



RELATÓRIO DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – REIV nº 014.433/20

Mart Minas – Linha Verde

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 Prefeito Américo Renê Giannetti, nº 377 Bairro Jaqueline

Processo SUPLAN: 01-014.433/20-40

Responsável Legal: Bruno Diniz Faria Moreira

Responsável Técnico pelo EIV: Simone Maria Cancellia Duarte CAU A6616-8

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: 04.737.552/0003-08	
Atividades do empreendimento	
Código	Descrição (atividades principais)
4635-4/99	Comercio atacadista de bebidas não especificadas anteriormente
4649-4/99	Comercio atacadista de equipamentos e artigos uso pessoal e doméstico ainda não especificados
4691-5/00	Comercio atacadista de mercadorias em geral, com predominância de produtos alimentícios
4711-3/01	Comercio varejista de mercadorias em geral, predominância de alimentícios - hipermercados
4723-7/00	Comercio varejista de bebidas
4759-8/99	Comercio varejista de outros artigos de uso doméstico não especificados anteriormente
4789-0/02	Comercio varejista de plantas e flores naturais
5250-8/01	Comissárias de despachos
Horário de Funcionamento: O funcionamento do hipermercado será de 2ª a domingo, de 07:30 às 14:00	
Atratividade de pessoas (estimada): 150 funcionários diretos, 150 funcionários indiretos, 1.250 usuários por dia	
Características do empreendimento conforme EIV	
Enquadramento no Licenciamento Urbanístico ¹	Hipermercado; acesso por via onde o uso não é admitido.
Atividade Principal	A ser implantada
Lotes envolvidos	Lote 001A e Lote 002C da Quadra 082B

¹ 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.



Índice Cadastral	981 082B001A001-4 981 082B002C001-0
Área do terreno	24.512,19m ²
Área total utilizada	10.001,47m ²
Área de vendas	5.229,06 m ²
Área de depósito	-
Área Permeável sobre terreno natural (m ²)	Prevista: 5.515,16m ² (21,92%)
Vagas de veículos leves	308 (276 carros, 32 motocicletas)
Vagas para bicicletas	24
Acessos	Carga/descarga: Rua José Carcheno Veículos leves e pedestres: Rua José Carcheno e Rod. Pref. Américo Renê Giannetti

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	Nº	Condicionantes
Relacionamento com a vizinhança	1	Implantar Plano de Comunicação do empreendimento. Ver nota 01
	2	Implantar programa de contratação de mão de obra e serviços junto à população residente na vizinhança afetada pelo empreendimento. Ver nota 02
Supressão de vegetação e Recuperação de APP	3	Implantar plano de recuperação da APP e área permeável inseridas no terreno do empreendimento. Ver nota 03
Drenagem	4	Mitigar os impactos do incremento de escoamento pluvial provenientes do empreendimento no sistema público de drenagem. Ver nota 04
Movimentação de pessoas e veículos	4	Implantar projeto arquitetônico aprovado pela BHTRANS no que se refere às áreas de estacionamento, às áreas destinadas às operações de carga e descarga, às faixas de acumulação e ao bicicletário, além do tratamento das calçadas, afastamentos frontais e dos acessos de veículos, atendendo aos parâmetros previstos nas legislações municipais pertinentes e às diretrizes estabelecidas pela BHTRANS. Ver Nota 5
	5	Implantar projeto de recomposição de pavimento asfáltico da Estrada Antiga para Lagoa Santa e Rua José Carcheno conforme padrão SUDECAP. Ver Nota 6
	6	Implantar intervenções de engenharia de tráfego a fim de mitigar os impactos negativos que alteram os níveis de serviço operacionais nas interseções viárias afetadas pelo empreendimento, conforme exposto no EIV. Ver Nota 7
	7	Reimplantar sinalização horizontal e vertical em toda a extensão da Estrada Antiga para Lagoa Santa e Rua José Carcheno, visando a melhoria da segurança na circulação de pedestres e veículos no trecho. Ver Nota 8



	8	Implantar adequação da sinalização vertical no trecho mais estreito da Estrada Antiga para Lagoa Santa (interseção com a Rua Aldemiro Fernandes Torres), de modo a garantir a preservação do raio de giro e o acesso de veículos pesados ao empreendimento. Ver Nota 8
	9	Implementar o Plano de Logística de Cargas aprovado pela BHTRANS contemplando medidas operacionais para garantam a ausência de veículos de carga nas vias do entorno, em condição de espera por vagas. Ver Nota 9
Alterações na ambiência e paisagem urbana	11	Implantar elemento que permita permeabilidade visual nas divisas do empreendimento. Ver Nota 10
Resíduos Sólidos	12	Implantar Plano de Gerenciamento de Resíduos Especiais conforme aprovado pela SLU.

