



## RELATÓRIO DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – REIV Nº088.511/16

### Sociedade Mineira de Cultura (PUC Minas São Gabriel)

**Ref:** Relatório técnico de avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança, emitido pela Diretoria de Análise de Licenciamentos Urbanísticos Especiais – DALU – e elaborado conforme procedimentos definidos pelo Decreto nº 14.594/11, para fim de licenciamento urbanístico de empreendimento de impacto. Este documento consolida a análise da Comissão de Interface referente ao EIV.

**Localização:** Rua Walter Ianni, 255, Bairro São Gabriel - Regional Nordeste.

**Nº do Processo:** 01-088.511/16-02

**Responsável Legal:** Rômulo Albertini Rigueira

**Responsável Técnico pelo EIV:** Ana Lúcia Goyatá Campante A5450-0

#### Síntese das características do empreendimento

As características abaixo estão discriminadas no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) apresentado pelo Responsável Técnico do empreendimento e poderão sofrer alterações até o final do processo de Licenciamento Urbanístico.

Atividades do empreendimento	
CNAE	Descrição
853170000	Educação Superior - Graduação
853330000	Educação Superior - Pós-graduação e extensão
<b>Capacidade:</b> 5832 alunos	
Características do empreendimento conforme EIV	
Enquadramento no Licenciamento Urbanístico <sup>1</sup>	edifícios destinados a serviço de uso coletivo com área maior que 6.000 m <sup>2</sup>
Atividade	Atividade existente em edificação existente
Lotes envolvidos	Terreno indiviso; planta CP 162053M, lotes 01 a 29 (quadra 15A) e lotes 01 a 05 (quadra 13A)
Índice Cadastral	921210W3010020; 921015A0010013
Área do terreno	74.740,614.
Área total utilizada	32.071,85
Acessos	Um acesso para veículos e pedestres na Rua Walter Ianni, um segundo acesso só para pedestres, na Rua Walter Ianni e um terceiro acesso para veículos e pedestres na Rua Edson Silveira

<sup>1</sup> Empreendimento submete-se ao licenciamento urbanístico pelo Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR - conforme determinação do art. 74-B da Lei nº 7.166/96.



### 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
Impactos na vizinhança	1	Implantar Plano de Comunicação do empreendimento. <b>Ver nota 1.</b>
	2	Implantar gradil ou outro elemento construtivo delimitador que permita permeabilidade visual em todas as divisas do empreendimento voltadas para o logradouro público. <b>Ver nota 2.</b>
	3	Implantar iluminação de segundo nível nas ruas que circundam o empreendimento para aumento da segurança do aluno e pedestre na vizinhança. <b>Ver nota 3.</b>
	4	Implantar Plano de Capacitação e Contratação de Mão de Obra (PCMO) do empreendimento. <b>Ver nota 4</b>
	5	Implantar plano de controle de ruído do empreendimento. <b>Ver nota 5</b>
Impactos na Circulação de pessoas e veículos	6	Promover a regularização das calçadas lindeiras e acessos de veículos ao empreendimento de acordo com a legislação municipal e os parâmetros da BHTRANS. <b>Ver nota 6.</b>
	7	Implantar vagas internas de estacionamento para veículos leves, de motocicletas, de bicicletas e de veículos de carga e descarga. <b>Ver nota 6.</b>
	8	Implantar área interna para embarque e desembarque de vans e de veículos leves e faixas de acumulação nos acessos de veículos de acordo com a legislação municipal e com os parâmetros da BHTRANS. <b>Ver nota 6.</b>
	9	Regularizar o acesso de veículos e de pedestres existentes na Portaria 1. <b>Ver nota 7.</b>
	10	Implantar prolongamento de calçada no baixio da passarela existente na interseção da Rua Walter Ianni com Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo. <b>Ver nota 8.</b>
	11	Implantar Programa de Gestão da Mobilidade para o empreendimento conforme roteiro da BHTRANS. <b>Ver nota 9.</b>
	12	Implantar 2 (dois) abrigos no Ponto de Embarque e Desembarque (PED) de passageiros de ônibus, localizado à Rua Walter Ianni, nº 300. <b>Ver nota 10.</b>
	13	Implantar sinalização vertical e abrigo nos PED's posicionados na via marginal ao Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo junto à passarela nos dois sentidos. <b>Ver nota 11.</b>
	14	Implantar o projeto executivo referente à geometria (acessibilidade para pedestres), sinalização horizontal e vertical do sistema viário do entorno do empreendimento. <b>Ver nota 12.</b>
	15	Permitir atravessamento de quadra para pedestres entre portarias possibilitando a ligação entre as ruas Walter Ianni e São Dimas. <b>Ver nota 13.</b>



Impactos na Drenagem Pluvial	16	Mitigar os impactos do incremento de escoamento pluvial provenientes do empreendimento no sistema público de drenagem. <i>Ver nota 14.</i>
Geração adicional de resíduos sólidos	17	Implantar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Especiais (PGRSE) conforme aprovado.

