CDPCM-BH.

Deve ser apresentado desenho esquemático dos cortes longitudinais e transversais dos taludes e aterros existentes, que deverão ser cotados para a avaliação do atendimento à diretriz disposta no Art. 12 - VIII, que determina a altura máxima de 3,0m (três metros) da Portaria Conjunta SMC/FMC Nº 003/2019.



AQUI O TRABALHO NÃO PARA

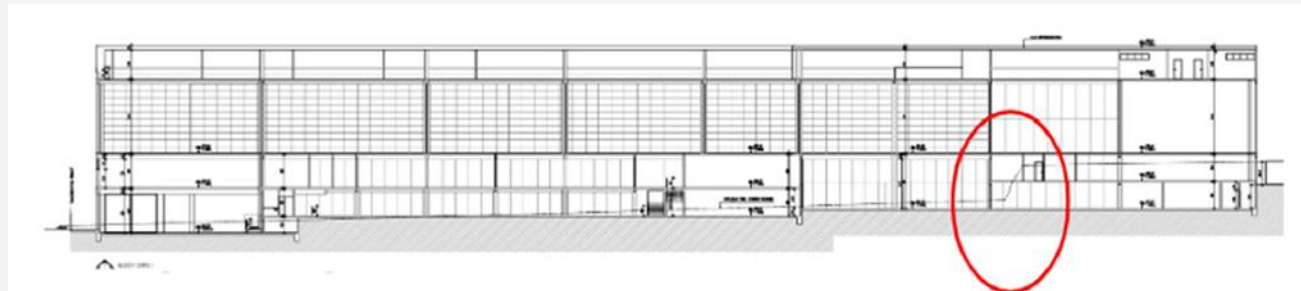


NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

Os cortes esquemáticos deverão apresentar os pontos críticos onde a diretriz de corte, aterros e muro de arrimos, não está sendo atendida. Foi constatado, pelo projeto de terraplanagem, que existem taludes com altura de 11,61 metros. E, portanto, deverão estar devidamente representados, nos referidos cortes esquemáticos do empreendimento, os pontos críticos com relação à superação dos 3,0 metros de altura dos taludes de corte e aterro, estabelecido para a quadra. Salientamos que essa altura deverá ser cotada em relação ao terreno natural PRODABEL. Os cortes constantes no projeto arquitetônico também deverão apresentar o perfil natural PRODABEL (identificar na linha tracejada) e as cotas dos pontos críticos (em vermelho), em especial, no corte 1 - Bloco 7, a seguir:



Nota 8: A Licença ambiental de Operação LO 0062/2016 já apresentava estas condicionantes relacionadas ao impacto de geração de ruído. A fim de manter a ambiência urbana e a boa relação com a comunidade, consolidadas em dez anos de vigência da licença ambiental, estas condicionantes serão mantidas para a atual Licença Urbanística.

Nota 9: O Projeto Arquitetônico correspondente às áreas internas do estacionamento, tratamento urbanístico das calçadas e dos acessos de veículos e pedestres a ser apresentado e aprovado junto à SUOTRAN deve atender às seguintes orientações:

a) Vagas para veículos leves

De acordo com o RIC, o empreendimento conta com 421 vagas para veículos leves, quantidade que atende ao número de vagas exigido pela legislação municipal, cujo parâmetro adotado é de 01 (uma) vaga para cada 200m² de área líquida não residencial. Sendo assim, considerando que após a expansão a área líquida do clube será de 31.994,29m², são necessárias, no mínimo, 160 vagas.



AQUI O TRABALHO NÃO PARA

NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

As vagas para veículos leves devem ser representadas em projeto, devidamente numeradas e cotadas, com dimensões mínimas de 2,3 m x 4,5 m para as vagas a 30°, 45°, 60° e 90°, e com dimensões mínimas de 2,3 m x 5,0 m para as vagas em paralelo.

As vias internas do estacionamento devem conter setas indicativas de sentido de circulação dos veículos, assim como as linhas divisórias de fluxos e ter largura mínima de 5,0 m, permitindo o acesso, a circulação e o espaço para realização de manobras de todos os veículos.

Os estudos apresentados indicam que a quantidade de vagas também é suficiente para atendimento da demanda do clube, uma vez que no dia de maior movimentação da unidade, a ocupação máxima do estacionamento interno correspondeu a 25,97% das vagas disponíveis.

b) Vagas para veículos que transportam pessoas com deficiência

O número de vagas de veículos leves a serem disponibilizadas nas áreas de estacionamento do empreendimento devem atender, pelo menos, 2% do total dessas vagas e devem ser disponibilizadas para veículos que transportam pessoas com deficiência, de acordo com o Decreto Federal Nº 5.296/04, que regulamenta as Leis Federais Nº 10.048/00 e 10.098/00.