Notas:

Nota 01: Deverá ser elaborado e implementado um 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 ao período de construção e de funcionamento do mesmo, bem como instruir usuários, funcionários e comunidade sobre temas relacionados às questões de civilidade e urbanidade, durante o funcionamento da atividade.

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 sempre que possível.
- 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.

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. 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 deverão conter, no mínimo, as seguintes informações:



- 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

Ressalvas:

- A placa de comunicação não poderá ter nenhuma logomarca, slogan ou mensagem publicitária.
- É facultado ao empreendedor inserir os contatos de redes sociais na placa de comunicação.
- O plano deve conter proposta de monitoramento das sugestões e reclamações advindas dos canais de comunicação no período aproximado de 1(um) ano, identificando os possíveis impactos decorrentes do funcionamento do empreendimento. Deverá ser entregue relatório com a análise de retorno dos canais de comunicação ao final do período de monitoramento.

Nota 02: O Plano de Capacitação e Contratação de Mão de Obra – PCMO deve prever ações para garantir que, pelo menos, 10% do total de postos de trabalho gerados pelo empreendimento durante as fases de Implantação (execução de obras) e Operação (funcionamento) sejam ocupados por moradores do Conjunto Minas Caixa, do Conjunto Jaqueline e da Vila Nova, aqui entendidos como assentamentos de interesse social presentes na área de influência do empreendimento (AIS-AI). Caso haja necessidade de ajuste deste percentual, deverá ser apresentada justificativa tecnicamente embasada.

O plano deverá contemplar os seguintes aspectos:

1. Definição da demanda e da meta

A **demanda** de postos de trabalho do empreendimento deverá ser especificada separadamente para as fases de Implantação e Operação. Além disso, deverá ser categorizada por cargo e por tipo de contrato de trabalho (efetivados diretamente pelo empreendimento e efetivados por meio de terceirização de serviços). O cálculo da demanda deverá se basear nas necessidades atuais, bem como no plano de negócios do empreendimento para o período de tempo que decorrer desde a emissão do PLU até a desmobilização da mão de obra contratada para a fase de Implantação; e desde a emissão do ALF até a conclusão do seu prazo de validade, para a fase de Operação.

A **meta** deverá corresponder, pelo menos, a 10% do total da demanda de postos de trabalho gerados pelo empreendimento, a serem ocupados por moradores dos AIS-AI.

Sugere-se adotar, para o cálculo da meta e da demanda, tabela similar ao modelo abaixo.

QUANTIDADE DE TRABALHADORES DO EMPREENDIMENTO				
Fase de Implantação	Cargo	Nº de contratos diretos	Nº de contratos terceirizados	Total de contratos
	TOTAL DA DEMANDA			
META (≥10% da Demanda)				
QUANTIDADE DE TRABALHADORES DO EMPREENDIMENTO				
Fase de Operação	Cargo	Nº de contratos diretos	Nº de contratos terceirizados	Total de contratos



	TOTAL DA DEMANDA	
	META (≥10% da Demanda)	

2. Ações

Deverão ser definidas ações a serem realizadas em quantidade e frequência suficientes, projetando o atingimento da meta nos seguintes prazos máximos:

- I. para a fase de Implantação, em até 180 dias após a aprovação do PCMO ou do início das obras (que ocorrer por último). As ações propostas deverão ter como objetivo manter ou superar esse percentual ao longo de todo o período da fase;
- II. para fase de Operação, em até 180 dias após a emissão do ALF. As ações propostas deverão ter como objetivo manter ou superar esse percentual ao longo de todo o período de validade do ALF.

