

**PARECER TÉCNICO BHTRANS DSV 001 2022
DE 23 DE MARÇO DE 2022**

PG. 01/06

ASSUNTO: Resposta à Diligência Pedido de Vistas Conjunto

REFERÊNCIA: Relatório do Estudo de Impacto de Vizinhança - REIV nº 0510/19
Empreendimento: IEDUC – Instituto de Educação e Cultura S/A – Centro
Universitário UNIBH - Av. Professor Mário Werneck, 1.685, Bairro Buritis
– Regional Oeste
Nº do Processo BHDIGITAL: 31.00017527/2021-89

1. Considerações Gerais

Este parecer técnico tem como objetivo responder à solicitação de baixa em diligência à BHTRANS, pelo Conselho Municipal de Política Urbana - COMPUR, do Relatório de Estudo de Impacto de Vizinhança – REIV Nº 0510/10, referente ao empreendimento Centro Universitário UNIBH Estoril, protocolo BHDIGITAL nº 31.00017527/2021-89.

A baixa do processo em diligência se deu em razão das propostas apresentadas no parecer conjunto de vistas dos conselheiros Vereador Bráulio Lara e Renato Michel, que, na avaliação do Plenário do COMPUR, requerem análise e manifestação pela BHTRANS. Assim, o relatório do pedido de vistas propõe a alteração das condicionantes nº 04 e 10, relativas ao impacto na circulação viária.

A fundamentação do relatório do pedido de vistas apresenta o seguinte texto:

“O empreendimento em questão traz grandes impactos ao bairro Buritis e região, os quais comumente são objeto de discussão local, principalmente intermediados pela Associação de Moradores do Bairro Buritis (ABB), a qual atua há 25 (vinte e cinco) anos na região. Em 2016, a ABB conjugou todas as demandas de melhorias viárias pleiteadas no bairro, no projeto conhecido como Anel do Buritis (disponível em <http://www.associacaobairroburitis.com.br/projetos/anel-do-buritis/>). Desde então, algumas proposições já foram implantadas, porém aquelas que visam a melhoria do trânsito do bairro nas imediações do empreendimento, principalmente no horário de pico, ainda estão pendentes. Sendo assim, conjugando os interesses da população ao REIV em questão, identificamos que as seguintes condicionantes abaixo, precisam ser adequadas para atenderem os anseios da população e mitigação dos impactos observados no local.

Condicionante 4: Implantar ligação interna entre os níveis Carandá e Veredas no estacionamento do empreendimento. Nota 04: Deve ser prevista ligação através de via interna entre os níveis Carandá e Veredas para que o acesso de veículos pela Rua Libero Leone aconteça somente para entrada de veículos, concentrando toda a saída pela Av. Professor Mário Werneck.

A análise e aprovação projeto arquitetônico que contemple a ligação é de responsabilidade da BHTRANS. A condicionante 4 estabelece a necessidade de uma ligação entre níveis do empreendimento que, tem, em tese, alto impacto financeiro e baixa capacidade de mitigação do impacto. A concentração de saída na Av. Prof. Mário Werneck não desobstruirá os gargalos observados no trânsito do entorno, principalmente nos horários de pico, sendo portanto, passível de melhoria. Afinal, o campus do UNI-BH e a BHtrans são empreendimentos instalados na planta da antiga Mendes Júnior. Sendo assim, existem ligações entre as áreas já implantadas e com uma gestão inteligente do local, poderão formar uma solução mais assertiva para que os gargalos formados nos horários de pico da entrada e saída de alunos tenha um encaminhamento de solução

**PARECER TÉCNICO BHTRANS DSV 001 2022
DE 23 DE MARÇO DE 2022**

PG. 02/06

efetiva a partir do redirecionamento dos esforços financeiros, logísticos e menos impactantes para a condicionante 4.

