

Resolução nº 03/2023 do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC

Aprova o Termo de Referência do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e do Relatório de Impacto de Vizinhança RIV pertinentes à Implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano.

O Conselho Pleno do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, no uso das atribuições que lhe confere o art. 13 do RICODEM/VRC, aprova a seguinte resolução:

Art. 1º Aprova o Termo de Referência do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e do Relatório de Impacto de Vizinhança RIV pertinentes à Implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano, nos seguintes termos:

TERMO DE REFERÊNCIA Nº 001/2023/SAGPM/SINFRA

Interessado: Secretaria Adjunta de Obras Especiais - SAOESP

Responsável pelo empreendimento: GOVERNO DO ESTADO DE MATO GROSSO

Órgão solicitante: Secretaria de Estado de Infraestrutura e Logística - SINFRA.

Objeto: Diretrizes para a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e do Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV, neste ato denominado EIV/RIV, como parte do processo de licenciamento para a "Implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano", localizado nas cidades de Cuiabá e Várzea Grande.

De acordo com a Lei Complementar nº 4.695/2021 - Plano Diretor de Várzea Grande, Lei Complementar nº 150/2015 - Plano Diretor de Cuiabá, Lei Complementar nº 4.700/2021 - Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo no Município de Várzea Grande, Lei Complementar nº 389/2015 - Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano de Cuiabá, Lei Complementar nº 4.701/2021 - Lei do Sistema Viário de Várzea Grande, Lei Complementar nº 232/2011 - Lei de Hierarquização Viária de Cuiabá o empreendimento, implantado de forma linear ao longo do sistema viário existente, atravessa diferentes zonas urbanas em ambos os municípios.

O EIV/RIV deverá, portanto, considerar os coeficientes urbanísticos aplicados em cada zona urbana ou seguir os parâmetros definidos na forma da lei para os casos de sobreposição entre zonas urbanas distintas.

Os Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano estão assim localizados:

Av. Couto Magalhães (Várzea Grande)	Entre Av. João Ponce de Arruda e Trav. Maracajú	Via Coletora
Av. Senador Filinto Müller (Várzea Grande)	Entre a Trav. Maracajú e a Av. João Ponce de Arruda	Via Arterial
Av. João Ponce de Arruda (Várzea Grande)	Entre a Av. Senador Filinto Müller e a Av. 31 de Março	Via Arterial
Avenida da FEB (Várzea Grande)	Entre a Av. 31 de Março e a Ponte Julio Müller	Via Arterial
Rua Comandante Suídio (Cuiabá)	Entre a Av. XV de Novembro e a Av. Tenente Coronel Duarte	Via Estrutural
Av. Tenente Coronel Duarte (Cuiabá)	Entre a Rua Comandante Suídio e a Avenida Mato Grosso	Via Estrutural

Av. XV de Novembro (Cuiabá)	Entre a Av. Tenente Coronel Duarte e a Rua Comandante Suídio	Via Estrutural
Av. Hist. Rubens de Mendonça (Cuiabá)	Entre a Av. Mato Grosso e a Av. José Estevão Torquato da Silva	Via Estrutural
Av. Fernando Corrêa da Costa (Cuiabá)	Entre a Rod. Palmiro Paes de Barros e a Rua General Vale	Via Estrutural
Av. Coronel Escolástico (Cuiabá)	Entre a Rua General Vale e a Av. Tenente Coronel Duarte	Via Estrutural
Av. Getúlio Vargas (Cuiabá)	Entre a Av. Tenente Coronel Duarte e a Rua Estevão de Mendonça	Via Estrutural
Av. Isaac Póvoas (Cuiabá)	Entre a Rua Estevão de Mendonça e a Rua Comandante Costa	Via Estrutural
Av. Generoso Ponce de Arruda (Cuiabá)	Entre a Rua Comandante Costa e a Av. Tenente Coronel Duarte	Via Estrutural

Entende-se por Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, o estudo realizado pelo proprietário ou empreendedor, que analisa os impactos que um determinado empreendimento ou atividade tem no seu entorno, listando-os de acordo com categoria e grau de impacto sob as condições ambientais, urbanísticas e sociais do tecido urbano e da população diretamente atingida.

