

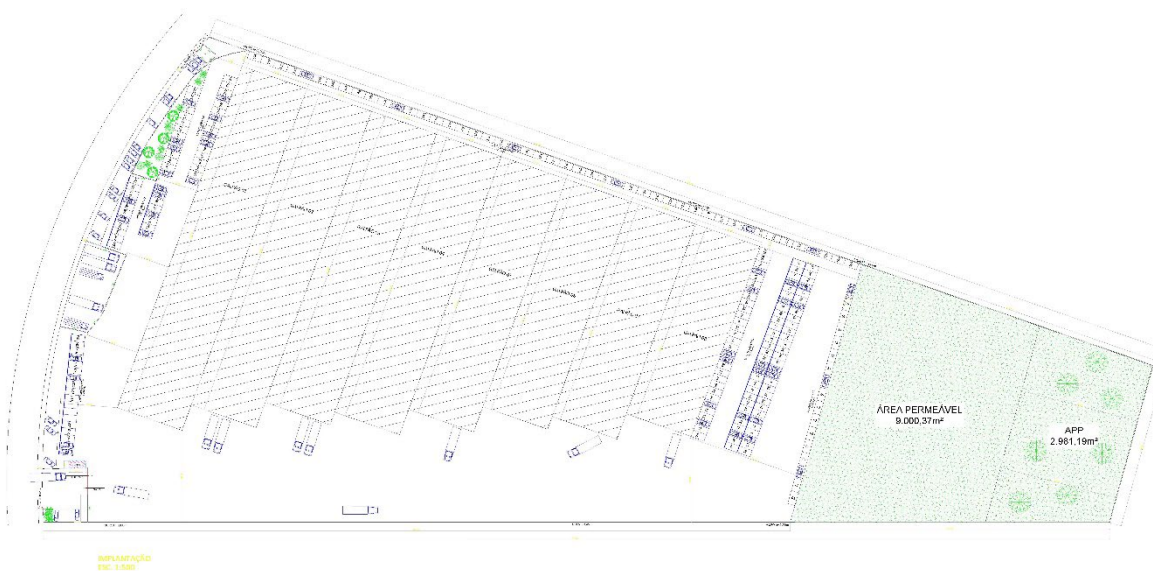
# ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV

Lei Complementar 312/2017

Situação Atual



Situação Pretendida



SUZANO – SP  
Maio de 2025

## 1 IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Interessado: KHALIL EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS EIRELI

Empreendimento: CONSTRUÇÃO DE GALPÕES INDUSTRIAIS

Documento: CNPJ: 21.028.777/0001 - 34

Incrá: 638.368.000.051 – 6 -/- 950.203.138.630 - 4

Endereço: ESTRADA FURUYAMA, 1730

Município: SUZANO – SÃO PAULO - SP

Bairro: VILA WASHINGTON

CEP: 08694 – 101

Matrícula: 21.896 / 21.897

Cartório: CRI - SUZANO

---

### TÉCNICO RESPONSÁVEL:

<b>Arquiteto e Urbanista</b>	Antônio Carlos dos Santos Ferreira	<b>CAU</b>	A – 25097- 0
------------------------------	------------------------------------	------------	--------------

Suzano – São Paulo  
Maio de 2025

## 2 INFORMAÇÕES GERAIS DO EMPREENDIMENTO

Trata-se de construção de 08 (oito) galpões industriais, para diversos usos.


### 2.1 Do Empreendimento

Empreendimento: CONSTRUÇÃO DE GALPÕES INDUSTRIAIS  
Endereço: ESTRADA FURUYAMA, 1730  
Área do Terreno: 48.400,00m<sup>2</sup>  
Matrícula: 21.896 / 21.897  
Área Total a Construir: 20.893,00m<sup>2</sup>

### 2.2 Proprietário do Empreendimento

Nome: KHALIL EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS  
EIRELI  
Documento: CNPJ: 21.028.777/0001 - 34  
Incrá: 638.368.000.051 – 6 -/- 950.203.138.630 - 4  
Contatos: [11] 95775 – 6128 – brancoferreira@ig.com.br

### 2.3 Responsáveis pelo Estudo

Nome: Antônio Carlos dos Santos Ferreira  
Especialização: Arquiteto e Urbanista  
Documentos:   
Conselho de Classe: CAU/SP: A – 25097- 0  
RRT: 15610727  
Contatos: [11] 95775 – 6128 -/- brancoferreira@ig.com.br

CPF	CREA - Frente	CREA - Verso
		

## 2.4 Registro de Responsabilidade Técnica



**CAU/BR** Conselho de Arquitetura  
e Urbanismo do Brasil

Registro de Responsabilidade Técnica - RRT

**RRT 15610727**

### 1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome Civil/Social: ANTONIO CARLOS DOS SANTOS FERREIRA CPF: 071.XXX.XXX-14  
Título Profissional: Arquiteto(a) e Urbanista Nº do Registro: 000A250970

### 2. DETALHES DO RRT

Nº do RRT: SI15610727100CT001 Modalidade: RRT SIMPLES  
Data de Cadastro: 23/05/2025 Forma de Registro: INICIAL  
Data de Registro: 23/05/2025 Forma de Participação: INDIVIDUAL

#### 2.1 Valor do RRT

Valor do RRT: R\$125,40 Boleto nº 22284700 Pago em: 23/05/2025

### 3. DADOS DO SERVIÇO/CONTRATANTE

#### 3.1 Serviço 001

Contratante: KHALIL EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS - EIRELI CPF/CNPJ: 21.XXX.XXX/0001-34  
Tipo: Pessoa Jurídica de Direito Privado Data de Início: 23/05/2025  
Valor do Serviço/Honorários: R\$60.000,00 Data de Previsão de Término: 31/10/2025

#### 3.1.1 Endereço da Obra/Serviço

País: Brasil CEP: 08694101  
Tipo Logradouro: ESTRADA Nº: 1730  
Logradouro: FURUYAMA Complemento: VILA WASHINGTON  
Bairro: RIO ABAIXO Cidade/UF: SUZANO/SP

#### 3.1.2 Atividade(s) Técnica(s)

Grupo: MEIO AMBIENTE E PLANEJAMENTO REGIONAL E URBANO Quantidade: 1,00  
Atividade: 4.2.4 - Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV Unidade: unidade  
Grupo: MEIO AMBIENTE E PLANEJAMENTO REGIONAL E URBANO Quantidade: 1,00  
Atividade: 4.4.12 - Análise e aplicação dos instrumentos do Estatuto das Cidades Unidade: unidade

#### 3.1.3 Tipologia

Tipologia: Industrial

#### 3.1.4 Descrição da Obra/Serviço

Está RRT refere-se ao Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) e Estudo de impacto de vizinhança (EIV) - finalidade construção de um condomínio industrial

#### 3.1.5 Declaração de Acessibilidade

Declaro o atendimento às regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas pertinentes para as edificações abertas ao público, de uso público ou privativas de uso coletivo, conforme § 1º do art. 56 da Lei nº 13146, de 06 de julho de 2015.



#### 4. RRT VINCULADO POR FORMA DE REGISTRO

Nº do RRT	Contratante	Forma de Registro	Data de Registro
<b>SI15610727I00CT001</b>	<b>KHALIL EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS - EIRELI</b>	<b>INICIAL</b>	<b>23/05/2025</b>

#### 5. DECLARAÇÃO DE VERACIDADE

Declaro para os devidos fins de direitos e obrigações, sob as penas previstas na legislação vigente, que as informações cadastradas neste RRT são verdadeiras e de minha responsabilidade técnica e civil.

#### 6. ASSINATURA ELETRÔNICA

Documento assinado eletronicamente por meio do SICCAU do arquiteto(a) e urbanista ANTONIO CARLOS DOS SANTOS FERREIRA, registro CAU nº 000A250970, na data e hora: 2025-05-23 14:21:24, com o uso de login e de senha. O **CPF/CNPJ** está oculto visando proteger os direitos fundamentais de liberdade, privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural (**LGPD**).

A autenticidade deste RRT pode ser verificada em: <https://acesso.caubr.gov.br/pesquisar-documento>, ou via QRCode.  
Documento Impresso em: 23/05/2025 às 15:32:24 por: siccau, ip 10.244.7.78.



### 3. ÍNDICE

---

<b>1</b>	<b>IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>02</b>
<b>2</b>	<b>INFORMAÇÕES GERAIS DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>03</b>
2.1	Do Empreendimento	03
2.2	Proprietário do Empreendimento	03
2.3	Responsáveis pelo Estudo	03
2.4	Registro de Reponsabilidade Técnica	04
<b>3.</b>	<b>ÍNDICE</b>	<b>06</b>
<b>4.</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>08</b>
4.1	Localização do Empreendimento	08
4.2	Descrição da Atividades	09
4.3	Descrição Geral do Empreendimento	09
4.3.1	Previsões e Informações Operacionais	09
4.4	Implantação do Empreendimento	10
4.5	Zoneamento e Uso do Solo	10
4.6	Quadro de Áreas	11
4.7	Cronograma da Obra	11
4.8	Indicação e Mapeamento das Áreas de Influências	12
4.8.1	Área de Influência Direta – AID	12
4.8.2	Área de Influência Indireta – AII	13
<b>5.</b>	<b>ANÁLISE DOS IMPACTOS</b>	<b>14</b>
5.1	Adensamento Populacional	14
5.2	Equipamentos Urbano	15
5.2.1	Equipamento Urbano no Raio de 500m	15
5.2.2	Equipamento Urbano no Raio de 1000m	15
5.3	Uso e Ocupação do Solo	16
5.4	Mobilidade Urbana e Geração de Tráfego	21
5.5	Demanda por Transporte Público	21
5.6	Ventilação e Iluminação	22
5.7	Níveis de Ruído	22
5.8	Qualidade do Ar	23
5.9	Vegetação e Arborização Urbana	23

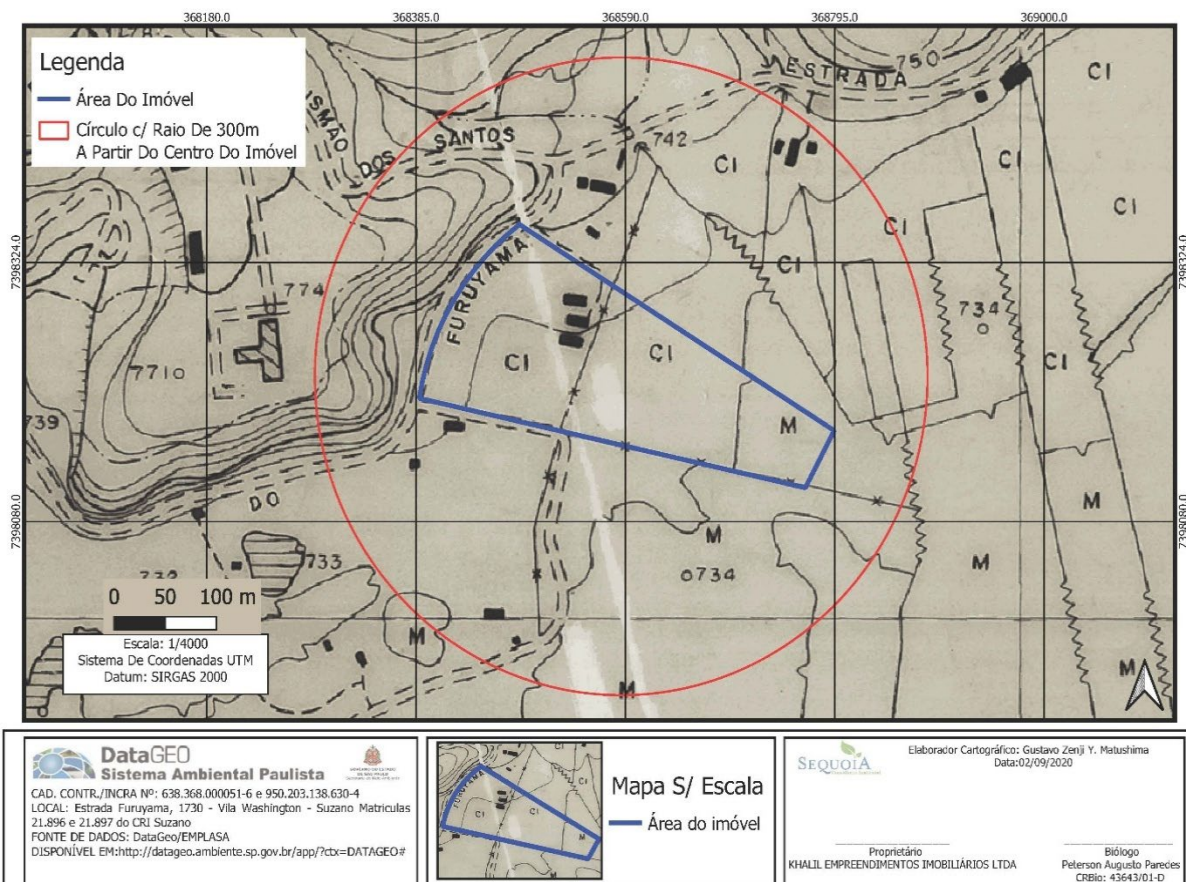
5.10	Capacidade de Suporte da Infraestrutura	23
5.11	Geração e Destinação de Resíduos Sólidos	24
5.12	Geração de Emprego e Renda	24
5.13	Resíduos Líquidos.	24
5.14	Identificação dos Impactos Negativos e Positivos	24
5.15	Impactos Negativos e Positivos na Infraestrutura Urbana	25
<b>6</b>	<b>BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS</b>	<b>26</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO</b>	<b>27</b>

#### 4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Trata-se de projeto de construção de um conjunto de 08 (oito) galpões industriais, para usos diversos, no endereço supracitado, que consiste em obras civis de fundação a partir de estacas, brocas de ferro 3/16; estruturas a partir de alicerces, vigas, pilares e preenchidos de concreto, lajes em concreto armado, paredes em alvenaria, cobertura metálica, forro em PVC.

##### 4.1 Localização do Empreendimento

O empreendimento será implantado na Estrada Furuyama, 1730 – na Vila Washington – CEP: 08694 – 101 – Suzano – SP. A área confronta com a Estrada Furuyama, do lado esquerdo de quem está na frente da área, confronta com a empresa Flora Evora Paisagismo Ltda, a lateral direita e aos fundos, com terrenos sem edificações.



## 4.2 Descrição da Atividades

O empreendimento terá como atividade principal, a construção de um complexo de galpões para locação, voltados a logística.

## 4.3 Descrição Geral do Empreendimento

Trata-se de projeto de construção de um conjunto de 08 (oito) galpões industriais, para usos diversos, no endereço supracitado, que consiste em obras civis de fundação a partir de estacas, brocas de ferro 3/16; estruturas, alicerces, vigas, pilares e preenchidos de concreto, lajes de concreto armado, paredes em alvenaria, cobertura metálica, forro em PVC.

### 4.3.1 Previsões e Informações Operacionais

Será construído um condomínio industrial com finalidade logística, composto por 08 galpões modulares.

As previsões operacionais e estruturais são as seguintes:

Público-alvo: empresas do setor logístico, de distribuição e armazenamento.

Lotação máxima: 20 pessoas por galpão, totalizando até 160 pessoas simultaneamente no empreendimento.

Número de unidades (galpões): 08

Número de lojas comerciais: Não se aplica (uso exclusivo industrial/logístico).

Número de funcionários: previsão de 10 funcionários fixos por galpão, totalizando 80 funcionários.

Vagas para veículos utilitários de passeio: 20 vagas compartilhadas.

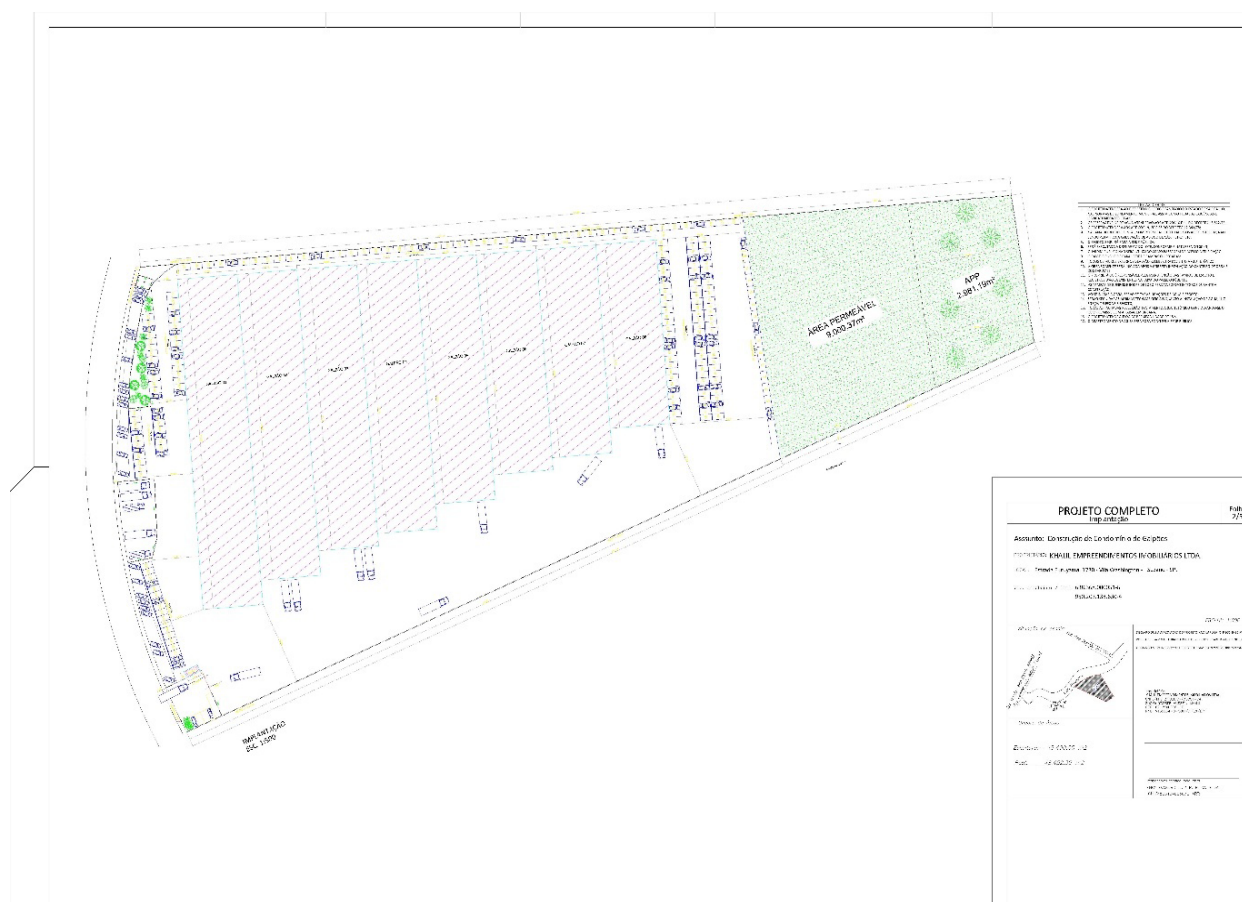
Vagas para carga e descarga: 5 vagas por galpão, totalizando 40 vagas.

Docas para descarga: 2 vagas com docas por galpão, totalizando 16 docas.

Tipos de veículos utilizados: veículos utilitários leves e caminhões de pequeno e médio porte.

Área de embarque e desembarque: prevista em cada unidade, com acesso exclusivo para veículos de carga.

#### 4.4 Implantação do Empreendimento



#### 4.5 Zoneamento e Uso do Solo

De acordo com a Certidão de Uso e Ocupação do Solo de N.º 1250329105655189-58/2025, a área está localizada na Macrozona de Qualificação da Urbanização - MQU, Macrozona de Proteção da APA do Rio Tietê – MPAT e na Zona de Uso Predominantemente Industrial – subcategoria 01 – ZUP-1, Zona de Uso Controlado 5 – ZUC-5, Zona do Cinturão Meândrico – ZCM, Zona de Uso Controlado – ZUC

#### 4.6 Quadro de Áreas

Área Total do Terreno:	48.400,00m <sup>2</sup>
Área Total a Construir:	20.898,12m <sup>2</sup>
Área Livre:	27.501,88m <sup>2</sup>
Área Permeável:	11.981,47m <sup>2</sup>
Taxa de Ocupação:	T.O = 43,15%
Índice de Aproveitamento:	0,43

#### 4.7 Cronograma da Obra

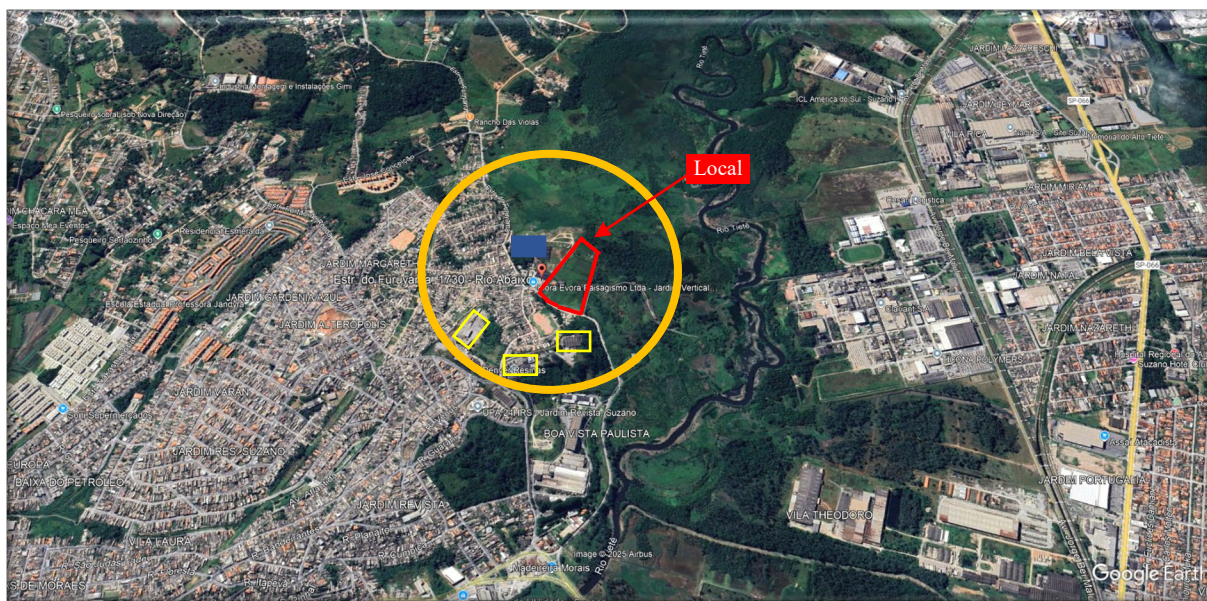
Item	Descrição das Atividades	Mês de 2025 e 2026											
		6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
01	Aprovações			-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Limpeza da área	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	Execução de sondagem	-	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Fundações	-	-	-			-	-	-	-	-	-	-
05	Estruturas	-	-	-	-							-	-
06	Cobertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-			-
07	Infraestrutura	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
08	Pisos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Instalações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	Alvenarias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	Acabamentos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	Ligações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Solicitações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	Ajustes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Item	Descrição das Atividades	Mês de 2026 e 2027											
		6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5
01	Aprovações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Limpeza da área	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
03	Execução de sondagem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Fundações	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
05	Estruturas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
06	Cobertura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Infraestrutura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
08	Pisos				-	-	-	-	-	-	-	-	-
09	Instalações					-	-	-	-	-	-	-	-
10	Alvenarias	-					-	-	-	-	-	-	-
11	Acabamentos	-	-	-	-						-	-	-
12	Ligações	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-
13	Solicitações	-	-	-	-	-	-	-	-	-		-	-
14	Ajustes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		


## 4.8 Indicação e Mapeamento das Áreas de Influências

### 4.8.1 Área de Influência Direta - AID

A área de influência direta, compreende um raio de 500m

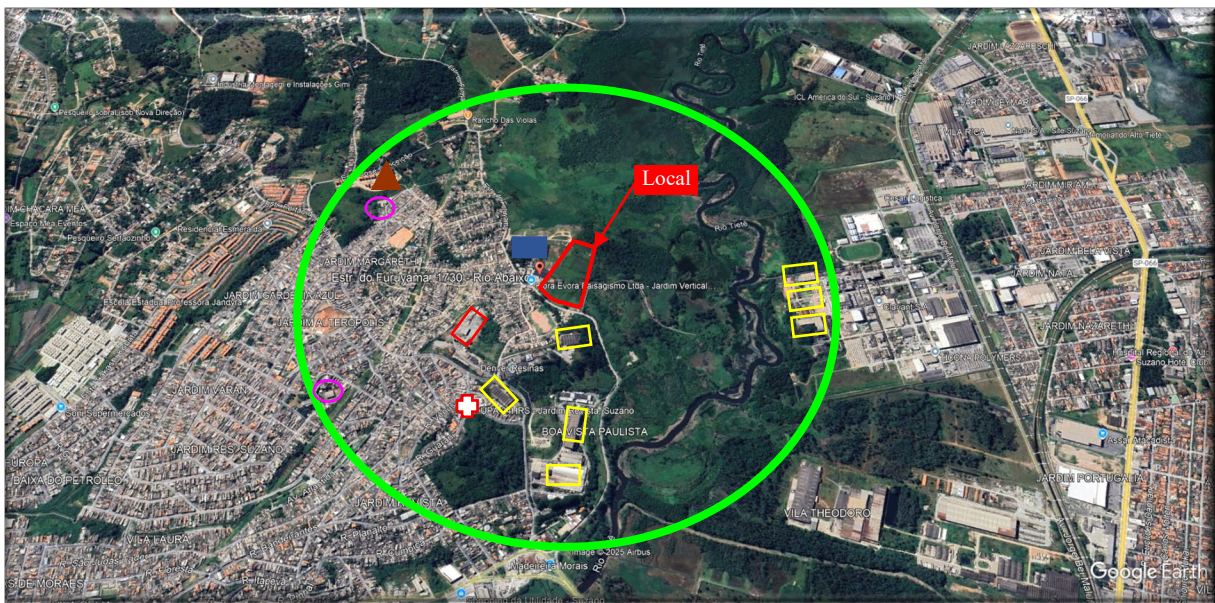












	Área do empreendimento		Raio de 500m
	Flora Evora		Área verde
	Área residencial		Indústrias

Delimitação da Área de Influência Direta	AID = 500m 
<p>1. Estrada Furuyama; 2. Rua Central; 3. Rua Geni Gusmão dos Santos; 4. Rua Amazonas; 5. Rua Luiza Basílio; 6. Rua da Paz; 6. Rua Vereador Gesse; 7. Rua N. Sra. das Graças; 8. Rua Gustavo</p>	


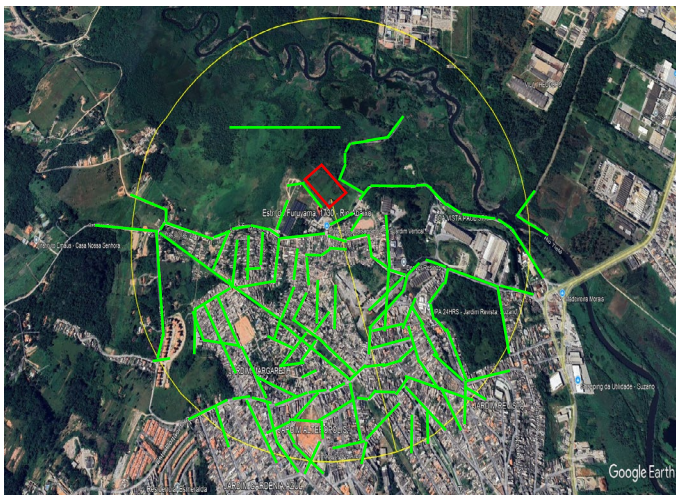
### 4.8.2 Área de Influência Indireta - AII

A área de influência indireta, compreende um raio de 1000m



	Área do empreendimento		Raio de 1000m
	Flora Evora		Área verde
	Área residencial		Indústrias
	Conjunto de prédio		Sistema de Saúde
	EM e EE		Acessos / Ruas



Delimitação da Área de Influência Indireta	AII – 1000m 
<p>1. Estrada Furuyama; 2. Rua Central; 3. Rua Geni Gusmão dos Santos; 4. Rua Amazonas; 5. Rua Luiza Basílio; 6. Rua da Paz; 6. Rua Vereador Gesse; 7. Rua N. Sra. das Graças; 8. Rua Gustavo. Raio 500m</p> <p>1. estrada José Conceição; 2. Estrada Portão da Ronda; 3. Maria de Lourdes Santos Silva; 4. Rua Mauro Bonifácio de Souza; 5. Rua Otacílio Gervasio dos Santos; 6. Rua Diamante; 7. Rua Venus; 8. Libanesa; 9. Rua Supermus; 10. Rua Pindorama; 11. José Carlos Cardoso; 12. Ezequiel Correa Machado; 13. Rua Guarani; 14. Rua Paulo Sampaio; 15. Estrada Waldormiro Dias; 16. Rua Manoel Miranda Barbosa; 17. Rua José Rodrigues Júnior; 18. Rua Geralda Elias de Carvalho. Raio de 1.000m</p>	

## 5. ANÁLISE DOS IMPACTOS

Todas as ações humanas causam impactos no meio ambiente. Predominantemente eles são negativos, ou seja, quando causamos impactos positivos, estamos na verdade, utilizando de mitigações para a reparação do dano anteriormente causado, porque infelizmente, o único ser que pelo simples fato de existir, já causa dependência do meio, é o ser humano.

### 5.1 Adensamento Populacional

Conforme o Art. 37 item I, do Estatuto das Cidades, o EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança), será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

Entendemos que o adensamento populacional previsto no item I, se refere ao adensamento que o empreendimento irá promover nas Áreas: de Influência Direta e na Área de Influência Indireta. O que não será um aumento significativo porque todo o processo de construção e operação dos galpões, empregará no máximo 80 (oitenta) funcionários.

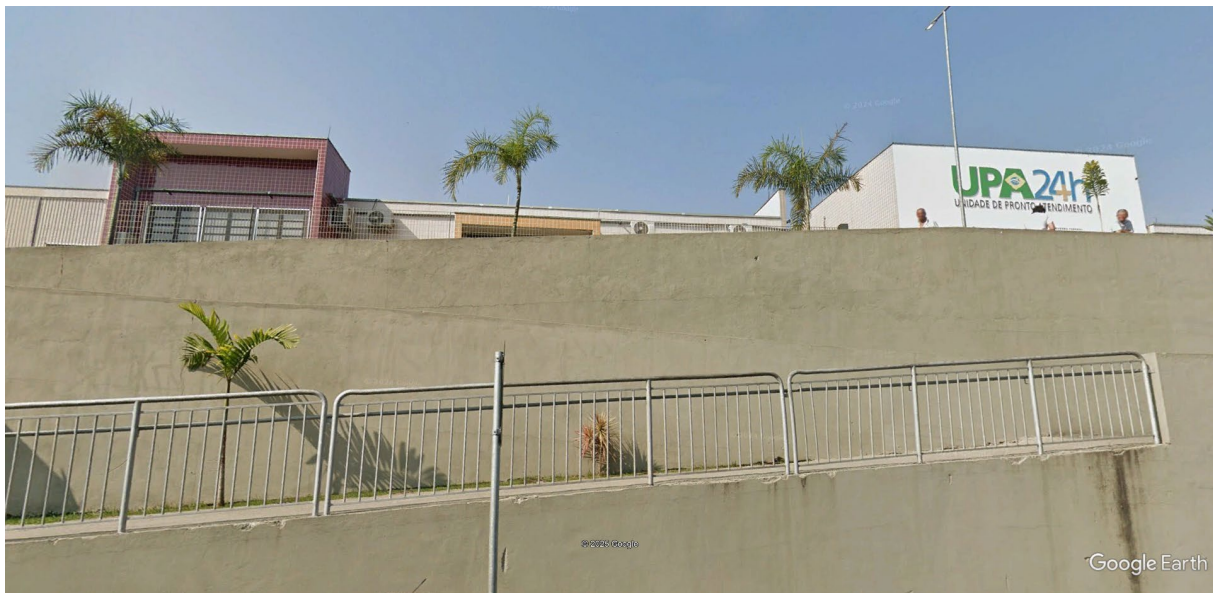
## 5.2 Equipamentos Urbano

### 5.2.1 Equipamento Urbano no Raio de 500m

Não há equipamentos públicos no raio de 500m, a partir do empreendimento.

### 5.2.2 Equipamento Urbano no Raio de 1000m

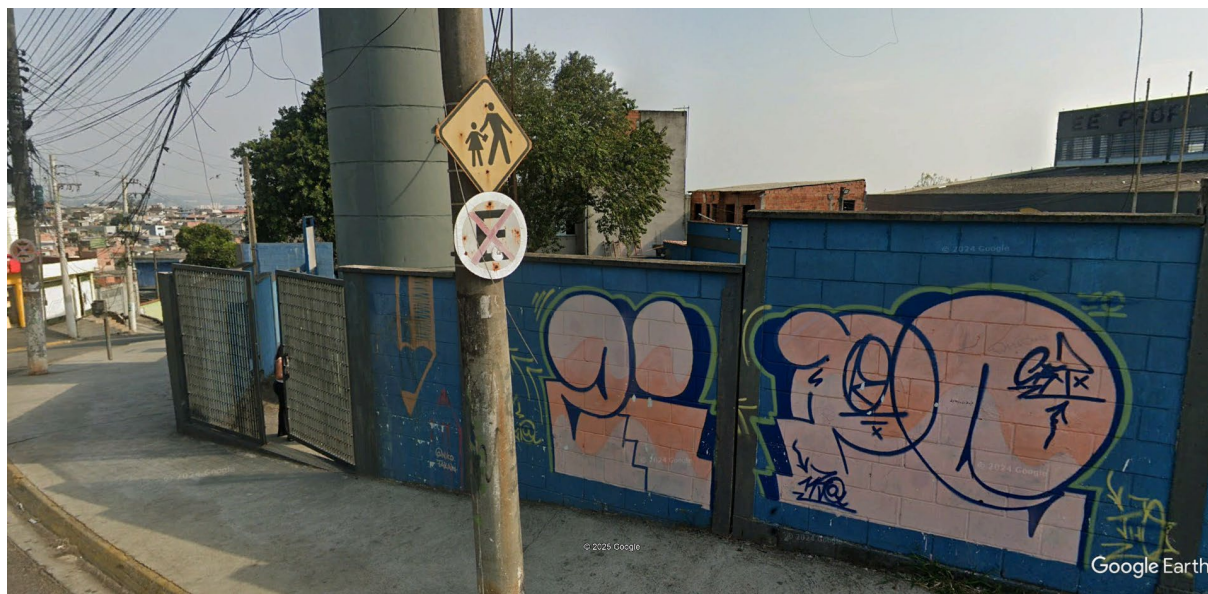
UPA = Jardim Revista



EM Professora Ana Rita Gomes



EE Professora Yolanda Bassi



### 5.3 Uso e Ocupação do Solo

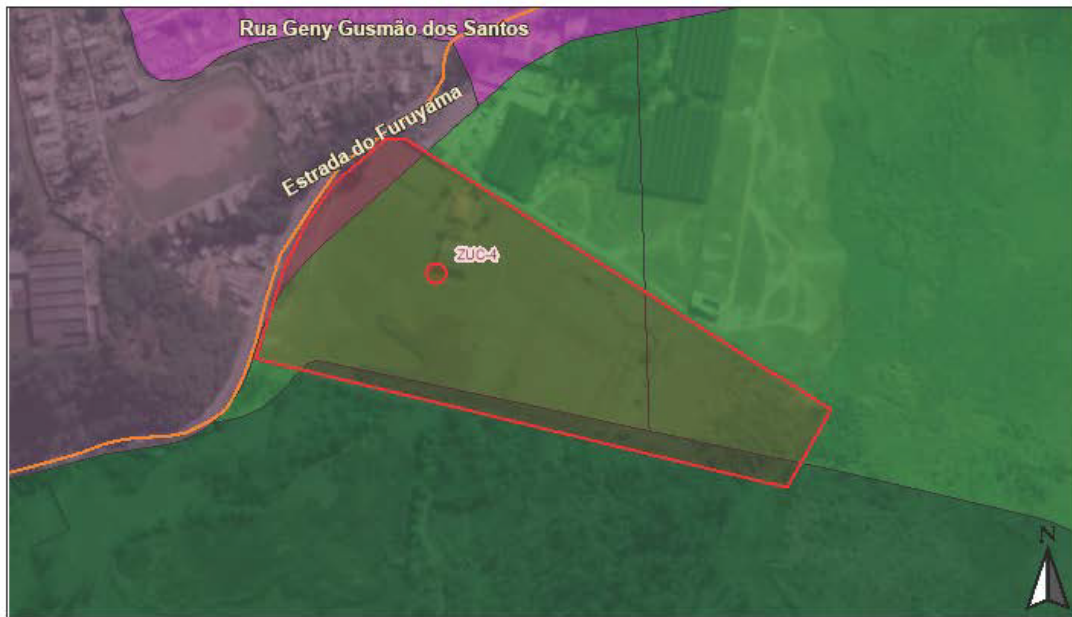
Trata-se de área em processo de urbanização, com características mistas, rural e urbana, como se pode in loco, verificar a presença de gado, como reses, equídeos e bovídeos, além de animais domésticos, cães e gatos.

Como retratado na Certidão de Uso e Ocupação do Solo de N.º 1250329105655189-58/2025, a área está localizada na Macrozona de Qualificação da Urbanização - MQU, Macrozona de Proteção da APA do Rio Tietê - MPAT e na Zona de Uso Predominantemente Industrial - subcategoria 01 - ZUP-1, Zona de Uso Controlado 5 - ZUC-5, Zona do Cinturão Meândrico - ZCM, Zona de Uso Controlado - ZUC



**CERTIDÃO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO Nº 1250329105655189-58/2025**

Suzano, 29/04/2025 – Hora: 10:56 – Certidão válida até 26/10/2025



**Legenda**



**IDENTIFICAÇÃO DO LOCAL**

**Coordenadas:** X: 368578.986m; Y: 7398219.269m; EPSG: 31983; Datum: SIRGAS 2000/Projeção UTM/23(s)

**Endereço:** -

**CEP:**

**PLANO DIRETOR – Lei Complementar nº 312/2017**

**Macrozoneamento:** Macrozona de Qualificação da Urbanização - MQU (Macrozona Urbana), Macrozona de Proteção da APA do Rio Tietê - MPAT (Macrozona Urbana)

**Via estruturante:** Local com a incidência da(s) via(s) estruturante(s) Estrada do Furuyama

**LEI DE USO, OCUPAÇÃO E PARCELAMENTO DO SOLO - Lei Complementar nº 340/2019 e Lei Complementar nº 387/2023 que dispõe sobre a alteração na LC nº 340/2019**

**Zoneamento:** Zona de Uso Predominantemente Industrial - subcategoria 01 - ZUPI-1, Zona de Uso Controlado 5 - ZUC-5, Zona de Cinturão Meândrico - ZCM, Zona de Uso Controlado 4 - ZUC-4

**Quadrantes centrais:** Local NÃO INSERIDO nos quadrantes existentes



**Parâmetros de ocupação e parcelamento do solo na Zona de Uso Predominantemente Industrial - subcategoria 01 - ZUPI-1:**

C.A. Básico (A)	C.A. Máx. (A)	Frente Mín.	Área Mín.	T.O. (B)	T.P. (C)	GAB (D)	IAV (E)	Incomodidades (F)	Categorias de uso (G)
1,00	1,00	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	10	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica

**Parâmetros de ocupação e parcelamento do solo na Zona de Uso Controlado 5 - ZUC-5:**

C.A. Básico (A)	C.A. Máx. (A)	Frente Mín.	Área Mín.	T.O. (B)	T.P. (C)	GAB (D)	IAV (E)	Incomodidades (F)	Categorias de uso (G)
0,05	0,05	100,00	20.000	5	90	1	-	Baixa, Média e Alta	R1, R2-v, R2-h, R2-hmp, Cm-1, Cm-2, Cm-3, Sv-1, Sv-2, Sv-3, Ind-1, Ind-2, Ind-3, (1), Int-1, Int-2, Int-3.

**Parâmetros de ocupação e parcelamento do solo na Zona de Cinturão Meândrico - ZCM:**

C.A. Básico (A)	C.A. Máx. (A)	Frente Mín.	Área Mín.	T.O. (B)	T.P. (C)	GAB (D)	IAV (E)	Incomodidades (F)	Categorias de uso (G)
Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica	Conforme legislação específica

**Parâmetros de ocupação e parcelamento do solo na Zona de Uso Controlado 4 - ZUC-4:**

C.A. Básico (A)	C.A. Máx. (A)	Frente Mín.	Área Mín.	T.O. (B)	T.P. (C)	GAB (D)	IAV (E)	Incomodidades (F)	Categorias de uso (G)
0,80	0,80	10,00	1.500	70	20	2	-	Baixa, Média e Alta	R1, R2-v, R2-h, R2-hmp, Cm-1, Cm-2, Cm-3, Sv-1, Sv-2, Sv-3, Ind-1, Ind-2, Ind-3, (1), Int-1, Int-2, Int-3.

NOTAS: C.A. Básico = Coeficiente de Aproveitamento Básico | C.A. Máximo = Coeficiente de Aproveitamento Máximo | Frente Mín. = Frente Mínima (m) | Área Mín. = Área Mínima (m) | T.O. = Taxa de Ocupação | T.P. = Taxa de Permeabilidade | GAB = Gabarito | IAV = Índice de Área Vegetada.

NOTAS: (A). Observadas as disposições do Art.81 e Art.82 da Lei Complementar nº340/2019; (B). Observadas as disposições do Art.83 da Lei Complementar nº340/2019; (C). Observadas as disposições dos Art.90, Art.91, Art.92 e Art.93 da Lei Complementar nº340/2019; (D). Observadas as disposições do Artigo 84 da Lei Complementar nº340/2019; (E). Observar os Artigos 94 e 95 da Lei Complementar nº340/2019; (F). Atender aos padrões de incomodidade e medidas mitigadoras previstas no Anexo V – Tabela 3 da Lei Complementar nº340/2019; (G). Observado o enquadramento do CNAE da atividade por nível de incomodidade conforme Decreto Municipal nº 9.406/2019. (1). Exceto atividades restritas as ZUPI conforme Lei Estadual 1.817/78 e demais legislações pertinentes; (2) Observando o estabelecido no Art. 74 desta Lei Complementar e legislação específica de proteção e recuperação dos mananciais.



**FERREIRA**  
ANTONIO CARLOS

Página  
19/28



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SUZANO**

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação



**Categorias de uso:**

**Residencial:** Residencial unifamiliar (R1); Residencial multifamiliar vertical (R2-v); Residencial multifamiliar horizontal (R2-h); Residencial multifamiliar de interesse social (R2-his); Residencial multifamiliar de mercado popular (R2-hmp).

**Comercial:** Comércio varejista ou atacadista de baixa incomodidade (Cm-1); Comércio varejista ou atacadista média incomodidade (Cm-2); Comércio varejista ou atacadista alta incomodidade (Cm-3);

**Serviço:** Serviço de baixa incomodidade (Sv-1); Serviço de média incomodidade (Sv-2); Serviço de alta incomodidade (Sv-3);

**Industrial:** Indústria de baixa incomodidade (Ind-1)\*; Indústria de média incomodidade (Ind-2)\*; Indústria de alta incomodidade (Ind-3)\*; \* Exceto para atividades restritas as ZUPI conforme legislação específica.

**Institucional:** Institucional de baixa incomodidade (Int-1); Institucional de média incomodidade (Int-2); Institucional de alta incomodidade (Int-3).



**FERREIRA**  
ANTONIO CARLOS

Página  
20/28



**PREFEITURA MUNICIPAL DE SUZANO**  
Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação



#### **RECUO**

O Recuo da divisa frontal do lote ou gleba **(RFO)**, Recuo da divisa lateral do lote ou gleba **(RLA)**, Recuo da divisa de fundo do lote ou gleba **(RFD)** e Recuo entre edificações no mesmo lote ou gleba **(REE)** devem observar o disposto no Art.85, Art.86, Art.87, Art.88 e Art.89 da Lei Complementar nº 340/2019 e Lei Complementar nº 387/2023 que dispõe sobre a alteração na LC nº 340/2019.

#### **LOTEAMENTO**

Não há informações sobre a existência de loteamento no local informado.

#### **ÁREA DE RISCO**

Local **NÃO SITUADO** em Área de Risco.

#### **ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE - APP - Lei Federal nº 12.651/2012**

Local **NÃO INSERIDO**, parcialmente ou integralmente, nos limites de Área de Preservação Permanente – APP:

Esta Certidão não tem validade como Licença, Alvará e não exime o interessado ou portador da necessidade de licenciamento nos âmbitos municipal, estadual e federal. Esta Certidão não poderá ser utilizada como prova de propriedade ou garantia de qualquer natureza.

As informações de identificação do local foram obtidas junto ao Departamento de Cadastro Imobiliário, da Secretaria Municipal de Planejamento e Finanças

Os dados sobre as Áreas de Preservação Permanente - APP são de responsabilidade da Secretaria de Meio Ambiente

Certidão gerada na plataforma GEOSuzano <https://geosuzano.com.br/> automaticamente a partir de dados informados pelo interessado.

Acesse Leis e Decretos em: <http://www.suzano.sp.gov.br/web/transparencia/leis-e-decretos/>

Lei Complementar 366/2022 (<https://www.suzano.sp.gov.br/web/wp-content/uploads/2022/04/Lei-Complementar-n-366-2020.pdf>)

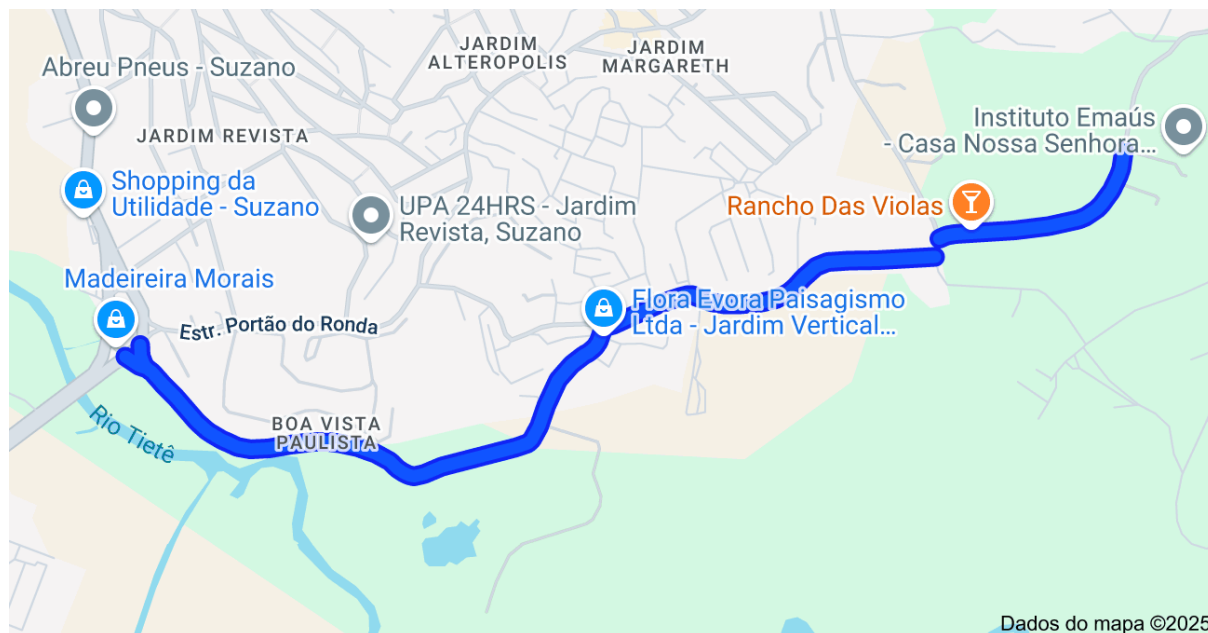
**Para consultar a autenticidade e validade do documento, acesse o QR Code ou o link abaixo:**



[https://www.geosuzano.com.br/validador\\_certidao?protocolo=1250329105655189\\_5.8\\_2025](https://www.geosuzano.com.br/validador_certidao?protocolo=1250329105655189_5.8_2025)

## 5.4 Mobilidade Urbana e Geração de Tráfego

A mobilidade urbana para a localidade é satisfatória, fato que não causará geração de tráfego pela implantação e implementação do empreendimento.



Direções para Estrada Furuyama 2974, a partir dos locais mais visitados em Suzano, usando o transporte público.

As linhas abaixo têm rotas que passam perto de Estrada Furuyama 2974:

- Ônibus: 04TR, 21TR, 273, 372, 405
- Trem: LINHA 11, LINHA 12.

## 5.5 Demanda por Transporte Público

Não haverá necessidade de demanda de transportes. A área é servida por algumas linhas de ônibus passam pela Estrada Furuyama, incluindo a 19TR (Terminal Norte/Estrada do Furuyama) e a 01TR (Cidade Edson - Sesc). A linha 01TR, por exemplo, foi ampliada para atender também os condomínios na estrada Mitsuharu Matsushita. Outras linhas que passam na região incluem a 273 (Suzano (Centro) - Arujá (Parque Rodrigo Barreto)), a 332 (Itaquaquecetuba (Jardim Adriane) - Suzano (Vila Sol Nascente)), a 367 (Suzano (Jardim Vitoria) - Mogi das Cruzes (Condomínio Aruã)) e a 405 (Suzano (Centro) - Itaquaquecetuba (Rancho Grande)).

## 5.6 Ventilação e Iluminação

A edificação proposta terá ventilação e iluminação predominantemente naturais, assegurando o conforto ambiental dos espaços internos. O projeto respeita o gabarito máximo de altura de dois pavimentos e não causa obstrução significativa da paisagem urbana, seja ela natural ou construída.

Quanto à interferência nas condições locais de ventilação e iluminação, o estudo volumétrico demonstra que a implantação preserva a permeabilidade visual e a circulação de ar no entorno imediato. A altura máxima projetada é de 10 metros, correspondente ao pé-direito dos galpões, compatível com o uso pretendido e com as normas urbanísticas vigentes.

## 5.7 Níveis de Ruído

A avaliação do nível de ruídos considera tanto a fase de implantação quanto a de operação do empreendimento. Durante a fase construtiva, é esperada a geração de ruídos típicos de obras civis, com níveis sonoros variando conforme o tipo de equipamento utilizado, mas respeitando os limites estabelecidos pela NBR 10151/2019 e demais normas ambientais vigentes.

Na fase operacional, considerando que o uso previsto para os galpões será voltado às atividades de logística, armazenamento e distribuição de mercadorias, estima-se que os níveis de pressão sonora serão baixos, com emissões sonoras predominantemente associadas à movimentação interna de empilhadeiras elétricas, caminhões e atividades de carga e descarga, de modo intermitente.

Tais atividades não caracterizam fontes contínuas ou de alta intensidade sonora, não sendo consideradas potencialmente geradoras de poluição sonora relevante. Assim, o impacto sonoro sobre os usos predominantes no entorno — majoritariamente de caráter compatível (comercial, industrial leve ou misto) — é classificado como baixo, com baixa incomodidade esperada à vizinhança, respeitando os padrões de conforto ambiental estabelecidos pelas normas técnicas e legislação municipal aplicável.

## 5.8 Qualidade do Ar

A análise da qualidade do ar no âmbito do empreendimento considerou tanto a fase de implantação quanto a de operação. Durante a fase construtiva, poderão ocorrer emissões difusas de poluentes atmosféricos, especialmente material particulado (MP10) e gases oriundos da combustão de óleo diesel em equipamentos pesados. No entanto, tais emissões são de caráter pontual e temporário, e serão mitigadas mediante a adoção de medidas de controle, como a umidificação de vias, manutenção periódica de máquinas e veículos, e o cercamento de áreas de estocagem de solo.

Na fase operacional, as atividades previstas – armazenamento, logística e distribuição – não envolvem processos industriais, combustão contínua ou manipulação de substâncias voláteis, sendo consideradas de baixo potencial de emissão atmosférica. As fontes emissoras estão restritas à movimentação de veículos automotores para carga e descarga, cujas emissões atmosféricas (principalmente NO<sub>x</sub>, CO e material particulado fino) são pontuais, intermitentes e amplamente diluídas em ambiente aberto.

De acordo com a tipologia da atividade, o empreendimento não se enquadra como fonte significativa de poluição atmosférica conforme as diretrizes da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) e da Resolução CONAMA nº 491/2018. Portanto, não se faz necessária a realização de estudos quantitativos específicos neste momento, sendo suficiente o controle operacional e a manutenção das boas práticas ambientais.

A salubridade da população do entorno não será afetada, uma vez que os níveis de emissão esperados são inferiores aos limites estabelecidos pelos padrões nacionais de qualidade do ar. A caracterização do uso e ocupação do solo demonstra compatibilidade com o nível de emissão previsto, não havendo comprometimento à saúde pública nem à qualidade ambiental da região.

## 5.9 Vegetação e Arborização Urbana

Laudo em anexo.

## 5.10 Capacidade de Suporte da Infraestrutura

O empreendimento pode ser acessado pela Estrada do Furuyama e pela Rua Geni Gusmão dos Santos. Ambas não sofrerão impacto suficiente para comprometer a infraestrutura existente, porém, as vias devem passar por reparos e instalação de elementos de acessibilidade, como calçadas e piso tátil.

### 5.11 Geração e Destinação de Resíduos Sólidos

Por se tratar de um condomínio de galpões, os resíduos serão por ocasião da operação e da especificidade de cada atividade a qual o galpão se destinará. Esses resíduos, deverão ser armazenados e destinados adequadamente, segundo as suas características e aspectos.

### 5.12 Geração de Emprego e Renda

A geração de emprego e renda está sinalizada por meio da quantidade de galpões que serão construídos na área, projetando um mínimo de 160 (cento e sessenta) empregos diretos e indiretos.

### 5.13 Resíduos Líquidos.

Como especificado no item 5.11, os resíduos líquidos, receberão o mesmo tratamento e destinação que os resíduos sólidos.

### 5.14 Identificação dos Impactos Negativos e Positivos

Analisando os impactos que o empreendimento causará da área imediata de sua implantação e entendendo que se trata impactos causados pelas atividades que serão desenvolvidas, foram apurados os seguintes impactos.

N.º	Item	Impacto	P	N	Mitigação Compensação	Responsável	Prazo
01	Instalação do canteiro de obras	Ruído	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Operação
		Gases	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Operação
		Esgoto	-	x	Contratar banheiro químico	Adm. obra	Imediato
02	Terraplenagem	Poeira	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Imediato
		Ruído	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Imediato
		Entulho	x	-	Coleta e destinação final adequada	Adm. obra	Operação
		Esgotos	x	-	Coleta de esgoto a céu aberto	Adm. obra	Imediato
		Gases	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Operação
03	Fundação	Ruído	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Operação
		Poeira	-	x	Utilização de caminhão pipa	Adm. obra	Operação
04	Construção	Ruído	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Operação
		Gases	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Operação
		Esgoto	-	x	Contratar banheiro químico	Adm. obra	Imediato
05	Operação	Ruído	-	x	Trabalho em horário administrativo	Adm. obra	Imediato
		Esgotos	x	-	Coleta de esgoto a céu aberto	Adm. obra	Imediato

P (positivo) = N (negativo)

### 5.15 Impactos Negativos e Positivos na Infraestrutura Urbana

Ação, Aspectos, Efeitos	Positivos	Negativos
Aspectos demográficos e adensamento populacional	Geração de emprego para a comunidade local, menor utilização de transporte público pelos moradores, empregados nas novas instalações	Não haverá
Uso e ocupação do solo	Proposição de uso ideal e adequado para a localidade, impedimento de invasão e degradação ambiental e implantação de moradias irregulares	Não haverá
Valorização imobiliária	Elevação do valor das moradias e do comércio do entorno	Não haverá
Geração e demanda por transporte público	Não haverá e diminuirá a demanda	Não haverá
Ventilação e iluminação do entorno	Haverá ganho de luminescência devido a operação dos galpões	Não haverá
Geração de ruído	Não haverá	Haverá sensível aumento do ruído devido as operações dos galpões
Geração de resíduos	Inibição de abandono irregular de inservíveis na área	Não haverá
Efeitos sobre o meio ambiente	Coleta e destinação adequada do esgotamento sanitário e coibição de abandono de resíduos sólidos às margens da via	Não haverá
Efeitos sobre a segurança	Haverá melhora, devido a implantação e operação dos novos empreendimentos	Não haverá
Aspectos socioeconômicos	O impacto se dará de forma positiva devido a empregabilidade oferecida pelo empreendimento	Não haverá
Aspectos ambientais	Coleta regular e destinação adequada de inservíveis	Não haverá
Aspectos urbanísticos	Melhorado, uma vez que o que se tem no local é apenas um muro que não contribui em nada urbanisticamente falando	Não haverá
Aspectos arquitetônicos	Haverá melhorias no aspecto arquitetônico local, devido ao design das novas construções	Não haverá
Efeitos na infraestrutura social instalada	Melhoria das vias de acesso	Não haverá
Necessidades de ampliação dos projetos governamentais	Não haverá	Não haverá

## **6 BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS**

- 01 AFONSO, Paulo Leme Machado – *Direito Ambiental* – 13ª Edição – Revisada, atualizada e ampliada – Malheiros Editora Ltda – São Paulo - maio de 2005**
- 02 ANTUNES, Dilermano Netto – *Direito Ambiental, Teoria e Prática* – Vol 1, 1.ª Edição - Editora Jurídica Anhanguera – Leme São Paulo 2009**
- 03 FERREIRA, Paulo Leite – *Segurança e Medicina do Trabalho* – NR**
- 04 GUTIERREZ, Álvaro Lopes – *Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas* CETESB Biblioteca SP – Brasil – São Paulo 2001 – 2.ª edição**
- 05 MANUAL PARA APRESENTAÇÃO DO EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança**
- 06 MENDES, René – *Medicina do Trabalho* – Doenças Profissionais**
- 07 MENDONÇA, Nelda Raulino – *Constituição Federal* - 1713ª Edição - Centro de Documentação e Informação – Coordenação de publicações - Brasília - 2001**
- 08 VIEIRA, Jair Lot – *Código Sanitário do Estado de São Paulo* - 2ª Edição – Livraria e Papeleria Saraiva S/A – São Paulo 1997**
- 09 RESOLUÇÃO CONAMA 05/2001**
- 10 RESOLUÇÃO CONAMA 20/2001**
- 11 RESOLUÇÃO CONAMA 47/2005**
- 12 RESOLUÇÃO CONAMA 274/2000**
- 13 RESOLUÇÃO CONAMA 303/2002**
- 14 RESOLUÇÃO CONAMA 375 – 2005**
- 15 LEI N.º 1.817, DE 27 DE OUTUBRO DE 1978**
- 16 LEI N.º 10.257 DE 10 DE JULHO DE 2001**

## 7 CONCLUSÃO

O presente Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, possui 28 (vinte e oito) laudas impressas de um só lado, assinadas pelo solicitante e responsável técnico.

Em todas as exigências contidas no Manual de Elaboração do EIV, principalmente no que diz respeito à compensação, evidenciou que a área está em processo de urbanização, carente de alguns elementos públicos e que a implantação e operação do empreendimento, **NÃO CAUSARÃO** impactos negativos relevantes aos já existentes na área, ou seja, haverá mais impactos positivos do que negativos.

Diante do exposto, restou claro de que o Estudo de Impacto de Vizinhança, é digno de aceitação por parte da administração pública, uma vez que as construções trarão no mínimo, 05 (cinco) ganhos reais;

1 Ganho arquitetônico: Inclusão de estrutura com padrão construtivo que propicia novo olhar na paisagem;

2 Ganho social: Geração de empregos diretos, para operacionalizar o complexo de galpões;

3 Ganho na valorização imobiliária: Melhoria na movimentação no entorno do empreendimento;

4 Ganho na segurança: Melhor iluminação da circunvizinhança, presença de segurança patrimonial durante a operação dos galpões;

5 Minimização da utilização do transporte público.

Para que o termo mitigação seja de fato aplicado com louvor, devemos respeitar todas as exigências, não arbitrarias, e, instruí-las por projetos ambientais bem elaborados e que contemplem as devidas, as necessárias e adequadas compensações ambientais.

Os órgãos ambientais responsáveis por autorizar e/ou licenciar empreendimento com potencial polutivo, dispersões e demais intervenções no meio ambiente, devem exigir que as medidas compensatórias e corretivas, sejam de fato atendidas cabalmente.


Os estudos aplicados na elaboração do EIV, por mais pensada que poderia ser, não teve a pretensão esgotar todas as ações pertinentes às práticas sustentáveis para instruir a confecção deste documento e com isto, persuadir quem tem autonomia para expedir a AUTORIZAÇÃO REQUERIDA, e, concorda em alterá-lo, desde que ocorra situação ou modificação que torne os procedimentos aqui registrados inadequados, ou ainda que, apresentem sugestões pertinentes e exequíveis.

Como se mostra em tela, a construção dos galpões, será de suma importância e ajuda, não só para os moradores, empresários, elementos públicos, privados e impreterivelmente ao meio ambiente; fazendo com que, de fato, haja aceitabilidade na sua aprovação e consecução.

Apelamos não somente para o bom senso e sim para a profissionalidade e responsabilidade dos departamentos públicos na validação desse documento, haja vista que a ação pretendida, permeia e atende diversas vantagens a todos.

Entretanto, o elaborador deste, considera o EIV/RIV, um instrumento com conteúdo consubstanciado para dirimir dúvidas e até mesmo, servir de base para direcionar as mitigações que se fizerem necessárias, e bem como, facilitar a interpretação dos eventos ocorridos, ocorrentes e que ocorrerão com a implementação do complexo de galpões.

Elaboração:

Documento assinado digitalmente  
 ANTONIO CARLOS DOS SANTOS FERREIRA  
Data: 09/06/2025 14:39:06-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Antônio Carlos dos santos Ferreira

CAU/SP: A – 25097- 0

RRT: 15610727

KHALIL  
EMPREENDEIMENTOS  
IMOBILIARIOS  
LTDA:21028777000134

Assinado de forma digital por  
KHALIL EMPREENDEIMENTOS  
IMOBILIARIOS  
LTDA:21028777000134  
Dados: 2025.06.09 13:38:16 -03'00'

---

Khalil Empreendimentos Imobiliários Eireli

CNPJ: 21.028.777/0001 - 34

Proprietário:





# RIT

## RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO

**CONJUNTO DE GALPÕES INDUSTRIAL  
KHALIL EMPREENDIMENTOS  
IMOBILIÁRIOS - EIRELI**

**ANTÔNIO CARLOS DOS SANTOS  
FERREIRA  
ARQUITETO & URBANISTA  
CAU/SP: A – 25097-0**

**SUZANO – SP  
JUNHO DE 2025**

**SUMÁRIO:**

---

<b>1.</b>	<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>03</b>
<b>2.</b>	<b>INFORMAÇÕES GERAIS</b>	<b>04</b>
2.1	Empreendimento	04
2.2	Proprietário	04
2.3	Responsável Legal	04
2.4	Responsável pelo Estudo	04
<b>3</b>	<b>CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO</b>	<b>05</b>
3.1	Localização do Empreendimento	05
3.2	Objeto do RIT	05
3.2.1	Objetivos Gerais do RIT	05
3.2.2	Objetivos Específicos do RIT	05
3.3	Imagens da Área AID	06
3.4	Imagens da Área AII	12
<b>4</b>	<b>QUANTIFICAÇÃO DE VEÍCULOS NO SISTEMA VIÁRIO</b>	<b>12</b>
4.1	Gráfico da Movimentação nas Vias do Entorno	15
4.2	Gráfico da Movimentação Média nos Dias Avaliados	16
<b>5</b>	<b>ANÁLISE DO IMPACTO DO EMPREENDIMENTO NO SISTEMA VIÁRIO</b>	<b>17</b>
5.1	Geração de Viagens	17
5.2	Cálculo de Capacidade das Vias	17
5.3	Nível de Serviço da Via	18
5.4	Estimativa da Atração de Viagens	21
<b>6</b>	<b>INDICAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIAS</b>	<b>21</b>
6.1	Área de Influência Direta – AID	21
6.2	Área de Influência Indireta – AII	22
<b>7.</b>	<b>ANÁLISE DOS IMPACTOS SOBRE O TRÂNSITO</b>	<b>23</b>
7.1	Identificação dos Impactos no Trânsito	23
7.2	Mitigações Propostas	23
<b>8</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>24</b>
<b>9</b>	<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>25</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O trânsito em geral, se destaca por diversas ações negativas, que faz dele, um dos maiores vilões onde ele venha a existir, mais especificamente, na atualidade, a partir do momento em que o homem deixou de existir como nômade, de substituir as tendas por edificações mais consistentes e ao passar dos tempos, constituir família com diversos membros, a questão dos problemas com o arranjo do espaço, era apenas uma questão de tempo.

Com o avanço tecnológico, a necessidade de deslocamentos e criação de meio para que esse traslado fosse mais rápido, diversos veículos transportadores foram criados, e, juntamente com eles; a caoticidade nas vias de circulação deles.

O crescimento foi tamanho, que houve a necessidade substituir e/ou de interferir em diversos ecossistemas para a viabilização de acessos para os meios de locomoção dos seres humanos, o que trouxe várias consequências degradantes ao meio e ao homem, como: desmatamentos, transposições e poluição do ar e dos corpos hídricos.

Esse novo evento, levou a criação de Leis para a regulação desse constante ir e vir; é nesse cenário que surge o necessário Relatório de Impacto no Trânsito (RIT) que nada mais é que uma ferramenta essencial para avaliar os efeitos da movimentação constante de veículos, em uma determinada região.

Na maioria das cidades brasileiras, um empreendimento que devido ao seu porte e atração de viagens para atender o andamento de suas atividades, e que possa trazer para o tráfego e as imediações do local, o RIT é exigido para que se possa acatar e aprovar um projeto com as especificações citadas acima.

O objetivo principal do RIT, é analisar minuciosamente o fluxo de veículos, quantificar os impactos potenciais e propor soluções eficazes para manter a eficiência do trânsito na área afetada.

Através desse processo, é possível determinar se a infraestrutura viária existente, tem capacidade para acomodar os volumes de tráfego atuais e futuros; que certamente será agravado com a implantação do projeto, com o fim último de garantir condições satisfatórias de mobilidade para os transeuntes.

## 2. INFORMAÇÕES GERAIS

### 2.1 Empreendimento:

**Denominação:** Condomínio de Galpões Industriais com 08 unidades – galpões.

**Endereço:** Estrada Furuyama, 1730

**Bairro:** Vila Washington

**Área do Terreno:** 48.400,00 m<sup>2</sup>

**Área total a construir:** 20.898,12 m<sup>2</sup>

### 2.2 Proprietário:

**Razão Social:** Khalil Empreendimentos Imobiliários Eireli

**CNPJ:** 21.027.777/0001- 34

### 2.3 Responsável Legal:

**Nome:** Yossef Hussein Khalil

**RNE:** [REDACTED]

**CPF:** [REDACTED]

**Contato:** contato@arboreengenharia.com.br

### 2.4 Responsável pelo Estudo

**Razão Social:** Antonio Carlos dos Santos Ferreira

**Profissional:** Arquiteto e Urbanista

**CAU/SP:** A – 25097- 0

**RRT :** 15610727

**e-mail:** abrancocarlos@gmail.com

**Contato:** (11) 95775 - 6128

### **3 CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO**

Trata-se de área de 2hc, localizado em área predominantemente industrial, onde será implantado projeto de construção de um conjunto de 08 (oito) galpões industriais, para usos diversos, no endereço abaixo, que consiste em obras civis de fundação a partir de estacas, brocas de ferro 3/16; estruturas a partir de alicerces, vigas, pilares e preenchidos de concreto, lajes em concreto armado, paredes em alvenaria, cobertura metálica, forro em PVC.

#### **3.1 Localização do Empreendimento**

O empreendimento será implantado na Estrada Furuyama, 1730 – na Vila Washington – CEP: 08694 – 101 – Suzano – SP. A área confronta com a Estrada Furuyama, do lado esquerdo de quem está na frente da área, confronta com a empresa Flora Evora Paisagismo Ltda, a lateral direita e aos fundos, com terrenos sem edificações, nas coordenadas UTM: 7.389.219 e 368.578, tendo como via de acesso principal, a Avenidada Vereador João Batista Fitipaldi.

#### **3.2 Objeto do RIT**

##### **3.2.1 Objetivos Gerais do RIT**

O objetivo geral do Relatório de Impacto Trânsito (RIT) é estudar, quantificar o fluxo de veículo que utiliza a via, na área da implantação do projeto; é demonstrar o status atual da via de acesso a área da construção requerida; apurar os impactos positivos e negativos que a implementação do projeto, possa causar nas áreas afetadas, direta e indiretamente, propor medidas mitigadoras e adquirir autorização para a construção de condomínio de galpões industriais.

##### **3.2.2 Objetivos Específicos do RIT**

Adquirir as licenças necessárias e pertinentes a construção do complexo de 08 (oito) galpoes industriais na área do solicitante.



### 3.3 Imagens da Área AID

Imagem 01: Localização da Área



Imagem 02: AID – Área de Influência Direta no Raio de 500m

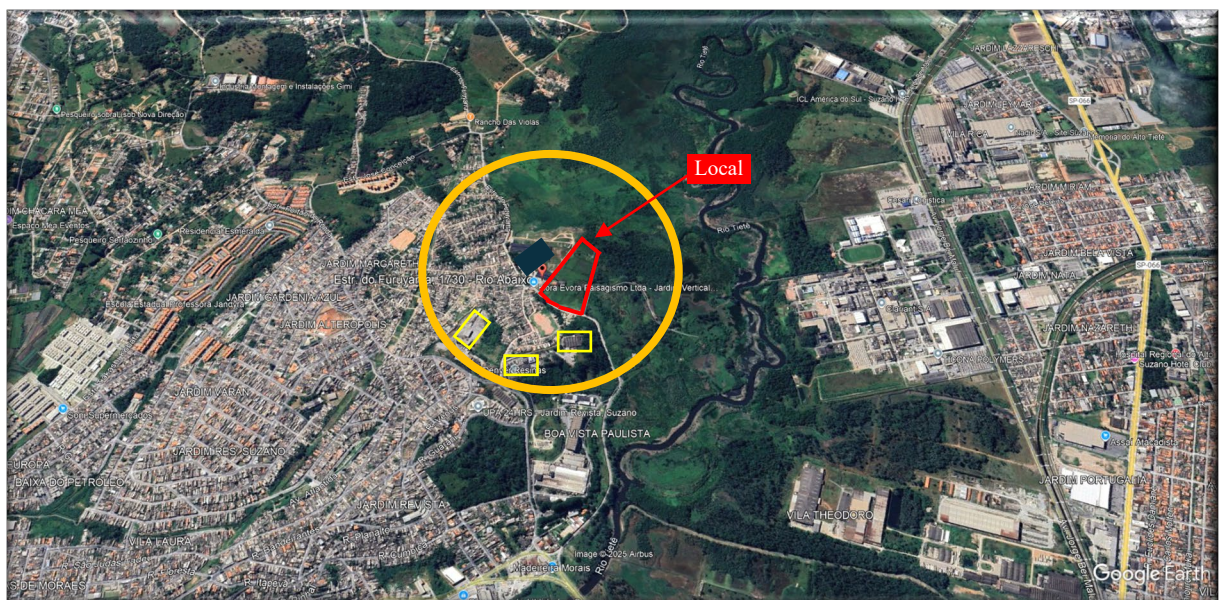


Imagem 03: Avenida João Batista Fitipaldi – Sentido Sesc e Dona Benta



Imagem 04: Estrada Furuyama - Entrada



Imagem 05: Estrada Furuyama



Imagem 06: Estrada Furuyama



Imagem 07: Estrada Furuyama – proximidade da área



Imagem 08: Estrada do Portão da Ronda, entrada da Rua Geni Gusmão dos Santos



Imagem 09: Rua Geni Gusmão dos Santos – entrada pela Estrada Portão da Ronda

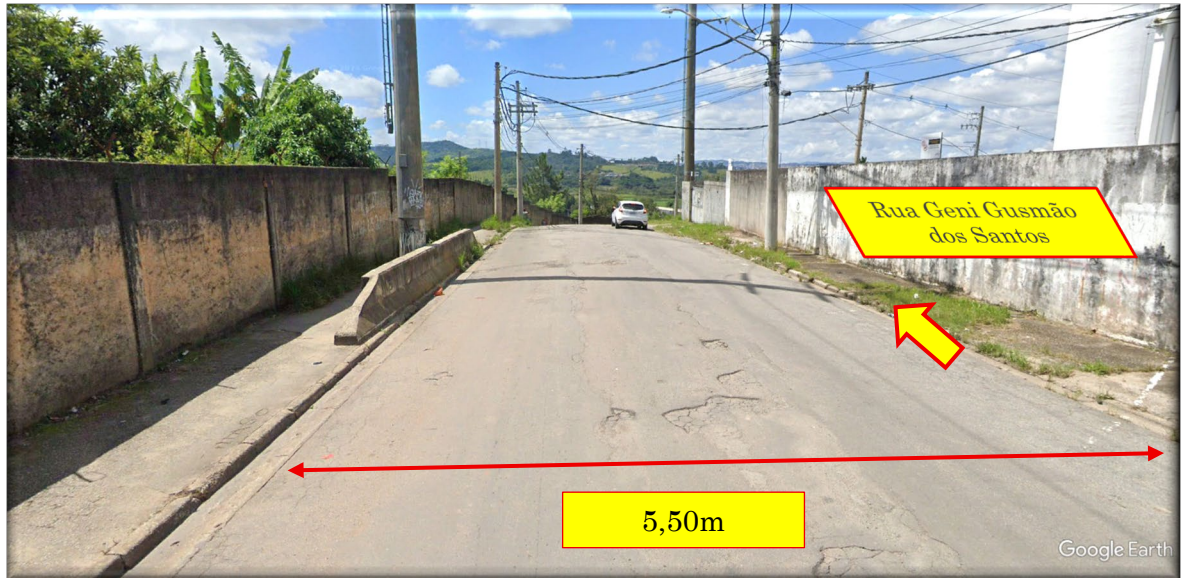


Imagem 10: Rua Geni Gusmão dos Santos – sentido Estrada Furuyama



Imagem 11: Rua Geni Gusmão dos Santos – meio

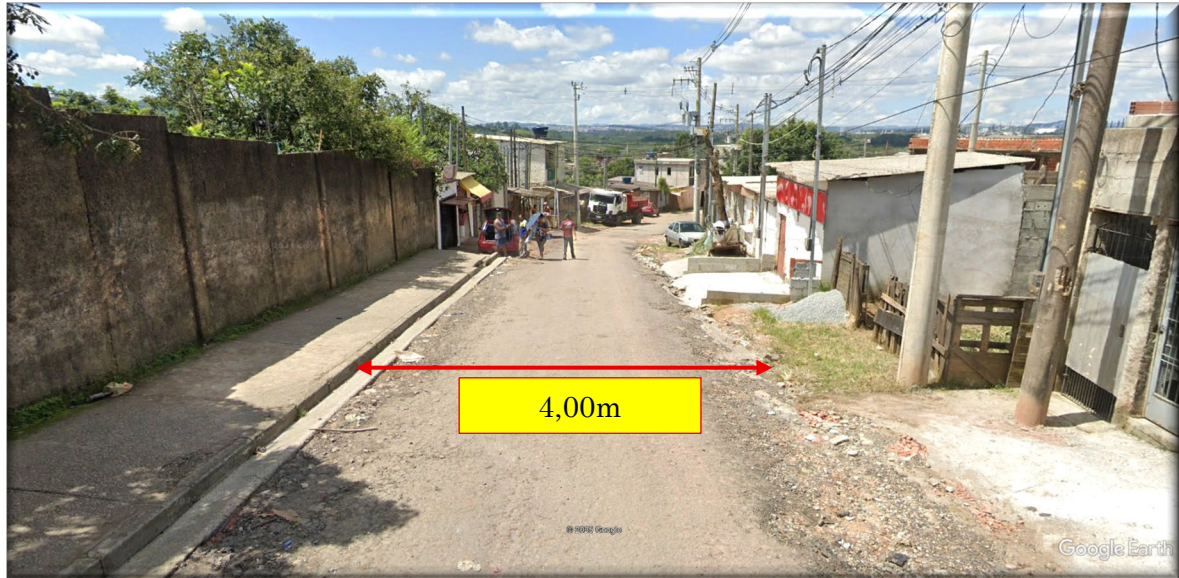


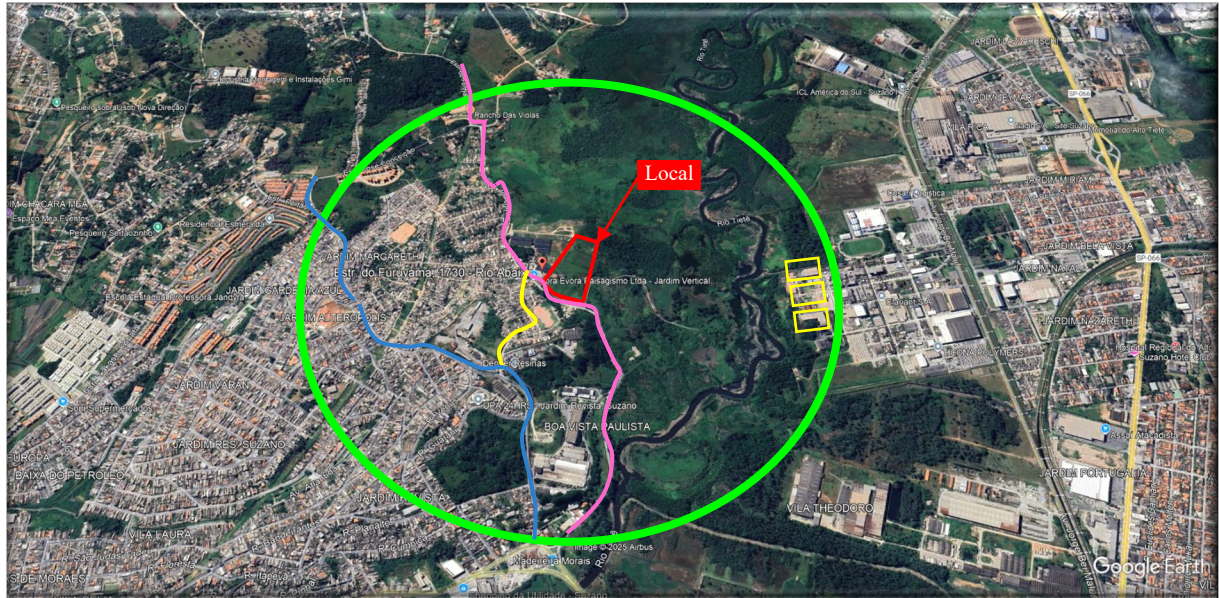
Imagem 12: Rua Geni Gusmão dos Santos – acesso a Estrada Furuyama



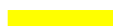






### 3.4 Imagens da Área AII

Imagem 13: AII – Área de Influência Indireta no Raio de 1000m



-  Estrada Furuyama
-  Estrada Portão da Ronda
-  Rua Geni Gusmão dos Santos
-  Raio de 1000m
-  Local do Empreendimento

## 4 QUANTIFICAÇÃO DE VEÍCULOS NO SISTEMA VIÁRIO

Agente e/ou Usuário	Horário Início e término		Quantidade	Obs:	Endereço
Animais	07h15	10h15	000	-	DATA: 30 DE MAIO DE 2025 ESTRADA FURUYAMA
Caminhão	07h15	10h15	037	-	
Carreta	07h15	10h15	000	-	
Carro de Passeio	07h15	10h15	237	-	
Ciclista	07h15	10h15	025	-	
Motociclista	07h15	10h15	056	-	
Ônibus	07h15	10h15	018	-	
Outros	07h15	10h15	001	Retroescv <sup>a</sup>	
Pedestres	07h15	10h15	054	-	
P. N. Especiais	07h15	10h15	001	Cadeirante	
Utilitário	07h15	10h15	042	-	
Veículo Tração Animal	07h15	10h15	000	-	



Agente e/ou Usuário	Horário Início e término		Quantidade	Obs:	Endereço
Animais	07h15	10h15	000	-	DATA: 30 DE MAIO DE 2025 GENI GUSMÃO DOS SANTOS
Caminhão	07h15	10h15	005	-	
Carreta	07h15	10h15	000	-	
Carro de Passeio	07h15	10h15	047	-	
Ciclista	07h15	10h15	007	-	
Motociclista	07h15	10h15	018	-	
Ônibus	07h15	10h15	004	-	
Outros	07h15	10h15	002	Reboque	
Pedestres	07h15	10h15	049	-	
P. N. Especiais	07h15	10h15	001	-	
Utilitário	07h15	10h15	006	-	
Veículo Tração Animal	07h15	10h15	000	-	

Agente e/ou Usuário	Horário Início e término		Quantidade	Obs:	Endereço
Animais	09h00	12h00	000	-	DATA: 31 DE MAIO DE 2025 ESTRADA FURUYAMA
Caminhão	09h00	12h00	045	-	
Carreta	09h00	12h00	000	-	
Carro de Passeio	09h00	12h00	346	-	
Ciclista	09h00	12h00	024	-	
Motociclista	09h00	12h00	072	-	
Ônibus	09h00	12h00	008	-	
Outros	09h00	12h00	000	-	
Pedestres	09h00	12h00	103	-	
P. N. Especiais	09h00	12h00	000	-	
Utilitário	09h00	12h00	059	-	
Veículo Tração Animal	09h00	12h00	000	-	



Agente e/ou Usuário	Horário Início e término		Quantidade	Obs:	Endereço
Animais	09h00	12h00	000	-	DATA: 31 DE MAIO DE 2025 GENI GUSMÃO DOS SANTOS
Caminhão	09h00	12h00	007	-	
Carreta	09h00	12h00	000	-	
Carro de Passeio	09h00	12h00	075	-	
Ciclista	09h00	12h00	009	-	
Motociclista	09h00	12h00	022	-	
Ônibus	09h00	12h00	000	-	
Outros	09h00	12h00	000	-	
Pedestres	09h00	12h00	086	-	
P. N. Especiais	09h00	12h00	000	-	
Utilitário	09h00	12h00	010	-	
Veículo Tração Animal	09h00	12h00	000	-	

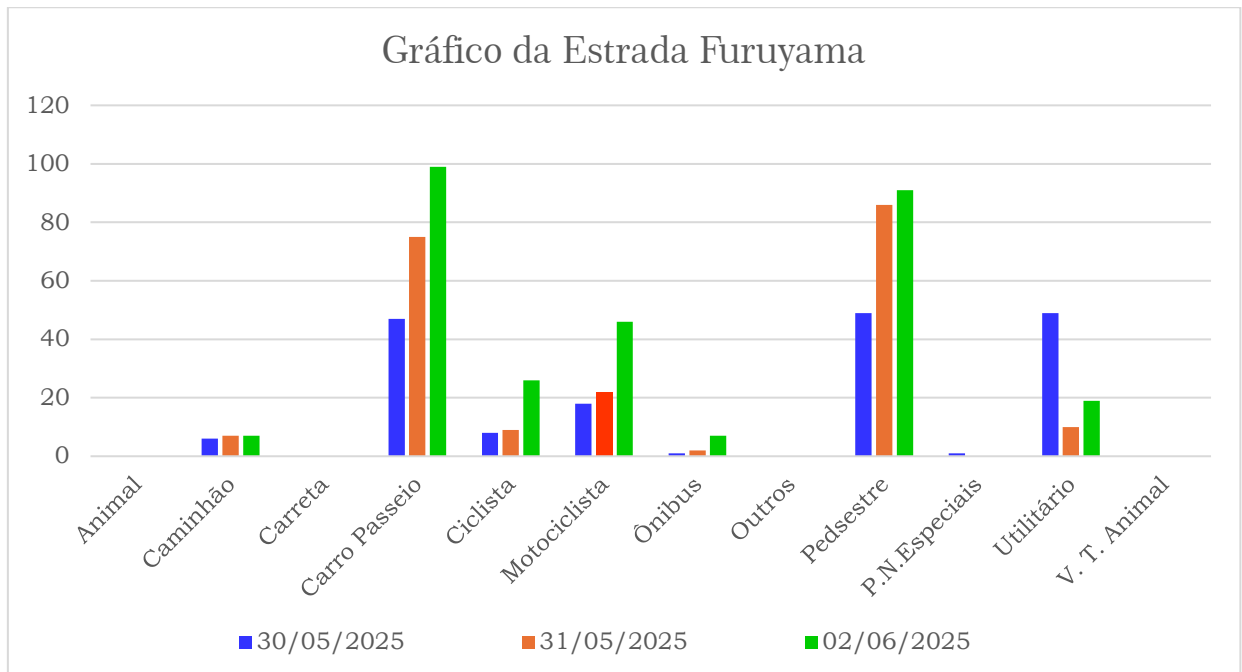
Agente e/ou Usuário	Horário Início e término		Quantidade	Obs:	Endereço
Animais	15h30	18h30	000	-	DATA: 02 DE JUNHO DE 2025 ESTRADA FURUYAMA
Caminhão	15h30	18h30	007	-	
Carreta	15h30	18h30	001	-	
Carro de Passeio	15h30	18h30	404	-	
Ciclista	15h30	18h30	045	-	
Motociclista	15h30	18h30	101	-	
Ônibus	15h30	18h30	020	-	
Outros	15h30	18h30	002	Reboco	
Pedestres	15h30	18h30	085	-	
P. N. Especiais	15h30	18h30	000	-	
Utilitário	15h30	18h30	073	-	
Veículo Tração Animal	15h30	18h30	002	-	

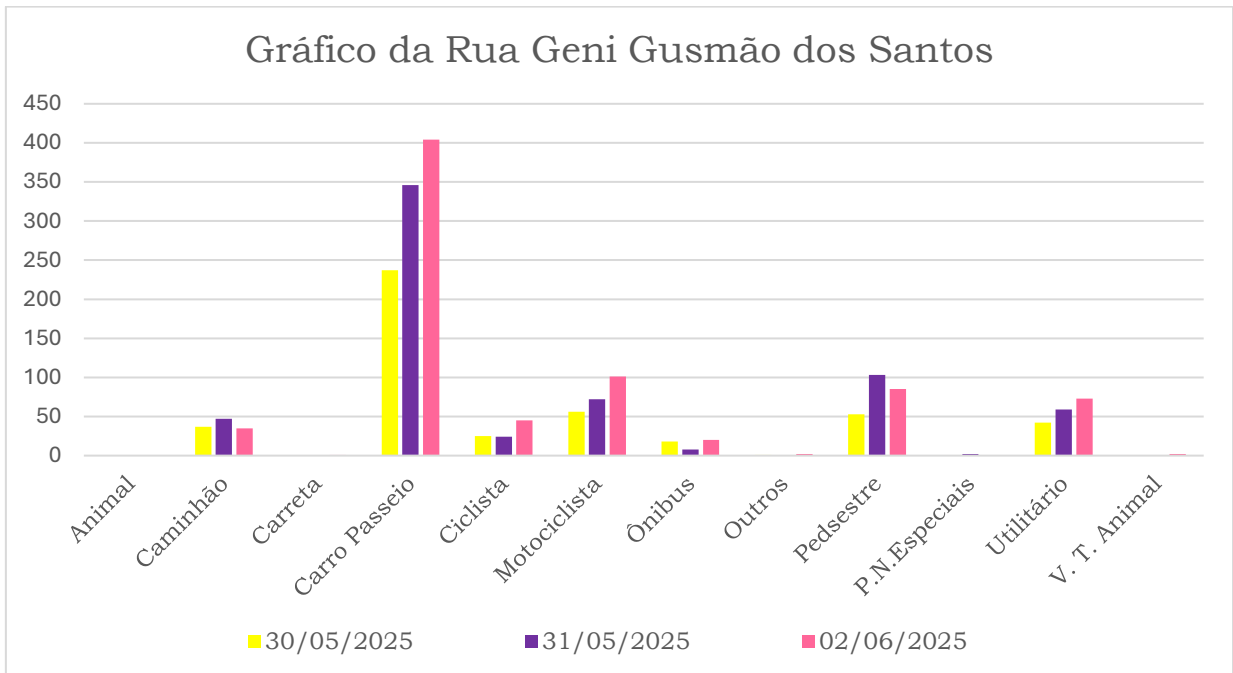


Agente e/ou Usuário	Horário Início e término		Quantidade	Obs:	Endereço
Animais	15h30	18h30	000	-	DATA: 02 DE JUNHO DE 2025 GENI GUSMÃO DOS SANTOS
Caminhão	15h30	18h30	007	-	
Carreta	15h30	18h30	001	-	
Carro de Passeio	15h30	18h30	099	-	
Ciclista	15h30	18h30	026	-	
Motociclista	15h30	18h30	046	-	
Ônibus	15h30	18h30	007	-	
Outros	15h30	18h30	000	-	
Pedestres	15h30	18h30	091	-	
P. N. Especiais	15h30	18h30	000	-	
Utilitário	15h30	18h30	019	-	
Veículo Tração Animal	15h30	18h30	002	Charrete	

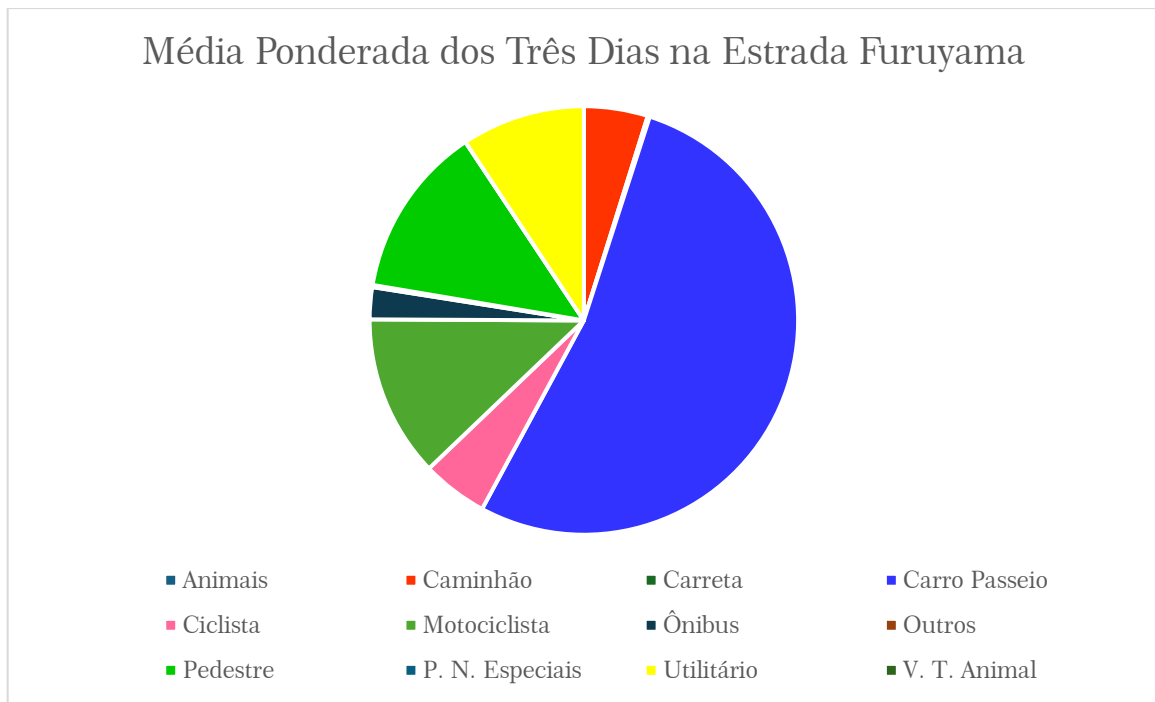
#### 4.1 Gráfico da Movimentação nas Vias do Entorno

O gráfico demonstra o tráfego dos agentes nos horários críticos na região da implantação do empreendimento.

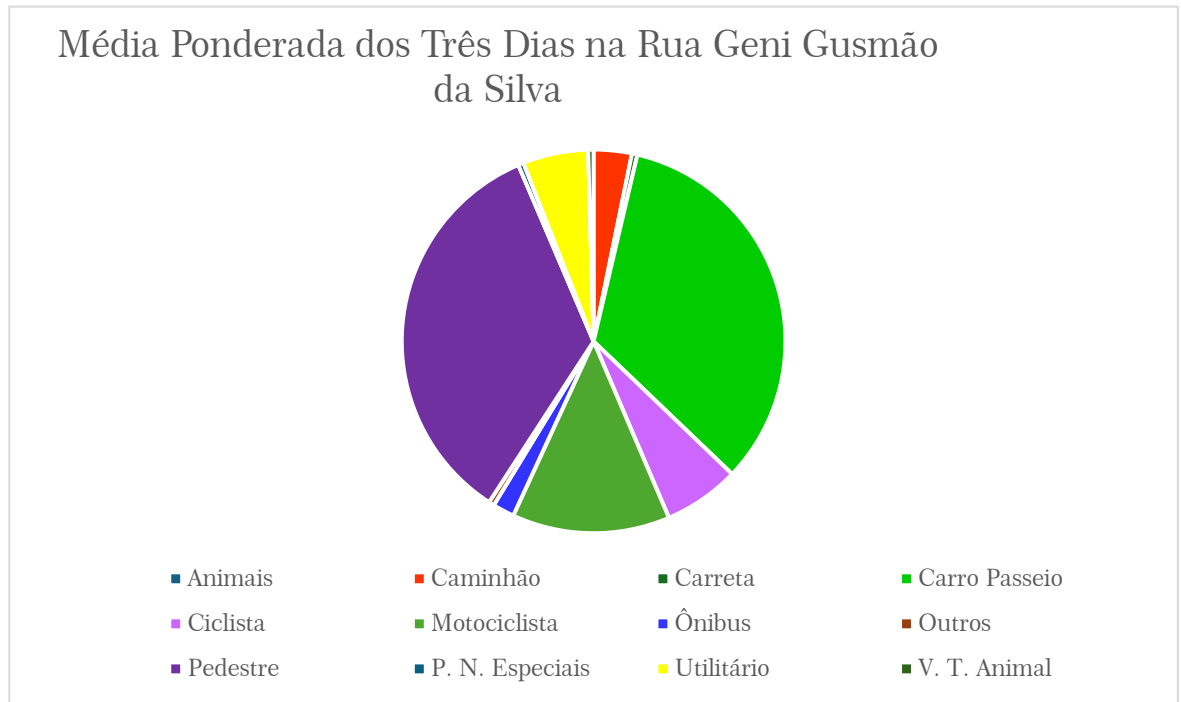




#### 4.2 Gráfico da Movimentação Média nos Dias Avaliados



Média Ponderada dos Três Dias na Rua Geni Gusmão da Silva



## 5 ANÁLISE DO IMPACTO DO EMPREENDIMENTO NO SISTEMA VIÁRIO

### 5.1 Geração de Viagens

O complexo de industrial consistirá em 8 (oito) galpões para locação, quando em funcionamento, gerará por volta de 180 viagens dia, o que corresponderá cerca 28,13% da quantidade de viagens que ocorre nas vias na atualidade, ou melhor, na situação atual.

### 5.2 Cálculo de Capacidade das Vias

De acordo com Webster, a capacidade viária teórica de uma via, pode ser determinada, baseando-se pelo volume de circulação da maior categoria de veículo que circula por ela, especialmente no período ou horário de maior movimentação, nesse caso, o carro de passeio denominado de (UCP).

Em vias urbanas, a apuração da circulação, deve ser obtida a partir das interseção, por ser o ponto mais crítico da via e é onde se apresentam maiores graus de restrições à passagem e/ou onde o fluxo de veículos se interrompe.

Essa capacidade depende de fatores físicos ou operacionais, mais ou menos fixos, que podem ser alterados mais facilmente - como a distribuição dos tempos livres na programação dos semáforos - ou que dependem de ações mais complexas como as mudanças físicas que exigem obras civis.

Após apuração da fluidez na interseção e os volumes de veículos que por elas transitam, determina-se o nível de serviço da via, definido como a relação entre o volume de tráfego e a capacidade da via.

### 5.3 Nível de Serviço da Via

O nível de serviço resulta de uma avaliação qualitativa das condições de operação-conforto e conveniência de motoristas e passageiros - e depende dos seguintes fatores: liberdade na escolha da velocidade, facilidade para mudar de faixas nas ultrapassagens e saídas ou entradas na via e proximidade dos outros veículos.

Seis níveis de serviço são definidos: A, B, C, D, E e F, onde o nível de serviço "A" corresponde às melhores condições de operação e o nível de serviço "F" às piores. A seguir são descritas as condições de operação correspondentes a cada nível de serviço:

**Nível de serviço A** - Via com baixos volumes, densidades e elevada velocidade. O volume de veículos não interfere nessas condições e é inferior a 60% da capacidade da via.

**Nível de serviço B** - Apresenta fluxo estável e velocidades que começam a ser limitadas pelas condições de tráfego, embora o motorista detenha razoável grau de liberdade de escolha da velocidade do veículo. O volume varia entre 60% e 70% da capacidade da via.

**Nível de serviço C** - O fluxo é estável, porém a velocidade e as manobras são condicionadas pelos volumes mais elevados de tráfego, que atingem de 70% a 80% da capacidade da via.

**Nível de serviço D** - Aproxima-se do fluxo instável e as velocidades são afetadas pelas condições de operação. A liberdade de manobra é restrita e o volume situa-se na faixa entre 80% e 90% da capacidade da via.

**Nível de serviço E** - O fluxo e a velocidade são instáveis e o volume atinge até 100% da capacidade da via, provocando paradas frequentes. O comportamento diferenciado de um motorista condiciona o fluxo e a velocidade dos demais veículos.

**Nível de serviço F** - O fluxo é forçado, com baixíssimas velocidades. As paradas são frequentes, resultando na formação de extensas filas. O volume está acima da capacidade da via.

Com fundamento na definição do volume de serviço e volume máximo ou fluxo de saturação proposta por Webster, calcula-se a capacidade da via através da fórmula:

$$C = S \times Z$$

Onde:  $S = V_s \times F$  e  $V_s = 525 \times L$  - Portanto,  $C = 525 \times L \times f \times Z$  onde:

C: Capacidade da via ou da faixa;

S: Fluxo de saturação ou volume máximo;

$V_s$ : Volume de serviço;

L: Largura da via ou faixa de tráfego;

f: Produto dos fatores que afetam o fluxo de tráfego;

Z: Relação entre o tempo de verde e o ciclo do semáforo.

Largura da via ou faixa de tráfego (m)	Volume de Serviço (Veículos/h)
3,0	1.850
3,3	1.875
3,6	1.900
3,9	1.950
4,2	2.075
4,5	2.250
4,8	2.475
5,2	2.700

Tabela 2 - Volume de Veículo por hora conforme largura da via

Nome da via	Largura da faixa	Veículo hora
Estrada Furuyama	6,00m	329
Rua Geni Gusmão dos Santos	4,00m	073

A Estrada Furuyama é via de mão dupla com uma faixa de rolamento em cada sentido, situada em área urbana, topografia plana com baixa elevação na região do empreendimento até as intersecções uma a Leste e outra Oeste, possui calçada de 1,5m de largura, mesmo sendo área de circulação considerável de ciclista, não há faixa de ciclovia, também não possui semáforo e nenhum, outro dispositivo de redução de velocidade e não possui acostamento.

Como ainda há atividade pecuária nas proximidades, o trânsito é composto por diferentes tipos de veículos. Mesmo assim, é possível aplicar a metodologia do fator de equivalência (unidades de carros de passeio - UCP) conforme tipo de veículo. Tal metodologia atribui um fator de equivalência para cada tipo de veículo, este ajuste é importante para análise do fluxo de tráfego, uma vez que representa de maneira mais técnica e real a demanda do local. Para este estudo, serão utilizados os seguintes fatores de equivalência (UCP):

Agente e/ou Usuário	Fator de Equivalência por Tipo
Animais	0,0
Caminhão	2,0
Carreta	3,0
Carro de Passeio	1,0
Ciclista	0,0
Motociclista	0,5
Ônibus	2,0
Outros	0,0
Pedestres	0,0
Pessoas com Necessidades Especiais	0,0
Utilitário	1,5
Veículo Tração Animal	0,0

Automóvel	Moto	Vans	Ônibus	Caminhões	Carretas
1,0	0,5	1,5	2,0	2,0	3,0

Tabela 3 - Fatores de Equivalência por tipo de Veículo

#### 5.4 Estimativa da Atração de Viagens:

Etapa aonde se realiza uma análise mais aprofundada do empreendimento, com ênfase em sua produção de viagens ao longo do dia, discriminadas por modo e espacialmente (respectivamente distribuições temporal, modal e espacial).

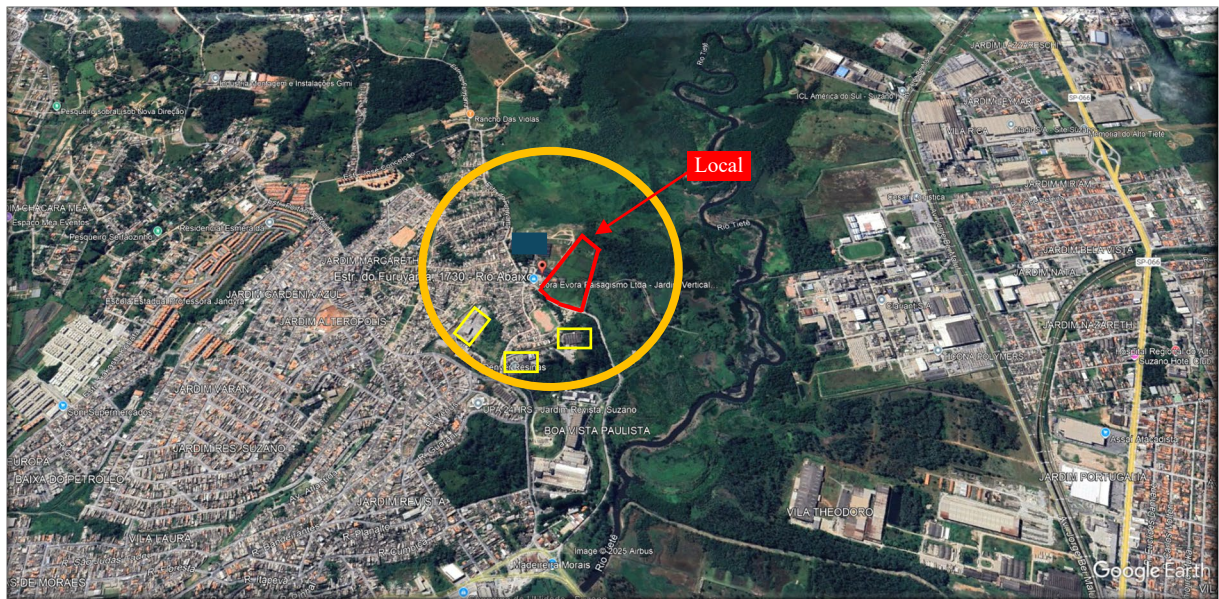
Essa estimativa foi realizada mediante apuração in loco por 3 (três) dias, em horários diferentes, sob a apuração da maior movimentação/horario de pico.

Não optamos por bibliografia específica, porque os parâmetros fixos, não correspondem ao fluxo de veículo que retrate as atuais condições das vias em estudo.

## 6 INDICAÇÃO DAS VIAS DE ACESSO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIAS

### 6.1 Área de Influência Direta - AID

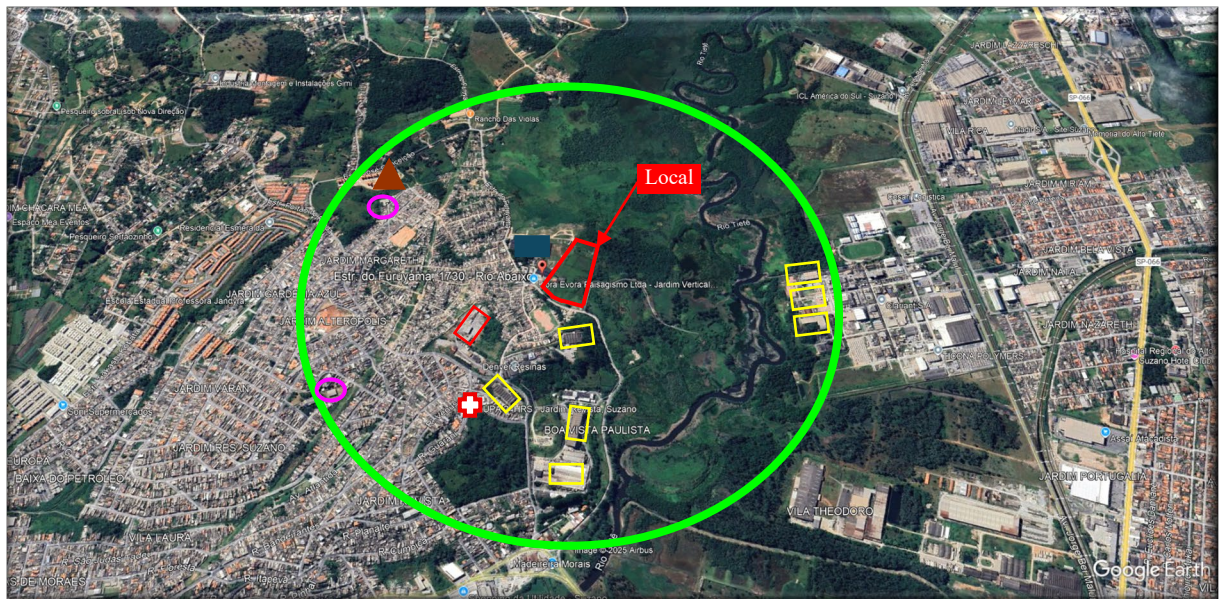
A área de influência direta, compreende um raio de 500m, nessa área, o acesso por duas vias, a Estrada Furuyama e a Rua Geni Gusmão dos Santos, vias de trânsito com baixa movimentação de veículos de porte grande, o que gerará baixo impacto sobre a via, quando da implantação do empreendimento.



	Área do empreendimento		Raio de 500m
	Flora Evora		Área verde
	Área residencial		Indústrias

## 6.2 Área de Influência Indireta - AII

A área de influência indireta, compreende um raio de 1000m. Mesmo com o aumento do raio da área, os impactos serão os mesmos gerados na AID, ou seja, permanecerá inalterado com a implantação do complexo.



	Área do empreendimento		Raio de 1000m
	Flora Evora		Área verde
	Área residencial		Indústrias
	Conjunto de prédio		Sistema de Saúde
	EM e EE		Acessos / Ruas

## **7. ANÁLISE DOS IMPACTOS SOBRE O TRÂNSITO**

A Estrada Furuyama inicia na Avenida João Batista Fitipaldi, cujo fluxo de veículo é intenso e variável que apesar de não ligar diretamente a área de implantação a nenhum ponto de interesse, ainda possui grande influência no sistema viário da região.

Certamente a via, Estrada Furuyama, não se encontra em ótimas condições de trafegabilidade, ou seja, a mesma deve passar por reformulação como: recapeamento asfáltico, reparação e inserção de calçada em boa parte de sua extensão e sistema de redução de velocidade.

Apesar do empreendimento aumentar em 23% o fluxo de veículo no local, as melhorias necessárias, propiciarão impactos positivos na via, pois, as mitigações, irão corrigir as inconformidades presentes.

Observando a contagem do fluxo veicular apresentado nas planilhas e ao classificarmos a movimentação pela predominância da quantidade com o número maior de viagens, carro e motocicletas, o trânsito local, sofrerá impacto de baixa significância.

### **7.1 Identificação dos Impactos no Trânsito**

Os impactos recorrentes no trânsito na situação atual, é a falta de acostamento ou uma segunda pista em ambos os lados, eliminar possível invasão de animais (gado) na via, como também a presença de deslocamentos consideravelmente grande de ciclistas e pedestres, dada as condições da via.

### **7.2 Mitigações Propostas**

Realizar adequação nas vias, tanto de forma a capacitar o aumento dos deslocamentos na área e entorno, bem como promover o asfaltamento, exigir que haja perfeita manutenção no cercamento das contênsões dos animais residentes na região, implantação de calçadas, drenagem e sinalização da via.

## 8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após levantamento do trânsito nos pontos cruciais da área da implantação do empreendimento, conforme planilhas acima, restou claro de que, não haverá impacto negativo significativo no trânsito, o que torna extremamente viável, a implantação do projeto apresentado.

Os dados foram planilhados e os maiores valores obtidos nos horários especificados e no período estudado, aplicando a equivalência de veículos e o valor obtido utilizado para análise do impacto nas vias, neste cenário não constatamos impacto que modificasse o nível de serviços da via.

Outro ponto a considerar é; se realizada a adequação das vias, a tendência é que haja melhor fluidez no trânsito local, mesmo que se considerarmos um crescimento de 10% ao ano, na frota inicial de 80 veículos, as quantidades de viagens geradas pelo empreendimento não comprometerão o nível de serviço das vias analisadas.

Termos em que,  
Pede deferimento,

**KHALIL  
EMPREENDEIMENTOS  
IMOBILIARIOS  
LTDA:21028777000134**

Assinado de forma digital por  
KHALIL EMPREENDEIMENTOS  
IMOBILIARIOS  
LTDA:21028777000134  
Dados: 2025.06.09 13:37:30  
-03'00'

---

Proprietário: Khalil Empreendimentos Imobiliários - Eireli

CNPJ: 21.027.777/0001- 34

Responsável Legal: Yossef Hussein Khalil

CPF: 621.584.908 – 10

RNE: V139934 – 0 CGPI/DIREX/DPF

Documento assinado digitalmente  
**gov.br** ANTONIO CARLOS DOS SANTOS FERREIRA  
Data: 09/06/2025 14:40:49-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Antônio Carlos dos Santos Ferreira

Arquiteto & Urbanista

CAU/SP: A – 25097- 0

RRT : 15610727

## 9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito. Manual de Procedimentos para o Tratamento de polos Geradores de Tráfego, dezembro de 2001.

CET/SP - Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo. Polos Geradores de Tráfego. SOLA, Sergio Michel (org), Boletim Técnico 32. São Paulo, 1983.

MOBILIDADE COOPERATIVA, SCULTORI AMBIENTAL, ANFRA CONSTRUÇÕES E INCORPORAÇÕES LTDA - Estudo de impacto no sistema viário, Abril de 2013. Disponível em <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/ptBR/informacoes/banco-de-estudo-de-impactos/729-estudo-de-impacto-viarioav-florestan-fernandes-lote-5-a-camboinhas-niteroi/file>. Acesso em 30/10/2018.

ITE - Institute of Transportation Engineers. Trips Generation Handbook. Washington: ITE, Publication N°028B, 2004.

Highway Capacity Manual, Transportation Research Board Number 212, (1.990). Manual de Estudos de Tráfego IPR-723/2006 do DNIT  
Fonte dos mapas: Google Earth

CARQUEJA, Helena Lima. Estudo da geração de viagens e de parâmetros para o dimensionamento de estacionamento e meio-fio para Hospitais na Grande Florianópolis. UFSC, Florianópolis, 2006.

<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/1243/646>

DENATRAN/FGV, 2001

<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-r/assuntos/transito/arquivossenatran/educacao/publicacoes/polosgeradores.pdf/view>



**Prefeitura Municipal de Suzano  
Estado de São Paulo**

Código de controle da certidão: b56a975ff1a4bee34d1e



**TERMO DE REFERÊNCIA Nº 5.2025  
Termo de Referência para Elaboração de Estudo de Impacto da Vizinhança (EIV)**

**Protocolo Eletrônico Nº: 27557.2025  
05/11/2025**

**- Emissão: 09/05/2025 - Validade do documento:**

*A Prefeitura Municipal de Suzano, Estado de São Paulo, através das atribuições legais conferidas à Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação;*

**INFORMA**

A pedido formulado no Processo Administrativo nº **27557.2025** em que o requerente ANTONIO CARLOS DOS SANTOS FERREIRA FERREIRA, CNPJ/CPF 071.066.008-14, propõe a implantação de Indústrias em geral, que conforme Lei Complementar nº 312/17, é classificada como **"ATIVIDADE DE IMPACTO"**. Deverá ser elaborado Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, de acordo com as diretrizes deste termo de referência. O Estudo de Vizinhança e Respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV deverão contemplar :

**1. Identificação do Empreendimento**

Deverá conter a identificação do empreendimento e data

**2. Informações gerais do empreendimento, do proprietário e dos profissionais envolvidos na elaboração do EIV.**

**2.1. Do empreendimento:**

Nome ou razão social;

Endereço;

Área do terreno;

Número da matrícula / C.R.I.;

Área total a construir / ampliar;

**2.2 Proprietário do empreendimento:**

Nome ou razão social;

Documentos de identificação (CPF, RG ou CNPJ);

Dados para contato;

Nome e assinatura do proprietário ou procurador\*;

\*anexar procuração;

**2.3 Dos responsáveis pelo estudo:**

Nome ou razão social;

Especialização profissional;

Documentos de identificação (CPF, RG ou CNPJ);

Número do Registro Profissional no Conselho Regional;

ART's e RRT's vinculadas;

Dados para contato;

Assinatura do responsável técnico pelo estudo;

**3. Índice.**

Visite o portal GEOSuzano: [www.geosuzano.com.br](http://www.geosuzano.com.br)

Acesse Leis e Decretos em: <http://www.suzano.sp.gov.br/web/transparencia/leis-e-decretos>

**Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação (SMPUH)**

E-mail: [smpuh@suzano.sp.gov.br](mailto:smpuh@suzano.sp.gov.br) | Telefone: 11 4745-2123

Avenida Paulo Portela, 210 - Centro Unificado de Serviços (CENTRUS) | Suzano/SP | CEP: 08675-230





## Prefeitura Municipal de Suzano Estado de São Paulo

Código de controle da certidão: b56a975ff1a4bee34d1e



#### 4. Caracterização.

Descrição do empreendimento e das atividades a serem desenvolvidas no local. Informar quanto a construção, regularização ou ampliação da edificação, área total e a ampliar, número de pavimentos, tipologia construtiva e descrever o processo operacional.

##### 4.1. Localização.

Apresentar mapa de localização, contendo em escala legível, os parcelamentos contíguos e arruamentos próximos.

##### 4.2. Descrição das atividades.

Detalhar as atividades que ocorrerão no empreendimento. Apresentar o memorial levando em consideração todos os espaços e serviços propostos em projeto.

##### 4.3. Descrição geral do empreendimento.

Informar as previsões de: Público-alvo, lotação máxima; nº de unidades; nº de lojas; nº de funcionários/ moradores/ usuários/ clientes; nº de vagas de veículos pequenos; nº de vagas para carga/descarga e tipo de veículos utilizados; embarque/desembarque.

##### 4.4. Da implantação do empreendimento.

Apresentar planta da proposta de implantação do empreendimento com o entorno imediato e memorial descritivo.

##### 4.5. Zoneamento e Uso do Solo.

Identificar a Macrozona e Zona de Uso, de acordo com a legislação vigente. Demonstrar a admissibilidade do empreendimento de acordo com as categorias de uso e apresentar Certidão de Uso do Solo para a atividade pretendida.

##### 4.6. Quadro de áreas.

Informar a área do lote e a proposta de áreas construídas, área permeável, taxa de ocupação e coeficiente de aproveitamento.

##### 4.7. Cronograma de obras.

Informar datas previstas para início e término das obras, bem como o cronograma com as principais etapas da implantação.

##### 4.8. Identificação e Mapeamento da área de influência.

A área de influência será determinada conforme análise de impacto gerado, visto que empreendimento poderá causar impactos com áreas de influência diversas. Deverá ser justificada e nunca inferior a um **Raio de Influência Direta** 500 metros e **Raio de Influência Indireta** 1000 metros. Após análise inicial do EIV, poderá ser solicitado o aumento da área de influência pelo corpo técnico de análise.

#### 5. Análise dos Impactos e Proposição de Medidas Mitigadoras ou Compensatórias:

Deverão ser caracterizados e avaliados os impactos positivos e negativos decorrentes da instalação do empreendimento. Conforme conclusões serão propostas medidas mitigadoras ou compensatórias quanto aos impactos gerados, sendo que as mesmas deverão ser justificadas quanto ao efeito esperado. Deverão ser analisados os seguintes quesitos:

5.1 Adensamento Populacional. Analisar a densidade atual e a ser gerada pelo empreendimento. Quando necessário, separar a população a ser gerada em permanente e transitória. Analisar a distribuição espacial da população, incluindo mapa das áreas de maior e menor densidade populacional, atual e após implantação do empreendimento. Analisar possíveis reflexos decorrentes como: possibilidade de atração ou repulsão de pessoas; impacto da mão de obra nos estabelecimentos locais. Analisar como a população a ser adicionada na vizinhança vai interagir com a infraestrutura urbana e comunitária disponível e como o empreendimento pode beneficiar a população residente e transitória, considerando os aspectos socioeconômicos.

5.2 Equipamentos Urbanos e Comunitários. Identificar, mapear e caracterizar condições gerais de atendimento dos equipamentos públicos disponíveis próximos ao empreendimento: saúde, educação, assistência social, áreas de lazer. Analisar a necessidade de inserção de novos equipamentos comunitários considerando a demanda a ser gerada pelo empreendimento. Verificar restrições de proximidade da atividade proposta aos equipamentos existentes.

5.3 Uso e Ocupação do Solo. Identificar e demonstrar os tipos de uso e padrão de ocupação na área de influência, através de textos, gráficos, tabelas, mapas e imagens. Deverão ser identificadas tendências de mudança de uso do solo e urbanísticas induzidas pelo empreendimento e atividade em estudo. Relacionar a inserção do empreendimento com as atividades vizinhas e o informar grau de descaracterização que possa ocorrer na área de entorno.

5.4 Mobilidade urbana, geração de tráfego e demanda por transporte público. Diagnóstico da Situação Atual: levantamento da infraestrutura viária existente, incluindo vias principais e secundárias, faixas de pedestres, ciclovias, e transporte público; análise do fluxo de tráfego atual, incluindo volumes de tráfego, pontos de congestionamento e horários de pico; avaliação das condições de

Visite o portal GEOSuzano: [www.geosuzano.com.br](http://www.geosuzano.com.br)

Acesse Leis e Decretos em: <http://www.suzano.sp.gov.br/web/transparencia/leis-e-decretos>

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação (SMPUH)

E-mail: [smpuh@suzano.sp.gov.br](mailto:smpuh@suzano.sp.gov.br) | Telefone: 11 4745-2123

Avenida Paulo Portela, 210 - Centro Unificado de Serviços (CENTRUS) | Suzano/SP | CEP: 08675-230





## Prefeitura Municipal de Suzano Estado de São Paulo

Código de controle da certidão: b56a975ff1a4bee34d1e



acessibilidade para pedestres e ciclistas. Identificar e mapear as linhas e pontos de ônibus na área e levantar as condições dos abrigos que serão utilizados pela população do empreendimento e os reflexos da demanda deste empreendimento. Análise dos Impactos: Previsão do aumento do volume de tráfego gerado pelo empreendimento, considerando veículos, pedestres e ciclistas; identificação dos possíveis pontos de congestionamento e áreas de conflito; avaliação dos impactos sobre o transporte público, incluindo a demanda adicional e a capacidade do sistema existente; impactos na segurança viária, com análise de acidentes potenciais. Propostas de Mitigação: recomendações para melhorias na infraestrutura viária, como alargamento de vias, construção de novas faixas, e adequação de semáforos; implementação de medidas de controle de tráfego, como readequação de sinalização e instalação de semáforos; propostas para melhorar a acessibilidade e segurança de pedestres e ciclistas, incluindo a construção de calçadas, ciclovias, e travessias seguras; medidas para integrar o empreendimento ao sistema de transporte público existente, como a criação de pontos de ônibus e ações para integração modal. Conclusões e Recomendações: sumário dos principais impactos identificados e das medidas de mitigação propostas. Relatório de Impacto de Trânsito (RIT) conforme Redação dada pela Lei nº 14.849, de 2024 - (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Seção XII - Do estudo de impacto de vizinhança - art. 37)

5.5 Demanda por transporte público. Identificar e mapear as linhas e pontos de ônibus na área e levantar as condições dos abrigos que serão utilizados pela população do empreendimento e os reflexos da demanda deste empreendimento.

5.6 Ventilação e Iluminação. Avaliar se a edificação causa obstrução na paisagem urbana natural ou construída, assim como se interfere ou não, nas condições atuais de iluminação e ventilação no local, através de estudos de volumetria.

5.7 Nível de ruídos. Deverá ser avaliada a geração de ruídos decorrentes da construção do empreendimento e das atividades a serem desenvolvidas no empreendimento. Relacionar o possível impacto gerado aos usos predominantes atuais e estimados quanto a sua incomodidade.

5.8 Qualidade do ar. Apresentar estudos qualitativos a respeito da qualidade do ar bem como analisar as emissões atmosféricas da atividade a ser desenvolvida no local e da construção do empreendimento, seus potenciais poluidores e relacionar quanto a salubridade da população atingida.

5.9 Vegetação e arborização urbana. Apresentar laudo de caracterização da vegetação existente, mencionar a existência de espécies arbóreas nativas, exóticas, quantidades, famílias, nomes científicos e populares, porte e categorias de ameaças dos indivíduos. Deverá ser apresentado mapa contendo a localização dos indivíduos, identificando eventuais supressões de vegetação, embasamento legal e plano de manejo.

5.10 Capacidade de suporte da infraestrutura urbana instalada. Indicar a bacia hidrográfica com seus respectivos cursos d'água e analisar a topografia que o empreendimento estará inserido. Identificar através de dados/eventos cronológicos se há ocorrência de problemas relativos à drenagem urbana na área de influência. Descrever a demanda e a capacidade de atendimento à drenagem. Informar quais serão as técnicas construtivas e os instrumentos de drenagem adotados pelo empreendimento, para mitigar os impactos gerados. Descrever a demanda e a capacidade de atendimento dos serviços de abastecimento de água, energia, coleta de esgoto. Anexar as certidões de viabilidade das concessionárias dos serviços de abastecimento de água, energia e coleta de esgoto.

5.11 Geração e destinação dos resíduos sólidos. Indicar através de estudos o potencial de geração de resíduos da atividade pretendida, bem como da fase de implantação do empreendimento, quanto ao volume e caracterização dos mesmos. Apresentar plano de gerenciamento, informando os locais/formas de descarte.

5.12 Geração de emprego e renda. Apresentar o potencial de geração de empregos e renda durante a fase de implantação e operação da atividade e impactos decorrentes na vizinhança.

5.13 Resíduos líquidos. Indicar através de estudos o potencial de geração de resíduos líquidos da atividade pretendida, quanto ao volume e caracterização dos mesmos. Apresentar plano de gerenciamento, informando os locais/formas de descarte.

## 6. Referências Bibliográficas.

Inserir todas as fontes de pesquisas e consultas.

## 7. Anexos Eletrônicos.

7.1. Projetos: Inserir uma via da proposta do empreendimento, assinado pelas partes.

7.2. ART ou RRT do profissional e comprovante de pagamento.

7.3. Certidão de Matrícula do Registro de Imóveis, expedida no máximo há 30 dias.

7.4. Espelho do IPTU.

7.5. Certidão de Diretrizes emitida para o Uso pretendido.

Visite o portal GEOSuzano: [www.geosuzano.com.br](http://www.geosuzano.com.br)

Acesse Leis e Decretos em: <http://www.suzano.sp.gov.br/web/transparencia/leis-e-decretos>

Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação (SMPUH)

E-mail: [smpuh@suzano.sp.gov.br](mailto:smpuh@suzano.sp.gov.br) | Telefone: 11 4745-2123

Avenida Paulo Portela, 210 - Centro Unificado de Serviços (CENTRUS) | Suzano/SP | CEP: 08675-230





**Prefeitura Municipal de Suzano  
Estado de São Paulo**

Código de controle da certidão: b56a975ff1a4bee34d1e



7.6. Via em mídia digital devidamente identificada (CD ou DVD) do Estudo de Impacto de Vizinhança e anexos que deverão ser entregues compilados em arquivo único formato “.PDF”.

**8. Observações.**

8.1. O EIV/RIV deve atender ao disposto no Artigo 111 ao Artigo 124 da Lei Complementar nº 312/2017 – Seção IX – Do Estudo e Relatório de Impacto de Vizinhança.

8.2. São competências do proprietário do empreendimento e/ou atividade:

8.2.1. Apresentação do EIV/RIV em formato digital junto ao protocolo do respectivo processo no órgão municipal para a publicação do referido estudo no site oficial.

8.2.2. Dar publicidade no local de implantação do empreendimento e/ou atividade através de placa informativa com as características do empreendimento e/ou atividade bem como dos números dos respectivos processos protocolados para as análises do EIV/RIV no prazo máximo de 15 dias (quinze dias) a contar da data do protocolo.

8.3. Após a publicação do parecer final do EIV/RIV na Imprensa Oficial do Município de Suzano, e na página oficial virtual da Prefeitura na internet, para conhecimento público, os resultados podem ser contestados no período de 15 (quinze) dias corridos, contados da data da publicação, junto a Secretaria Municipal competente pela gestão urbana sendo a contestação devidamente justificada e identificada.

8.4. Em casos específicos, o Corpo Técnico de Análise do EIV/RIV, poderá solicitar análises complementares inicialmente não incluídas neste Termo de Referência, esclarecendo na a relevância dos itens solicitados.

8.5. Todos os itens que compõe esse Termo de Referência deverão ser mencionados no Relatório de Impacto de Vizinhança que será apresentado, mesmo quando não aplicáveis. No caso da inaplicabilidade, deverá ser mantido o título do item solicitado e apresentada justificativa pela ausência das informações.

Eu, Denis Henrique Da Silva, 024043 analisei e emiti, nos termos da lei, o parecer de Uso do Solo.

Suzano, 09 de Maio de 2025

**Eliene Correa Rodrigues Coelho**  
**Diretora de Planejamento Territorial**

Código de validação: b56a975ff1a4bee34d1e  
[https://suzano.inmov.net.br/projects/show\\_images/353493](https://suzano.inmov.net.br/projects/show_images/353493)

*Emitido por Eliene Correa Rodrigues Coelho CPF: \*\*\*.580.958-\*\* gerado em: 09/05/2025 14:32:36*

Visite o portal GEOSuzano: [www.geosuzano.com.br](http://www.geosuzano.com.br)  
Acesse Leis e Decretos em: <http://www.suzano.sp.gov.br/web/transparencia/leis-e-decretos>

**Secretaria Municipal de Planejamento Urbano e Habitação (SMPUH)**  
E-mail: [smpuh@suzano.sp.gov.br](mailto:smpuh@suzano.sp.gov.br) | Telefone: 11 4745-2123  
Avenida Paulo Portela, 210 - Centro Unificado de Serviços (CENTRUS) | Suzano/SP | CEP: 08675-230

