

feamFUNDAÇÃO ESTADUAL
DO MEIO AMBIENTEParecer Técnico DURE Nº 061/2004
Processo COPAM Nº 01882/2003/001/2003

PARECER TÉCNICO Nº

PROTOCOLO Nº 134490/2004

MAT.: VISTO



Empreendedor: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT
Empreendimento: Obras de restauração da rodovia BR 116- km 310,00 ao km 378,80
Atividade: Obra rodoviária **Classe:** II - B
Endereço: Av. Prudente de Moraes 1641 Santa Lúcia - Belo Horizonte.
Localização: Região de Teófilo Otoni
Municípios: Frei Inocência, Campanário, Itambacuri e Jampruca
Consultoria Ambiental: DP&A
Referência: Licença de Instalação Corretiva **Validade:** 4(quatro) anos

Resumo

As obras de restauração deste segmento da BR 116 da rodovia Rio-Bahia tem como objetivo principal a melhoria das condições do seu pavimento no segmento compreendido entre o km 310,00 e o km 378,80 (Itambacuri/Frei Inocência/Matias Lobato), na região de Teófilo Otoni, contemplando, dentre outros serviços, a estruturação de acostamentos, a recomposição da drenagem superficial, e, sobretudo, o revestimento de toda a sua plataforma rodoviária com a utilização de CBUQ - Concreto Betuminoso Usinado Quente.

De acordo com os estudos ambientais apresentados e com base na vistoria realizada à área, constatou-se que são mínimos os impactos identificados, uma vez que estas obras não prevêm alteração de traçado, supressão de vegetação e grandes volumes de terraplenagem. Independentemente disto, o RCA apresenta propostas e recomendações relativas aos serviços realizados.

O Plano de Controle Ambiental -PCA apresenta uma síntese das propostas e recomendações do RCA, visando integrá-las a situações específicas desta rodovia. Os estudos apresentam ainda as seguintes propostas e projetos específicos complementares:

- passarela para pedestres em Frei Inocência;
- ruas laterais nos trechos urbanos de Campanário e Matias Cardoso;
- iluminação dos trechos;
- recuperação de taludes.

Divisão de Projetos Urbanísticos e Infra-Estrutura de Transporte - DURE		Divisão de Infra-Estrutura e Monitoramento - DIREM
Autor: Gerente de Formas Cássio P	Gerente: Benival A. Laranjeira Filho	Diretor: Alice Beatriz Pereira Soares
Assinatura:	Assinatura:	Assinatura:
Data: 0, 11, 2004	Data: 10, 11, 2004	Data: 10, 11, 04

Alice Beatriz Pereira Soares
 Diretora de Infra-Estrutura e Monitoramento



feam

Após a vistoria realizada pela FEAM e a análise dos Estudos Ambientais apresentados e considerando que:

- o empreendimento deverá propiciar uma maior segurança e conforto para o usuário, agilidade de tráfego e o incremento do intercâmbio comercial local e regional;
- apresentam-se satisfatórias as medidas mitigadoras e de controle ambiental propostas, prevendo inclusive a recuperação do passivo ambiental deste segmento da rodovia BR 116;
- não será necessária a instalação de canteiro de obras, oficinas, etc, e que o material necessário a execução das obras será originado de empresas comerciais,

O parecer sugere a Câmara de Atividades de Infra-Estrutura-CIF do COPAM, a concessão da Licença de Instalação-LI, em caráter corretivo, solicitada pelo DNIT para as obras de restauração dos quilômetros 310,00 ao 378,80, da rodovia BR 116, Rio-Bahia, condicionada ao cumprimento do exposto em anexo.

cre

feam

2



Introdução

Em 23-7-2001, o DNER, atual DNIT, protocolou na FEAM, o FCE, para as obras de restauração na rodovia BR 116 (Rio-Bahia), compreendidas entre o km 310,00 e o km 378,80, na região de Teófilo Otoni. A orientação básica para o licenciamento foi fornecida em 27-7-2001.