Condicionante 10: *Implantar projeto viário de melhoria da acessibilidade dos pedestres e adequação da sinalização horizontal e vertical na área de abrangência do empreendimento. Nota 10: O projeto viário deverá contemplar todas as intervenções externas solicitadas como condicionantes e sua elaboração deverá contemplar a todas as diretrizes e orientações elencadas a seguir:*

1) *O Projeto Viário a ser analisado e aprovado junto à BHTRANS deverá contemplar as seguintes diretrizes:*

a) *Melhoria da acessibilidade dos pedestres e a implantação e adequação da sinalização horizontal e vertical na seguinte área de abrangência:*

- *Av. Prof. Mário Werneck entre as ruas Eng. Carlos Goulart / Paulo Piedade Campos e Marco Aurélio de Miranda;*

- *Rua Eng. Carlos Goulart entre a Av. Prof. Mário Werneck e a Rua José Rodrigues Pereira;*

- *Rua José Rodrigues Pereira entre a Av. Prof. Mário Werneck e a Rua Eng. Carlos Goulart;*

- *Rua Líbero Leone entre a Av. Prof. Mário Werneck e a Rua Aripuanã;*

- *Rua José Hemetério de Andrade entre a Rua Aripuanã e a Av. Prof. Mário Werneck.*

b) *Implantação de semáforo na interseção da Av. Professor Mário Werneck com a Rua José Hemetério de Andrade;*

c) *Implantação de semáforo na interseção da Av. Professor Mário Werneck com a Rua Marco Aurélio de Miranda.*

Devem ser elaboradas duas opções de projetos para avaliação da BHTRANS, sendo que um deles considere a manutenção da abertura no canteiro central da Av. Professor Mário Werneck e da conversão à esquerda; e o outro considere o fechamento do canteiro central e implantação de retorno pelas ruas Clementino Viana Dotti, Cônsul Walter e Sílvio de Oliveira Martins.

2) *Os Projeto Executivos de Geometria e Sinalização (Horizontal, Vertical e Semafórica) devem utilizar o Levantamento Planialtimétrico e Cadastral atualizado, aplicando os dispositivos legais contidos no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, seus Anexos, Resoluções e Manuais de Sinalização publicados pelo CONTRAN/DENATRAN, bem como o Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte (2011), o Manual de Práticas de Estacionamento em Belo Horizonte (maio de 2010), o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e as Normas Técnicas de Acessibilidade (NBRs 9050/2015 e 16537/2016) e outras legislações vigentes.*

A condicionante 10 estabelece uma série de intervenções viárias a serem desenvolvidas e realizadas nas vias do entorno: Av. Prof. Mário Werneck, Rua José Rodrigues Pereira, Rua Engenheiro Carlos Goulart, Rua Líbero Leone, Rua José Hemetério Andrade e Rua Marco Aurélio de Miranda. Apesar das diretrizes postas serem importantes, é necessário que haja ainda um detalhamento maior, a partir de estudo técnico que confirme a implantação de alteração de sentido da Rua Líbero Leone (descendo) formando binário com a Rua José Hemetério Andrade (subindo) nos trechos entre a Av. Prof. Mário Werneck e Rua Aripuanã, também de acordo com o projeto Anel do Buritis supra-citado. Tal implementação irá permitir uma mitigação de impactos na Av. Prof. Mário Werneck na entrada e saída de alunos. Afinal, será possível estimular que o tráfego de chegada de alunos vindos pela Av. Prof. Mário Werneck na direção Palmeiras/Santa Lúcia seja direcionado ao interior do bairro, acessando o estacionamento descendo pela Rua Líbero Leone”.