Já o Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV enumera os impactos detectados no Estudo de Impacto de Vizinhança, propondo medidas mitigadoras para cada impacto gerado, mostrando, além disso, as soluções técnicas que serão utilizadas na mitigação dos impactos, e qual será o impacto residual após a aplicação das medidas mitigadoras.

O presente Termo de Referência tem como orientação básica a Lei Federal n.º 10.257 de 2001, Estatuto da Cidade que estabeleceu diretrizes gerais acerca do Estudo de Impacto de Vizinhança em seus artigos 37 e 38, na Lei Complementar nº 609/2018 - Seção IV - Do Estudo de Impacto de Vizinhança no âmbito da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, na Lei Complementar 4.968/2022 que regulamenta o Estudo de Impacto de Vizinhança no município de Várzea Grande e Lei Complementar nº 389/2015 - Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano de Cuiabá, artigos 243 a 256, que regulamenta o Estudo de Impacto de Vizinhança no município de Cuiabá.

Em síntese o empreendimento é composto por faixas de circulação exclusivas e/ou prioritárias ao sistema de Transporte Coletivo Metropolitano, cuja extensão aproximada é de 30,4 km com 03 (três) terminais, 48 (quarenta e oito) estações/paradas à direita/esquerda e 01 (um) Centro de Controle Operacional - CCO.

Todos os estudos, projetos e laudos constantes do presente EIV/RIV deverão ser elaborados por equipe multidisciplinar habilitada, responsável tecnicamente pelos estudos apresentados, às expensas do Consórcio TAGTREE, devendo constar no documento a identificação do interessado (Governo do Estado de Mato Grosso) e da equipe técnica diretamente envolvida, o registro nos respectivos Conselhos Profissionais de Classe, acompanhado da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e do Registro de Responsabilidade Técnica (RRT), nos casos dos profissionais de engenharia e arquitetura.

O Estudo de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança deverão atender às legislações urbanas dos municípios de Várzea Grande e Cuiabá, tais como: o Plano Diretor, a lei de parcelamento do solo urbano, a lei de uso e ocupação do solo urbano, o código de obras, a lei de hierarquização viária, além de outras eventualmente pertinentes ao caso.

DIRETRIZES GERAIS PARA A ELABORAÇÃO DO EIV/RIV

O relatório deverá conter inicialmente uma descrição do traçado com a alocação de todos os equipamentos de infraestrutura associados aos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo.

O estudo deverá trazer uma síntese do modelo operacional proposto para a nova rede integrada de transporte coletivo a partir da implantação destes corredores, abordando aspectos como: tipologia e quantidade da frota, expectativas dos tempos de ciclo para cada serviço da rede troncal, demanda projetada em diferentes períodos do dia (picos e entrepicos), ganhos qualitativos e quantitativos comparados ao modelo vigente e a configuração do sistema viário resultante da implantação da infraestrutura aplicada ao transporte coletivo.

Sobre o sistema viário, deverão ser apresentados os estudos de capacidade e níveis de serviço atual e futuro para as alterações de circulação propostas.

Deverão ser pesquisados e monitorados os impactos gerados sobre a área de influência direta do objeto em estudo, em todas as etapas, desde a sua implantação até o seu funcionamento, incluindo as ações previstas de operação e manutenção futura.

A Área de Influência Direta será formada por uma distância de 400 (quatrocentos) metros para cada lado dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano. Nos terminais a área de influência direta será de 1.000 (mil) metros contados a partir do centro dessas instalações.

Deverão ser pesquisados e analisados os impactos positivos e negativos; diretos e indiretos; de curto, médio e longo prazo; reversíveis e irreversíveis, bem como os riscos e benefícios para as classes sociais influenciadas pelo empreendimento.

Deverá ser analisada a compatibilização do estudo com a legislação urbana e ambiental federal, estadual e municipais incidente ao empreendimento e sua área de influência, com indicação das limitações administrativas impostas pelo poder público.

ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DO EIV

Segundo o art. 37 do Estatuto da Cidade, o EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população alocada na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- 1) Quanto ao uso e ocupação do solo;
- 2) Quanto a valorização imobiliária;
- 3) Quanto a geração de tráfego, demanda por transporte público, integração com outros modos e a microacessibilidade;
- 4) Quanto a paisagem urbana e patrimônio natural e cultural
- 5) Quanto a infraestrutura de drenagem, pavimentação e demais interferências
- 6) Quanto os aspectos ambientais (poluição sonora, poluição do ar, arborização, etc), tanto na fase de obras como após o início da operação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano

1. USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

- a) Realizar o levantamento e análise de uso do solo, com indicação de Zonas Especiais na área e adjacências, conforme estabelecidas nos Planos Diretores nas leis de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo Urbano de cada município envolvido.
- b) Apresentar quadro de áreas com os índices urbanísticos ao longo dos traçados, indicando os coeficientes obtidos separadamente em cada edificação (terminal e estação) que compõe a infraestrutura dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano;
- c) Planta de situação e implantação dos eixos de transporte e das edificações a eles associados;
- d) Determinação de outros empreendimentos implantados, e/ou em implantação ou em fase de estudo alocados na área de influência considerados Polos Geradores de Tráfego, levando em conta os impactos positivos e negativos que estes possam causar na região de entorno do empreendimento, bem como se estes podem se associar ou se beneficiar positivamente dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano.
- e) Apresentar o perfil de uso do solo lindeiro ao longo dos eixos Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano e as potencialidades de reordenamento nestes usos a fim de aumentar o Índice de Passageiro por Quilômetro - IPK e a adesão da sociedade ao sistema de transporte coletivo.

2. VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

O estudo deverá trazer possíveis impactos no mercado imobiliário das edificações localizadas na área de influência direta do empreendimento, bem como também indicar as características e as transformações/requalificações urbanísticas induzidas pela inserção dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano na vizinhança imediata (população, adensamento, uso e ocupação do solo, taxa de motorização, estratificação social, atração de pessoas, oferta de trabalho, valorização imobiliária, etc.), e indicação das tendências de evolução deste espaço urbano.

3. GERAÇÃO DE TRÁFEGO, DEMANDA POR TRANSPORTE PÚBLICO E INTEGRAÇÃO COM OUTROS MODOS

O estudo deverá trazer a caracterização física e operacional das vias que compõem todo o traçado dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo e, no caso especial dos Terminais, uma avaliação das condições operacionais (atual e futura) das vias de acesso a estas instalações, especialmente em razão do reordenamento das linhas alimentadoras que farão a integração com os serviços troncais.

O estudo de tráfego deve trazer as situações atual e proposta em cada intervenção viária que será implementada pela alocação da infraestrutura voltada ao transporte coletivo, trazendo as análises de capacidade e níveis de serviço por interferência.

Ainda no âmbito do transporte público, o EIV/RIV deverá apontar os tratamentos e capacidades dos passeios no entorno dos acessos às estações e terminais, demonstrando que os espaços de circulação e acomodação para travessias de pedestres estão de acordo com as demandas esperadas.

Deverão ser apresentadas também as soluções de integração modal propostas pelo empreendimento, especialmente no contexto da mobilidade ativa.

É imperioso que o EIV/RIV apresente um Plano de Desvio de Tráfego a ser aplicado durante a execução das obras de implantação dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Metropolitano, considerando as fases de obra definidas entre o executor (Consórcio BRT Cuiabá) e o proprietário do empreendimento (Governo do Estado de Mato Grosso).

Assim como a manutenção das mínimas condições de circulação para o tráfego geral, um plano semelhante deve prever a continuidade da operação do transporte coletivo sem prejuízos aos usuários do sistema na fase de obras. Por exemplo, deve ser definido o plano de operação dos terminais e estações que atualmente compõem o sistema e o plano de desativação/remoção destas instalações a partir do início da operação do BRT. Cita-se, por exemplo: Terminal André Maggi, Estação Ipiranga, Estação Bispo Dom José e Estação Alencastro.