Em 26 de novembro de 2001, aquele Departamento protocolou, na FEAM, o pedido de Licença de Instalação-LI, para o empreendimento, apresentando, dentre outros documentos, o Relatório de Controle Ambiental e o Plano de Controle Ambiental - RCA/PCA.

Nos dias de 22 e 23 de julho de 2004, a FEAM realizou vistoria a área de implantação do empreendimento em companhia do engenheiro Bruno Meirelles Selvo, da empreiteira responsável pela execução das obras, quando foi constatado que as mesmas já haviam sido iniciadas. Na oportunidade não foi constatada degradação ambiental em função das medidas de preventivas adotadas.

Discussão

A BR 116 (Rio-Bahia) é uma das principais rodovias do país. A sua implantação ocorreu nos anos cinqüentas e a sua pavimentação nos sessentas, se tomando uma das mais importantes ligações rodoviárias entre o Nordeste e o Sudeste do Brasil, sendo responsável pela circulação de grande número da população e produção brasileiras.

As obras de restauração deste segmento da BR 116 da rodovia Rio-Bahia tem como objetivo principal a melhoria das condições do seu pavimento no segmento compreendido entre o km 310,00 e o km 378,80 (Itambacuri/Frei Inocência/Matias Lobato) contemplando, dentre outros serviços, a estruturação de acostamentos, recomposição da drenagem superficial, revestimento de toda a plataforma com CBUQ-Concreto Betuminoso Usinado Quente.

Este projeto de restauração é bastante antigo, originalmente de 1987, com intervenções emergenciais em locais considerados críticos. O projeto atual é consoante ao projeto original, com alguns serviços e volumes ampliados pelo crescente número de locais a restaurar, incluindo passivos ambientais ao longo da sua plataforma decorrentes da falta de manutenção e de fatores naturais. As dificuldades financeiras do setor rodoviário nos últimos anos têm postergado ações mais definitivas em relação ao empreendimento.

Em uma extensão aproximada de 68,80 km e em função do maior ou menor grau de deficiências, o projeto envolverá os seguintes serviços:

Acostamentos (regularização; remoção da camada granular; regularização do sub leito e implantação de base com brita graduada)



feam

Pistas (restauração de camada de infra-estrutura da pista; restauração do pavimento; preenchimento de afundamentos e oscilações; regularização do sub-leito, sub-base complementação da base em locais com pavimento novo e pavimentação)

Melhoria dos dispositivos de drenagem (desobstrução e implantação de novos dispositivos)

Compactação de aterros (restauração de aterros deteriorados; recuperação de sulcos e processos erosivos; recomposição com material de 1ª qualidade e proteção vegetal)

Sinalização (recomposição geral)

De acordo com os estudos ambientais apresentados, a concepção do projeto elaborado pelo DNIT considerou como diretrizes básicas os seguintes aspectos: a maior segurança para o usuário e os melhoramentos das pistas, incluindo os raios de curvas, predominantemente na faixa de domínio da rodovia, uma vez que não haverá necessidade de nenhuma desapropriação de terrenos.

Com relação ao sistema de drenagem está prevista a sua recuperação prevendo ainda a construção de sarjetas de concreto triangulares, de corte e aterro, saídas e descidas d'água, caixas coletoras, drenos profundos e superficiais.

O projeto de engenharia prevê os seguintes volumes:

- remoção de camada granular dos acostamentos	31 000,00 m ³
- regularização do sub-leito nos acostamentos	106 000,00 m ³
- sub-base de solo estabilizado	53 000,00 m ³
- base de brita graduada	44 806,00 m ³
- CBUQ	122 490,00 ton.
- recomposição vegetal	93 000,00 m ²

É importante ressaltar o pouco volume de terraplenagem e, inclusive, o de bota-foras, em torno de 800,00 m³. O material de 1ª qualidade para a regularização do sub-leito será retirado de empréstimos laterais, dentro da própria faixa de domínio. Com relação ao material a ser removido e destinado aos bota-foras, os estudos recomendam que o mesmo seja reciclado e doado as Prefeituras locais para os de pavimentação urbana.

A seção tipo da rodovia possui largura máxima de 12,50 m (pistas, acostamentos e dispositivos de drenagem).