Essas vagas devem atender aos critérios da NBR 9050/2020 e da Resolução CONTRAN nº236/07, dispostas próximas aos acessos, de forma a possibilitar melhor agilidade e facilitar a movimentação interna no empreendimento, garantindo rotas acessíveis na edificação.

As vagas devem apresentar dimensões mínimas com largura igual a 2,50 m e comprimento igual a 4,50 m, mais a faixa de circulação da cadeira de rodas com largura mínima de 1,20 m.

Além disso, deve ser implantada sinalização horizontal, contemplando a demarcação dessas vagas, a sua numeração, o símbolo internacional de acesso e a área zebra da faixa de circulação da cadeira de rodas, e sinalização vertical para essas vagas, em atendimento às exigências da Lei Nº 13.146, de 06/07/2015, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB (seus anexos e resoluções) e da NBR 9050/2020, conforme padrão BHTRANS.

c) Vagas para veículos que transportam idosos

O número de vagas destinadas a veículos que transportem pessoas idosas deve corresponder a, no mínimo, 5% do número total de vagas de veículos leves disponibilizadas, conforme determinam a Resolução do CONTRAN Nº 303/2008, de 18/12/2008, a Lei Federal Nº 10.741/2003, de 01/10/2003, e a Lei Municipal Nº 9.831/2010, de 23/02/2010.



AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

Essas vagas devem ser posicionadas próximas aos acessos à edificação, de forma a garantir o menor percurso de deslocamento aos idosos, devendo ser sinalizadas de forma clara e visível, observando-se a legislação pertinente.

Deve ser implantada sinalização horizontal e vertical nas vagas destinadas a veículos que transportem idosos para atendimento às exigências da Lei Nº 13.146, de 06/07/2015, do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, e seus anexos, e da Resolução do CONTRAN Nº 303/2008, de 18/12/2008, conforme padrão BHTRANS.

d) Vagas para motocicletas

O número de vagas destinadas às motocicletas deve corresponder a, no mínimo, 10% do número total de vagas ofertadas para veículos leves nos pisos de estacionamento interno.

As vagas para motocicletas devem ser agrupadas e posicionadas próximas aos acessos dos estacionamentos, com dimensões mínimas de 1,0 m de largura por 2,0 m de comprimento, para evitar a circulação deste modo de transporte no interior dos estacionamentos.

A área de manobra e de circulação entre as vagas deve ter largura mínima igual a 2,0 m.

e) Área para bicicletário

O número de vagas destinadas às bicicletas deve corresponder a, no mínimo 15% do número total de vagas ofertadas para veículos leves. As vagas para bicicletas devem ter dimensões mínimas de 1,0 m de largura por 1,75 m de comprimento (Projeção Horizontal Estática).

Deve ser apresentado, junto ao projeto arquitetônico, detalhe com representação do modelo de suporte para as bicicletas utilizado no bicicletário.

f) Área para operações de carga e descarga

Considerando a quantidade de vagas destinadas às operações de carga e descarga exigida pela legislação vigente (uma vaga para carga e descarga a cada 3.000 m² de área líquida), o empreendimento deverá prever, no mínimo, 10 vagas com dimensões mínimas de 3,0 m × 9,0 m. As vagas excedentes a essa quantidade poderão adotar dimensões distintas.

Além disso, 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 da edificação até sua localização. A altura livre deve ser representada no projeto arquitetônico.



AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

A área interna ao empreendimento destinada à operação de carga e descarga deve estar localizada no nível da via, em local de fácil acesso, sendo a área para essas operações correspondente à ampliação dotada de espaço adequado para manobras de forma que o ingresso e a saída dos caminhões não ocorram em marcha à ré.

g) Área de embarque e desembarque

Atualmente, o empreendimento dispõe de duas áreas destinadas ao embarque e desembarque de passageiros. A primeira está localizada junto ao acesso à sede social, na Avenida dos Bandeirantes, com capacidade para quatro vagas. A segunda situa-se na Rua Ivaí, na esquina com a Rua Oriente, atendendo ao acesso próximo à piscina olímpica, com capacidade para uma vaga.

Além das áreas de embarque e desembarque existentes, o projeto arquitetônico prevê a implantação de uma nova área na Rua Trifana, junto ao acesso do Centro Aquático/Academia.