O PCMO deve prever estratégias a serem desenvolvidas pelo empreendedor para obter, pelo menos, os seguintes resultados:

- I. criação de canal direto de informação sobre a disponibilidade de vagas de emprego;
- II. mobilização dos moradores dos AIS-AI para o recrutamento de mão de obra. As ações devem contemplar, pelo menos:
 - a. a divulgação de informações sobre vagas de emprego disponíveis a ser feita em estabelecimentos e em instituições existentes nos AIS-AI;
 - b. a disponibilização de canais para divulgação de informações, atendimento de candidatos e recebimento de currículos;
- III. mobilização e capacitação dos moradores dos AIS-AI (estejam eles contratados pelo empreendimento ou não), por meio da realização de palestras, treinamentos, cursos, etc. Essas ações poderão incluir outros interessados da vizinhança potencialmente afetada;
- IV. produção e distribuição de material informativo e gráfico visando apoiar as ações de mobilização previstas nos itens II e III;
- V. realização de atividades de caráter corretivo, para a hipótese de não atingimento da meta;
- VI. realização de atividades para, após a desmobilização da obra, reintegrar ao mercado de trabalho, a mão de obra utilizada durante a fase de Implantação do empreendimento.

3. Monitoramento

O monitoramento do atingimento de metas será realizado pela emissão de relatórios semestrais e de relatório final, os quais deverão ser apresentados pelo empreendedor no prazo de até 30 dias após o período a que se refere.

3.1. Relatórios semestrais

O PCMO deve propor a metodologia para comprovação da execução das ações previstas, por meio da elaboração de relatórios semestrais, que devem conter, pelo menos:

- I. cálculo do indicador de alcance da meta de contratação para o período do relatório, constituído pela seguinte equação:

$$C = N / T \times 100, \text{ onde:}$$

C = Percentual de contratações
N = número de moradores da área de influência, contratados para a construção do empreendimento
T = total de contratados para a construção do empreendimento

- II. descrição das contratações realizadas com moradores dos AIS-AI, com os seguintes dados do contratado: nome, bairro, profissão, cargo em que foi feita a contratação,



empresa que realizou o contrato, data de contratação e, se for o caso, data da demissão;

- III. descrição das atividades realizadas;
- IV. documentação comprobatória da realização das ações previstas nos itens II e III;
- V. descrição das atividades que, apesar de previstas, não foram realizadas, acompanhada de justificativa;
- VI. descrição de atividades de caráter corretivo, previstas para o caso de não atingimento da meta no período;
- VII. atualização do Cronograma previsto no item 4, com sua reprogramação.

3.2. Relatório final

O PCMO deverá propor também a metodologia para elaboração e emissão, após a conclusão da fase de Implantação e outro, após a conclusão da fase de Operação, de relatório final contendo, pelo menos:

- I. síntese das ações realizadas;
- II. avaliação da efetividade das ações implementadas (resultados esperados e alcançados);
- III. avaliação do alcance da meta ao longo do período.

4. Cronograma

Todas as ações e atividades previstas no PCMO (inclusive a entrega dos relatórios semestrais e finais) devem ser representadas em um cronograma com discriminação das atividades previstas antes, durante e após a conclusão da respectiva fase, de modo a explicitar seu alinhamento às etapas estabelecidas no PLU.

Nota 03: Apresentar plano de recuperação de APP e área permeável para análise e aprovação incluindo as seguintes especificações:

- Preservar a vegetação arbórea existente que não será objeto de intervenção.
- Apresentar demarcação em projeto da área de preservação permanente – APP.
O trecho do terreno do empreendimento situado em APP deverá ser objeto de projeto de revegetação com espécies arbóreas nativas (plantio em espaçamento 3,0 x 3,0 m) e isolado por cerca telada, dotada de portão de acesso para manutenção periódica. Deverão ser demolidas todas as edificações eventualmente existentes e o solo deverá ser permeabilizado e recoberto por espécie para forração (gramados ou espécies rasteiras).
- Realizar o plantio dos indivíduos arbóreos resultantes das compensações ambientais pela supressão preferencialmente no terreno do empreendimento, como na área de estacionamento. As árvores deverão ser plantadas em canteiros ou faixas vegetadas com espécie ornamental para forração, perfazendo área mínima de 2 m² (utilizar espécies arbóreas visando a diversidade de espécies, que não produzam frutos deiscantes com potencial para danificar veículos, não tenham raízes tabulares, não possuam espinhos/acúleos, e não produzam secreções/resinas).
- Caso o terreno do empreendimento não seja suficiente para receber o quantitativo de plantios para compensação ambiental previstos (cerca de 28), sugere-se que o saldo de plantios seja utilizado em plantios da arborização urbana nas imediações do empreendimento, em conformidade com recomendações técnicas a serem obtidas junto à PBH em momento oportuno.