**Notas:**

- 1- O objetivo do Plano de Comunicação é estabelecer um canal de relacionamento contínuo entre a vizinhança, os usuários e os responsáveis pelo empreendimento para o recebimento de sugestões, reclamações e esclarecimento de dúvidas na tentativa de solucionar os problemas relativos ao funcionamento do mesmo, bem como instruir usuários, funcionários e comunidade sobre questões relativas a civilidade, urbanidade e os impactos do seu funcionamento sobre a vizinhança

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.

Aspectos a serem considerados no Plano de Comunicação:

- É desejável a participação das lideranças comunitárias, vizinhos imediatos, entre outros atores, na sua elaboração; caso não seja possível, é necessário justificar.
- Programa de capacitação dos funcionários do empreendimento para que eles possam orientar de forma adequada os funcionários e usuários sobre civilidade e respeito aos vizinhos, principalmente nos momentos de entrada e saída do empreendimento, utilização do estacionamento, operações de carga e descarga.
- Manutenção dos canais de relacionamento (inclusive presenciais) e contatos do empreendimento em locais apropriados e visíveis à comunidade do entorno e usuários.
- Deve ser implantada sinalização composta de placas permanentes. Deve ser instalada no mínimo uma placa por testada do empreendimento e nas entradas de pedestres; as placas devem estar localizadas de tal forma que sejam visíveis e legíveis ao pedestre a partir do logradouro público ou da porta de entrada. As placas devem possuir área mínima de 0,5 m<sup>2</sup> (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:
  - a) Título: ATENDIMENTO AOS VIZINHOS
  - b) 01 Contato telefônico para a vizinhança
  - c) 01 Contato de e-mail específico para atendimento à vizinhança
  - d) Listar 156 e [www.pbh.gov.br](http://www.pbh.gov.br) para atendimento ao cidadão
  - e) A placa de comunicação não poderá ter nenhuma logomarca, slogan ou mensagem publicitária.



- O atendimento à vizinhança deve ser um serviço separado do serviço de atendimento ao aluno ou cliente.
  - É facultado ao empreendimento inserir os contatos de redes sociais na placa de comunicação.
  - Por fim, o plano de comunicação pode conter outros aspectos que o responsável pela elaboração julgar necessários.
- 2- O empreendedor deverá apresentar proposta de gradil ou elemento equivalente nas divisas do terreno sempre que voltadas para o logradouro público, permitindo a permeabilidade visual na vizinhança do empreendimento. Detalhes como extensão da solução, percentual de permeabilidade visual ou cronograma de implantação, por exemplo, serão debatidos e definidos na aprovação do projeto. O projeto deverá ser aprovado pela SUPLAN e implantado pelo empreendedor.
- 3- O objetivo do projeto de iluminação de segundo nível ao longo das ruas que circundam as divisas do empreendimento é garantir maior sensação de segurança aos trabalhadores e usuários da Instituição no acesso à mesma. A solução específica de iluminação pode ser implantada externa ou internamente ao terreno ocupado pelo empreendimento, através de uma adaptação do projeto de iluminação atualmente existente, por exemplo, desde que atendido o seu objetivo principal.
- 4- Considerando que o empreendimento funciona em região onde predominam moradores com baixos níveis de renda, é pertinente que o empreendedor adote, como medida potencializadora da geração de empregos que já oferece, a elaboração e a implantação de Plano de Capacitação e Contratação de Mão de Obra (PCMO) visando garantir que parte dos postos de trabalho gerados pelo empreendimento em sua operação sejam ocupados por moradores da área de influência do empreendimento. O PCMO deve prever ações para garantir que parte das contratações geradas para a operação do empreendimento sejam realizadas com moradores do Conjunto Providência e dos bairros Andiroba, Boa União, São Dimas, Vila 1º de Maio, Vila Esplanada e Vila São Paulo (assentamentos de interesse social). O PCMO deve ser elaborado conforme roteiro fornecido pela URBEL.
- 5- O plano de controle de ruído do empreendimento deve conter todas as medidas operacionais e construtivas necessárias para que não haja geração de poluição sonora proveniente da atividade do empreendimento na vizinhança. Deve conter os laudos e ART dos responsáveis técnicos, relatórios, memoriais descritivos e projetos de obras civis que possibilitem a vedação das edificações ou comprovem a ausência de geração de poluição sonora do empreendimento, bem como quaisquer outros documentos e textos que o empreendedor julgar necessários.
- 6- Apresentar, aprovar e implantar projeto arquitetônico de acordo com as seguintes orientações:
- Atender aos padrões de representação gráfica de projeto arquitetônico adotados pela SUREG (Subsecretaria de Regulação Urbana) estabelecidos na Portaria SMPU 001/2018, inclusive o selo das pranchas;
  - O projeto da calçada deverá ser apresentado em conformidade com o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, a Padronização de Passeios no Município de Belo Horizonte e outras Legislações Federais e Municipais. Indicar no projeto padronização dos materiais e dos revestimentos utilizados na calçada;