Com relação à área de embarque e desembarque localizada na esquina da Rua Ivaí com a Rua Oriente, verifica-se a necessidade de readequação do acesso de entrada, uma vez que sua configuração atual interfere na faixa de travessia de pedestres existente na Rua Oriente, inviabilizando a implantação do rebaixamento de calçada destinado à acessibilidade. Além disso, o rebaixamento para acesso de veículos encontra-se implantado em desconformidade com os padrões estabelecidos pela legislação municipal vigente. Assim, entende-se que o acesso de entrada deverá ser reposicionado para a Rua Ivaí.

O acesso de saída da área de embarque e desembarque também deverá ser adequado, de modo que a rampa apresente extensão máxima de 1,0 metro, implantada perpendicularmente ao alinhamento do meio-fio, preservando-se uma faixa livre destinada à circulação de pedestres com largura mínima de 1,5 metro, em continuidade ao restante do passeio.

Adicionalmente, deverá ser previsto elemento físico de segregação entre a calçada e a área destinada ao embarque e desembarque, com o objetivo de impedir o estacionamento e a realização de manobras sobre o passeio, preservando a circulação segura e acessível de pedestres.

As imagens apresentadas a seguir ilustram a configuração atual da área de embarque e desembarque, evidenciando as interferências e as inadequações descritas anteriormente.



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

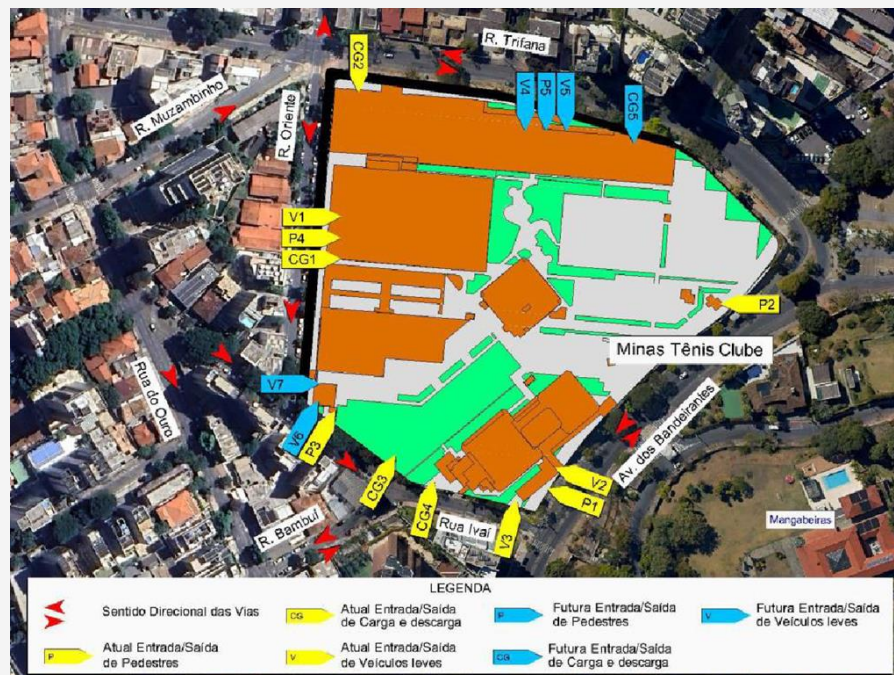
h) Faixa de acumulação de veículos
Para atender aos parâmetros da BHTRANS, o empreendimento deve disponibilizar faixas de acumulação, junto aos acessos de entrada de veículos, com extensão suficiente para acomodar 4% do número total de vagas ofertadas para veículos leves.

Os cálculos devem ser elaborados, levando-se em conta a extensão do veículo padrão de 5,0 m e a extensão da faixa de acumulação deve ser computada a partir do afastamento frontal do terreno, no caso de acesso por via arterial.

Caso seja previsto dispositivo para o controle de entrada de veículos (bloqueio, através de guarita ou cancela) no acesso, eles devem ser representados no projeto arquitetônico e posicionados de forma a respeitar a extensão necessária para a faixa de acumulação.

i) Acessos ao empreendimento
Atualmente, o empreendimento dispõe de onze acessos distribuídos ao longo do quarteirão, compreendendo quatro acessos para pedestres, três para veículos leves e quatro destinados às operações de carga e descarga. Com a ampliação do empreendimento, estão previstos seis novos acessos, sendo quatro para veículos leves, um para pedestres e um destinado às operações de carga e descarga, totalizando dezessete acessos após a conclusão das intervenções.

A figura apresentada, a seguir, ilustra a localização dos acessos existentes e propostos.