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

Incluem-se os aspectos ambientais, que devem conter no mínimo:

- a) Levantamento e caracterização da vegetação existente e as mudanças trazidas pelo empreendimento;
- b) Quando em terreno que contenha vegetação de interesse de preservação, ou essa esteja em terreno adjacente à Atividade ou Empreendimento, deverá apresentar análise do impacto causado com proposta de redução dos danos, remanejamento e/ou recuperação da vegetação;
- c) Previsão de alteração do solo e do perfil do terreno, apontando as medidas de controle, quando a alteração implicar riscos ao ambiente e à segurança pública;
- d) Definição da destinação do lixo, entulho e sobras não aproveitadas da fase de construção do empreendimento;
- e) Definição da destinação do lixo coletado nos terminais integração e nas estações na fase de operação do empreendimento;
- f) Definição das medidas mitigadoras com relação à geração de ruídos e poeira na fase de construção do empreendimento;
- g) Definição de medidas mitigadoras e compensatórias, aplicando-se o princípio da razoabilidade quando justificar o interesse público;
- h) Deverá apresentar as alternativas de uso de mananciais (inclusive os subterrâneos), de concepção, de localização e as tecnologias e métodos construtivos estudados, justificando as alternativas escolhidas e os parâmetros de projeto adotados, sob o aspecto técnico, econômico e ambiental, bem como sua compatibilização com os sistemas de abastecimento de água existentes e planejados. No caso de utilização do sistema público de abastecimento de água, apresentar declaração de possibilidade de abastecimento do órgão responsável por sua administração.
- i) Com relação ao esgoto sanitário dos terminais, deverá descrever o sistema coletor, destinação final e ponto(s) de lançamento dos efluentes, assim como suas alternativas; compatibilização com os sistemas de esgotos sanitários existentes e planejados; estimativas de vazões; área disponível para tratamento; alternativas de concepção, de localização tecnológica e construtiva; justificativas quanto à alternativa escolhida e os parâmetros de projeto adotados, sob os aspectos técnicos e ambientais. No caso de utilização do sistema público de esgotamento sanitário apresentar declaração de possibilidade de esgotamento do órgão responsável por sua administração;
- j) Com relação à gestão de resíduos sólidos dos terminais e estações, deverá apresentar alternativas de tratamento/valorização, acondicionamento, coleta, transporte, destino, justificando a alternativa escolhida e os parâmetros adotados, sob os aspectos técnico, econômico e ambiental.

k) No caso de utilização do sistema público de limpeza urbana, apresentar declaração de possibilidade de coleta, transporte, tratamento e destinação final de resíduos sólidos do órgão responsável por sua operação.

l) Indicação da fauna existente;

5. PAISAGEM URBANA E PATRIMÔNIO CULTURAL

a) Diagnóstico da paisagem urbana

b) Levantamento do patrimônio histórico e cultural localizado na área de influência direta do empreendimento

c) Identificação dos bens tombados patrimoniais, edificados e naturais nas esferas municipal, estadual e federal com a demonstração objetiva do atingimento de algum destes bens pela inserção da infraestrutura do transporte coletivo.

d) Soluções de urbanização propostas nas áreas identificadas como patrimônio cultural e adoção de partido arquitetônico nas estações/terminais, demonstrando que o empreendimento não causa barreiras visuais da paisagem ou desarmonia com o entorno.

6. INFRAESTRUTURA DE DRENAGEM, PAVIMENTAÇÃO E INTERFERÊNCIAS

a) Apresentar os impactos na rede de drenagem urbana a partir da inserção dos Corredores Estruturais de Transporte Coletivo, mais notadamente as soluções que serão implementadas ao longo do trecho coincidente com o Canal da Prainha. Como é de conhecimento público e notório, a rede de drenagem superficial ao longo da Avenida Tenente Coronel Duarte, em Cuiabá, mostra-se incapaz de absorver altos volumes pluviométricos, tornando a avenida intransitável para todas as modalidades de deslocamento em períodos de chuvas intensas.

b) Apresentar um detalhamento do tipo de pavimento a ser implementado nas faixas dedicadas à circulação dos ônibus, bem como a indicação da remoção/deslocamento das interferências e os impactos decorrentes deste processo.

c) A imperiosa necessidade de abordagem das áreas que serão fruto de desapropriação/reintegração de posse a partir da alocação do empreendimento, trazendo de forma pontual a indicação das áreas por meio das plantas de desapropriação.

d) Nos casos em que se tratar de processo de reintegração de posse, o Estudo deverá apresentar as medidas que serão adotadas pelo poder público naquelas situações em que se tratar da remoção de famílias vulneráveis.