- Remoção de todos os indivíduos invasores presentes, substituindo-os por espécies nativas regionais, atrativas a avifauna. Monitorar a área de recuperação a fim de identificar e intervir na colonização de espécies exóticas invasoras por um período mínimo de 5 anos.
- Monitoramento do estado fitossanitário das árvores existentes na calçada da Rua José Carcheno, especialmente durante o período de obras.
- Apresentar plano de controle de obra para impactos indiretos, durante a obra, sobre as áreas de preservação permanente, especialmente acerca de produção de sedimentos e efluentes provenientes de limpeza dos espaços e maquinários utilizados.
- Utilizar espécies arbóreas nativas em todo o projeto.

Todo o plano e os projetos deverão seguir as especificações dos Roteiros Técnicos para Elaboração de Projetos, em especial os documentos (3) e (7) disponíveis no portal: <http://scpa.pbh.gov.br/scpa/main.smma?method=formularios#>

Nota 04: 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.

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. 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, trincheiras de infiltração, entre outros).

Nota 5:

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

a) Vagas para veículos leves:

- Devem ser previstas vagas destinadas ao estacionamento de veículos leves em atendimento à legislação vigente na data de início do processo de licenciamento e à demanda apontada nas pesquisas apresentadas no EIV;
- 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) e indicadas para futura demarcação, visando a melhoria da sua percepção e a segurança dos motoristas;
- As áreas de estacionamento devem conter setas indicativas do sentido de circulação dos veículos, assim como as linhas divisórias de fluxos;
- As vias internas do estacionamento devem permitir o acesso, a circulação e o espaço para realização de manobras de todos os veículos às vagas. Para vagas dispostas a 90°, as vias internas devem ter dimensão mínima de 5 m.

b) Vagas para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida:



- Do total de vagas a serem disponibilizadas para veículos leves, reservar 2% do total para veículos de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida - PMR, apresentando dimensões mínimas de 3,7 m x 5,0 m, atendendo aos parâmetros previstos na Legislação Federal (Decreto Federal n.º 5.296/04) e Municipal (Lei n.º 7166/96, Lei n.º 8137/00, Lei n.º 9078/05 e Lei n.º 9959/10) e, além disso, essas vagas devem atender aos critérios da NBR 9050/2020;
 - As vagas devem ser implantadas com a devida sinalização horizontal e vertical, em atendimento às exigências da Lei n.º 13.146, de 06/07/2015, do Código de Trânsito Brasileiro - CTB (seus anexos e resoluções) e da NBR 9050/2020, conforme padrão BHTRANS. Essas vagas devem ser posicionadas próximas aos acessos da edificação, de forma a garantir maior comodidade para seus usuários e devem ser sinalizadas de forma clara e visível, observando-se a legislação pertinente.
- c) Vagas para idosos:
- Em atendimento à Lei Municipal n.º 9.831/2010, de 23/02/2010, à Lei Federal n.º 10.741/2003, de 01/10/2003, e à Resolução nº 303/2008, de 18/12/2008, do CONTRAN, devem ser implantadas vagas para veículos que transportem idosos ou que seja dirigido por estes, que correspondam a, no mínimo, 5% do total das vagas do estacionamento de veículos leves do empreendimento;
 - A sinalização das vagas destinadas aos idosos deve atender às exigências da Lei nº 13.146, de 06/07/2015, e do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, seus anexos e resoluções, conforme padrão BHTRANS e NBR 9050/2020. Essas vagas devem ser posicionadas próximas aos acessos da edificação, de forma a garantir maior comodidade para seus usuários e devem ser sinalizadas de forma clara e visível, observando-se a legislação pertinente.
- d) Vagas para motocicletas:
- Disponibilizar vagas para motocicletas, que correspondam, no mínimo, a 10% do número total de vagas ofertadas para veículos leves;
 - Essas vagas devem ser agrupadas e possuir as dimensões mínimas de 1,0 m x 2,0 m. A área de manobra e de circulação entre as vagas deverá ter largura mínima igual a 2,0 m.
- e) Vagas para táxis e veículos de transporte por aplicativo:
- Disponibilizar, internamente ao empreendimento, vagas para embarque e desembarque de táxis, com capacidade mínima para seis veículos;
 - Essas vagas devem ser sinalizadas, agrupadas e devem ter dimensões mínimas de 2,3 m x 4,5 m para vagas a 30º, 45º, 60º e 90º e 2,3 m x 5,0 m para vagas em paralelo.
- f) Vagas para veículos de funcionários:
- Dispor de seis vagas de veículos leves destinadas ao estacionamento de veículos de funcionários do empreendimento, conforme proposta apresentada no EIV;
 - Essas vagas devem ser sinalizadas, agrupadas e devem ter dimensões mínimas de 2,3 m x 4,5 m para vagas a 30º, 45º, 60º e 90º e 2,3 m x 5,0 m para vagas em paralelo.
- g) 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, 24 bicicletas, próximos aos acessos da edificação;
 - 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;