Os rebaixamentos de meio-fio para acesso de entrada e saída de veículos devem ser implantados respeitando-se os parâmetros da legislação municipal vigente, ou seja, devem ter extensão máxima de 4,80 m, rampas 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.

No entanto, o acesso às áreas de carga e descarga poderão ter largura acima do permitido pela legislação municipal, desde que o Responsável Técnico justifique, através da representação dos giros dos maiores veículos que acessam o empreendimento, na planta do projeto arquitetônico, a ser encaminhada para análise e aprovação da SUOTRAN.

j) Calçadas/Passeios

O tratamento urbanístico dos passeios/calçadas lindeiros ao empreendimento e dos acessos de veículos e de pedestres devem atender ao estabelecido no Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, nas normas de acessibilidade e demais legislações municipais vigentes.

Nota 10: O projeto executivo viário a ser analisado e aprovado junto à SUOTRAN deve seguir as seguintes orientações:

a) O projeto deverá considerar a seguinte área de abrangência:

- Av. dos Bandeirantes, entre as ruas do Ouro e Trifana;
- Rua Trifana, entre a Av. dos Bandeirantes e a Rua Oriente;
- Rua Oriente, entre as ruas Trifana e Ivaí;
- Rua Ivaí, entre a Rua Oriente e a Av. dos Bandeirantes.



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

- b) Avaliar as sinalizações horizontal e vertical existentes e apresentar para análise e aprovação da SUOTRAN, projetos executivos de manutenção e adequação, considerando os novos acessos previstos e as interferências decorrentes de sua implantação. Além disso, deve ser avaliada a necessidade de implantação de novas travessias de pedestres, tendo em vista que o deslocamento a pé representa o segundo principal modo de transporte utilizado pelos usuários do clube, abrangendo tanto os moradores do entorno quanto aqueles que utilizam vagas de estacionamento nas vias adjacentes.
- c) Avaliar as condições dos rebaixamentos de meio-fio existentes junto às travessias de pedestres e propor adequação necessária e implantação onde não existir o rebaixamento, atendendo os parâmetros previstos na ABNT2 NBR 9050:2020. O projeto deverá contemplar adequações geométricas próximas às esquinas, acréscimos de calçadas e posicionamento de rebaixamentos de meio-fio junto às travessias de pedestres, onde for necessário, de forma a consolidar rotas acessíveis dos pedestres ao empreendimento.
- d) Caberá ao empreendedor executar integralmente o projeto executivo de tratamento viário após sua aprovação pela SUOTRAN, observando todas as condições e especificações técnicas estabelecidas no respectivo processo de licenciamento.

Nota 11: O Plano de Gestão das Operações de Carga e Descarga – PG OCD deve ser apresentado à SUOTRAN para análise e aprovação previamente ao início da operação do empreendimento, observando as seguintes diretrizes:

a) Objetivo

Prever, organizar e gerenciar as operações de carga e descarga do Minas Tênis Clube – Unidade II, garantindo que as atividades de recebimento, expedição, movimentação interna, armazenagem e coleta de materiais ocorram de forma eficiente e integralmente nas áreas internas destinadas a essa finalidade, sem impactos ao sistema viário do entorno.

O plano deverá demonstrar que a operação logística decorrente da ampliação poderá ser absorvida pela infraestrutura interna do empreendimento, preservando a fluidez e a segurança do sistema viário.

b) Diagnóstico

- ✓ O diagnóstico deverá ser elaborado considerando a operação atualmente desenvolvida na unidade e os acréscimos previstos em decorrência da ampliação do empreendimento.
- ✓ Deverão ser caracterizadas as operações de recebimento e expedição de alimentos e bebidas, materiais esportivos, materiais de manutenção, produtos de limpeza, mobiliário, materiais para eventos, materiais para obras e reformas e demais suprimentos necessários ao funcionamento da unidade.
- ✓ O diagnóstico deverá contemplar, no mínimo:
 - Quantitativo e frequência das operações de carga e descarga;
 - Tipologia e porte dos veículos utilizados;
 - Horários de maior movimentação;



AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

- Tempos médios de permanência dos veículos;
- Procedimentos de recebimento, conferência e armazenagem;
- Capacidade operacional das áreas de carga e descarga;
- Taxa de ocupação das vagas destinadas aos veículos de carga;
- Equipamentos utilizados na movimentação de materiais;
- Características das cargas e das embalagens utilizadas;
- Procedimentos de comunicação entre os setores envolvidos;
- Identificação de eventuais gargalos operacionais.