A pavimentação será feita com sub base de solo estabilizado, brita graduada e CBUQ-Concreto Betuminoso Usinado Quente. Os insumos necessários serão

cre



feam

adquiridos de estabelecimentos comerciais, à exceção de empréstimos laterais e da água utilizada no empreendimento, que será originada de fornecimento público.

Foram disponibilizados pela empreiteira contratada pelo DNIT, equipamentos de construção pesada, que deverão ficar estacionados junto às pistas, uma vez que não está prevista a instalação de Canteiro de Obras.

Os estudos ambientais apresentam os impactos identificados durante a execução das obras e os previstos pela operação da rodovia, relativos aos meios físico, biótico e sócio econômico, ressaltando o reduzido potencial impactante do empreendimento, coerentemente com as características do projeto.

Ainda de acordo com os estudos ambientais apresentados, constatou-se que são mínimos os impactos identificados, uma vez que as obras previstas não envolvem alteração de traçado, supressão de vegetação e grandes volumes de terraplenagem. Independentemente disto, o RCA apresenta propostas e recomendações relativas aos serviços de terraplenagem, da adequação do sistema de drenagem, da confecção dos aterros e dos bota-foras, dos ruídos e vibrações, da poluição das águas e do ar, das áreas de preservação e, sobretudo, do passivo ambiental deste segmento rodoviário.

Os principais impactos positivos identificados nos estudos ambientais referem-se à maior segurança de tráfego e ao conforto para os usuários da rodovia; maior fluidez do trânsito, propiciando o escoamento da produção local; economia de tempo e de custos de transportes; valorização das propriedades rurais, a geração de empregos e a recuperação do passivo ambiental da rodovia nos segmentos a serem trabalhados.

Os principais impactos negativos identificados referem-se aos riscos de acidentes com usuários, operários e moradores locais durante a execução das obras.

O Plano de Controle Ambiental -PCA apresenta uma síntese das propostas e recomendações do RCA, visando integra-las as situações específicas desta rodovia. Os estudos apresentam ainda como propostas e projetos específicos complementares o seguinte:

- passarela para pedestres em Frei Inocêncio;
- ruas laterais nos trechos urbanos de Campanário e Matias Cardoso;
- iluminação dos trechos;
- recuperação de taludes.

O cronograma de execução das obras e das medidas de controle ambiental é de 4 (quatro) anos.

ca



70077

Conclusão

Após a análise da documentação apresentada pelo DNIT, da vistoria realizada e, sobretudo, dos Estudos Ambientais e considerando que:

- o empreendimento deverá propiciar uma maior segurança e conforto para o usuário, agilidade de tráfego e o incremento do intercâmbio comercial local e regional;
- são satisfatórias as medidas mitigadoras e de controle ambiental propostas, prevendo inclusive a recuperação do passivo ambiental deste segmento da rodovia BR 116;
- não serão instalados canteiro de obras, oficinas, alojamentos, etc, e que o material necessário a execução das obras será originado de empresas comerciais,

este parecer sugere a Câmara de Atividades de Infra-Estrutura-CIF do COPAM, a concessão da Licença de Instalação-LI, em caráter corretivo, solicitada pelo DNIT para obras de restauração na rodovia BR 116, Rio-Bahia, compreendidas entre os quilômetros 310,00 e o 378,80 condicionada ao cumprimento do exposto em anexo.



feam

ANEXO

Empreendedor: Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT
Empreendimento: Obras de restauração da rodovia BR 116
Atividade: Obra rodoviária **Classe:** II - A
Endereço: Av. Prudente de Moraes 1641 Santa Lúcia - Belo Horizonte.
Localização: Região de Teófilo Otoni
Municípios: Frei Inocência, Campanário, Itambacuri e Jampruca
Consultoria Ambiental: DP & A - Consultores.
Referência: Licença de Instalação Comitiva **Validade:** 4 (quatro) anos

Condicionantes

- 1- Apresentar cronograma físico atualizado das obras, no prazo máximo de 60 (sessenta) dias;
- 2- Apresentar a FEAM relatórios semestrais de acompanhamento das obras e das medidas de controle ambiental implementadas.

alg