- Os rebaixamentos de meio-fio para acesso de veículos devem atender aos parâmetros previstos no Código de Posturas do Município, destacando-se a largura máxima de 4,8 m e distância mínima de 5,2 m, entre dois rebaixamentos;
  - Demarcar as vagas para estacionamento de veículos leves de acordo com a legislação municipal, nas dimensões mínimas de 2,3 m x 4,5 m, devidamente cotadas e numeradas e em quantidade suficiente para atender a demanda do empreendimento. As vias de circulação da área do estacionamento devem apresentar largura mínima de 3,0 m para as vias com circulação em sentido único, porém sendo recomendável 3,50 m, e largura mínima de 5,0 m para as vias com circulação em sentido duplo, sendo recomendável 6,0 m;
  - Demarcar as vagas de estacionamento a serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, ou que sejam dirigidos por estes, em quantidade que atenda aos parâmetros previstos na legislação federal, municipal e na Norma ABNT NBR 9050/2015;
  - Demarcar vagas de estacionamento a serem utilizadas exclusivamente por veículos que transportem idoso, ou que sejam dirigidos por estes, em quantidade equivalente a, no mínimo, 5% do total das vagas internas de estacionamento disponibilizadas para veículos leves. Essas vagas devem ser posicionadas de forma a garantir maior comodidade ao idoso e próximas aos acessos da edificação;
  - Demarcar vagas de estacionamento específicas para motocicletas, internas ao empreendimento, com dimensões mínimas de 1,0 m x 2,0 m, em quantidade que atenda a demanda apurada por meio dos dados das pesquisas expostas no EIV;
  - Implantar bicicletário, em área interna e coberta do empreendimento, próximo ao acesso e com capacidade para acomodar 30 (trinta) vagas para bicicletas com o objetivo de estimular o uso deste meio de transporte pelos usuários do empreendimento;
  - Demarcar 1 (uma) vaga interna para operação de carga e descarga nas dimensões 3,0 m x 6,0 m;
  - A área interna destinada ao embarque e desembarque de passageiros, com capacidade para veículos particulares e veículos do transporte escolar deverá ser projetada de acordo com a demanda levantada nos dados de pesquisa apresentados no EIV para atender a demanda de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
  - Implantar as faixas de acumulação em cada acesso de veículo que atenda à legislação municipal e ao parâmetro da BHTRANS que prevê extensão para acomodar 3% do número de vagas ofertadas (considerando 5 m de comprimento para cada veículo). A extensão da faixa de acumulação deve ser computada a partir do alinhamento do afastamento frontal até o ponto de controle de entrada de veículos (cancela, guarita, portão ou gradil).
- 7- A regularização do acesso de veículos e de pedestres posicionado na Portaria 1 do empreendimento deverá contemplar a retirada do estacionamento de veículos leves e vans nas proximidades da passarela e a implantação da calçada no trecho compreendido entre o acesso da Portaria 1 até a interseção da Rua Walter Ianni com Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo.