c) Objetivos e metas

- ✓ Definir objetivos e metas mensuráveis voltados à otimização das operações logísticas e à mitigação de impactos sobre o sistema viário.
- ✓ Garantir que 100% das operações de carga e descarga ocorram internamente ao empreendimento.
- ✓ Evitar a formação de filas, retenções ou utilização das vias públicas para estacionamento, espera ou realização de operações de carga e descarga.
- ✓ Compatibilizar a demanda operacional prevista com a capacidade das vagas internas disponibilizadas.
- ✓ Estabelecer metas de desempenho e indicadores de monitoramento para avaliação contínua da operação.

d) Procedimentos operacionais

- ✓ Descrever os procedimentos de acesso, controle, agendamento, manobra, carga, descarga, conferência, armazenagem e saída dos veículos.
- ✓ Demonstrar a compatibilidade entre a demanda operacional prevista, os tipos de veículos utilizados e as áreas internas destinadas à carga e descarga.
- ✓ Demonstrar, em especial, a compatibilidade entre a operação logística prevista para unidade e as vagas internas destinadas às operações de carga e descarga, considerando as características operacionais das vagas.
- ✓ Apresentar medidas destinadas a evitar a permanência de veículos em espera nas vias do entorno.
- ✓ Definir procedimentos específicos para o gerenciamento dos horários de recebimento, agendamento de fornecedores, controle de acesso e utilização das vagas de carga e descarga.
- ✓ Demonstrar que todas as operações poderão ser realizadas integralmente nas áreas internas do empreendimento, sem necessidade de utilização das vias públicas para apoio operacional.
- ✓ O plano deverá contemplar, no mínimo:
 - Regras e sistemas de agendamento prévio de fornecedores;
 - Definição dos horários autorizados para recebimento, expedição e coleta de materiais;
 - Procedimentos de conferência de mercadorias, documentos e materiais, visando à redução dos tempos operacionais;



AQUI O TRABALHO NÃO PARA



NOTAS

REIV 3484/25

Notas:

- Caracterização dos principais tipos de cargas movimentadas, incluindo suas dimensões, particularidades operacionais e tipos de embalagens utilizadas;
- Equipamentos destinados à movimentação, carga, descarga e transporte interno de materiais;
- Procedimentos de comunicação e integração entre os setores envolvidos nas operações logísticas;
- Programas de capacitação e treinamento dos funcionários responsáveis pelas atividades de recebimento, armazenagem, movimentação e expedição de materiais;
- Demonstração da compatibilidade entre a capacidade de recebimento, armazenagem e processamento do empreendimento e o volume de entregas previsto, especialmente durante períodos de maior demanda ou para operações envolvendo cargas especiais.

e) Monitoramento e revisão do plano

✓ Definir indicadores de desempenho e metodologia de monitoramento das operações de carga e descarga.

✓ O monitoramento deverá contemplar, no mínimo:

- Ocupação das vagas de carga e descarga;
- Tempo de permanência dos veículos;
- Formação de filas;
- Ocorrência de veículos em espera nas vias do entorno;
- Cumprimento das metas operacionais estabelecidas;
- Necessidade de ajustes operacionais.

✓ O plano deverá prever procedimentos de revisão periódica dos objetivos, metas e ações implementadas, de forma a adequá-los às condições reais de operação após a entrada em funcionamento da nova unidade.

✓ Os resultados do monitoramento deverão subsidiar a atualização contínua do plano e a implementação das medidas corretivas eventualmente necessárias.

f) Cronograma

✓ Apresentar cronograma contendo as etapas de elaboração, implementação, monitoramento e revisão periódica do plano.

g) Disposições finais

✓ O empreendedor será responsável pela implementação, monitoramento e manutenção das medidas previstas no PGOCD durante todo o período de operação do empreendimento.

✓ O quantitativo de vagas internas destinadas às operações de carga e descarga deverá ser mantido durante toda a vida útil do empreendimento.

✓ Caso o monitoramento identifique impactos operacionais não previstos, insuficiência das áreas destinadas à carga e descarga ou interferências no sistema viário do entorno, o empreendedor deverá revisar o plano e implementar as medidas corretivas necessárias.

✓ A SUOTRAN poderá, a qualquer tempo, solicitar complementações, revisões ou adequações do PGOCD, caso sejam identificadas condições operacionais incompatíveis com a segurança viária, com a capacidade das áreas internas destinadas à carga e descarga ou com o adequado funcionamento do sistema viário local.



**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA





**BELO
HORIZONTE**
PREFEITURA DO POVO

AQUI O TRABALHO NÃO PARA