- Devem ser apresentados detalhes com a representação do modelo do suporte utilizado, especificações técnicas de materiais e aspectos construtivos;
 - 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.
- h) Vagas para carga e descarga:
- Disponibilizar, no mínimo, quatro vagas internas com docas, com dimensões mínimas de 3,6 m x 19 m, destinadas aos veículos de carga;
 - Disponibilizar, no mínimo, três vagas internas, com dimensões mínimas de 3,6 m x 19 m, destinadas aos veículos de carga em espera;
 - Disponibilizar quatro vagas internas, junto à área de carga e descarga, com dimensões mínimas de 2,5 m x 5,5 m, destinadas aos veículos utilitários e às vans que realizam entregas de mercadorias ao empreendimento;
 - As vagas devem ser devidamente cotadas, numeradas e indicadas para futura demarcação, contado com áreas de manobras, e devem ser dimensionadas a partir do estudo de raios de giro dos veículos utilizados (considerando o maior veículo previsto), devidamente representado no projeto;
 - A altura mínima de 4,0 m deve ser considerada em toda a extensão de acesso à vaga de carga e descarga, ou seja, do acesso ao empreendimento até sua localização, sendo que essa altura livre deve ser representada, em corte, no projeto arquitetônico.
- i) Faixa de Acumulação:
- Implantar faixa de acumulação, junto aos acessos de veículos, levando-se em conta as vagas para veículos leves previstas no projeto arquitetônico do hipermercado e as vagas da concessionária existente, situada no lote 002B, considerando que ambos os empreendimentos utilizarão o mesmo acesso de veículos pela rodovia. A somatória das extensões das faixas deve ser equivalente a, no mínimo, 4% do número de vagas de veículos leves ofertadas. Os cálculos devem ser elaborados considerando a extensão do veículo padrão de 5 m;
 - A extensão das faixas de acumulação deve ser computada até o controle de entrada e saída de veículos (guarita e/ou cancelas), a partir do afastamento frontal do terreno;
 - 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.
- j) Acessos:
- A localização do acesso destinado à entrada e saída de caminhões do empreendimento pela Rua José Carcheno deve ser revista considerando se tratar de uma via classificada como Via Preferencialmente Residencial (VR). O acesso deve ser deslocado para o trecho da Estrada Antiga para Lagoa Santa, classificada como Via de Caráter Misto (VM), a fim de se evitar transtornos futuros aos moradores com residência na via classificada como VR;
 - O acesso destinado à entrada e saída de caminhões poderá ter largura acima do permitido na legislação municipal, desde que o Responsável Técnico justifique, através da representação dos giros dos maiores veículos que acessam o empreendimento, nas plantas do projeto arquitetônico, a serem encaminhadas para análise e aprovação da BHTRANS;
 - O acesso destinado à entrada e saída de caminhões deverá ter configuração adequada para evitar que veículos longos tenham que fazer manobras no logradouro público quando de ingressarem ou deixarem o empreendimento;



- Os rebaixamentos de meio-fio previstos para os acessos 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, distância mínima de 5,20 m entre os acessos, 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.
- k) Calçadas:
- O tratamento das calçadas lindeiras ao empreendimento deve atender aos parâmetros previstos no Código de Posturas do Município e, junto às esquinas, devem ser previstos rebaixos de pedestres, em conformidade com os parâmetros previstos na NBR 9050/2020;
 - Para os trechos da calçada situados em frente aos acessos de veículos, deve ser previsto piso diferenciado (cor e material) do restante da calçada, perpendicular ao alinhamento do meio-fio, para garantir maior visibilidade e segurança no caminhamo de pedestres.
- 1.2) Apresentar projeto, devidamente detalhado, da sinalização horizontal e vertical das vagas destinadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e idosos, para atendimento às exigências da Lei n.º 13.146, de 06/07/2015, e do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), seus anexos e resoluções, conforme padrão BHTRANS e NBR 9050/2020. A elaboração do projeto complementar de sinalização horizontal e vertical das vagas destinadas às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e idosos deve ser iniciada após consulta prévia à Gerência de Diretrizes Viárias - GEDIV/BHTRANS;
- 1.3) Para aprovação do projeto arquitetônico junto à Subsecretaria de Regulação Urbana – SUREG é necessário apresentar o projeto aprovado pela BHTRANS.