- 8-** O baixio da passarela deverá ser requalificado como prolongamento da calçada adjacente. Este espaço, que atualmente encontra-se sobre trecho viário e serve de estacionamento irregular para veículos, deverá receber tratamento de calçada, em substituição ao asfalto atualmente existente. No projeto deverão constar mobiliário urbano que permita a permanência de transeuntes e usuários do empreendimento, além de um projeto de ajardinamento e iluminação de 2º nível do espaço. No projeto de ajardinamento, é recomendada a utilização de infraestruturas verdes ou soluções baseadas na natureza, tal como jardins drenantes, também conhecidos como jardins de chuva.
- 9-** Apresentar para análise e aprovação o Programa de Gestão da Mobilidade conforme roteiro da BHTRANS. O roteiro tem por objetivo oferecer diretrizes básicas para a implementação de um programa efetivo nas corporações, sendo um referencial que permita conhecer, avaliar, quantificar e delimitar os hábitos de deslocamento e a oferta de transporte existente. Desta forma, definem-se as medidas mais efetivas e necessárias para estimular os modos mais sustentáveis, tais como caminhadas, bicicletas, ônibus, metrô e otimização do uso do automóvel através de caronas. O roteiro do programa pode ser acessado através do link <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transito-diretrizes-viarias/licenciamentos/programa-de-gestao-da-mobilidade>.
- 10-** Anteriormente à substituição dos dois abrigos localizados na Rua Walter Ianni, a BHTRANS deverá ser consultada para fornecimento das orientações necessárias sobre o modelo e a implantação dos equipamentos.
- 11-** O empreendedor deverá consultar o DNIT sobre as normas e ou padrões adotados para implantação da sinalização vertical e abrigo nos PED's posicionados em cada marginal do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo junto à passarela. Cabe ressaltar que deve ser implantada iluminação exclusiva nesses PED's, a fim de propiciar maior segurança aos usuários desses equipamentos.
- 12-** O projeto executivo referente à geometria (acessibilidade para pedestres), sinalização horizontal e vertical do sistema viário do entorno do empreendimento deverá compreender os trechos de vias relacionados a seguir:
- a) Rua Manoel Alexandrino no trecho compreendido entre a Rua Arauá e a passagem inferior do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo;
  - b) Rua Jacuí no trecho compreendido entre a passagem inferior do Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo e a Rua Ana Pereira Menezes;
  - c) Rua Anapurus no trecho compreendido entre as Ruas Ana Pereira Menezes e São Braz;
  - d) Rua Ana Pereira Menezes no trecho compreendido entre as Ruas Jacuí/Anapurus e Walter Ianni;
  - e) Rua São Gregório no trecho compreendido entre o Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo e a rotatória - Praça Um Mil Novecentos e Setenta e Oito (inclusive);
  - f) Rua Walter Ianni no trecho compreendido entre a Rua Anapurus e a Marginal Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo;
  - g) Rua São Braz no trecho compreendido entre as Ruas Anapurus e São Dimas;
  - h) Rua Edson Silveira no trecho compreendido entre as Ruas São Braz e Walter Ianni;



i) Marginal Anel Rodoviário Celso Mello Azevedo no trecho compreendido entre as Ruas São Dimas e Walter Ianni;

- Deverão ser atendidos os padrões de representação gráfica de projeto viário adotados pela BHTRANS estabelecidos no Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte, de julho de 2011;
- Deve-se prever implantação e adequação dos rebaixamentos de meio-fio para travessia de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida junto às esquinas e às faixas sinalizadas de pedestres conforme as Normas Técnicas de Acessibilidade (NBR's 9050/2015 e 16537/2016) e o Caderno de Padronização de Passeios no Município de Belo Horizonte;
- Elaborar os projetos a partir de levantamento topográfico planialtimétrico e cadastral atualizado. Considerar em tais projetos os dispositivos legais contidos no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), seus Anexos, Resoluções e Manuais de Sinalização publicados pelo CONTRAN/DENATRAN, Normas para Padronização de Passeios do Município de Belo Horizonte, de novembro de 2018, Normas ABNT NBR 9050/2015 e NBR 16537/2016, bem como o Manual de Práticas de Estacionamento em Belo Horizonte, de maio de 2010, e o Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte, de julho de 2011.

