



RELATÓRIO DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – REIV nº 045.338/19

Universidade do Estado de Minas Gerais – UEMG

Ref: Relatório técnico de avaliação do Estudo de Impacto de Vizinhança, emitido pela Diretoria de Análise de Licenciamentos Urbanísticos Especiais – DALU 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 às complementações ao EIV.

Localização: Avenida José Cândido da Silveira, 1500, Horto Florestal
Nº do Processo SMAPU: 01.045.338/19-09

Responsável Legal: Geraldo Majela Ramos de Vasconcellos Filho
Responsável Técnico pelo EIV: Laís Rosa Leite CREA MG 45.812/D

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.

CNPJ: 65.172.579/0001-15	
I. Atividades do empreendimento	
Código	Descrição
8531700	Educação superior - graduação
8532500	Educação superior – graduação e pós-graduação
8533500	Educação superior – pós-graduação e extensão
Horário de Funcionamento: Segunda a sábado de 07:15 às 22:40	
Atratividade de pessoas: aproximadamente 2.700 alunos e 716 funcionários	
Características do empreendimento conforme EIV	
Enquadramento no Licenciamento Urbanístico	Edifícios destinados a serviço de uso coletivo com área maior que 6.000 m ² (seis mil metros quadrados) e Edifícios não residenciais com área de estacionamento maior que 10.000m ² (dez mil metros quadrados) ou com mais de 400 (quatrocentas) vagas.
Atividade	Educação Superior – Graduação, Pós-Graduação e Extensão
Lotes envolvidos	Terreno indiviso em processo de parcelamento
Índice Cadastral	430098W303 0014
Área do terreno	Conforme levantamento topográfico (REAL): 89.276,69 m ²
Área total construída	48.085,98m ²
Área total utilizada	65.286,98 m ²
Acessos	Um (01) acesso exclusivo de pedestres pela Av. José Cândido da Silveira e um (01) acesso de pedestres e veículos pela Rua Sete.



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. Ver nota 1
	2	Implantar gradil ou outro elemento construtivo delimitador que permita permeabilidade visual em todas as divisas do empreendimento. Ver nota 2.
	3	Implantar iluminação de segundo nível nas divisas do empreendimento. Ver nota 3.
	4	Implantar plano de controle de ruído do empreendimento. Ver nota 5
Impactos na Circulação de pessoas e veículos	5	Implantar tratamento das calçadas lindeiras e acessos de veículos ao empreendimento de acordo com a legislação municipal e os parâmetros da BHTRANS. Ver nota 6.
	6	Implantar vagas internas de estacionamento para veículos leves, motocicletas, bicicletas e carga e descarga, área interna para embarque e desembarque, vagas para veículos do transporte escolar e faixas de acumulação nos acessos de veículos de acordo com a legislação municipal e os parâmetros da BHTRANS. Ver nota 6.
	7	Implantar bicicletário com capacidade para acomodar, no mínimo, 40 (quarenta) bicicletas. Ver nota 6.
	8	Implantar área interna destinada ao embarque e desembarque de passageiros, com capacidade para veículos particulares e do transporte escolar, em área próxima ao acesso de veículos da Rua Sete. Ver nota 6.
	9	Implantar tratamento para pedestres e sinalização de área escolar ao longo da Rua Sete considerando as rotas de pedestres das instituições de ensino na região até os Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros (PED's) do transporte coletivo. Ver nota 7.
	10	Implantar sinalização horizontal e vertical de regulamentação e advertência ao longo da Rua Sete considerando as condições operacionais da via na época da implantação. Ver nota 7
	11	Implantar tratamento viário nas interseções da Rua Sete com Avenida José Cândido da Silveira e Rua Sete com Rua Gustavo da Silveira considerando as situações previstas no projeto da Via 710 e as condições operacionais da via na época da implantação. Ver nota 7
	12	Implantar sinalização vertical indicativa na região para orientar os condutores com destino ao empreendimento sobre a utilização das alças de acesso da Av. José Cândido da Silveira e da Via 710. Ver nota 7
	13	Implantar sinalização vertical de regulamentação de proibição de parada e estacionamento de veículos na Avenida José Cândido da Silveira na testada do empreendimento. Ver nota 7
	14	Implantar Programa de Gestão da Mobilidade para o empreendimento conforme roteiro da BHTRANS. Ver nota 8