Nota 6:

Conforme informações contidas no EIV e sua complementação, a Estrada Antiga para Lagoa Santa e a Rua José Carcheno se tornarão rotas de entrada e saída de veículos pesados com dimensões de até 20 metros de comprimento e capacidade de carga de 25 toneladas, com previsão de 18 operações de carga e descarga por dia. Considerando o grande volume de veículos que acessará o empreendimento e tendo em vista as condições atuais do pavimento dessas vias que, conforme relatório SUDECAP, apresentam trincas, remendos, painelas, ondulação, desgaste superficial, borrachudo e irregularidades, deve-se implantar projeto de recomposição do pavimento asfáltico.

Os serviços que se fizerem necessários para a recomposição do pavimento asfáltico devem ser executados no trecho da Estrada Antiga para Lagoa Santa / Rua José Carcheno entre a Rua Aldemiro Fernandes Torres e Rua Paschoal de Abreu conforme as diretrizes básicas contidas no Caderno de Encargos da SUDECAP.

Nota 7:

O empreendedor deve implantar solução de engenharia de tráfego, podendo incluir obras civis, sinalização horizontal, vertical e semaforica, que se fizerem necessárias a fim de melhorar a operação das interseções estudadas na área de abrangência do empreendimento. A solução de engenharia deve ser proposta considerando a circulação viária atual visando a melhoria da segurança e acessibilidade na circulação de veículos e pedestres, com foco nas quatro interseções afetadas pelo empreendimento.

A solução deve apresentar um diagnóstico propositivo da situação atual e futura das interseções estudadas e propor medidas que se fizerem necessárias para mitigar o impacto



negativo do empreendimento em sua área de abrangência. A meta da solução é que as interseções apresentem níveis de serviço mais próximos aos previstos para o cenário futuro sem o empreendimento. Deve-se justificar e demonstrar tecnicamente que as medidas de engenharia de tráfego irão realmente atingir a meta proposta, ou ainda se possível, melhorar a situação futura da operação do tráfego. A supervisão desse processo será feita pela BHTRANS, incluindo aprovação das medidas de engenharia de tráfego propostas e a confirmação da implantação dessas medidas.

Nota 8:

O projeto de sinalização horizontal e vertical deverá contemplar a reimplantação e a adequação da sinalização em toda a extensão da Estrada Antiga para Lagoa Santa e Rua José Carcheno, visando a melhoria da segurança na circulação de pedestres e veículos no trecho. A sinalização no trecho mais estreito da Estrada Antiga para Lagoa Santa (interseção com a Rua Aldemiro Fernandes Torres) deve ser readequada tendo em vista que se trata de rota de entrada e saída de veículos de carga do empreendimento, conforme apontado no EIV.

O projeto deve atender as determinações do Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte, Código de Trânsito Brasileiro - CTB, seus Anexos, resoluções e Manuais de Sinalização publicados pelo CONTRAN/DENATRAN e outras legislações vigentes.

Nota 9:

O Plano de Logística de cargas deve ser encaminhado à BHTRANS, para análise e aprovação, com base nas seguintes diretrizes:

- a) Prever o gerenciamento do processo de recebimento de cargas pelo empreendimento de forma eficiente;
- b) Deve ser desenvolvido com base em diagnósticos que permitam a definição de objetivos, metas e propostas. Como o empreendimento ainda será implantado, os diagnósticos devem ser realizados em empreendimento com características físicas e operacionais similares;
- c) Deve ser definido considerando todo processo de recebimentos e armazenagem de mercadorias, além da movimentação dos veículos de carga;
- d) Diagnóstico:
 - Verificação da operação – Fornecedor/empreendimento:
 - Levantamentos a serem realizados:
 - Tempo gasto na recepção do fornecedor;
 - Tempo gasto na conferência de notas fiscais;
 - Tempo gasto na liberação da entrega do produto;
 - Detalhamento da Conferência dos produtos entregues (Como é feita? Onde?; Em que momento da entrega?);
 - Número de funcionários responsáveis pelo recebimento de mercadorias nas docas;
 - Distância percorrida pelo funcionário a partir do caminhão até o local/setor de entrega/armazenamento;
 - Número de idas e voltas;
 - Tamanho das unidades/mercadorias entregues;
 - Local de armazenagem (capacidade, organização);