**13-** O atravessamento de quadra por dentro do campus da PUC São Gabriel, possibilitará um trajeto mais curto, seguro e agradável aos pedestres usuários do empreendimento. As dimensões da quadra na qual está inserido o empreendimento são superiores a 200 metros em todos os seus lados, o que dificulta sobremaneira o deslocamento da vizinhança no bairro, pois torna necessário contornar o empreendimento pela borda do Anel Rodoviário ou então percorrer grande trajeto à pé para ultrapassar a ocupação do empreendimento. Sendo assim, o empreendedor deverá apresentar proposta de trajeto interno de circulação de pedestres com entrada na Rua Walter Ianni e saída pela Rua São Dimas.

**14-** A mitigação dos impactos do incremento de escoamento pluvial provenientes do empreendimento no sistema público de drenagem deverá ser garantida por meio da implantação de dispositivo de retenção das águas da chuva, podendo ser avaliada a possibilidade de implantação de estruturas convencionais, tais como caixa de captação/detenção, ou ainda soluções não convencionais, tais como jardins de chuva, bacias gramadas, valas e trincheiras de infiltração, entre outros.

A mitigação será considerada efetiva se o dispositivo implantado, ou a soma de soluções adotadas, garantir que o lançamento de águas pluviais do terreno do empreendimento na rede pública de drenagem seja equivalente à sua vazão em condições naturais. As áreas ajardinadas e arborizadas do empreendimento também podem fazer parte da estratégia de controle dos impactos sobre a drenagem pluvial se aplicados dispositivos de drenagem às mesmas (jardins drenantes, por exemplo).

Adicionalmente, as pendências encontradas pela DGAU/SMOBI quando da análise do projeto de drenagem devem ser sanadas para continuidade do processo de licenciamento, quais sejam:

- Apresentar planta com a área completa do empreendimento e delimitação das sub-bacias, com indicação dos lançamentos no sistema público de drenagem (sarjeta, boca de lobo, rede de drenagem, etc.),



indicando nos trechos em rede em planta a vazão ( $m^3/s$ ), DN (mm),  $i$  (% ou  $m/m$ ) e  $V$  (m/s), para verificar se a proposta de lançamento está de acordo com as diretrizes e os procedimentos estabelecidos pela PBH e possibilitar nova aprovação na próxima etapa do licenciamento – a planta apresentada no EIV está incompleta e não constam os dados hidráulicos para possibilitar a verificação de capacidade da rede onde está sendo realizado o lançamento. Atentar para o fato que o lançamento deverá considerar o conceito de escoamento primitivo.

- Esclarecer o “C2” e o “C” adotados para o empreendimento e rever os cálculos de vazão – o coeficiente de escoamento superficial a ser adotado deve levar em consideração a ocupação existente e proposta do empreendimento, sendo os mesmos distintos para cada tipo de ocupação (área vegetada, área impermeável, etc.)
- No item 2 do relatório (avaliação hidráulica da rede existente) consta que o coeficiente da manning adotado é de 0,014, porém, nas planilhas de cálculo apresentadas foi indicado um coeficiente equivalente a 0,015 – compatibilizar informações;
- Retirar da planta apresentada a rede de água potável e rede de esgoto – apresentar apenas as informações relativas à rede de drenagem;
- Retirar as árvores e indicar a área permeável com outra hachura se for o caso, deixando o desenho com as informações relativas à drenagem mais claras.
- Todas as pendências deverão ser consideradas dentro do conceito de escoamento primitivo e da proposta de solução de retenção pluvial ou conjunto de soluções a serem aprovadas pela DGAU e SUPLAN.





### **Conclusão**

Conclui-se favoravelmente à continuidade do processo de Licenciamento Urbanístico do empreendimento **Sociedade Mineira de Cultura (PUC Minas São Gabriel)**, conforme características relacionadas no EIV e nos pareceres dos órgãos, devendo ser atendidas as Condicionantes para Licenciamento Urbanístico relacionadas no presente documento.

Este Relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança – REIV, com validade de 2 (dois) anos, nos termos do art. 35, I, do Decreto nº 14.594/2011, segue para publicação no DOM, nos termos da Deliberação Normativa DN/COMPUR 01/2017.

Belo Horizonte, 09 de setembro de 2020.

#### **Isaac Henriques de Medeiros**

Diretoria de Análise de Licenciamentos Urbanísticos Especiais  
Subsecretaria De Planejamento Urbano - SUPLAN  
Secretaria Municipal de Política Urbana - SMPU

#### **José Júlio Rodrigues Vieira**

Subsecretário de Planejamento Urbano - SUPLAN  
Secretaria Municipal de Política Urbana - SMPU