	15	Promover o atravessamento de pedestres na porção norte da quadra. Ver nota 9.
Impactos na Drenagem Pluvial	16	Mitigar os impactos do incremento de escoamento pluvial provenientes do empreendimento no sistema público de drenagem. Ver nota 10.
Geração adicional de resíduos sólidos	17	Implantar Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos Especiais (PGRSE).
Impactos sobre fauna, flora, relevo natural e Áreas de Preservação Permanente	18	Obter autorização para supressão de indivíduos arbóreos junto a SMMA. Ver nota 11.
	19	Realizar medidas para contenção das erosões e mitigação dos impactos negativos da movimentação de terra. Ver nota 12.
	20	Implantar plano de arborização para o empreendimento. Ver nota 13.
Impactos durante as obras	21	Implantar Medidas de Controle para redução dos impactos relacionados à realização da obra. Ver nota 14.
	22	Implantar Controle de Poluição Sonora. Ver nota 15.
	23	Implantar Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC). Ver nota 16.

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:

- Participação das lideranças comunitárias, vizinhos imediatos, entre outros atores, na sua elaboração.
- 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 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
 - 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 empreendedor 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 voltadas para o logradouro público, permitindo a permeabilidade visual. O anteprojeto deverá ser aprovado pela SUPLAN.
 - 3- O projeto de iluminação de segundo nível ao longo das divisas do empreendimento voltadas para o logradouro público deverá ser elaborado e implantado pelo empreendedor e aprovado pela SUPLAN.
 - 4- Considerando que o empreendimento será instalado em região onde predominam moradores com baixos níveis de renda, como medida potencializadora da geração de empregos, deverá ser elaborado e implantado Plano de Capacitação e Contratação de Mão de Obra (PCMO) visando garantir que, pelo menos, 10% do total de postos de trabalho gerados pelo empreendimento durante a fase de execução de obras sejam ocupados por moradores da vizinhança. O PCMO deve prever ações para garantir que, pelo menos, 10% do total de postos de trabalho gerados pelo empreendimento durante a fase de execução de obras sejam ocupados por moradores do território constituído pela Vizinhança Mediata do empreendimento (conforme definida no EIV) e pelo restante do bairro Horto Florestal. 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- Deverá ser implantado 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;
 - Apresentar projeto da calçada de acordo 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. Prever padronização dos materiais 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;
 - Prever quantidade mínima de 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. As vias de circulação da área do estacionamento devem apresentar largura mínima de 3,0 m para as vias com circulação em sentido único, 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;
 - Prever 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;
 - Prever 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;
 - Prever vagas de estacionamento específicas para motocicletas, internas ao empreendimento, com dimensões mínimas de 1,0 m x 2,0 m, em quantidade que atenda ao parâmetro adotado pela BHTRANS, que estabelece que o número mínimo de vagas necessárias para as motocicletas, deve corresponder a 10% do número de vagas de veículos leves disponibilizadas;
 - Prever bicicletário, em área interna e coberta do empreendimento, próximo ao acesso do empreendimento e com capacidade para acomodar, no mínimo, 40 (quarenta) vagas para bicicletas com o objetivo de estimular o uso deste meio de transporte pelos usuários do empreendimento;
 - Prever vagas internas para carga e descarga em quantidade que atenda à legislação e aos parâmetros da BHTRANS, nas dimensões 3,0 m x 6,0 m;
 - Prever área interna destinada ao embarque e desembarque de passageiros, com capacidade para veículos particulares e do transporte escolar, em área próxima ao acesso de veículos da Rua Sete e com largura suficiente para permitir a ultrapassagem e transposição de veículos;
 - Prever vagas para estacionamento de veículos do transporte escolar em espera de acordo com a demanda prevista no EIV, em área próxima ao acesso de veículos da Rua Sete, para maior segurança dos alunos e menor impacto no sistema viário;
 - Prever faixa de acumulação 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- Apresentar, aprovar e implantar projeto executivo viário de acordo com as seguintes orientações:



- Atender aos 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;
 - Verificar junto à BHTRANS e à SUDECAP a existência de projetos viários que contemplam a área de influência do empreendimento e compatibilizar o desenvolvimento do projeto executivo viário, com projetos que, por ventura, foram elaborados ou estejam sendo elaborados pelo Poder Público para a região;
 - 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 (NBRs 9050/2015 e 16537/2016) e Caderno de Padronização de Passeios no Município de Belo Horizonte;
 - Prever intervenções viárias de geometria, tratamento, revisão, manutenção e implantação de sinalização horizontal e vertical de regulamentação, indicativa e advertência para melhoria da segurança da circulação de pedestres e veículos ao longo da Rua Sete e nas interseções da Rua Sete com Avenida José Cândido da Silveira e Rua Sete com Rua Gustavo da Silveira considerando as condições operacionais da via na época da implantação;
 - Elaborar os projetos a partir de levantamento topográfico planialtimétrico e cadastral atualizado. Considerar 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.
- 8-** 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 implantação 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 melhoria 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>
- 9-** Para tanto, deverão ser realizadas alterações no projeto arquitetônico de modo a permitir uma ligação de pedestres mais direta entre a Av. José Cândido da Silveira e a Rua Sete. A solução deverá ser elaborada de modo que qualquer pedestre, seja ele usuário do empreendimento ou não, consiga se deslocar a pé ou de bicicleta por dentro do terreno entre as vias citadas anteriormente. A proposta poderá ser acompanhada de formas de controle de acesso, embora o livre acesso seja a solução mais indicada. O projeto de atravessamento de quadra deverá ser aprovado pela SUPLAN.
- 10-** 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 dispositivos de retenção e infiltração da água pluvial, devendo ser avaliada a possibilidade de implantação de estruturas convencionais, tais como caixa de captação/retenção e soluções não convencionais ou baseadas na natureza, tais como jardins de chuva, bacias gramadas, valas e trincheiras de infiltração, entre outros. Estas últimas, se implantadas, serão eficientes na redução da vazão a ser lançada na APP hídrica impactada pelo projeto.



O resultado será considerado efetivo se o conjunto de dispositivos implantado, ou a soma das 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, isto é, no cenário de não ocupação do terreno. O sistema de drenagem pluvial também deverá impedir o carreamento de sólidos para a Área de Preservação Permanente existente no terreno (relativa ao curso d'água afluente do Córrego Santa Inês, localizado à jusante do empreendimento).

As áreas ajardinadas e arborizadas também podem fazer parte da estratégia de controle dos impactos sobre a drenagem pluvial do empreendimento, se aplicados dispositivos de drenagem junto 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 e aprovação final do projeto, quais sejam:

- Esclarecer a intensidade da chuva de projeto adotada - Adotar intensidade da chuva de projeto ($D=10\text{min}$ e $T=10$ anos), em conformidade com a "Instrução Técnica para Elaboração de Estudos e Projetos de Drenagem Urbana do Município de Belo Horizonte (Outubro de 2004)" = 194,481 mm/h
- Verificando a documentação apresentada no EIV foi constatado que a proposta de ocupação do empreendimento propõe o lançamento em rede existente, no entanto não esclarece como se dará em relação as edificações do entorno, assim, deve ser apresentado croqui de localização com indicação nos lançamentos no sistema público de drenagem (sarjeta, boca de lobo, rede de drenagem, etc.), indicando nos trechos de 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;
- Detalhar a concepção de lançamento da drenagem interna do empreendimento na rede pluvial pública, de modo a garantir que tal lançamento não cause refluxo de vazão sobre a Vila Horto Florestal (localizada na Rua Sete). Destaca-se que a descrição constante às páginas 47 e 48 do EIV sugere lançamento em rede pública na Rua Sete, que não consta das Informações Básicas de Micro e Macrodrenagem fornecidas pelo Município.
- Por se tratar de um impacto tecnicamente evitável, devem ser avaliadas alternativas técnicas e locacionais de ligação da drenagem pluvial na rede pública a fim de evitar a intervenção em APP. Vale ressaltar que o lançamento das águas pluviais na APP não poderá agravar as inundações sobre a Vila Horto Florestal (localizada na Rua Sete). Neste sentido, reforça-se a necessidade da implantação de técnicas compensatórias de drenagem, como os jardins drenantes, as trincheiras de infiltração, bem como os dispositivos de retenção convencionais.
- Caso a intervenção em APP seja comprovada tecnicamente como inevitável, o projeto de drenagem, além dos parâmetros e especificações citados anteriormente, deverá evitar ao máximo a concentração do escoamento superficial pluvial, de modo a reduzir os lançamentos na APP. Além disso, nesta hipótese, a solução de drenagem pluvial para o empreendimento deverá ser aprovada em conjunto com a SMMA, além da DGAU/SMOBI e SUPLAN. Para tanto, deverá ser apresentado Projeto Técnico de Reconstituição Florestal (PTRF) visando a introdução e o enriquecimento de espécies arbóreas da flora nativa nas áreas permeáveis no limite com a APP do curso d'água afluente do córrego Santa Inês e no entorno do reservatório artificial, para a aprovação da SMMA.
- **Observação:** no mesmo intuito de tentar evitar o impacto de eventuais intervenções na APP vizinha ao empreendimento, quaisquer infraestruturas que tenham possibilidade ou mesmo estejam previstas para interferir na referida área (rede de



esgotamento sanitário, por exemplo) devem ter suas viabilidades técnicas e locais revistas e as escolhas de implantação serem devidamente justificadas antes da implantação.

- 11-** Apresentar para análise e obtenção da autorização de supressão arbórea pela SMMA a planta com a localização dos espécimes arbóreos que serão suprimidos e dos que serão preservados, acompanhados de planilha Excel contendo os seguintes dados: identificação conforme a planta de localização (nome comum, nome científico), altura (em metros), diâmetro à altura do peito (DAP), e classificação quanto ao risco de extinção.
- 12-** Solicitar à SMMA a autorização para movimentação de terra, com apresentação de memorial descritivo, projeto, cronograma e ART de projeto e execução, estabelecendo os mecanismos provisórios que serão adotados durante as obras para evitar focos erosivos e carreamento de sólidos para o reservatório artificial e para o curso d'água a jusante, além das medidas de contenção, drenagem e revegetação.
- 13-** Apresentar para aprovação da SMMA e implantar um plano de arborização através do projeto paisagístico do empreendimento, com as seguintes orientações:
 - Prever estacionamento arborizado, projetando 1 árvore a cada 2 vagas de veículos. As árvores deverão ser plantadas em canteiros ou faixas vegetadas com espécie ornamental para forração, perfazendo área mínima de 2 m².
 - Preservar a vegetação arbórea existente nas áreas permeáveis;
 - Plantar indivíduos arbóreos nas áreas permeáveis sempre que possível;
 - Utilizar espécies arbóreas preferencialmente nativas.
- 14-** Deverão ser adotadas, entre outras, as medidas listadas abaixo, para redução dos impactos relacionados à realização da obra:
 - a. Amenizar a emissão de ruídos e vibrações durante a fase de obras, utilizando, entre outros dispositivos de atenuação, o enclausuramento das fontes geradoras de ruído e controle de vibrações, o reposicionamento dos equipamentos e/ou a redução de horários de trabalho. O controle deverá considerar o posicionamento dos equipamentos ruidosos nas diversas fases da obra e sua operação concomitante, avaliando/monitorando sua compatibilidade aos padrões e critérios estabelecidos pela Lei 9.505/08. Caso de monitoramento de ruído da obra caracterize que os níveis de pressão sonora estejam em desacordo com a Lei 9505/08 deverão ser realizadas imediatas adequações (Ex: reposicionamento de equipamentos e/ou enclausuramento), em seguida, procedida nova avaliação para verificação.
 - b. Utilizar caminhões-pipa para aspersão de água nas frentes de trabalho, quando necessário;
 - c. Utilizar caminhões que atendam os limites de emissões de particulados estabelecidos na Resolução CONAMA 418/09;
 - d. Realizar o controle de emissões para veículos a Diesel a serem utilizados na movimentação de terra;
 - e. Realizar o controle da poluição atmosférica decorrente do uso de equipamentos diversos no período de obras;
 - f. Umidificar o material antes de seu lançamento;



- g. Utilizar somente caminhões lonados, respeitando sua carga máxima para evitar derrames;
- h. Recolher, sistematicamente, os derrames ocorridos e, se necessário, providenciar a lavagem das vias;
- i. Efetuar manutenção periódica dos caminhões e outros equipamentos;
- j. Implantar, quando necessário, sistema lava-rodas no canteiro de obras, dotado de dispositivo para recuperação das águas com sistema de retenção de sólidos ou área de decantação de águas com material particulado, de forma a recolher as águas de lavagem de equipamentos;
- k. Avaliar, durante os trabalhos, a necessidade de proteger os locais de maior permanência de pessoas, como escolas e similares, com telas de malha fina;
- l. Providenciar, sempre que necessário, caixa de retenção de sedimentos, de forma a impedir seu carreamento para a rede pluvial;
- m. Utilizar equipamentos de segurança do trabalho;
- n. Planejar horários adequados para a utilização de equipamentos, para o transporte de materiais e equipamentos de forma não comprometer a fluidez das vias.

15- O Plano de Controle de Poluição Sonora, na fase da realização de obras civis, deverá contemplar estratégias de monitoramento frequente da geração de ruídos da fase de obras e permitir o acompanhamento e ajuste de eventuais situações potencialmente poluidoras e geradoras de incômodo à vizinhança, em complemento às exigências da Lei Municipal 9.505/08.

Em casos de constatação de poluição sonora, o empreendimento estará sujeito à imposição de outras medidas eficientes de controle, conforme estabelece o artigo 9º da referida lei. Deve-se tomar os devidos cuidados na equalização do som, a fim de evitar a propagação de ruídos de baixa frequência ou de sons com características impulsivas, susceptíveis de causar ressonâncias no ambiente, ou ainda vibrações estruturais decorrentes de execuções de fundações perceptíveis à vizinhança, para que sejam garantidos o sossego e bem-estar públicos.

16- O PGRCC do empreendimento deve definir, entre outros aspectos, as empresas que serão responsáveis pelo transporte e destinação final dos resíduos e realizar a triagem obrigatoriamente no canteiro de obra, visto que só assim será possível garantir a não contaminação e posteriormente a destinação final adequada dos resíduos da construção civil. Além disso, o gerenciamento de todos esses resíduos deve atender as orientações estabelecidas nos manuais da PBH.

O PGRCC deverá ser elaborado e implementado de acordo com as orientações técnicas para elaboração de projeto de gerenciamento de resíduos da construção civil – GRCC disponíveis no portal: <http://scpa.pbh.gov.br/scpa/main.smma?method=formularios#>



Conclusão

Conclui-se favoravelmente à continuidade do processo de Licenciamento Urbanístico do empreendimento **Universidade Estadual de Minas Gerais - UEMG**, 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 apreciação e deliberação do plenário do COMPUR.

Belo Horizonte, 17 de junho de 2020.

Isaac Henriques de Medeiros

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

José Júlio Rodrigues Vieira

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