**PARECER TÉCNICO BHTRANS DSV 001 2022
DE 23 DE MARÇO DE 2022**

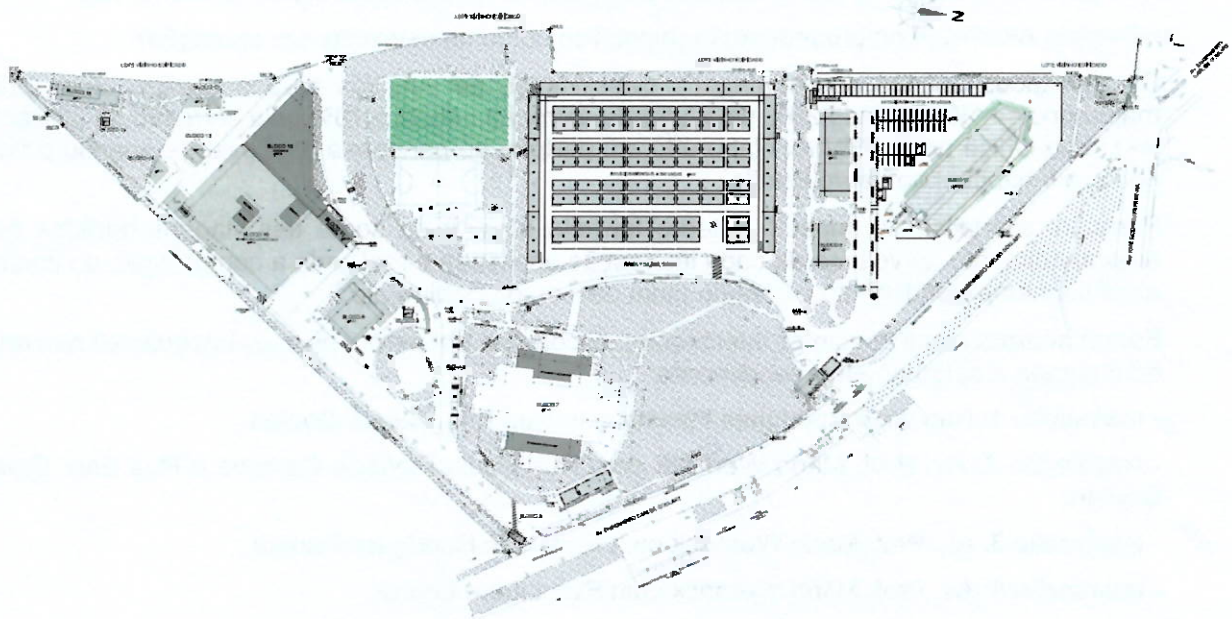
PG. 03/06

Esclarecimento da BHTRANS sobre o questionamento da condicionante nº 04 apresentado na fundamentação do pedido de vistas:

Considera-se que a proposta de ligação entre os níveis Carandá e Veredas no estacionamento do empreendimento, concentrando toda a saída de veículos pela Av. Professor Mário Werneck, é mais assertiva para mitigar os impactos no entorno do Centro Universitário UNIBH, uma vez que direciona os veículos para o eixo principal de escoamento do trânsito da região, sendo fundamental para minimizar o impacto gerado no bairro na saída do empreendimento, principalmente no período noturno. Além disso, os veículos ficariam acumulados na área interna ao Centro Universitário UNIBH aguardando, assim, o momento oportuno para o ingresso à avenida, não obstruindo as vias internas ao bairro.

Com relação ao uso de área interna à BHTRANS e do Centro Integrado de Operações de Belo Horizonte – COP - PBH (lote 020 da quadra 021 de propriedade do Fundo de Transportes Urbanos - FTU), que faz divisa com os lotes 04 a 19 da quadra 021 da UNIBH Estoril, ressalta-se que há vários elementos que impedem a ligação proposta entre a UNIBH com a Av. Engenheiro Carlos Goulart, conforme expostos a seguir:

- A divisa entre os terrenos é toda cercada com tela;
- As pistas existentes internas à BHTRANS são ligações entre os prédios existentes no lote;
- No lote existem vários prédios, que são utilizados para o funcionamento da BHTRANS e do COP-PBH, conforme demonstrado na figura a seguir:



- A proposta de implantação de ligação da UNIBH Estoril com a Av. Engenheiro Carlos Goulart irá segregar os blocos 10 a 16, do restante das edificações da BHTRANS;
- No bloco 10 funciona o posto bancário, o galpão de vistoria e as gerências de implantação e outras gerências administrativas com grande movimentação de veículos leves, ônibus e de carga, onde localiza também almoxarifado da empresa;

**PARECER TÉCNICO BHTRANS DSV 001 2022
DE 23 DE MARÇO DE 2022**

PG. 04/06

- Nos blocos 12, 13 e 14 funcionam os depósitos de material semafórico que tem sua movimentação durante 24 horas por dia, em todos os dias da semana;
- A área da BHTRANS é tratada como de segurança para a Prefeitura, uma vez que funciona o COP- PBH, onde localiza o gabinete de crise da PBH, além de um posto bancário;
- O COMPUR não pode imputar condicionante da UNIBH Estoril, que visa mitigar os seus impactos a outro empreendimento, dessa forma a BHTRANS (PBH) não pode assumir custo de condicionante imposta ao Centro Universitário.