Além dos aspectos levantados acima, o EIV/RIV deverá estudar a identificação e avaliação dos impactos urbanos, como também as propostas de medidas mitigadoras e compensatórias e quando for o caso, elaborar programas de monitoramento dos impactos e da implementação de medidas mitigadoras.

O Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV deverá conter, no mínimo:

a) Os objetivos e justificativas do projeto, sua relação e compatibilidade com as normas urbanísticas existentes;

b) Os benefícios sociais que serão alcançados pelo empreendimento;

c) A descrição do projeto e suas alternativas tecnológicas e locacionais, especificando para cada uma delas, nas fases de construção e operação, a área de influência, as matérias-primas e mão-de-obra, as fontes de energia, os processos e técnicas operacionais, os prováveis efluentes, emissões, resíduos de energia, os empregos diretos e indiretos a serem gerados;

d) A síntese dos resultados dos estudos de diagnósticos urbano e ambiental da área de influência do projeto;

e) A descrição dos prováveis impactos urbanos e ambientais da implantação e operação da atividade, considerando o projeto, suas alternativas, os horizontes de tempo de incidência dos impactos e indicando os métodos, técnicas e critérios adotados para sua identificação, quantificação e interpretação;

f) A caracterização urbana futura da área de influência, comparando as diferentes situações da adoção do projeto e suas alternativas, bem como com a hipótese de sua não realização;

g) A descrição do efeito esperado das medidas mitigadoras previstas em relação aos impactos negativos, mencionando aqueles que não puderam ser evitados, e o grau de alteração esperado;

h) O programa de acompanhamento e monitoramento dos impactos;

i) Conclusões e comentários de ordem geral.

As observações aqui citadas não impedem a apresentação de outras informações exigidas pela legislação municipal e federal e que devam constar no EIV/RIV.

Ao final do relatório, deverá ser apresentada uma Matriz de Impacto com a Identificação dos Prováveis Impactos e Medidas Mitigadoras e Compensatórias, relativas ao sistema viário e transportes, infraestrutura existente e equipamentos público, meio

ambiente e meio socioeconômico, destacando os itens relacionados Ocorrência, Valor, Extensão, Magnitude, Duração, Reversibilidade, Temporalidade e Origem

O Relatório deverá ser entregue em formato digital cujos volumes serão encaminhados aos membros do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC

A validade do Termo de Referência será de no máximo de 6 (seis) meses, contados a partir da data de emissão.

DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

A preparação das Audiências Públicas em Cuiabá e Várzea Grande e da Reunião do CODEM/VRC para a votação/aprovação do EIV/RIV é de responsabilidade do Consórcio TAGTREE, responsável pelo Estudo, e será contida das seguintes etapas:

- a) Publicação do edital da Audiência Pública em dois jornais locais e de maior circulação;
- b) Formatação dos banners que serão divulgados por meio eletrônico através dos sites institucionais e das mídias digitais das Prefeituras e dos Governo do Estado;
- c) Contratação da filmagem e gravação (audiovisual), da audiência pública e da Reunião do CODEM/VRC, peças integrante do processo;

RAFAEL DETONI MORAES

Secretário Adjunto de Gestão e Planejamento Metropolitano

Presidente em Exercício do CODEM/VRC

Art. 2º Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

REGISTRE-SE. PUBLIQUE-SE. CUMPRA-SE

Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá, 10 de fevereiro de 2023.

RAFAEL DETONI MORAES

PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DO CODEM/VRC

(assinado no original)

Superintendência da Imprensa Oficial do Estado de Mato Grosso
Rua Júlio Domingos de Campos - Centro Político Administrativo | CEP 78050-970 | Cuiabá, MT

Código de autenticação: 8da01806

Consulte a autenticidade do código acima em https://homolog.iomat.mt.gov.br/legislacao/diario_oficial/consultar