- Equipamentos utilizados para a movimentação das mercadorias dos veículos até as dependências do empreendimento;
- Tipo de embalagens utilizadas.
- Verificação da operação – Ocupação de vagas de estacionamento:
 - Pesquisa de ocupação das vagas de estacionamento ao longo de um dia de maior movimentação.
- e) Definição de Objetivos e Metas:
 - Definir objetivos e metas claras e mensuráveis a serem alcançadas com base no diagnóstico realizado e as diretrizes da BHTRANS, promovendo melhorias nas operações de carga e descarga de mercadorias, reduzindo tempo e otimizando o uso das vagas de estacionamento existentes;
 - Contemplar medidas operacionais que garantam a inexistência de veículos de carga estacionados em condição de espera nas vias do entorno e a operação de veículos utilitários e vans na área de estacionamento de carga e descarga interna;
 - Prever a restrição dos veículos de carga de grande porte, que atendem ao empreendimento, circulando pelas rotas de chegada e saída do empreendimento, devido às características físicas e às condições de trânsito dessas vias;
 - Impedir as manobras de entrada e saída de veículos de carga em marcha à ré na área de carga e descarga;
 - Indicar as metas a serem alcançadas e o período de tempo previsto para sua execução. Exemplo: “Realizar os recebimentos de mercadorias em 20 minutos a partir da data de inauguração”.
- f) Monitoramento das ações e revisão de objetivos e metas:
 - Definir os tipos de monitoramento das ações serão implementados (indicadores, coleta de informações), com o objetivo de verificar os resultados e o alcance de metas;
 - O monitoramento deve permitir a verificação dos bons e maus resultados, possibilitando a avaliação dos objetivos e a identificação dos pontos e metas a serem revisados.
- g) Cronograma
 - Apresentar cronograma das etapas de preparação, divulgação, implementação, monitoramento e revisão de objetivos e metas do plano proposto.
- h) Aspectos a serem considerados no desenvolvimento do plano de logística de cargas e na operação do empreendimento:
 - O tempo de permanência dos veículos de carga nas vagas é influenciado pela operação de recebimento das mercadorias pelo empreendimento. A melhoria no processo de recebimento colabora para a otimização do uso das vagas;
 - A utilização de equipamentos adequados no descarregamento das mercadorias otimiza as entregas e, por consequência, o uso das vagas de estacionamento;
 - Para a definição de regulamentos para os fornecedores de mercadorias, devem ser considerados:
 - Normas de agendamento;
 - Horários de entrega;
 - Sistema de conferência otimizado;



- Características das mercadorias e das embalagens;
 - Utilização de equipamentos para otimização do descarregamento;
 - Informações adicionais necessárias a um correto recebimento e acordos que tornam o recebimento rápido e sem erros;
 - Comunicação eficiente entre setores de recebimento e armazenagem;
 - Funcionários treinados para os procedimentos de entrada dos fornecedores no empreendimento;
 - Adequação da capacidade de recebimento ao volume de entregas, em especial, para cargas maiores, cargas especiais e períodos de maior demanda, evitando a espera dos veículos nas vagas de carga e descarga.
- i) Apresentar relatório de monitoramento das ações e metas alcançadas e não alcançadas do plano de logística de cargas, assim como a avaliação dos resultados, e revisão das metas que não apresentaram resultados satisfatórios, após 1 (um) ano a contar a partir da data de sua implementação.

Nota 10: Deverá ser apresentada proposta de solução que confira permeabilidade visual às divisas do terreno voltadas para o logradouro público onde houver possibilidade de integração paisagística entre o empreendimento e a circulação de pessoas (em especial na frente voltada para a Estrada Antiga para Lagoa Santa). O anteprojeto deverá ser aprovado pela SUPLAN previamente à conclusão do projeto arquitetônico a ser submetido à aprovação da SUREG.

Conclusão

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, 04 de março de 2021.

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

Secretário Adjunto de Planejamento Urbano - SUPLAN
Secretaria Municipal de Política Urbana – SMPU