Esclarecimento da BHTRANS sobre o questionamento da condicionante nº 10 apresentado na fundamentação do pedido de vistas:

A definição das intervenções viárias solicitadas na condicionante nº 10 baseou-se nos resultados das análises apresentadas no Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV encaminhado pelo empreendedor, considerando a área de abrangência dos impactos gerados pela UNIBH Estoril, assim como as rotas de chegada e saída ao empreendimento.

Para análise dos impactos no sistema viário causados na operação da UNIBH Estoril, a BHTRANS considerou as informações contidas no EIV referentes à geração de viagens e ao estudo de tráfego das interseções impactadas nas rotas de entrada e de saída.

Devido à pandemia da Covid-19, apesar do empreendimento ser existente, ele não se encontra em funcionamento, dessa forma, foram avaliados os seguintes cenários:

- Cenário Atual sem empreendimento (sem operação devido à pandemia da Covid-19);
- Cenário Atual com empreendimento (hipotético como se estivesse em operação).

Os resultados obtidos nas contagens classificadas de veículos para o cenário atual foram majorados em 30%, sendo 20% pelo fator de correção escola e 10% pela correção da utilização de Home Office pois o EIV foi elaborado em período de pandemia da Covid-19 quando o fluxo não era o habitual do bairro Buritis.

Portanto, a análise de impacto externo foi feita a partir da soma das viagens geradas pelo empreendimento ao volume de cada interseção analisada e realizada a comparação do cenário atual sem empreendimento e cenário atual com empreendimento.

Foram analisadas as seguintes interseções, escolhidas por serem as mais impactadas nas rotas de chegada e saída do empreendimento:

- Interseção 1: Rua José Rodrigues Pereira com Rua Eng. Carlos Goulart;
- Interseção 2: Av. Prof. Mário Werneck com Rua Paulo Piedade Campos e Rua Eng. Carlos Goulart;
- Interseção 3: Av. Prof. Mário Werneck com Rua José Rodrigues Pereira;
- Interseção 4: Av. Prof. Mário Werneck com Rua Líbero Leone;
- Interseção 5: Av. Prof. Mário Werneck com Rua Dr. Lucídio Avellar.
- Interseção 6: Av. Prof. Mário Werneck com Rua José Hemetério de Andrade;
- Interseção 7: Av. Prof. Mário Werneck com Rua Marco Aurélio de Miranda.

As interseções 6 e 7 foram incluídas no estudo, em complementação ao EIV, para atendimento ao Relatório de Análise Técnica – 1ª análise, emitido em 02/03/2021, pela 1ª Câmara de Análise Integrada para Licenciamento de Empreendimentos de Impacto, a fim de avaliar os efeitos da implantação de semáforos.

**PARECER TÉCNICO BHTRANS DSV 001 2022
DE 23 DE MARÇO DE 2022**

PG. 05/06

Na complementação do EIV foram apresentadas simulações de tráfego em todas as interseções analisadas, inclusive considerando a implantação de algumas das medidas mitigadoras contempladas pela condicionante nº 10. Os resultados apresentados indicaram como positivas as intervenções propostas no sistema viário como forma de se obter melhores Níveis de Serviço.

Ressalta-se que todas as intervenções viárias solicitadas na condicionante nº 10 foram discutidas com a área operacional da BHTRANS, que atua na região do bairro Buritis e tem conhecimento sobre as demandas locais, através de reuniões frequentes com a comunidade que participa da Comissão Regional de Transporte e Trânsito - CRTT.

No parecer e voto do relatório do pedido de vistas foram indicadas as seguintes alterações de redação das condicionantes nº 04 e 10, da seguinte forma:

“Condicionante 4: Realizar a conexão do Uni-BH com a Avenida Engenheiro Carlos Goulart por meio do acesso viário existente na sede da BHTRANS Estoril (VER FOTO)
1). Nota 4: Deverá ser elaborado o projeto viário para que sejam segregadas as áreas da BHtrans com a passagem do Uni-BH, devendo prever:

- a) isolamento da área por gradil metálico ou outro material que isole e garanta a permeabilidade visual e segurança da circulação.
- b) sinalização vertical e horizontal para melhorar a condição do acesso.
- c) sinalizar a área com os horários de passagem permitidos, que coincidirão com os horários de pico do sistema viário.
- d) firmar documento autorizativo entre BHtrans e Uni-BH de forma a legalizar tal concessão gratuita.

Condicionante 10: Realizar o estudo de circulação e implantar projeto viário de melhoria da acessibilidade dos pedestres e adequação da sinalização horizontal e vertical na área de abrangência do empreendimento. Nota 10: O estudo de circulação deverá avaliar as seguintes premissas:

- a) inversão do sentido de circulação da Rua Libero Leone, de forma que o acesso dos usuários do empreendimento por esta via ocorra pela Rua José Hemetério Andrade, desviando o fluxo da Avenida Professor Mário Werneck.
- b) devem ser elaboradas duas opções de projetos para avaliação da BHTRANS, sendo que um deles considere a manutenção da abertura no canteiro central da Av. Professor Mário Werneck e da conversão à esquerda; e o outro considere o a implantação de retorno pelas ruas Clementino Viana Dotti, Cônsul Walter e Sílvio de Oliveira Martins; deverá ser considerada, para as duas opções, a possibilidade de conversão a esquerda da Rua Marco Aurélio de Miranda para a Av. Prof. Mário Werneck, devendo o cruzamento ter semáforo implantado.
- c) devem ser elaboradas duas opções de projetos para avaliação da BHTRANS, sendo que um deles considere a mão dupla da Rua José Hemetério Andrade; e o outro considere a mão única na Rua José Hemetério Andrade até a Rua Aripuanã; deverá ser considerada, para as duas opções, a possibilidade de conversão a esquerda da Av. Prof. Mário Werneck na Rua José Hemetério Andrade, devendo o cruzamento ter semáforo implantado.

O Projeto Viário a ser analisado e aprovado junto à BHTRANS deverá contemplar as propostas de melhoria constantes no respectivo estudo de circulação aprovado.

Os Projeto Executivos de Geometria e Sinalização (Horizontal, Vertical e Semafórica) devem utilizar o Levantamento Planialtimétrico e Cadastral atualizado, aplicando os dispositivos legais contidos no Código de Trânsito Brasileiro - CTB, seus Anexos, Resoluções e Manuais de Sinalização publicados pelo CONTRAN/DENATRAN, bem como o Manual de Elaboração de Projetos Viários para o Município de Belo Horizonte

**PARECER TÉCNICO BHTRANS DSV 001 2022
DE 23 DE MARÇO DE 2022**

PG. 06/06

(2011), o Manual de Práticas de Estacionamento em Belo Horizonte (maio de 2010), o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte e as Normas Técnicas de Acessibilidade (NBRs 9050/2015 e 16537/2016) e outras legislações vigentes."

Diante do exposto na resposta à fundamentação sobre a condicionante nº 04, entende-se que a BHTRANS não pode assumir qualquer condicionante imposta à UNIBH Estoril, portanto essa proposta não deve ser discutida pelo COMPUR, uma vez que se trata de licenciamento da UNIBH Estoril e não da BHTRANS. Sendo assim, a redação da condicionante nº 04 fica mantida conforme proposta no Relatório do Estudo de Impacto de Vizinhança - REIV nº 0510/19, uma vez que os veículos serão direcionados para o eixo principal de escoamento do trânsito da região, sendo fundamental para minimizar o impacto gerado nas vias do bairro na saída do empreendimento, principalmente no período noturno.

Propõe-se, também, a manutenção da redação da condicionante nº 10 no Relatório do Estudo de Impacto de Vizinhança - REIV nº 0510/19, conforme a resposta à fundamentação sobre essa condicionante, uma vez que as intervenções viárias solicitadas foram baseadas nos estudos apresentados pelo empreendedor, através da consultoria, no EIV e sua complementação.

Ressalta-se que os estudos apresentados não recomendaram nenhuma proposição que indicasse a necessidade de implantação de binário entre as ruas Líbero Leone e José Hemetério Andrade, não sendo avaliada, assim, a viabilidade dessa medida.

2. Conclusão

Diante do exposto, a BHTRANS não é favorável à proposição de alteração das condicionantes nº 04 e 10 do REIV nº 0510/19, conforme a resposta relacionada no presente Parecer Técnico.

José Carlos
Mendanha Ladeira -
BT00048

Assinado de forma digital por José
Carlos Mendanha Ladeira -
BT00048
Dados: 2022.03.23 11:04:51 -03'00'

**José Carlos Mendanha Ladeira - BT000048
Diretor de Sistema Viário - DSV
Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS**


André Soares Dantas - BT90032
Presidente Substituto - DPR

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS