



Relatório de Impacto de Trânsito (RIT)

RESIDENCIAL TDB EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS SPE LTDA
Rua Neuraci da Silva Rodrigues, Lote 103 / 104 / 105, Quadra 15070,
Residencial Recanto da Fortuna, Campinas/SP

Fevereiro/2025

Informações Gerais

Contratante	
Cliente	Residencial TDB Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda
CNPJ/CPF	32.141.300/0001-87
Endereço	Rua Doutor Emílio Ribas, 174, Sala 72 E, Cambuí, Campinas/SP
Referência do Projeto	Relatório de Impacto de Trânsito (RIT)
Data do Documento	Fevereiro/2025

Contratada	
Empresa Contratada	ENV Consultoria & Engenharia Ambiental Ltda.
CNPJ	29.767.208/0001-12
Endereço	Av. Engenheiro Cyro Lustosa, 177, 1º andar Vila Joaquim Inácio, Campinas-SP.
Responsável	Arq. Filipe de Mello Caires
	CAU: A170354-4
Contato	pedro@envconsultoria.com.br
	+55 19 4106-5677



Índice de Figuras

Figura 1. Localização do empreendimento no município.	11
Figura 2. Localização do Empreendimento.	12
Figura 3. Distância Empreendimento ↔ Prefeitura	14
Figura 4. Implantação.....	16
Figura 5. Rota de acesso ao empreendimento.....	18
Figura 6. Rota de saída do empreendimento	19
Figura 7. Estacionamento do empreendimento.....	21
Figura 8. Macrozona com a localização do empreendimento.	24
Figura 9. Zoneamento com a localização do empreendimento.	25
Figura 10. Área Diretamente Afetada (ADA)	31
Figura 11. Área de Influência Direta – AID	33
Figura 12. Área de influência indireta – AII	35
Figura 13. Uso e Ocupação do Solo	38
Figura 14. Classificação Viária	40
Figura 15. Diretrizes viária.....	42
Figura 16. Equipamentos públicos urbano	43
Figura 17. Ilustração de níveis de serviço	52
Figura 18. Postos de contagem.....	54
Figura 19. Posto de contagem 01 (cruzamento da Av. Comendador Aladini Selmi com a Rua Fernando Baron).....	55
Figura 20. Posto de contagem 02 (retorno na Av. Comendador Aladino Selmi em frente ao CTI Renato Archer)	56
Figura 21. Posto de contagem 03 (cruzamento da Av. Comendador Aladino Selmi com a Rua Maria de Lourdes Pinto dos Santos).....	57



Índice de Tabelas

Tabela 1. Quadro de áreas.....	15
Tabela 2. Quadro de áreas.....	20
Tabela 3 - Estimativa da população fixa.....	23
Tabela 4 - Estimativa da população flutuante.....	23
Tabela 5 - Estimativa da população total	23
Tabela 6. Divisão Modal	46
Tabela 7. Índice de Compartilhamento.....	47
Tabela 8. Divisão Espacial	48
Tabela 9. Taxa do crescimento veicular anual	49
Tabela 10. Projeção de crescimento da frota veicular.....	50
Tabela 11. Relação (V/C) e condição veicular	52
Tabela 12. Análise dos Níveis de Serviço	59

Índice de Anexos

Anexo 1 – Projeto Arquitetônico	66
Anexo 2 – Contagem Veicular Equivalente	67
Anexo 3 – Análise dos Níveis de Serviço	68
Anexo 4 – Registro de Responsabilidade Técnica	69



Sumário

1.	IDENTIFICAÇÃO	7
1.1	Identificação – Proprietário (Interessado)	7
1.2	Identificação – Responsável Técnico	7
2.	INTRODUÇÃO	8
3.	OBJETIVO	9
4.	CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	10
4.1.	Localização do Empreendimento	10
4.2.	Descrição do Empreendimento	15
4.3.	Acessos ao Empreendimento e Vagas de Estacionamento	17
4.4.	Caracterização da População do Empreendimento	22
4.5.	Legislação Urbana	24
5.	DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA	29
5.1.	Área Diretamente Afetada (ADA)	30
5.2.	Áreas de Influência Direta e Indireta (AID e AI)	32
5.3.	Área de Influência Direta - AID	32
5.4.	Área de Influência Indireta – AI	34
5.5.	Caracterização Urbana	36
5.6.	Classificações Viárias e Diretrizes	39
5.7.	Transporte Público	43
6.	GERAÇÃO E ATRAÇÃO DE VIAGENS	46
6.1	Divisão Modal	46
6.2	Divisão Espacial	47
7.	PROJEÇÕES DE TRÁFEGO	49
8.	ANÁLISE DOS NÍVEIS DE SERVIÇOS	51



8.1. Metodologia	51
8.2. Análise dos Níveis de Serviços Atuais e Futuros	53
9. MEDIDAS MITIGADORAS	61
10. CONCLUSÃO	62
11. RESPONSÁVEL TÉCNICO	63
12. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	64
13. ANEXOS.....	65



1. IDENTIFICAÇÃO

1.1 Identificação – Proprietário (Interessado)

Proprietário Residencial TDB Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda	CPF/CNPJ 32.141.300/0001-87
Empreendimento Construção de Habitação Multifamiliar Vertical - H MV	Atividade do Empreendimento Habitação
Endereço Profissional Rua Doutor Emílio Ribas, 174, Sala 72 E, Cambuí	
Cidade Campinas/SP	CEP 13.025-140

1.2 Identificação – Responsável Técnico

Responsável Técnico – EIV Filipe de Mello Caires		
Qualificação Arquiteto	Registro Profissional (CREA/CAU) A170354-4	ART / RRT RRT 15302068
Endereço Profissional Av. Engenheiro Cyro Lustosa, 171. 1º Andar, Vila Joaquim Inácio, Campinas/SP		
E-mail filipe@envconsultoria.com.br		Telefone +55 19 4106-5677



2. INTRODUÇÃO

O presente Relatório de Impacto de Trânsito – RIT refere-se ao estudo de tráfego para análise dos impactos no sistema viário no entorno de uma Construção de Habitação Multifamiliar Vertical a ser implantada na Rua Neuraci da Silva Rodrigues, no bairro Residencial Recanto da Fortuna, no município de Campinas/SP.

O estudo tem por objetivo analisar e dimensionar o quanto o empreendimento impactará no sistema viário do entorno de sua implantação, e se faz necessário para embasar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT e da Empresa de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC, da Prefeitura Municipal de Campinas – PMC, que aprova as questões relativas ao tráfego, auxiliado por outros órgãos que propiciem o ordenamento territorial, como a Secretaria Municipal de Urbanismo – SEMURB na forma da expedição de alvarás e a Secretaria Municipal do Verde e do Desenvolvimento Sustentável, quando promove o licenciamento ambiental.

Apresentou-se neste trabalho dados coletados da região tanto da estrutura física como da estrutura funcional, sendo que a estrutura física é a pavimentação da via, entrada e saída de autos, cruzamentos, sinalização viária vertical e horizontal, e a estrutura funcional é a análise do fluxo de veículos que trafegam pelas vias de acesso ao empreendimento, e a capacidade de suporte que o viário tem para absorver as demandas geradas pelo empreendimento.

Para criar a base de dados de volume veicular, o método utilizado foi o de contagem veicular direcional classificada, e quanto aos cálculos de geração de viagens e determinação de áreas de influência, foram utilizadas bibliografias técnicas, apresentadas ao longo do relatório.

Este documento foi elaborado observando as legislações vigentes do município, que no caso, pelo **Plano Diretor do Município - Lei Complementar 189/2018**, **Código de Obras - Lei Complementar 9/2003**, a **Lei Complementar 208/2018 de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo**, e **Decreto 20.633/2019 – Estudo de Impacto de Vizinhança**.



3. OBJETIVO

O presente Relatório de Impacto no Trânsito – RIT foi desenvolvido para atestar viabilidade e subsidiar a concessão de licenças e autorizações necessárias para operação de uma Construção Habitacional, a ser implantada na Rua Neuraci da Silva Rodrigues, Lote 103 / 104 / 105, no bairro Residencial Recanto da Fortuna, Campinas/SP e tem como proposta analisar o impacto que o empreendimento pode causar nas principais vias de acesso, além de indicar a necessidade de medidas mitigadoras/compensatórias que visem minimizar o impacto negativo gerado no fluxo viário pela operação da atividade a ser implantada.



4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1. Localização do Empreendimento

O empreendimento será implantado na Rua Neuraci da Silva Rodrigues, Lote 103 / 104/ 105, quadra 15070, no bairro Residencial Recanto da Fortuna, Campinas/SP, com as respectivas coordenadas centrais UTM: 281874.00 m E / 7471894.00 m S, a figura seguinte apresenta a localização geográfica no município.



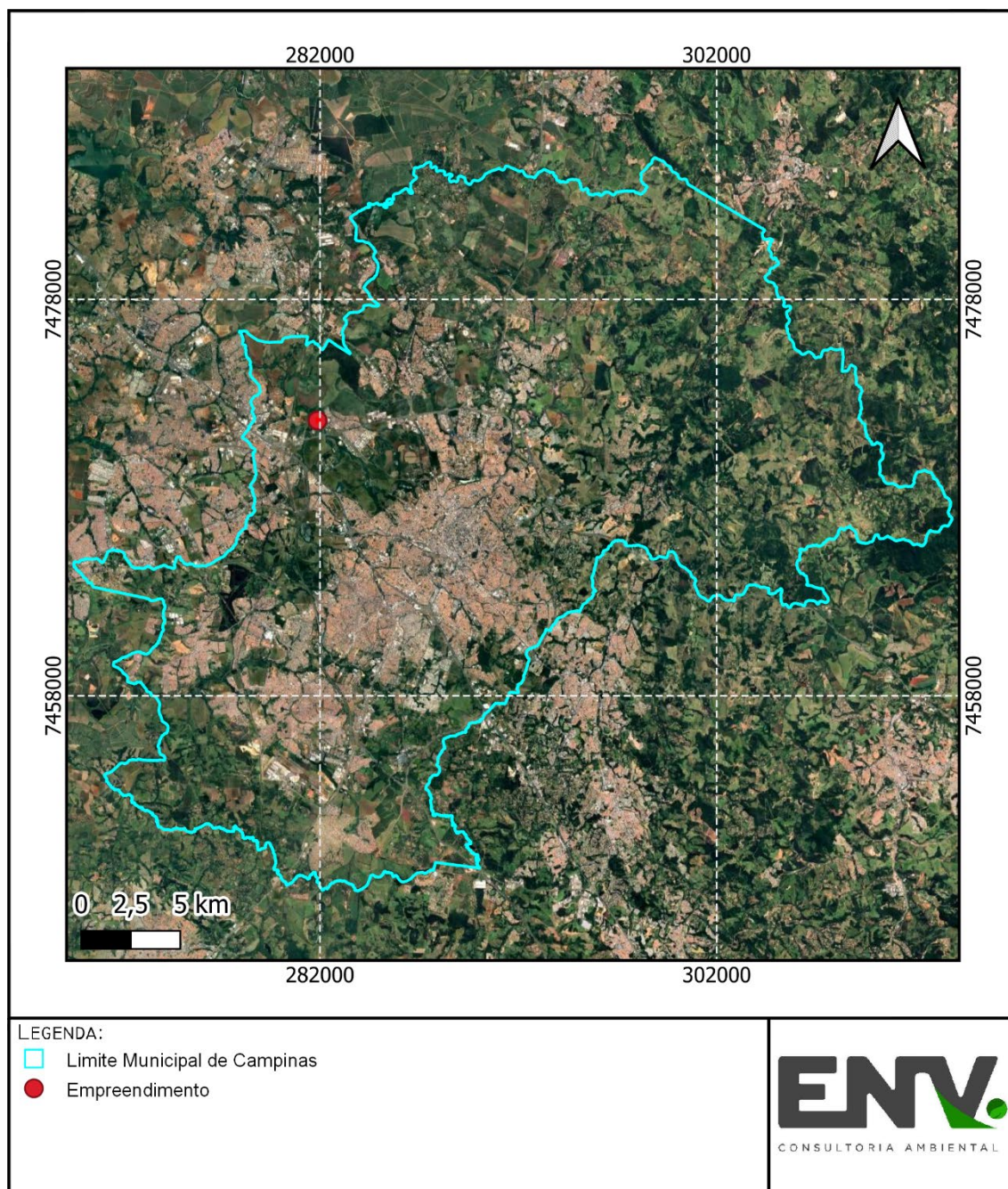


Figura 1. Localização do empreendimento no município.

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



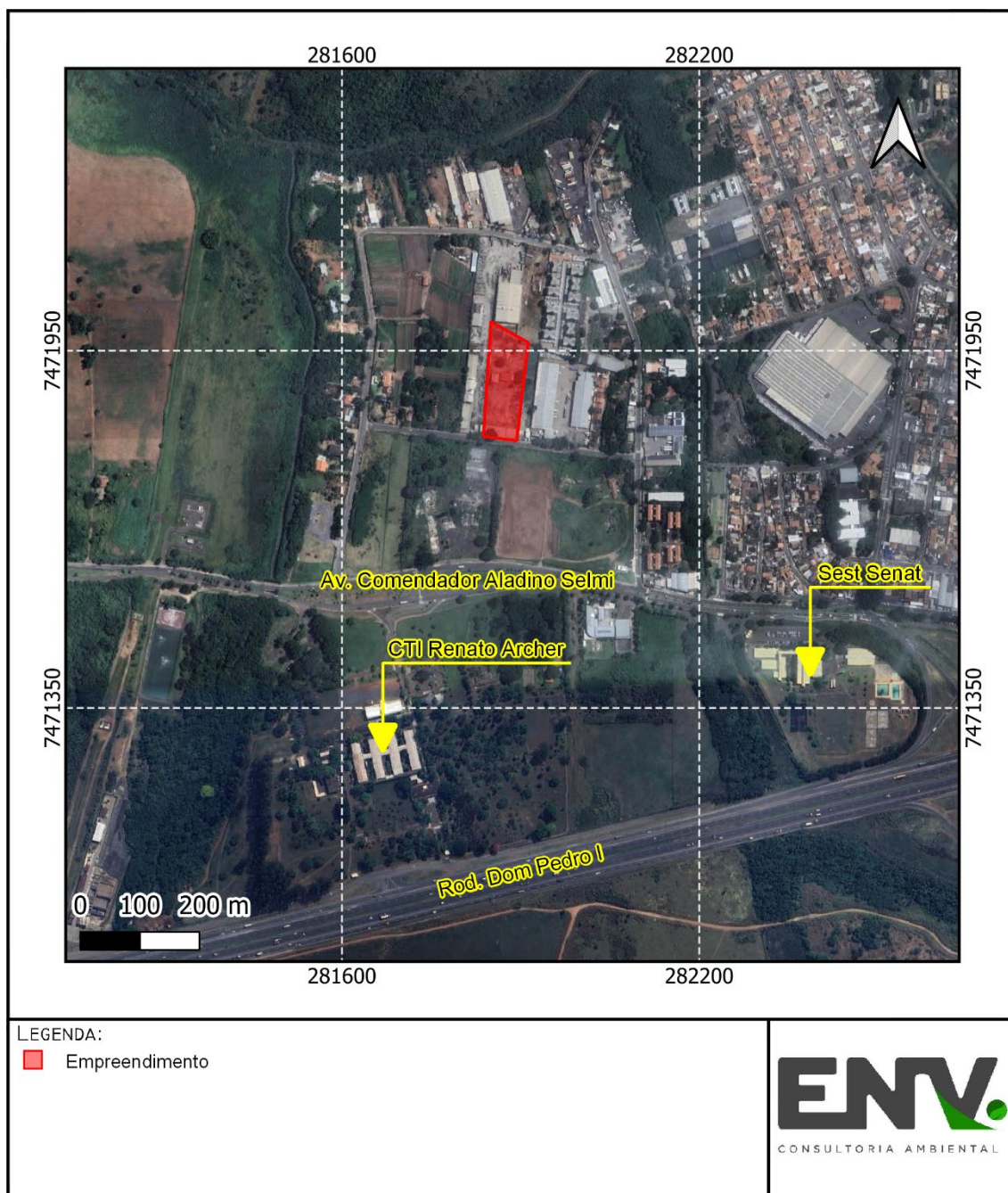


Figura 2. Localização do Empreendimento.

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



A distância entre o empreendimento e a Prefeitura Municipal de Campinas varia conforme o trajeto percorrido. No sentido do empreendimento até a Prefeitura, a distância é de 11,40 km quando o deslocamento é realizado por carro. Já no sentido contrário, da Prefeitura até o empreendimento, a distância é de 9,86 km, também considerando o percurso por via rodoviária. Essa diferença pode ser explicada por variações nos sentidos de tráfego e nas rotas disponíveis para cada direção.



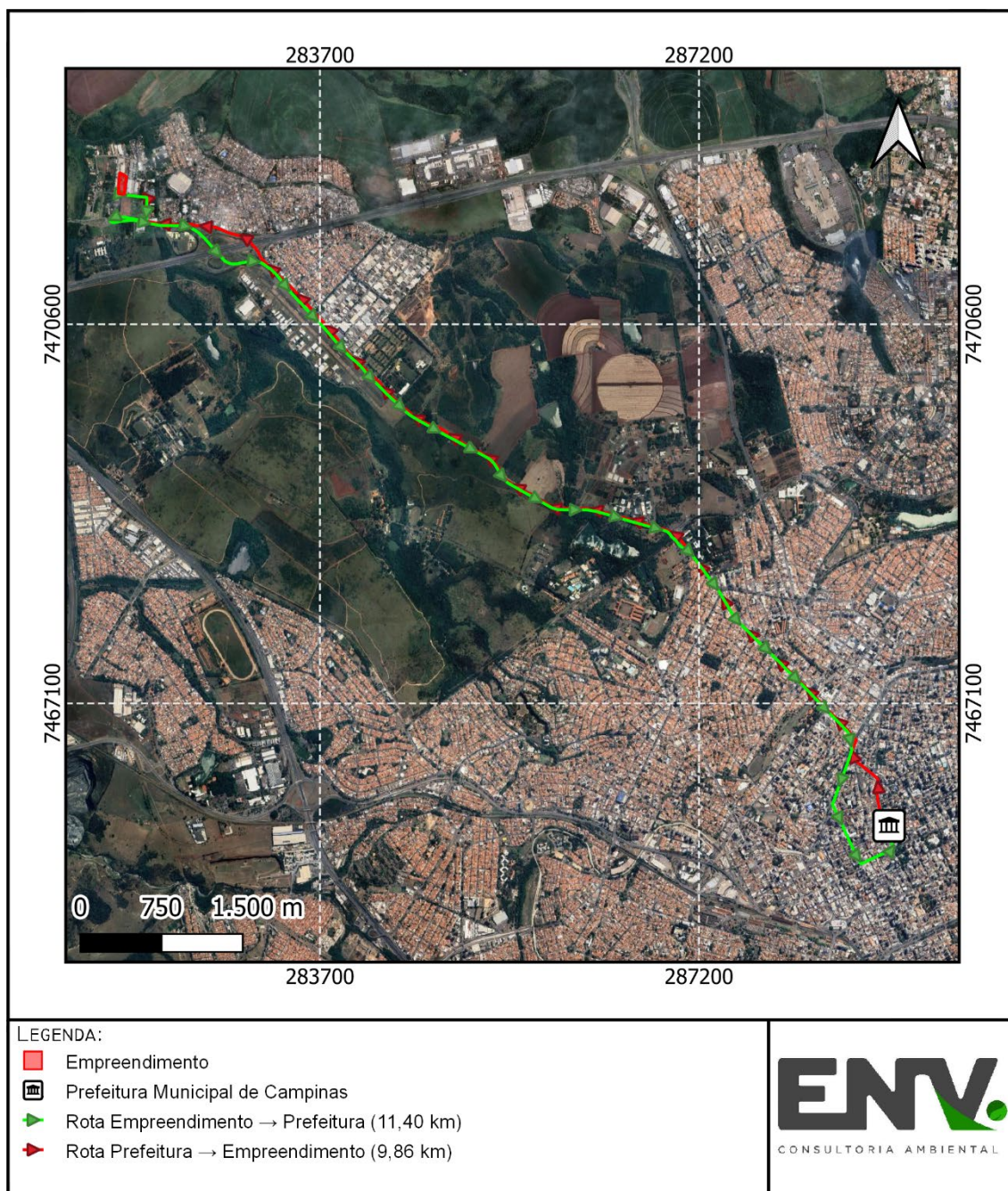


Figura 3. Distância Empreendimento ↔ Prefeitura

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



4.2. Descrição do Empreendimento

O empreendimento objeto deste estudo trata-se de uma Construção de Habitação Multifamiliar Vertical (HMV), que será instalada em um terreno de 10.693,73m² e possuirá uma área construída de 15.482,83m², conforme projeto arquitetônico (**Anexo 1**) e irá possuir 256 unidades habitacionais.

Apresenta-se na **Tabela 1**, o quadro de áreas do empreendimento.

Tabela 1. Quadro de áreas

QUADRO DE ÁREAS (m ²)	
Terreno	10.693,73
Pavimento Térreo ((473,60 x 3)	1.420,80
Pavimento Tipo (429,14 x 29)	12.445,06
Área Técnica (11,10 x 29)	321,90
Varanda (23,52 x 29)	682,08
Reservatório Superior (65,80 x 3)	197,40
Lazer Coberto Térreo (167,77) + Superior (105,00)	272,77
Piscina (adulto e infantil)	88,00
Churrasqueira	12,00
Mini mercado	14,76
Guarita	16,06
Lixeira	12,00
Área Construída	15,482,83
Área Ocupada	1.731,39
Área Livre	8.962,40
Área Permeável	1.669,04





Figura 4. Implantação

Fonte: Projeto de Arquitetura (Anexo I)



4.3. Acessos ao Empreendimento e Vagas de Estacionamento

O empreendimento conta com um acesso e uma saída de automóveis que estão localizados na Rua Neuraci da Silva Rodrigues. Para acessar o empreendimento é possível ver através da **Figura 5** dois sentidos principais, um vindo da Rodovia Dom Pedro I e outro do bairro e através da **Figura 6** é possível observar que ao sair do empreendimento também há duas rotas principais (sentido bairro e sentido rodovia Dom Pedro I).



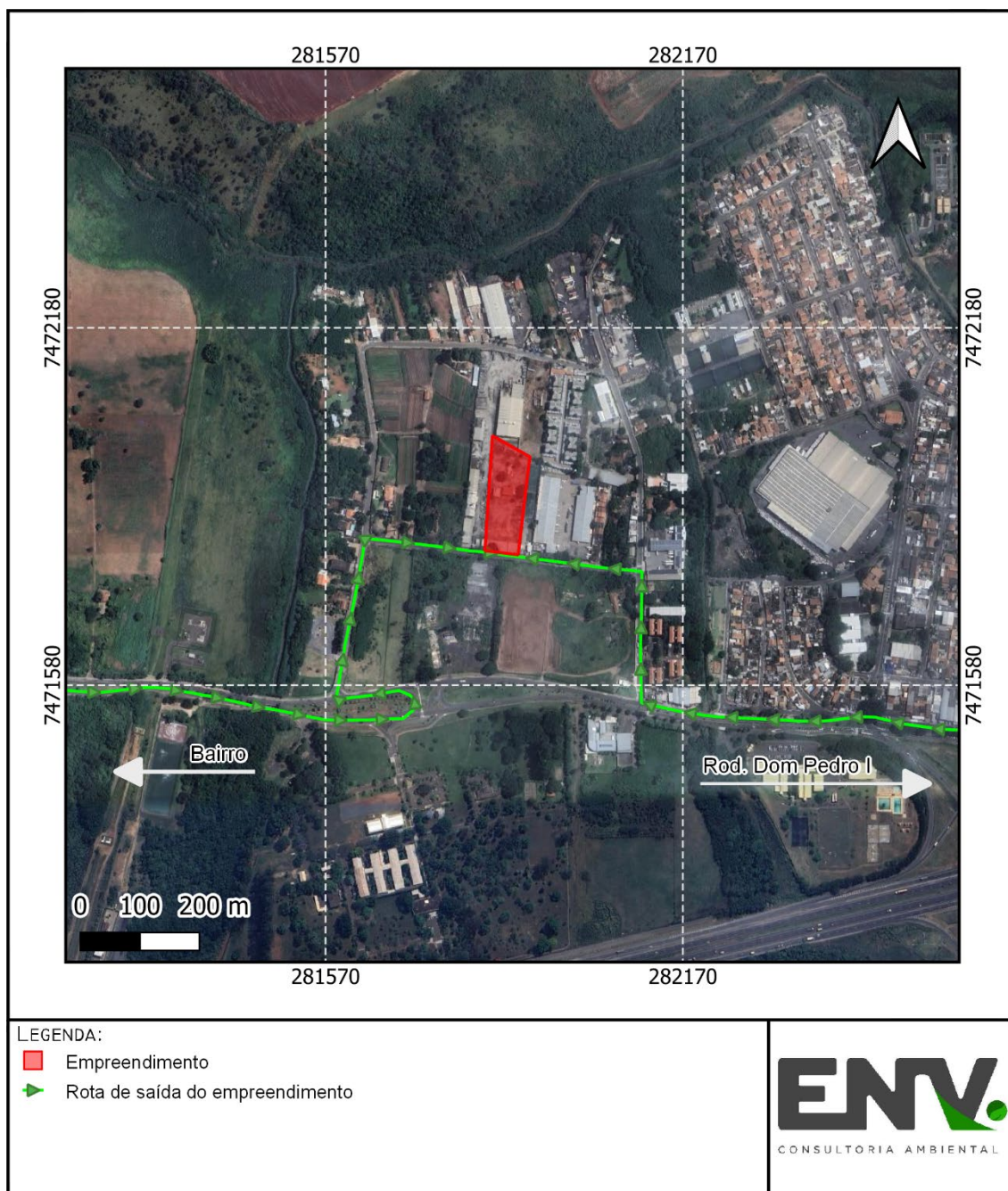


Figura 5. Rota de acesso ao empreendimento

Fonte: Projeto de Arquitetura (Anexo I)



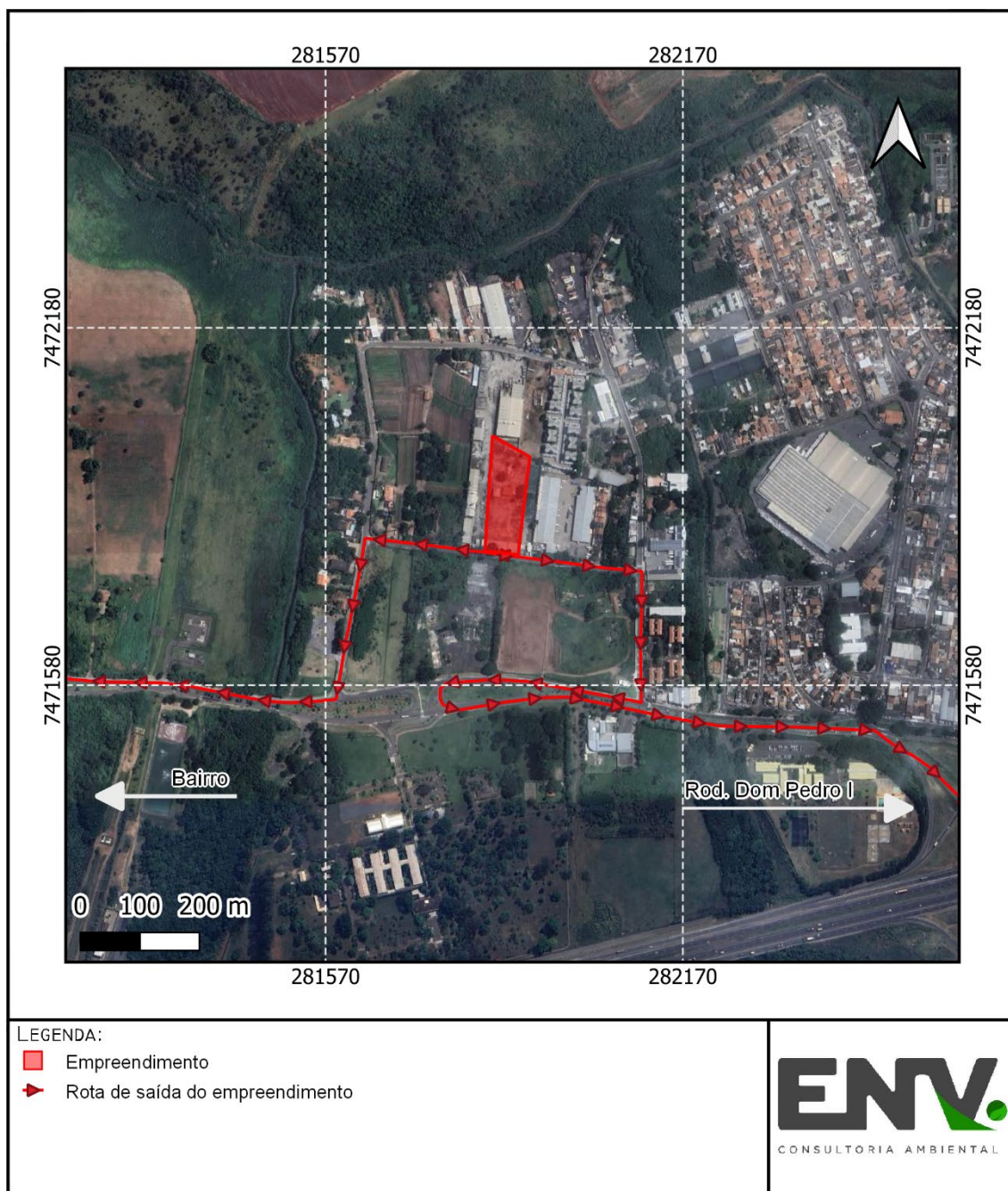


Figura 6. Rota de saída do empreendimento

Fonte: Projeto de Arquitetura (Anexo I)



As vagas para estacionamento de veículos ficarão dispostas no pavimento térreo, como mostra as **Figura 7**, sendo composto por 256 vagas padrões, 6 vagas PCD, 10 Vaga de moto, 1 Vaga de carga e descarga e 6 vagas rotativas, totalizando 279 vagas para automóveis como indicado na **Tabela 2**.

Tabela 2. Quadro de áreas

QUADRO DE VAGAS			
Especificação	Dimensões	Quantidade	
Vaga Padrão	2,40 x 4,50 m	121	256
	2,50 x 4,50 m	135	
Vaga PCD	3,70 x 4,50 m	6	
Vaga Moto	1,00 x 2,20 m	10	
Vaga Carga/Descarga	2,80 x 6,00 m	1	
Vagas Rotativas	2,50 x 4,50 m	6	
Total Geral de Vagas		279	





Figura 7. Estacionamento do empreendimento

Fonte: Projeto de Arquitetura (Anexo I) Elaborado por: ENV Consultoria Ambiental



O projeto arquitetônico proposto atende, portanto, as determinações de acesso dispostas no Art.92º da Lei Complementar nº 208/2018, bem como a quantidade mínima de vagas exigidas, conforme disposto na Tabela 1 do Anexo V.

4.4. Caracterização da População do Empreendimento

- População Fixa: Composta pelos residentes de longo prazo (tempo de permanência acima de um ano) e funcionários fixos.
- População Flutuante: Composta pelos residentes de pequeno e médio prazo (tempo de permanência menor que um ano), funcionários esporádicos e visitantes.
- População Total: Soma da população fixa com a população flutuante.

Trate-se de uma população máxima teórica, que constitui como parâmetro de referência para a análise dos tópicos do presente estudo quando o empreendimento possuir ocupação plena.

Para esse tipo de empreendimento, podemos estimar a população fixa e flutuante através da quantidade de residências disponíveis e pela estimativa de habitantes por domicílio na cidade de Campinas.

O município de Campinas, de acordo com o censo de 2022 do IBGE, possui uma população de 1.139.047 pessoas e 348.186 domicílios, o que corresponde a 3,27 habitantes por domicílio. Sabendo que o empreendimento possui um total de 256 moradias, é possível estimar que o empreendimento contará com aproximadamente 838 residentes.

Para base de referência da quantidade de funcionários, levou-se em conta empreendimentos de mesmo porte, onde estima-se que haverá aproximadamente cinco funcionários fixos (porteiros / zeladores) para a operação do empreendimento.



Para o cálculo da população flutuante, foram adotados os seguintes índices.

- Visitante (parentes e amigos): 0,10 visitantes para cada unidade residencial
- Empregados domésticos (diaristas): 0,80 empregados para cada unidade residencial.
- Fornecedores (entregadores, montadores e afins): 0,05 fornecedores por cada unidade residencial.

Obs.: Dados amparados em experiência empírica e premissas técnicas obtidas em estudos anteriores para a mesma tipologia de empreendimento.

Tabela 3 - Estimativa da população fixa

Classificação da População	Componente da População	Parâmetro de Adensamento	Nº de Unidades	População
Fixa	Residente	3,27	256	838
Fixa	Funcionário	5	-	5
Total População Fixa				843

Tabela 4 - Estimativa da população flutuante

Classificação da População	Componente da População	Parâmetro de Adensamento	Nº de Unidades	População
Flutuante	Visitantes	0,08	256	20
Flutuante	Empregados	0,20	256	51
Flutuante	Fornecedores	0,05	256	13
Total População Flutuante				84

Tabela 5 - Estimativa da população total

Classificação da População	
Total População Fixa	843
Total População Flutuante	84
Total População Estimada	927

Com isso pode-se concluir que a população fixa estimada corresponde a 838 pessoas e que a população flutuante estimada é de 84 pessoas, totalizando uma população total estimada de pessoas.



4.5. Legislação Urbana

De acordo com o Plano Diretor do município de Campinas, o empreendimento está localizado na **Zona Mista 1 – ZM1**, que se encontra dentro da **Macrozona Macrometropolitana**, conforme apresenta-se nas figuras a seguir.

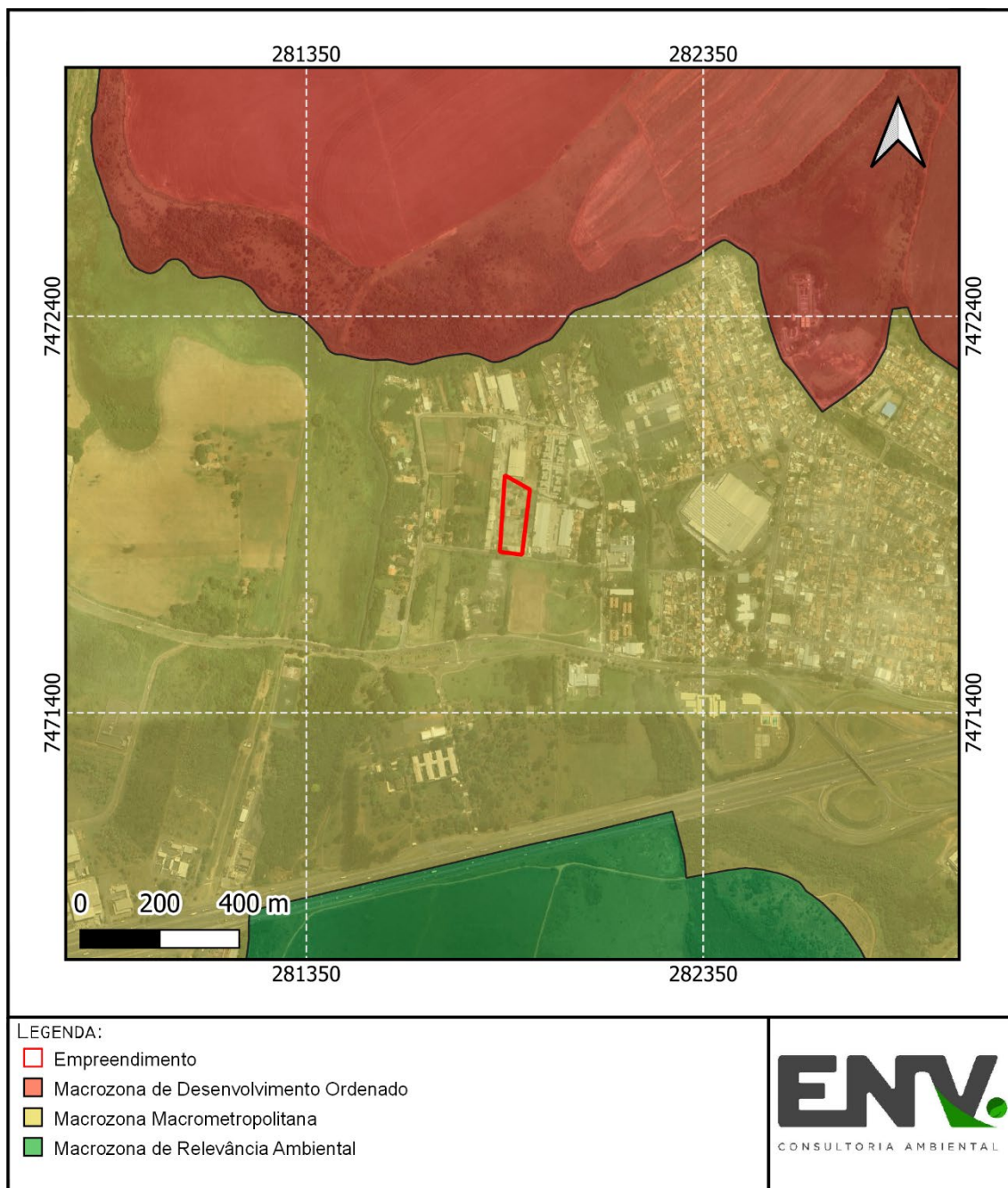


Figura 8. Macrozona com a localização do empreendimento.



Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.

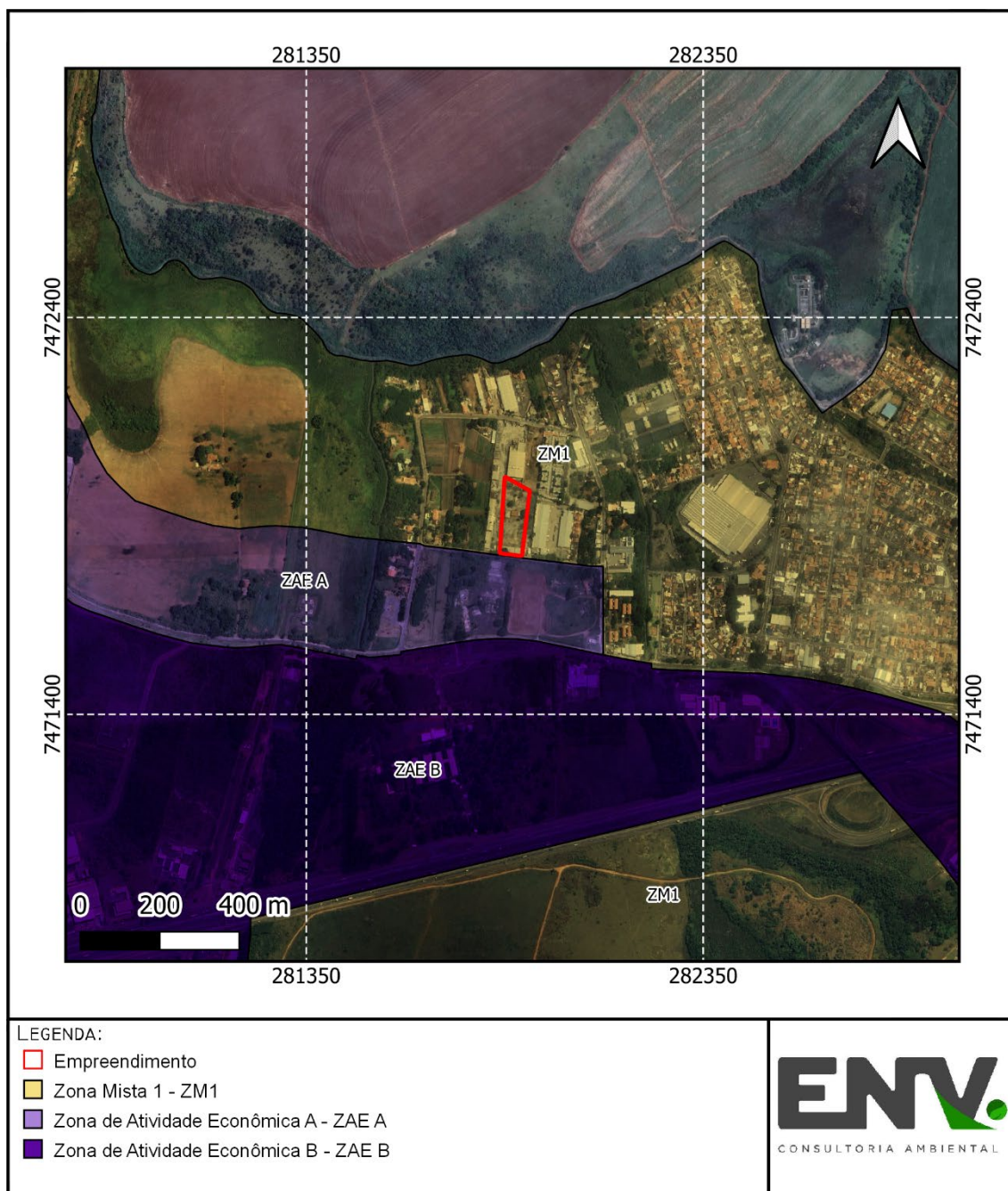


Figura 9. Zoneamento com a localização do empreendimento.

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



Conforme estabelecido pelo Plano Diretor Municipal:

Art. 5º O Macrozoneamento define as diretrizes que orientarão as propostas deste Plano Diretor e divide o município em quatro Macrozonas, indicadas no Anexo I deste Plano Diretor:

I - Macrozona Macrometropolitana: abrange região situada integralmente no perímetro urbano, impactada por estruturas viárias, equipamentos e atividades econômicas de abrangência regional, nacional e internacional, sofrendo influência direta e indireta pela proximidade dessas estruturas no território, que alteram dinâmicas socioeconômicas, culturais e ambientais;

[...]

Art. 6º São objetivos específicos para a Macrozona Macrometropolitana:

I - promover a urbanização de caráter macrometropolitano, visando à qualidade urbanística e ambiental vinculada ao desenvolvimento econômico;

II - integrar o Aeroporto de Viracopos e a Unicamp/Ciatec II ao desenvolvimento urbano do município;

III - incentivar o desenvolvimento de atividades econômicas relevantes, especialmente ao longo das estruturas rodoviárias;

IV - incentivar transformações estruturais nos padrões de uso e ocupação do solo por meio do aumento das densidades habitacionais e da mescla de atividades urbanas e qualificar as áreas residenciais consolidadas;

V - implantar sistema viário, rodoviário e de transportes a fim de atender aos projetos de caráter metropolitano e regional de forma compatível com os interesses municipais;

VI - promover a regularização fundiária de interesse social dos núcleos urbanos informais passíveis de consolidação e orientar a regularização fundiária de núcleos urbanos informais de interesse específico;

VII - promover e estimular a produção de empreendimentos habitacionais de interesse social.



Art. 7º São diretrizes específicas para a Macrozona Macrometropolitana:

I - reserva de áreas para implantação de atividades econômicas de escala macrometropolitana nas áreas de influência direta das rodovias e nas regiões da Unicamp/CIATEC e do Aeroporto de Viracopos;

II - ampliação de usos mistos compatíveis com o uso residencial no interior de bairros residenciais consolidados localizados nas áreas de influência indireta das rodovias;

III - integração do território por meio da implantação de transposições às barreiras físicas, principalmente de rodovias e ferrovias, viabilizando a ampliação e melhoria do sistema de transporte público metropolitano e urbano e a utilização de modos não motorizados;

IV - implantação de vias marginais municipais e adequada articulação de acesso às rodovias;

V - previsão de sistema viário adequado à circulação de veículos de grande porte para acesso às áreas de atividades econômicas;

VI - adequação do sistema viário de acesso ao Distrito Industrial de Campinas;

VII - urbanização dos núcleos urbanos informais de interesse social passíveis de consolidação e a titulação dos ocupantes;

VIII - adoção de medidas visando compelir os responsáveis a regularizar as áreas de interesse específico, quando tecnicamente possível;

IX - reserva de áreas para produção de habitação de interesse social com oferta adequada de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas nas áreas de influência indireta.

Parágrafo único - As áreas de influência direta e indireta apontadas nos incisos I, II e IX estão indicadas no Anexo II deste Plano Diretor.

Conforme estabelecido pela Lei de Uso e Ocupação do Solo:

Art. 65. Ficam instituídas as zonas urbanas para ocupação e uso do solo abaixo relacionadas:

[...]



II - Zona Mista 1 - ZM1: zona residencial de baixa densidade habitacional, com mescla de usos residencial, misto e não residencial de baixa e média incomodidade compatíveis com o uso residencial e adequados à hierarquização viária, observado que:

a) o CA min será equivalente a 0,25 (vinte e cinco centésimos); e

b) o CA máx. será equivalente a 1,0 (um);

[...]

Art. 71. Ficam definidas as seguintes permissões de ocupação conforme as zonas urbanas estabelecidas:

[...]

II - para Zona Mista 1 - ZM1: HU, HMH, HMV, CSEI e HCSEI;



5. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA

A área de influência de um empreendimento pode ser descrita como um espaço sujeito a modificações em seus meios físicos, bióticos e/ou socioeconômico, em consequência de sua implantação e/ou operação.

Através da delimitação da área de influência é possível orientar-se nas diferentes análises temáticas, bem como a intensidade dos impactos e a sua natureza.

Por definição, vizinhança é o meio humano e o meio físico onde convive um agrupamento populacional, que sofrerá os impactos de um projeto ou empreendimento. Qualifica-se como vizinhança imediata, aquela localizada ao lado do(s) lote(s) e/ou quadras(s) em que o empreendimento proposto se localiza, e vizinhança mediata, aquela situada na área de influência do projeto e que pode, de alguma maneira, sofrer algum impacto.

Admite-se, conforme Manual de Estudo de Tráfego – DNIT, assim que a área de vizinhança imediata (Área de Influência Direta) corresponde a área que será afetada de maneira mais expressiva pela instalação do empreendimento, sofrendo diretamente seus impactos. Já a área de vizinhança mediata (Área de Influência Indireta) equivale à extensão territorial no entorno da área que será afetada pelo empreendimento.

Procedendo da metodologia descrita no presente item, bem como a legislação em vigor, as áreas de influência serão delimitadas, caracterizadas e diagnosticadas em:

- Área Diretamente Afetada (ADA): corresponde a área onde se localiza o empreendimento.
- Área de Influência Direta (AID): estará localizada em uma área dentro de um raio de 500m (quinhentos metros), medidos em linha reta da ADA, sendo delimitada pelas principais vias.



- Área de Influência Indireta (AII): estará localizada em uma área dentro de um raio de 1000m (mil metros), medidos em linha reta da ADA, sendo delimitada pelas principais vias.

5.1. Área Diretamente Afetada (ADA)

Conforme descrito anteriormente, a Área Diretamente Afetada (ADA) da construção, condiz com a área do terreno no qual o empreendimento está implantado. Dessa forma, a ADA corresponde a uma área de 10.693,73m².



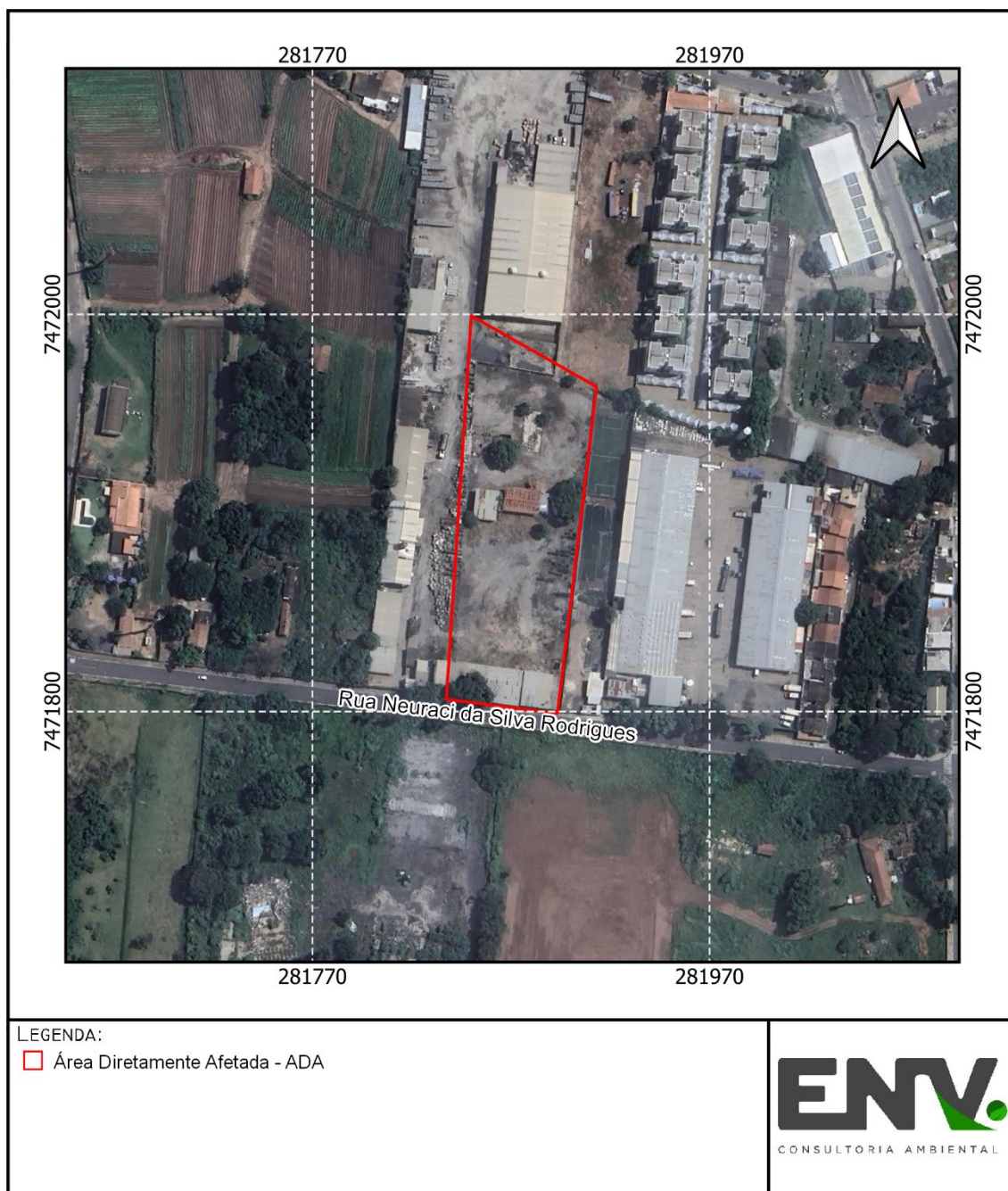


Figura 10. Área Diretamente Afetada (ADA)

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



5.2. Áreas de Influência Direta e Indireta (AID e AII)

As Áreas de Influência Direta e Indireta foram definidas considerando-se um raio de 500m e 1000m, respectivamente, do limite do empreendimento, sendo delimitadas pelas principais vias.

5.3. Área de Influência Direta - AID

A AID é considerada a área mais afetada pelos impactos do empreendimento durante as fases de implantação e operação e compreende toda área inserida dentro de um raio de 500m do limite do terreno do empreendimento. A figura abaixo apresenta a área de influência direta determinada para o empreendimento em estudo.



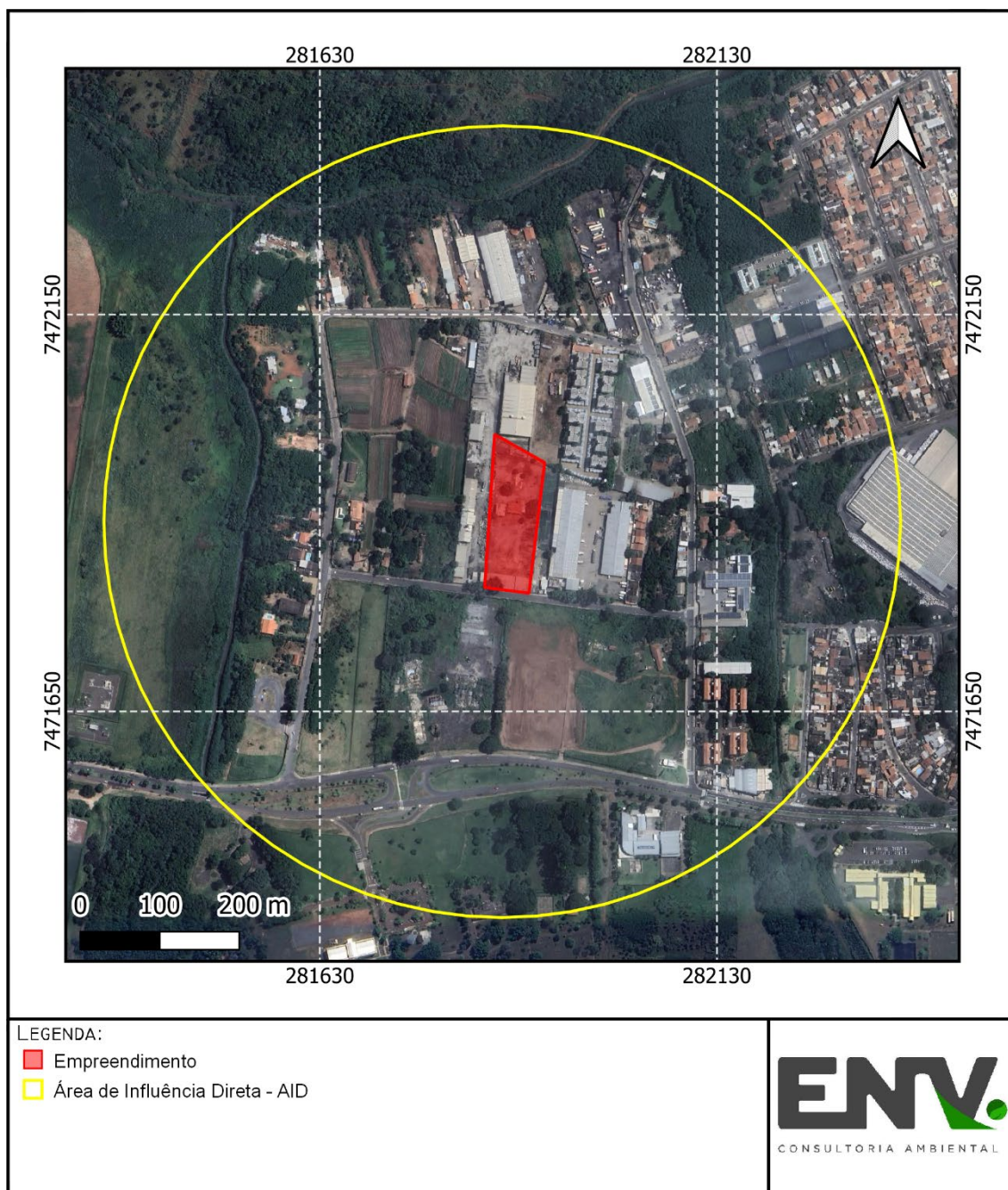


Figura 11. Área de Influência Direta – AID

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



5.4. Área de Influência Indireta – AII

A AII é a área que poderá sofrer impactos decorrentes da implantação do empreendimento, mas, minimizado dado ao distanciamento dele. Essa área está inserida dentro de um raio de 1000m do limite do terreno do empreendimento e, neste caso, pode ser observada através da figura abaixo.



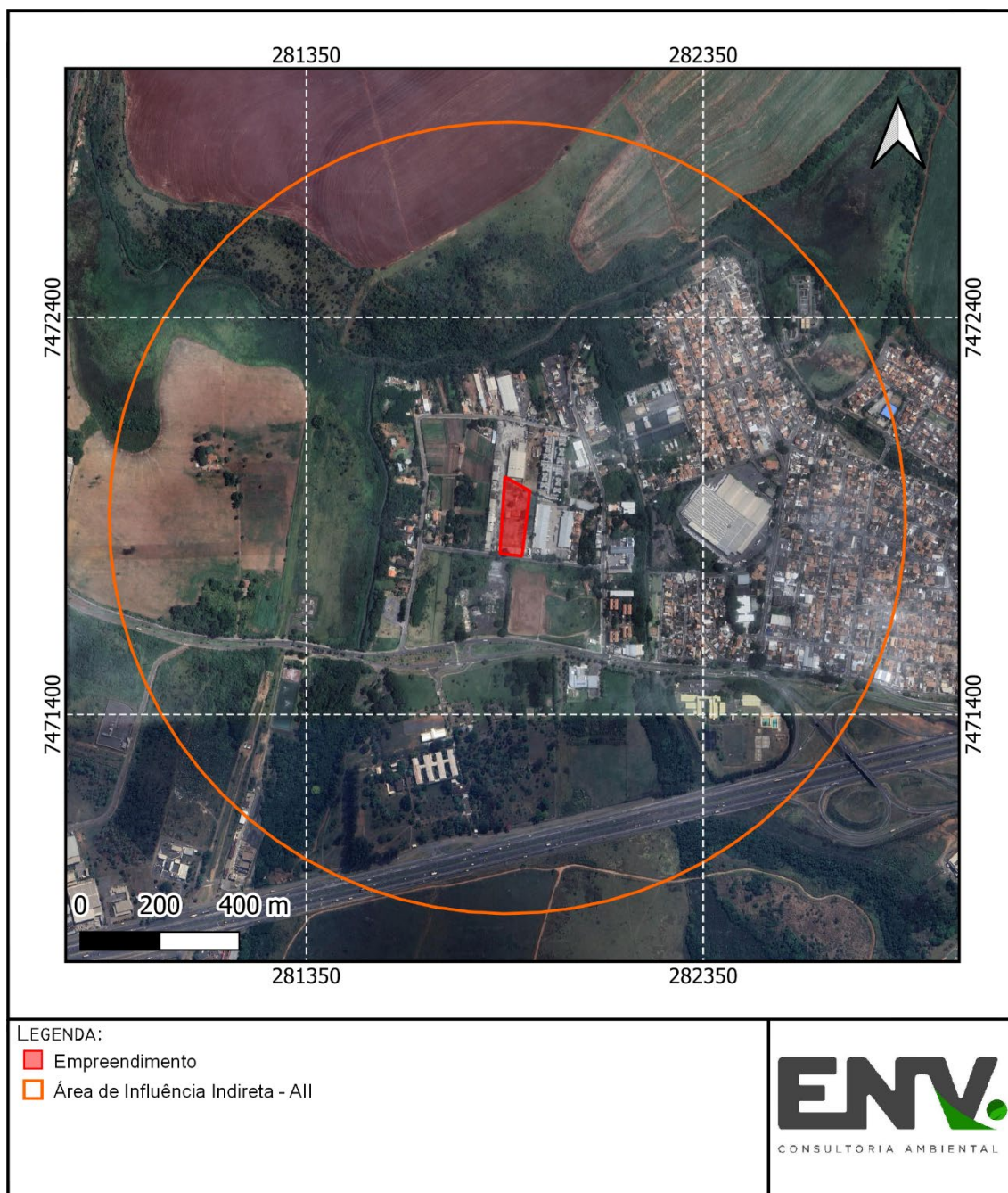


Figura 12. Área de influência indireta – AII

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



5.5. Caracterização Urbana

Embora o empreendimento, o objeto de estudo deste relatório, seja classificado como um Polo Gerador de Tráfego (PGT), pode haver circunstâncias em que ele não seja o principal causador dos impactos observados na área de estudo.

Através da Caracterização Urbana das Áreas de Impacto, é conduzido um estudo da classificação e da tipologia do uso do solo. O objetivo deste estudo é determinar se o principal gerador do impacto na área é de fato o empreendimento em análise, ou se os impactos podem ser atribuídos aos edifícios localizados dentro da área de estudo. Esta análise é crucial para a compreensão dos impactos e para a formulação de estratégias eficazes de mitigação.

Para a classificação do solo, foi utilizado as seguintes diretrizes:

Uso Residencial: Uso destinado a moradias unifamiliares e multifamiliares, com pequenos comércios e serviços e uso misto, onde a predominância é o uso residencial.

Uso Comercial e Serviço: Uso destinado a empreendimentos comerciais e prestadores de serviços de grande e médio porte, como mercados, shopping, escritórios, consultórios e afins.

Uso Institucional: Uso destinado a instituições como igrejas, escolas, hospitais, segurança pública e congêneres.

Uso Industrial: Uso destinado a indústrias de pequeno, médio e grande porte, além de galpões logísticos, empresas de saneamento, energia, reciclagem etc.

Conforme exposto anteriormente, o local onde está localizado o empreendimento está inserido na Macrozona Macrometropolitana e na Zona Mista 1 (ZM1), localizadas na área urbana do Município de Campinas.

Observando a **Figura 13** é possível verificar que dentro das Áreas de Influências há uma diversificação de usos, ou seja, há empreendimentos que



também são classificados como PGT, sabendo disso é possível estabelecer que tráfego de veículos da região de estudo não é oriundo somente do empreendimento objeto deste relatório, entretanto as medidas mitigadoras, caso seja necessário, serão baseadas no tráfego atual.

Através do estudo realizado, a área analisada está em conformidade com o que é estabelecido pela Lei Complementar 208/2018.



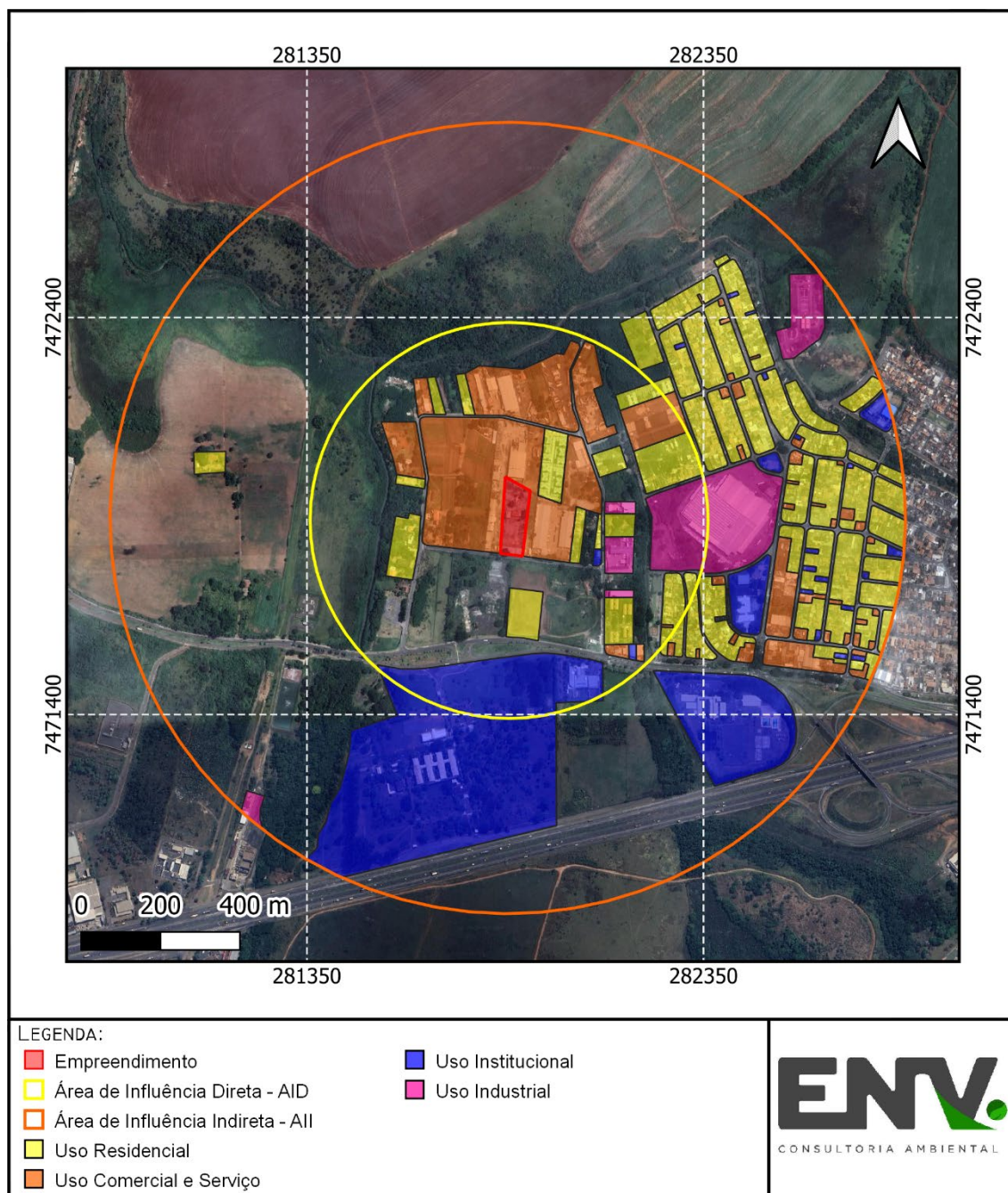


Figura 13. Uso e Ocupação do Solo

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



5.6. Classificações Viárias e Diretrizes

A **Figura 14** apresenta a classificação viária da área de estudo, indicando os tipos de vias presentes nas áreas de influência. Conforme estabelecido pelo Plano Diretor, o empreendimento se encontra em uma via **Coletora II** que *“coleta o tráfego das vias locais e o canaliza para as vias arteriais e vice-versa, adentra a área residencial, promove a circulação nos bairros, possibilitando a permeabilidade do transporte coletivo, e nas quais pode haver a implantação de ciclofaixa, respeitando-se para novas vias dessa classe o padrão mínimo de dezoito metros de largura”*



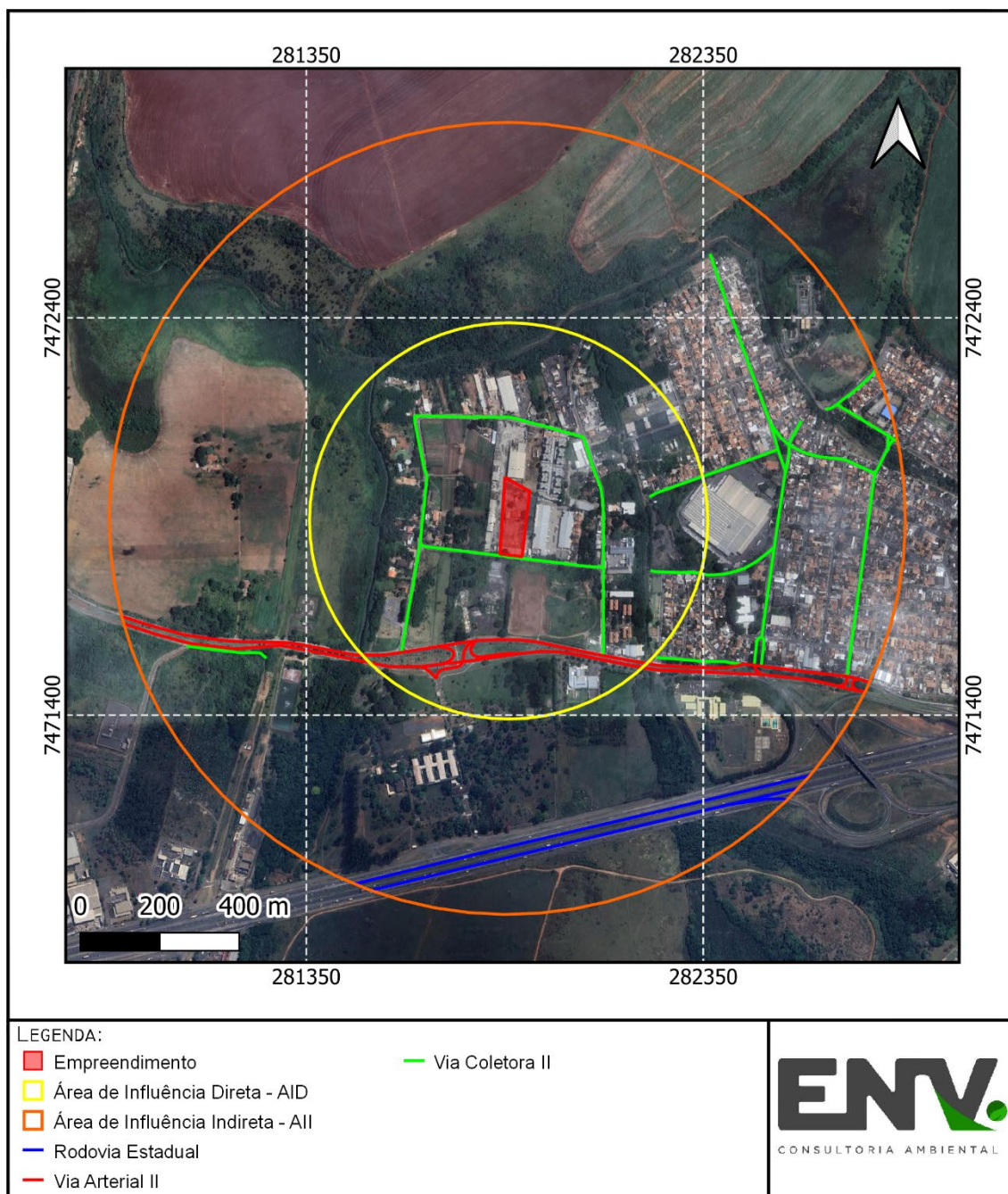


Figura 14. Classificação Viária

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



Conforme Plano Diretor, o município possui algumas diretrizes viárias que é possível observar na Figura 15.

As diretrizes apresentadas são:

Diretriz 1-N: Marginais municipais à Rodovia Dom Pedro I (SP-065) em todo o trecho urbano, com exceção do trecho 1-O.

Diretriz 94: Alargamento da Avenida Comendador Aladino Selmi desde a Rod. Dom Pedro I até a Diretriz 107-A, com ampliação da transposição sob o Corredor de Exportações.

Diretriz 95-A: Marginal do Ribeirão Quilombo, passando pela Rua Fernando Baron, Rua Maria Grassi Sinigaglia até a Rua Altino Jorge Pereira.

Diretriz 96-A: Prolongamento da Rua Vicente Palombo, no Jardim Campineiro até a Rua Fernando Baron do Recanto da Fortuna.

Diretriz 96-B: Alargamento da Rua Neruraci da Silva Rodrigues e transposição para pedestre até a Rua Thereza Clemente do Prado

Diretriz 97-A: Ligação da Av. Com. Aladino Selmi a via marginal do Ribeirão Quilombo, com alargamento da Rua Maria de Lourdes Pinto dos Santos.

Diretriz 97-C: ligação da Av. Catharina Vano Pattaro de Favery a Av. Com. Aladino Selmi.

Diretriz 105-A: Vias marginais a faixa de domínio da Petrobras, ligando a marginal do Ribeirão Quilombo a marginal da Rod. Dom Pedro I (Diretriz 1-N),

Diretriz: 192-A: ligação da Rua Jose Cleber da Silva a Rua Orlando Momente, com alargamento e prolongamento da Rua Dinaelza S. S. Coqueiro.

As diretrizes viárias são melhorias que as vias necessitam para uma melhora na circulação viária, ou seja, as diretrizes trarão melhorias para a área



e melhorarão o tráfego da área. Com isso, o empreendimento não trará nenhum impacto no que se diz respeito as diretrizes viárias.

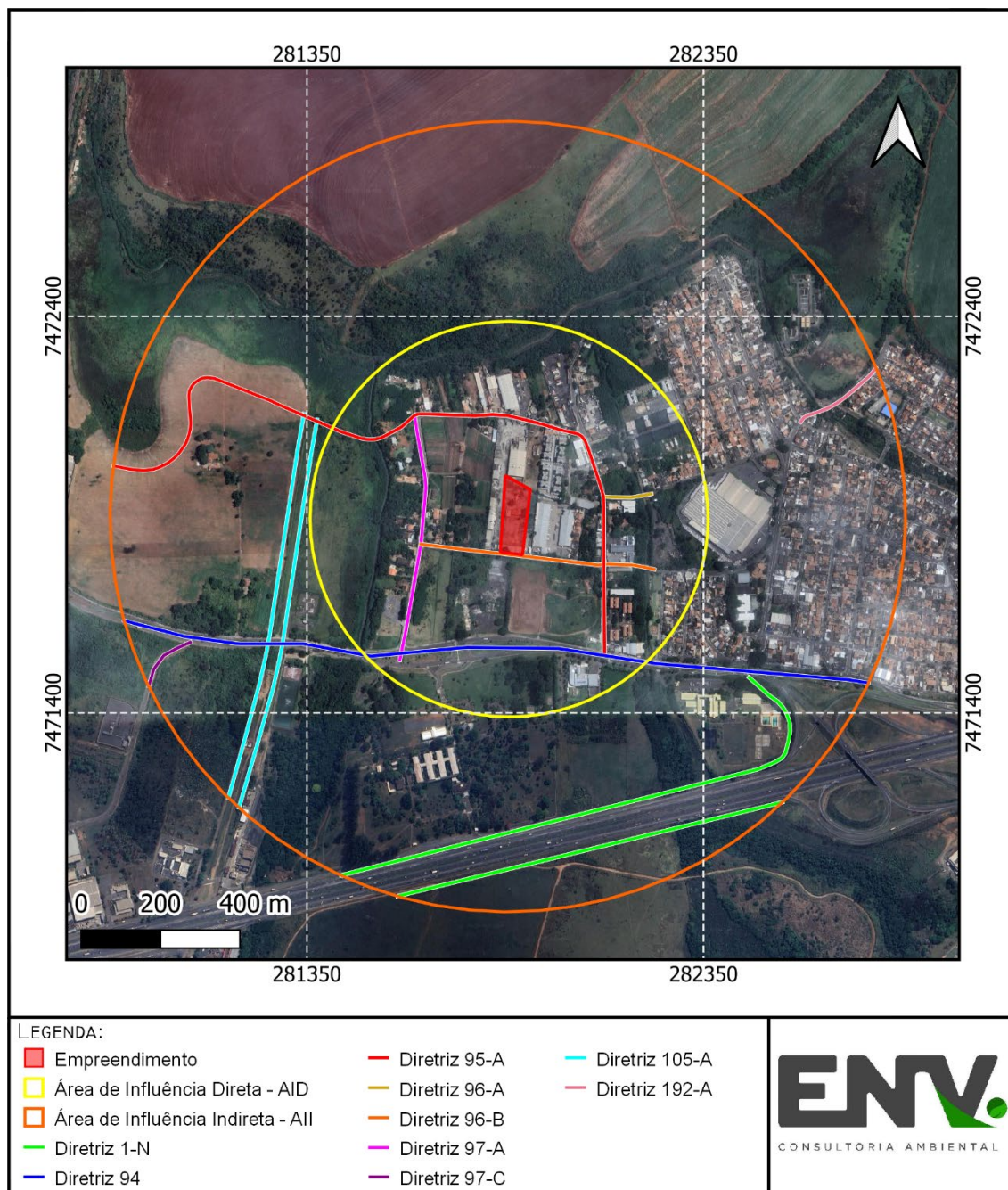


Figura 15. Diretrizes viária

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



5.7. Transporte Público

O entorno do empreendimento conta com o transporte público rodoviário (ônibus) e pontos de parada próximos ao empreendimento, como mostra a figura a seguir.

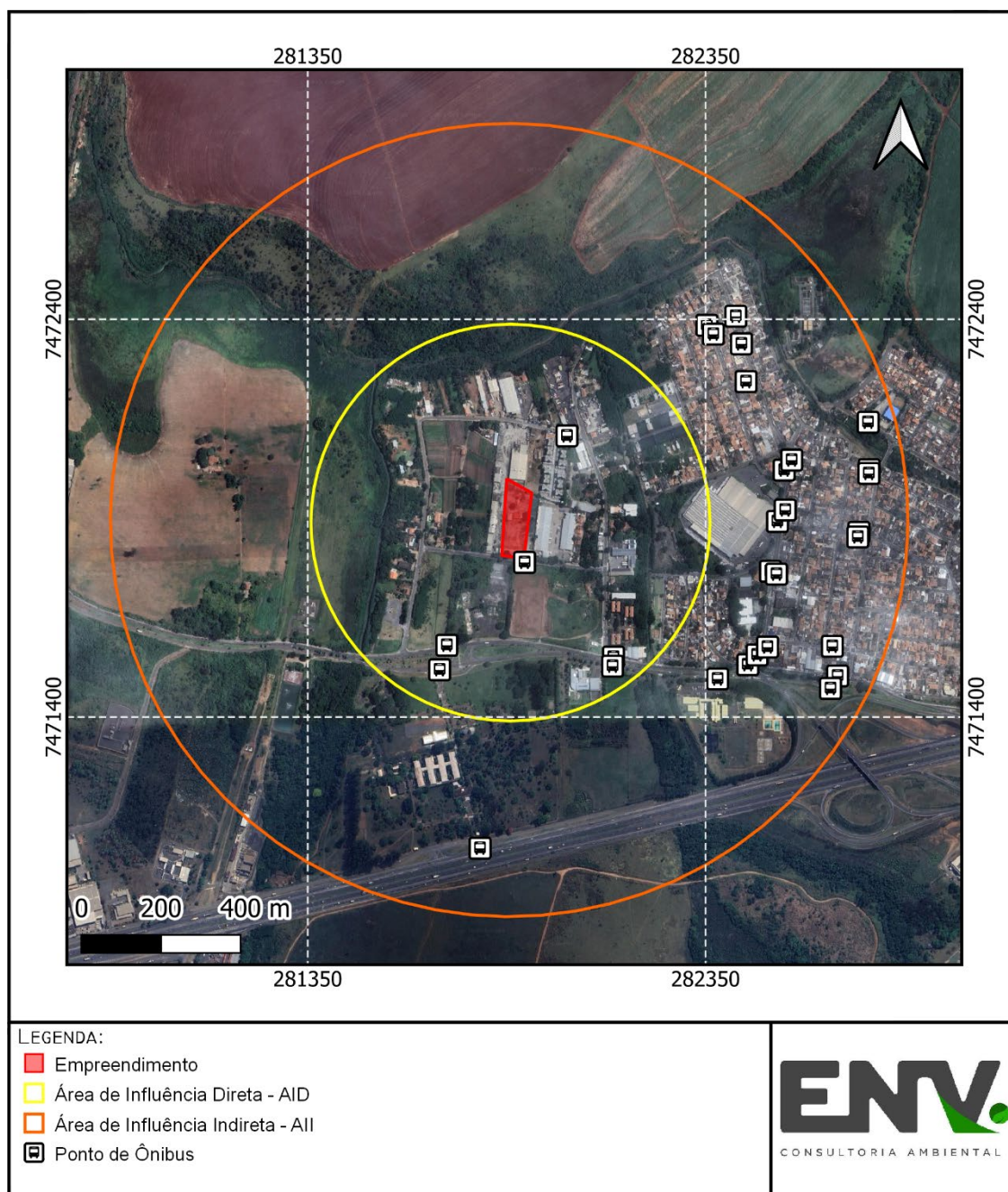


Figura 16. Equipamentos públicos urbano

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



Dentro da Área de Influência Direta, é possível localizar diversos pontos de parada de ônibus, sendo que, o ponto mais próximo ao empreendimento está localizado em frente do mesmo.

Também é possível identificar diversos pontos de parada, espalhados dentro da área de estudo.

A linha que atende ao ponto de parada mais próximos ao empreendimento é:

- 318 – Corredor Central

Os demais pontos próximos ao empreendimento ficam a uma distância de aproximadamente 500 metros, que pode gerar uma caminhada em torno de 7 minutos. As linhas que atendem a esses pontos de parada são:

- 309 – Parque Cidade
- 309 – Term. Mercado
- 310 – Corredor Central
- 310 – Vila Olímpia
- 313 – CDHU Amarais
- 313 – Corredor Central
- 315 – Aeroporto Amarais
- 315 – San Martin
- 316 – Corredor Central
- 316 – Parque Cidade
- 318 – Corredor Central
- 319 – Parque Cidade II
- 319 – Terminal Barão Geraldo
- 649 – Term. Metropolitano
- 660TRO – Term. Metropolitano
- 661TRO – Conjunto H Tereza Z Vedovelo
- 661TRO – Term. Metropolitano
- 662 TRO – Term. Metropolitano



- 662TRO – Jardim São Gerônimo

Com esta análise, pode-se concluir que a área de estudos é abastecida com o transporte público, onde é possível localizar um ponto em frete ao empreendimento e outros cerca de 500 metros, ou seja, para as pessoas que utilizam o transporte público, não há necessidade de andar por trechos longos para chegar ao empreendimento.



6. GERAÇÃO E ATRAÇÃO DE VIAGENS

6.1 Divisão Modal

A divisão modal está relacionada porcentagem de uso de cada meio de transporte, ou seja, o quanto um determinado empreendimento utiliza determinado meio de transporte. Com base em dados obtidos pelo índice de mobilidade da ANTP (Agência Nacional de Transporte Público) para uma cidade do mesmo porte que o município de Paulínia, é possível estimar a quantidade de viagens geradas pelo empreendimento em cada modo de transporte, como mostra a tabela a seguir.

Tabela 6. Divisão Modal

Divisão Modal				
Modo de Transporte	Pop. Fixa		Pop. Flutuante	
	%	Viagens	%	Viagens
Transporte Coletivo	31,86	269	30	25
Individual	32,66	275	20	17
Transporte não Motorizado	35,48	299	50	42
Total	100	843	100	84

Com os dados obtidos, pode-se fazer uma análise de quantas viagens o empreendimento poderá atrair. Apesar da quantidade de viagens geradas para o transporte público a quantidade de linhas de ônibus disponíveis na região é suficiente para atender a demanda do empreendimento, sendo assim a análise é baseada somente no transporte individual, o qual, normalmente, traz um impacto mais significativo.

Com isso pode-se concluir que o empreendimento atraíra uma média de 292 viagens.

Também foi utilizado o Índice de Compartilhamento (IC), que é um parâmetro onde representa a média de ocupantes por veículos. Este índice ajuda a determinar o volume de viagens que um empreendimento pode gerar, considerando o comportamento de compartilhamento dos usuários. A



Associação Nacional de Transporte Público (ANTP) estabelece que para a população fixa, o IC é de 1,45, e para a população flutuante o IC é de 1,2.

Com isso pode-se concluir que o empreendimento atraíra uma média de 204 veículos nas hora-pico, como mostra a tabela a seguir.

Tabela 7. Índice de Compartilhamento

População	IC	Viagens	Viagens Geradas
Fixa	1,45	275	190
Flutuante	1,20	17	14
Total			204

6.2 Divisão Espacial

A divisão espacial apresenta dados indicando a porcentagem de veículos atraídos pelas vias analisadas, sendo identificado as vias de entrada e vias de saída do empreendimento, indicando as vias mais afetadas pelo mesmo. O quantitativo de veículos apresentado na Tabela 8 foi obtido através do resultado da contagem veicular do dia mais movimentado, detalhada no Item 8 deste relatório.



Tabela 8. Divisão Espacial

Veículos atraídos pelas vias			
Intersecção	Movimento	%	Veículos
1	1A	22,42%	5218
	1B	2,64%	615
	2A	2,68%	624
2	3A	21,63%	5035
	3B	3,27%	761
	3C	0,16%	37
	4A	23,42%	5452
	4B	0,74%	172
3	5A	21,66%	5041
	5B	0,71%	166
	6A	0,67%	157
Total		100%	23278

	Via de acesso ao empreendimento
	Via de saída do empreendimento

Através da **Tabela 8** é possível identificar que o movimento de entrada para o empreendimento que ocasionará uma maior concentração de veículos atraídos pelo mesmo, é o movimento 1B, com 2,64% dos veículos contabilizados, e no de saída o 2A, com 2,68% dos veículos aferidos nas contagens.



7. PROJEÇÕES DE TRÁFEGO

Para a projeção de tráfego dos cenários futuros aplicou-se taxas de aumento do tráfego em decorrência do aumento da frota veicular e do desenvolvimento urbano da região. A taxa de aumento de tráfego foi calculada com dados da frota veicular do município, obtida no site do DENATRAN. Na Tabela 9 abaixo é possível observar as quantidades de veículos pertencentes à frota veicular municipal de Campinas nos últimos 05 anos.

Tabela 9. Taxa do crescimento veicular anual

Mês / Ano	Frota	Aumento da Frota	Aumento Frota (%)
dez/19	917120	-	-
dez/20	922266	5146	0,56
dez/21	932397	10131	1,10
dez/22	947743	15346	1,65
dez/23	967266	19523	2,06
dez/24	992487	25221	2,61
Média Anual		15073	1,59

Considerando a taxa de crescimento da frota veicular média de 1,59% ao ano, considerando que uma obra deste porte demore aproximadamente 2 anos para ser concluído, no ano de inauguração do mesmo se espera um crescimento de 7,09 % da frota veicular atual. Após 5 anos da inauguração do empreendimento ocorrerá um acréscimo de aproximadamente 19,00% e em 10 anos de operação se espera um crescimento de 35,75%, conforme a tabela a seguir. A única mudança entre a situação atual e os cenários futuros que foi considerada para a análise, foi o aumento do fluxo veicular, portanto, os hábitos da sociedade não foram considerados.



Tabela 10. Projeção de crescimento da frota veicular

Ano	Frota Esperada	Aumanto da Frota/Ano Base	Aumento Frota (%) /Ano Base
24	Base	-	-
25	1008313	15826	1,59
26	1035235	26922	4,31
27	1062876	27641	7,09
28	1091254	28379	9,95
29	1120391	29136	12,89
30	1150305	29914	15,90
31	1181019	30713	19,00
32	1212552	31533	22,17
33	1244927	32375	25,44
34	1278166	33240	28,78
35	1312293	34127	32,22
36	1347332	35038	35,75



8. ANÁLISE DOS NÍVEIS DE SERVIÇOS

8.1. Metodologia

Para determinar o Grau de Saturação Viária, que indica o nível de serviço, deve-se calcular a relação entre o volume veicular equivalente pela capacidade viária, sendo que para o volume veicular equivalente é admitido:

- Carros de passeio = 1
- Ônibus e caminhões = 2,5
- Motos = 0,5

A capacidade viária é obtida através da formula de Webster, $C = 525 \times L$, conforme demonstrada abaixo:

$$C = L \times 525$$

$$C = \text{Capacidade da via por hora/faixa}$$

$$L = \text{Largura da Via} = 3,50$$

$$C = 3,50 \times 525$$

$$C = 1.837,5$$

$$C \cong 1.838 \text{ veículos hora/faixa}$$

Analisando-se a relação volume veicular/capacidade viária (V/C), pode-se ter ideia das **condições de tráfego = Ct**, sendo que valores até 0,50 indicam nível de serviço C, ou trânsito livre / satisfatório e valores de 0,50 a 1,00 indicam trânsito regular (D) a insatisfatório (E) e péssimo (F), conforme retratado na Tabela 11 a seguir.



Tabela 11. Relação (V/C) e condição veicular

Relação (V/C)	Nível de Serviço	Condição do Fluxo Veicular
0,0 – 0,21	A	Trânsito livre sem restrição
0,22 – 0,37	B	Trânsito livre liberdade de manobras
0,38 – 0,50	C	Condições satisfatórias
0,51 – 0,81	D	Velocidade diminui e manobras limitadas
0,82 – 0,94	E	Trânsito altamente instável, possíveis congestionamentos
0,95 – 1,00	F	Colapso do fluxo veicular

Fonte: Highway Capacity Manual, 1999

A **Figura 17** abaixo ilustra a condição das vias em cada nível de serviço mencionado.

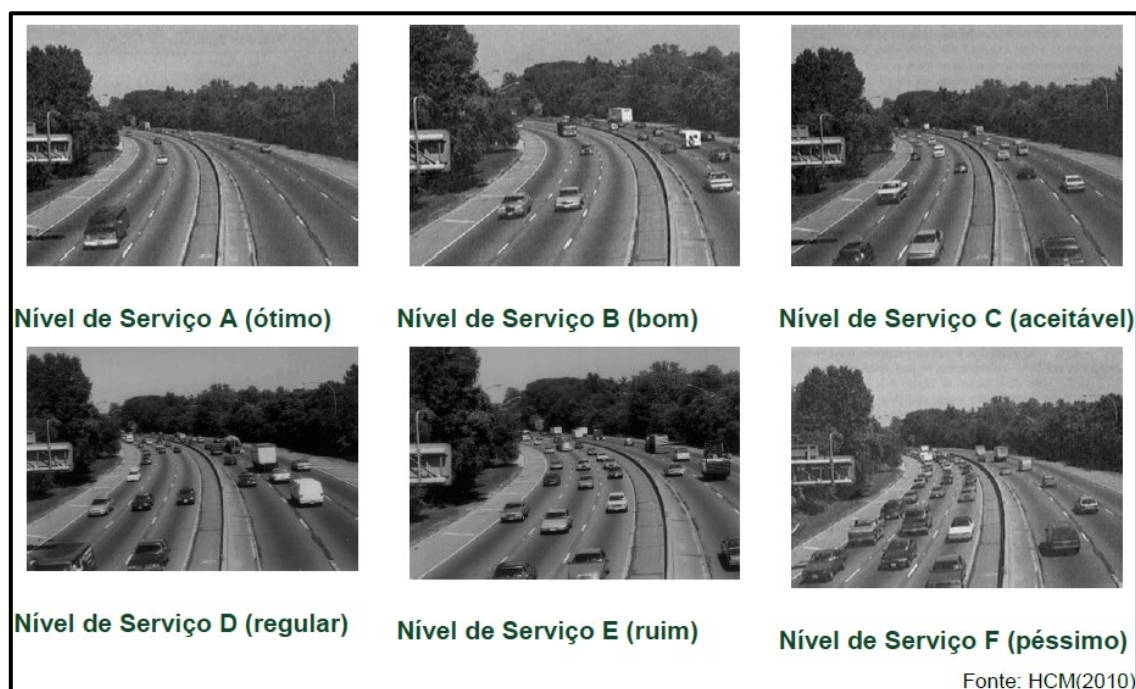


Figura 17. Ilustração de níveis de serviço



A campanha de contagem foi realizada nos dias 18, 19 e 20 de fevereiro de 2025 (terça-feira, quarta-feira e quinta-feira), das 07:00h às 09:00h, das 11:00h às 13:00h e das 17:00 às 19:00h. O dia de contagem foi definido de acordo com as recomendações do manual de análise de estudos de tráfego da EMDEC, ou seja, durante dias típicos de semana, excluindo-se segunda-feira e sexta-feira.

Os valores encontrados nas contagens nos postos definidos encontram-se na planilha de contagem em anexa.

8.2. Análise dos Níveis de Serviços Atuais e Futuros

A seguir apresenta-se a **Figura 18** demonstrando a localização das intersecções onde foram realizadas as contagens e em seguida os movimentos veiculares analisados.

Os cruzamentos escolhidos para a realização da contagem veicular foram estrategicamente escolhidos devido à sua importância no fluxo de tráfego tendo em vista as rotas de entrada e saída do empreendimento. Os pontos analisados são o cruzamento da Av. Comendador Aladino Selmi com a Rua Fernando Baron, o retorno da Av. Comendador Aladino Selmi em frente ao CTI Renato Archer e o cruzamento da Av. Comendador Aladino Selmi com a Rua Maria de Lourdes Pinto dos Santos.



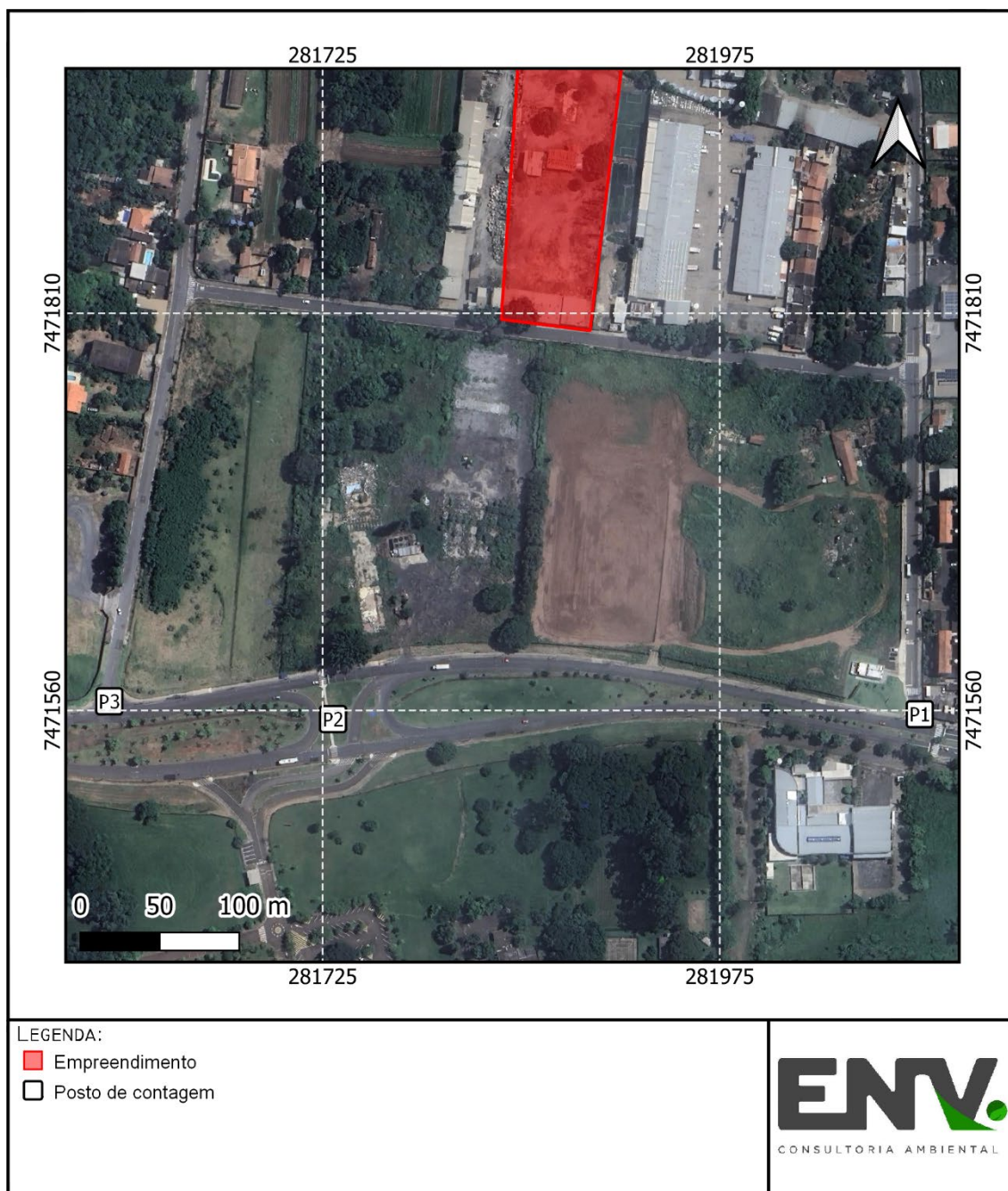


Figura 18. Postos de contagem

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



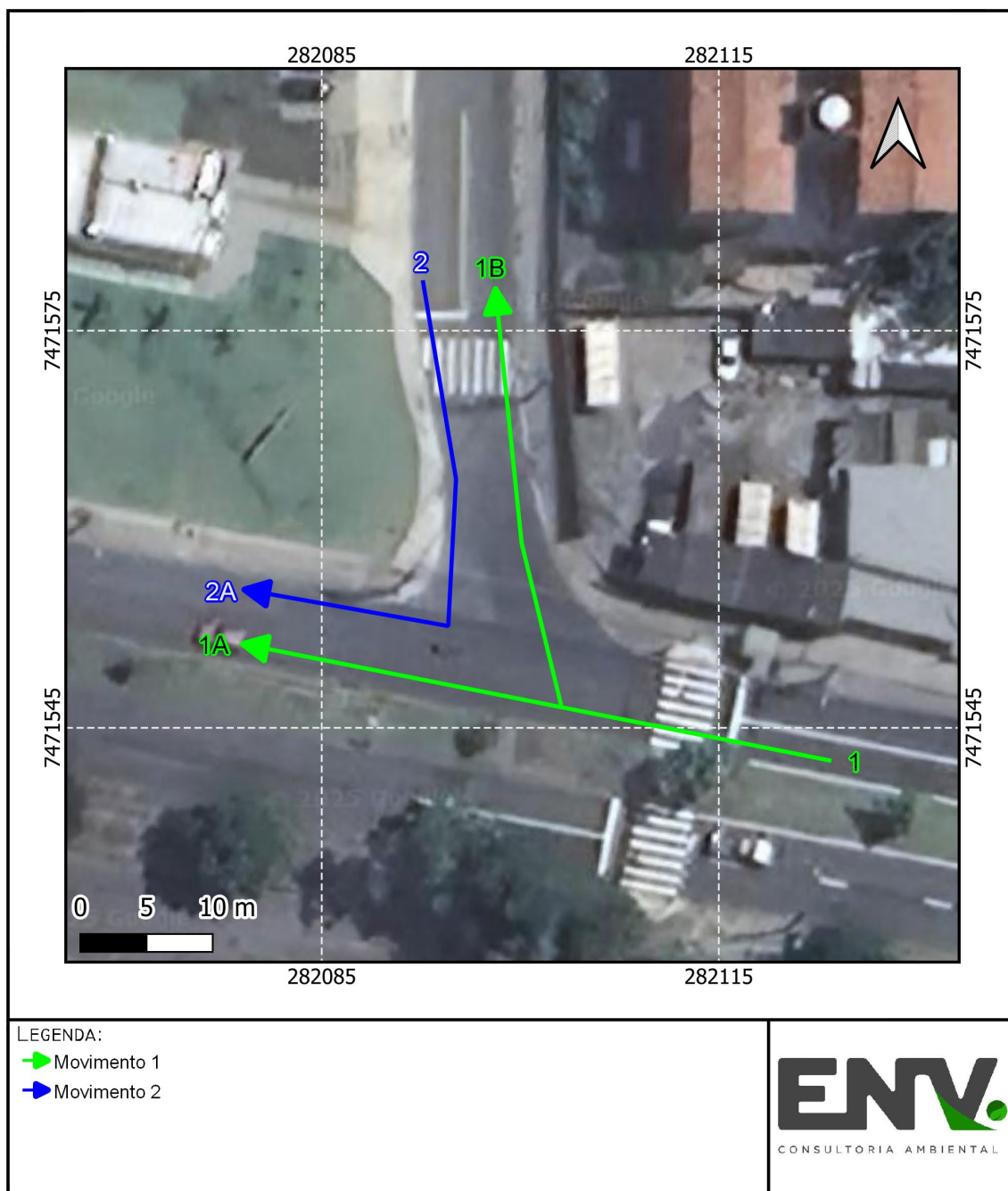


Figura 19. Posto de contagem 01 (cruzamento da Av. Comendador Aladini Selmi com a Rua Fernando Baron)

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



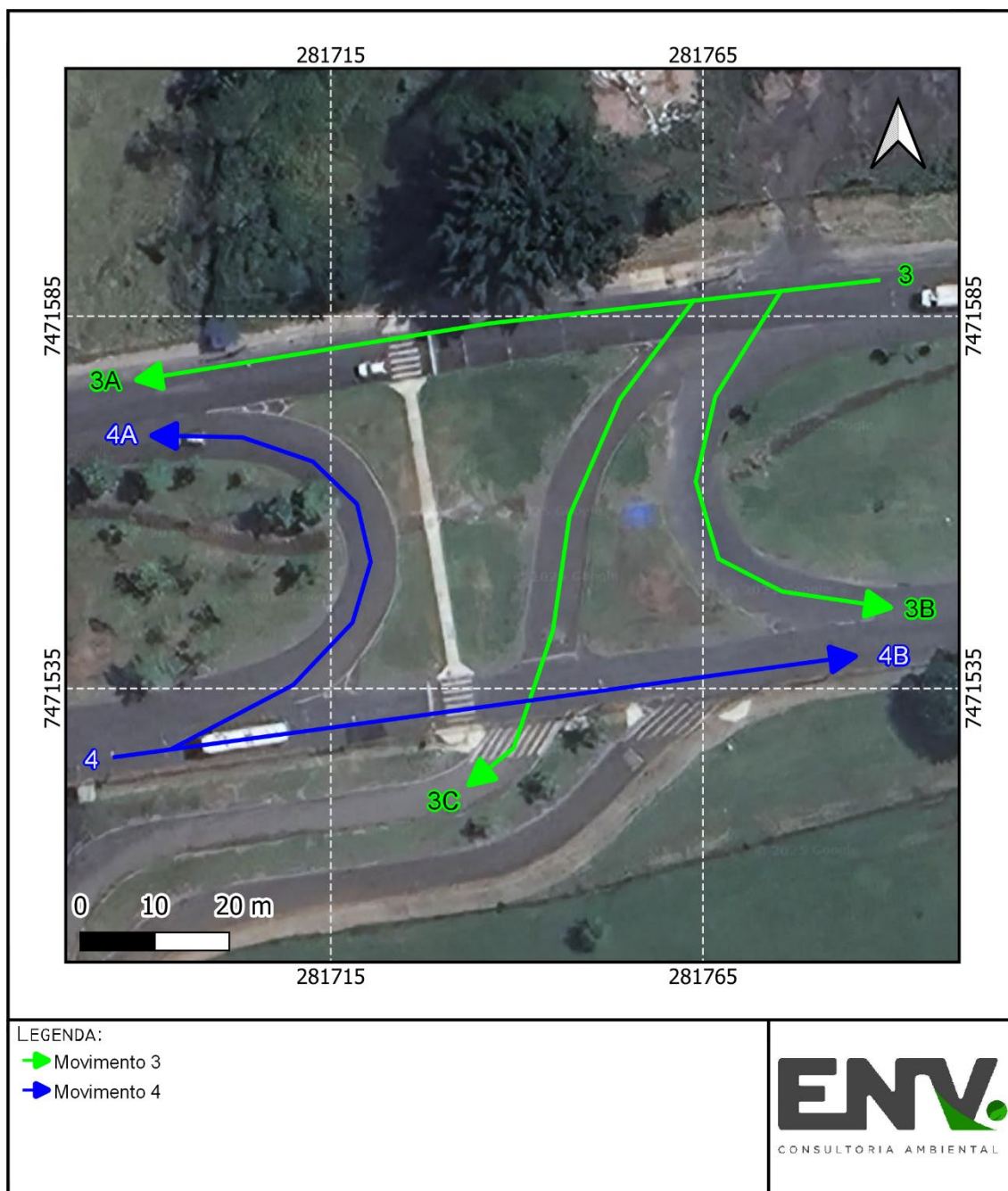


Figura 20. Posto de contagem 02 (retorno na Av. Comendador Aladino Selmi em frente ao CTI Renato Archer)

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



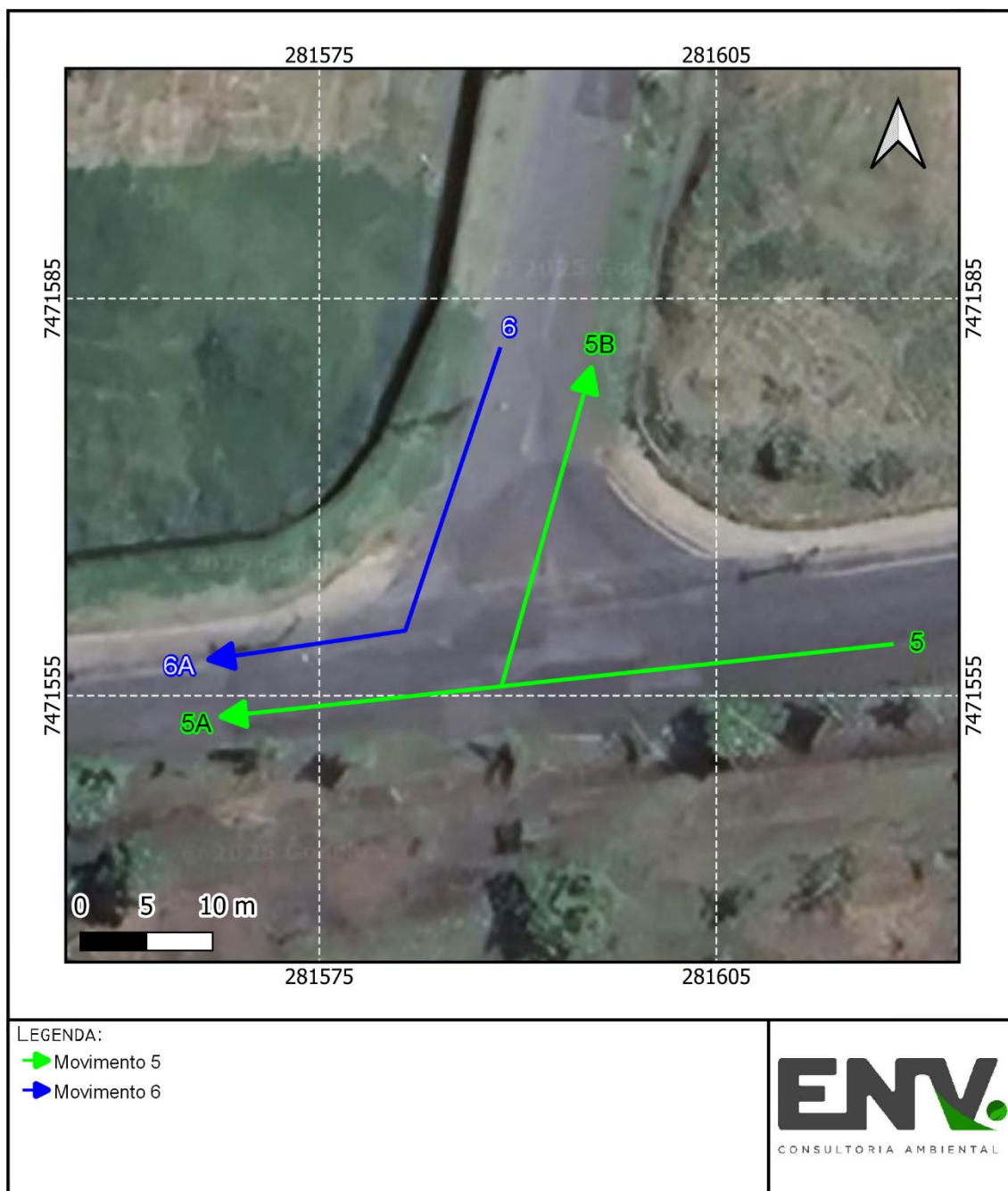


Figura 21. Posto de contagem 03 (cruzamento da Av. Comendador Aladino Selmi com a Rua Maria de Lourdes Pinto dos Santos)

Fonte: Google Earth. Elaborada por: ENV Consultoria Ambiental.



A análise foi elaborada comparando a diferença entre os níveis de serviço, sem (SE) e com (CE) o empreendimento, nas aproximações do entorno e pelo desenvolvimento urbano, no cenário do ano de inauguração e em cenários para 5 anos e 10 anos após a conclusão do empreendimento.

A seguir, apresenta-se a Tabela 12, com o nível de serviço de cada via, no cenário atual, sem e com a previsão de viagens **ocasionada apenas pelo empreendimento em estudo**.



Tabela 12. Análise dos Níveis de Serviço

Movimento	SEM EMPREENDIMENTO									COM EMPREENDIMENTO								
	2027			2031			2036			2027			2031			2036		
	Manhã	Almoço	Tarde	Manhã	Almoço	Tarde	Manhã	Almoço	Tarde	Manhã	Almoço	Tarde	Manhã	Almoço	Tarde	Manhã	Almoço	Tarde
1A	B	B	E	C	B	F	C	C	F	C	C	F	C	C	F	D	D	F
1B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
2A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
3A	B	B	E	B	B	F	C	C	F	C	B	F	C	C	F	C	C	F
3B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
3C	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
4A	B	B	F	C	C	F	C	C	F	C	C	F	C	C	F	D	D	F
4B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
5A	B	B	E	B	B	F	C	C	F	C	B	F	C	C	F	C	C	F
5B	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
6A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A



Através dos dados apresentados na **Tabela 12**, é possível verificar que o empreendimento causa um impacto de baixa magnitude, onde as vias que dão acesso ao mesmo não possuem alteração quanto ao seu nível de serviço ao longo dos anos, tanto na análise sem e com o empreendimento.

Entretanto é possível observar que os movimentos 1A, 3A, 4A e 5A possuem seus Níveis de Serviço (NS) alterados pela implantação do empreendimento, subindo um grau no NS identificado sem o empreendimento.

Por meio do estudo realizado e dos resultados apresentados é possível observar que na hora pico da tarde as vias apresentam um Nível de Serviço ruim (**E**) e péssimo (**F**), contudo vale ressaltar que, como apresentado anteriormente, estão previstas diretrizes viárias de alargamento da Av. Comendador Aladino Selmi, via impactada pelos NS ruins. A execução dessa diretriz aumentará a capacidade da via e impactará positivamente nos níveis de serviço identificados.



9. MEDIDAS MITIGADORAS

Com base na análise das vias e movimentos foi possível identificar uma alteração negativa nos níveis de serviço somente nos movimentos 1A, 3A, 4A e 5A. Entretanto, todos esses movimentos estão na Av. Comendador Aladino Selmi, a qual possui diretrizes viárias de alargamento previstas. Diante do alargamento da via a sua capacidade aumenta incorrendo na melhora dos níveis de serviço ora identificados.

Diante do exposto, não entende-se como necessárias medidas mitigadoras complementares, que não a execução futura da diretriz. Essa conclusão pode ser mantida, a menos que sejam explicitamente solicitadas pelo órgão competente responsável pela gestão do tráfego e planejamento urbano.

Em situações em que as autoridades competentes identifiquem a necessidade de medidas específicas, a implementação de tais ações podem ser consideradas, visando a otimização e a segurança do sistema viário.



10. CONCLUSÃO

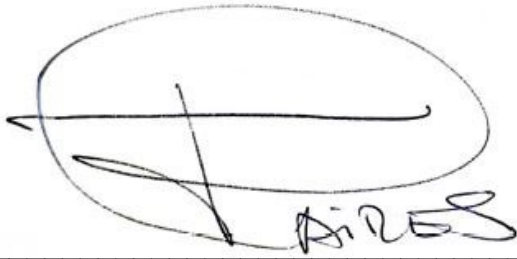
A partir da elaboração do presente Relatório de Impacto de Tráfego foi possível a identificação dos impactos que o empreendimento causará ao trânsito na área de influência direta e indireta.

Analisando as condições do tráfego, o nível de serviço das vias e as projeções futuras de tráfego é possível observar alguns Níveis de Serviço insatisfatórios, entretanto, a previsão de diretriz viária de alargamento na via impactada mitigará esse impacto.

Diante do exposto, o empreendimento é passível de aprovação no que diz respeito à pressão no tráfego local.



11. RESPONSÁVEL TÉCNICO



Responsável Técnico

Arq. Filipe de Mello Caires

CAU A170354-4



12. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Cidades: Campinas. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/campinas/panorama>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2025.

CAMPINAS. SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E URBANISMO (SEPLURB). METADADOS GEOESPACIAIS. Disponível em: <https://informacao-didc.campinas.sp.gov.br/metadados.php>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2025.

CET/SP – Companhia de Engenharia de Tráfego (1983) Pólos Geradores de Tráfego. Boletim Técnico, São Paulo, n. 32.

CET/SP – Companhia de Engenharia de Tráfego (2001) Pólos Geradores de Tráfego II. Boletim Técnico, São Paulo, n. 36. Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997, Diário Oficial da União, Brasília DF.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito (2001) Manual de procedimentos para o tratamento de Pólos Geradores de Tráfego. Brasília.

Estatuto das Cidades, lei 10.257 de 10 de julho de 2001, Diário oficial da União, Brasília, DF.

ITE - Institute of Transportation Engineers (2003) Trip Generation, 7th edition: an ITE informational report.

ITE - Institute of Transportation Engineers (2010) Highway Capacity Manual. Washington D.C.

Plano Diretor Estratégico do município de Campinas, lei complementar nº 189 de 8 de janeiro de 2018, Campinas, SP.

Lei Complementar nº 208, de 20 de dezembro de 2018 – Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo no município de Campinas, Campinas, SP.

Decreto nº 20.864, de 07 de maio de 2020 - Estudo de Impacto de Vizinhança e do Relatório de Impacto de Vizinhança, Campinas, SP.



13.ANEXOS



Anexo 1 – Projeto Arquitetônico



QUADRO DE ÁREAS DE PROJEÇÃO			
TIPOLOGIA	PAVIMENTOS	TOTAL UNIDADES	TOTAL HABITAÇÃO À CONSTRUIR (m²)
TORRES	2 TORRES - TÉRREO + 10 ANDARES = 22	22 x 8 = 176	TÉRREO = 473,60 x 3 = 1.420,80
	1 TORRE - TÉRREO + 9 ANDARES = 10	10 x 8 = 80	TIPO = (429,14 x 29) = 12.445,06
TOTAL	32	256	13.865,86

QUANTIDADE DE UNIDADES AUTÔNOMAS (U. A.)			
PAVIMENTO	QTDE PAVIMENTOS	U. A. / PAVIMENTO	TOTAL U. A.
TÉRREO	03	8	24
TIPO	29	8	232
TOTAL	32	256	256

ÁREAS COMUNS SUGERIDAS	
ESPECIFICAÇÃO	QUANTIDADE
MINI CAMPO FUTEBOL	1
QUADRA BEACH TENNIS	1
ESPAÇO PET	1
PISTA DE CAMINHADA	1
PLAYGROUND	1
PISCINA ADULTO E INFANTIL	1
SOLARIUM	1
PICNIC	1
LAZER COBERTO - FESTAS	1
ACADEMIA	1
LAVANDERIA	1
CO-WORKING	1
CHURRASQUEIRA	2
MINI MERCADO	1
CONVÍVIO	1
DELIVERY	1
POMAR	1
GUARITA / ADMINISTRAÇÃO	1
LIXEIRA	2

TIPOLOGIA DORMITÓRIOS			
PAVIMENTO	UNIDADES DE 1 DORMITÓRIO	UNIDADES DE 2 DORMITÓRIOS	TOTAL UNIDADES
TÉRREO	1 x 3 = 3	7 x 3 = 21	24
TIPO	-	29 x 8 = 232	232
TOTAL	3	253	256

QUADRO DE VAGAS		
ESPECIFICAÇÃO	DIMENSÕES	QUANTIDADE
VAGA PADRÃO	2,40 x 4,50 m	121
	2,50 x 4,50 m	129
VAGA PCD	3,70 x 4,50 m	6
VAGA MOTO	1,00 x 2,20 m	10
VAGA CARGA / DESCARGA	2,80 x 6,00 m	1
VAGAS ROTATIVAS	2,50 x 4,50 m	6
TOTAL DE VAGAS		279



PROJETO MINHA CASA MINHA VIDA

PROJETO SIMPLIFICADO		FOLHA: 1/1			
OBRA	PRÉ PROJETO HMV MINHA CASA MINHA VIDA				
LOCALIZAÇÃO	RUA: Rua Neuraci da Silva Rodrigues LOTE: 103 / 104 / 105 QUADRA: 15070 BAIRRO: Residencial Recanto da Fortuna CIDADE: Campinas - SP				
Nº DORMITÓRIOS/UNIDADE: 01 e 02		TOTAL DORMITÓRIOS: 509	Nº BANHEIROS/UNIDADE: 01	TOTAL BANHEIROS: 256	TOTAL UNIDADES: 256
ÁREAS EM m²		DECLARAÇÕES			
TERRENO 10.693,79 PAVIMENTO TÉRREO (473,60 x 3) 1.420,80 PAVIMENTO TIPO (429,14 x 29) 12.445,06 ÁREA TÉCNICA (11,10 x 29) 321,90 VARANDA (23,52 x 29) 682,08 RESERVATÓRIO SUPERIOR (65,80 x 3) 197,40 LAZER COBERTO 272,77 Térreo (167,77) + Superior (105,00) PISCINA (ADULTO E INFANTIL) 88,00 CHURRASQUEIRA 12,00 MINI MERCADO 14,76 GUARITA 16,06 LIXEIRA 12,00 ÁREA CONSTRUÍDA 15.482,83 ÁREA OCUPADA 1.731,39 ÁREA LIVRE 8.962,40 ÁREA PERMEÁVEL 1.669,04		DECLARO QUE A APROVAÇÃO DO PROJETO NÃO IMPLICA NO RECONHECIMENTO POR PARTE DA PREFEITURA DO DIREITO DE PROPRIEDADE DO TERRENO. ADRIANA GOULART DE A E ALMEIDA BARRETO:08890672870 PROPRIETÁRIO : Residencial TDB Empreendimento Imobiliário SPE LTDA CNPJ: 32.141.300/0001-87 REPRESENTANTE LEGAL: Adriana Goulart A. A. Barreto DECLARO PARA OS DEVIDOS FINS DE DIREITO, INCLUSIVE NA ESFERA PENAL, QUE ESTE PROJETO FOI ELABORADO COM TOTAL OBSERVÂNCIA À LEGISLAÇÃO EDILÍCIA VIGENTE, INCLUSIVE A DE ACESSIBILIDADE PARA OS CABOS PREVISTOS EM LEI. ASSINATURA: [Signature] RESPONSÁVEL : Juliana Cé Fontoura CAU: A34829-5 TÍTULO: Arquiteta e Urbanista DU: 9934260 RRT: 14758107			
SITUAÇÃO SEM ESCALA		DECLARO QUE: 1-A OBRA SERÁ EXECUTADA DE ACORDO COM O PROJETO APROVADO PELA PREFEITURA SOMENTE APÓS A APROVAÇÃO DOS PROJETOS COMPLEMENTARES JUNTO AS EMPRESAS CONCESSIONARIAS DE SERVIÇOS PÚBLICOS, QUANDO NECESSÁRIO. 2- QUALQUER ALTERAÇÃO AO PROJETO SERÁ IMEDIATAMENTE COMUNICADA À PREFEITURA ASSINATURA: [Signature] NOME: T&S Engenharia e Avaliações Ltda CREA: 0594332 RESPONSÁVEL : Tiago Trabulsi CREA: 5.060.844.533 TÍTULO: Engenheiro Civil DU: 8274 ART: 2620241625015			

Anexo 2 – Contagem Veicular Equivalente



Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Manhã										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	84	13	12	38	6	0	32	8	3	154	27	15	205
07:15 às 07:30	129	27	9	20	2	0	23	3	2	172	32	11	216
07:30 às 07:45	106	24	14	19	3	3	33	8	5	158	35	22	231
07:45 às 08:00	106	27	21	14	6	0	31	8	2	151	41	23	229
08:00 às 08:15	109	16	17	20	5	3	13	1	2	142	22	22	208
08:15 às 08:30	123	22	29	13	3	1	14	3	3	150	28	33	247
08:30 às 08:45	93	15	8	19	3	2	15	6	3	127	24	13	172
08:45 às 09:00	82	20	17	12	4	3	18	2	3	112	26	23	183
Total										1166	235	162	1689
T. geral										1563			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	880
07:15	08:15	883
07:30	08:30	914
07:45	08:45	855
08:00	09:00	809
		914

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	1232	201	256

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Almoço										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	86	17	8	20	2	5	12	6	5	118	25	18	176
11:15 às 11:30	91	20	14	13	0	4	12	1	2	116	21	20	177
11:30 às 11:45	106	19	13	17	4	4	11	4	3	134	27	20	198
11:45 às 12:00	86	19	13	13	4	2	19	7	2	118	30	17	176
12:00 às 12:15	120	19	11	15	3	0	22	5	1	157	27	12	201
12:15 às 12:30	126	25	14	12	1	1	17	8	4	155	34	19	220
12:30 às 12:45	108	14	10	21	0	2	14	1	2	143	15	14	186
12:45 às 13:00	108	26	11	18	3	1	16	3	1	142	32	13	191
Total										1083	211	133	1521
T. geral										1427			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	725
11:15	12:15	750
11:30	12:30	793
11:45	12:45	781
12:00	13:00	796
		796

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	1146	185	191

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Tarde										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	257	77	24	26	4	4	26	5	5	309	86	33	435
17:15 às 17:30	321	62	36	29	6	2	24	7	0	374	75	38	507
17:30 às 17:45	300	54	38	16	4	1	21	5	2	337	63	41	471
17:45 às 18:00	301	67	29	28	5	0	17	4	2	346	76	31	462
18:00 às 18:15	303	67	31	29	5	2	22	5	0	354	77	33	475
18:15 às 18:30	309	53	38	31	4	1	20	2	3	360	59	42	495
18:30 às 18:45	274	53	25	25	1	1	9	1	1	308	55	27	403
18:45 às 19:00	226	41	25	25	0	2	19	1	4	270	42	31	369
Total										2658	533	276	3615
T. geral										3467			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	1874
17:15	18:15	1914
17:30	18:30	1902
17:45	18:45	1834
18:00	19:00	1741
		1914

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	3143	256	216

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Manhã																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	77	14	9	42	5	3	3	0	0	81	14	14	5	1	0	208	34	26	289
07:15 às 07:30	112	23	7	35	5	2	2	1	0	120	25	25	6	3	1	275	57	35	391
07:30 às 07:45	99	24	14	25	3	3	1	0	0	103	24	24	2	3	2	230	54	43	365
07:45 às 08:00	82	22	16	37	11	5	1	0	0	84	25	25	3	1	0	207	59	46	350
08:00 às 08:15	96	15	18	31	6	2	2	0	0	103	16	16	7	2	2	239	39	38	352
08:15 às 08:30	106	22	21	21	3	9	9	0	0	115	22	22	9	1	0	260	48	52	414
08:30 às 08:45	87	17	8	18	1	2	7	0	0	90	16	16	3	1	1	205	35	27	290
08:45 às 09:00	77	19	15	13	5	5	4	0	0	80	20	20	5	0	1	179	44	41	302
Total																1802	368	306	2751
T. geral																2476			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	1084			319			30			1255			64						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	1394
07:15	08:15	1457
07:30	08:30	1480
07:45	08:45	1405
08:00	09:00	1357
		1480

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Almoço																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	88	17	10	18	2	3	0	0	0	87	17	17	3	0	0	196	36	30	289
11:15 às 11:30	85	18	13	18	2	5	1	0	0	88	19	19	4	0	1	196	39	38	311
11:30 às 11:45	110	21	16	13	2	1	0	0	0	108	20	20	2	1	2	233	44	39	353
11:45 às 12:00	79	16	12	20	7	3	0	0	0	83	18	18	3	0	2	185	41	35	291
12:00 às 12:15	106	21	9	29	1	2	0	0	0	113	20	20	4	0	0	252	42	31	351
12:15 às 12:30	109	22	10	29	4	5	0	0	0	118	24	24	3	1	2	259	51	41	385
12:30 às 12:45	97	12	8	32	2	4	0	0	0	103	13	13	8	1	0	240	28	25	316
12:45 às 13:00	107	24	8	18	5	4	1	0	0	108	25	25	5	0	1	239	54	38	361
Total																1798	334	276	2655
T. geral																2408			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	1072			257			2			1271			54						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	1243
11:15	12:15	1305
11:30	12:30	1379
11:45	12:45	1343
12:00	13:00	1412
		1412

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Tarde																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	236	73	27	47	8	1	0	0	0	247	75	75	9	2	1	539	158	104	878
17:15 às 17:30	326	63	37	23	5	1	1	0	0	324	63	63	5	0	0	679	131	101	995
17:30 às 17:45	292	50	36	23	8	3	1	0	0	296	52	52	12	0	2	624	110	93	912
17:45 às 18:00	303	68	28	25	4	1	1	0	0	302	68	68	10	0	2	641	140	99	957
18:00 às 18:15	313	72	32	18	0	1	1	0	0	308	70	70	6	1	4	646	143	107	984
18:15 às 18:30	321	55	35	19	1	4	0	1	0	315	54	54	5	0	5	660	111	98	961
18:30 às 18:45	278	51	26	21	3	0	0	0	0	276	52	52	3	2	0	578	108	78	827
18:45 às 19:00	233	39	23	18	2	4	0	0	0	230	40	40	1	0	0	482	81	67	690
Total																4848	981	746	7202
T. geral																6574			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	3148			247			5			3714			89						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	3741
17:15	18:15	3847
17:30	18:30	3813
17:45	18:45	3728
18:00	19:00	3461
		3847

Empreendimento: Construção de Habitação Multifamiliar Vertical - HMV
Projeto/Obra: Relatório de Impacto de Trânsito (RIT)
Endereço: Rua Neuraci da Silva Rodrigues, Lote 103/104/105, Campinas/SP



Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Manhã										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	76	12	8	6	3	1	5	0	0	87	15	9	117
07:15 às 07:30	115	22	7	3	4	1	1	1	0	119	27	8	153
07:30 às 07:45	95	26	15	6	1	1	2	1	1	103	28	17	160
07:45 às 08:00	82	23	14	3	0	2	3	0	0	88	23	16	140
08:00 às 08:15	101	15	19	2	2	1	3	1	0	106	18	20	165
08:15 às 08:30	112	22	20	3	1	1	4	0	1	119	23	22	186
08:30 às 08:45	87	16	8	3	2	1	2	0	0	92	18	9	124
08:45 às 09:00	81	19	15	1	0	1	2	0	2	84	19	18	139
Total										798	171	119	1181
T. geral										1088			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	569
07:15	08:15	617
07:30	08:30	650
07:45	08:45	614
08:00	09:00	613
		650

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	1092	56	34

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Almoço										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	87	17	10	4	0	0	4	0	1	95	17	11	131
11:15 às 11:30	85	17	12	4	1	2	1	1	2	90	19	16	140
11:30 às 11:45	108	22	17	4	0	1	7	0	2	119	22	20	180
11:45 às 12:00	75	14	13	7	2	1	1	3	4	83	19	18	138
12:00 às 12:15	107	20	7	3	1	2	7	0	1	117	21	10	153
12:15 às 12:30	107	23	12	5	0	0	3	2	3	115	25	15	165
12:30 às 12:45	101	12	7	4	1	1	2	1	1	107	14	9	137
12:45 às 13:00	109	24	8	3	0	1	5	2	2	117	26	11	158
Total										843	163	110	1200
T. geral										1116			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	588
11:15	12:15	610
11:30	12:30	635
11:45	12:45	592
12:00	13:00	612
		635

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	1069	57	75

Contagem veicular direcional equivalente - 18/02/2025 - Terça-feira - Tarde										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	239	74	24	6	1	4	4	1	0	249	76	28	357
17:15 às 17:30	326	62	37	5	1	0	13	6	2	344	69	39	476
17:30 às 17:45	298	49	38	6	1	0	7	3	0	311	53	38	433
17:45 às 18:00	306	68	29	7	0	1	9	1	0	322	69	30	432
18:00 às 18:15	313	73	33	6	0	3	3	1	1	322	74	37	452
18:15 às 18:30	320	54	37	6	1	3	4	0	0	330	55	40	458
18:30 às 18:45	274	52	23	7	1	3	7	0	1	288	53	27	382
18:45 às 19:00	226	39	23	8	0	0	8	1	1	242	40	24	322
Total										2408	489	263	3310
T. geral										3160			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	1697
17:15	18:15	1792
17:30	18:30	1773
17:45	18:45	1723
18:00	19:00	1613
		1792

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	3148	89	74

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Manhã										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	50	8	7	23	4	0	19	5	2	92	16	9	123
07:15 às 07:30	77	16	5	12	1	0	14	2	1	103	19	7	129
07:30 às 07:45	64	14	8	11	2	2	20	5	3	95	21	13	138
07:45 às 08:00	64	16	13	8	4	0	19	5	1	91	25	14	137
08:00 às 08:15	65	10	10	12	3	2	8	1	1	85	13	13	125
08:15 às 08:30	74	13	17	8	2	1	8	2	2	90	17	20	148
08:30 às 08:45	56	9	5	11	2	1	9	4	2	76	14	8	103
08:45 às 09:00	49	12	10	7	2	2	11	1	2	67	16	14	110
Total										700	141	97	1013
T. geral										938			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	528
07:15	08:15	530
07:30	08:30	548
07:45	08:45	513
08:00	09:00	485
		548

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	739	121	154

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Almoço										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	77	15	7	18	2	5	11	5	5	106	23	16	158
11:15 às 11:30	82	18	13	12	0	4	11	1	2	104	19	18	159
11:30 às 11:45	95	17	12	15	4	4	10	4	3	121	24	18	178
11:45 às 12:00	77	17	12	12	4	2	17	6	2	106	27	15	158
12:00 às 12:15	108	17	10	14	3	0	20	5	1	141	24	11	180
12:15 às 12:30	113	23	13	11	1	1	15	7	4	140	31	17	198
12:30 às 12:45	97	13	9	19	0	2	13	1	2	129	14	13	167
12:45 às 13:00	97	23	10	16	3	1	14	3	1	128	29	12	171
Total										975	190	120	1369
T. geral										1284			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	653
11:15	12:15	675
11:30	12:30	714
11:45	12:45	703
12:00	13:00	716
		716

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	1031	167	171

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Tarde										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	193	58	18	20	3	3	20	4	4	232	65	25	326
17:15 às 17:30	241	47	27	22	5	2	18	5	0	281	56	29	380
17:30 às 17:45	225	41	29	12	3	1	16	4	2	253	47	31	353
17:45 às 18:00	226	50	22	21	4	0	13	3	2	260	57	23	346
18:00 às 18:15	227	50	23	22	4	2	17	4	0	266	58	25	356
18:15 às 18:30	232	40	29	23	3	1	15	2	2	270	44	32	371
18:30 às 18:45	206	40	19	19	1	1	7	1	1	231	41	20	302
18:45 às 19:00	170	31	19	19	0	2	14	1	3	203	32	23	276
Total										1994	400	207	2711
T. geral										2600			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	1405
17:15	18:15	1436
17:30	18:30	1427
17:45	18:45	1376
18:00	19:00	1306
		1436

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	2357	192	162

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Manhã																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	46	8	5	25	3	2	2	0	0	49	8	8	3	1	0	125	20	15	173
07:15 às 07:30	67	14	4	21	3	1	1	1	0	72	15	15	4	2	1	165	34	21	235
07:30 às 07:45	59	14	8	15	2	2	1	0	0	62	14	14	1	2	1	138	32	26	219
07:45 às 08:00	49	13	10	22	7	3	1	0	0	50	15	15	2	1	0	124	35	27	210
08:00 às 08:15	58	9	11	19	4	1	1	0	0	62	9	9	4	1	1	143	23	23	211
08:15 às 08:30	64	13	13	13	2	5	5	0	0	69	13	13	5	1	0	156	29	31	248
08:30 às 08:45	52	10	5	11	1	1	4	0	0	54	10	10	2	1	1	123	21	16	174
08:45 às 09:00	46	11	9	8	3	3	2	0	0	48	12	12	3	0	1	107	26	24	181
Total																1081	221	184	1650
T. geral																1485			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	650			191			18			753			38						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	836
07:15	08:15	874
07:30	08:30	888
07:45	08:45	843
08:00	09:00	814
		888

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Almoço																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	79	15	9	16	2	3	0	0	0	78	15	15	3	0	0	176	32	27	260
11:15 às 11:30	77	16	12	16	2	5	1	0	0	79	17	17	4	0	1	176	35	34	279
11:30 às 11:45	99	19	14	12	2	1	0	0	0	97	18	18	2	1	2	210	40	35	317
11:45 às 12:00	71	14	11	18	6	3	0	0	0	74	16	16	3	0	2	166	36	31	262
12:00 às 12:15	95	19	8	26	1	2	0	0	0	102	18	18	4	0	0	227	38	28	315
12:15 às 12:30	98	20	9	26	4	5	0	0	0	106	21	21	3	1	2	233	45	36	347
12:30 às 12:45	87	11	7	29	2	4	0	0	0	92	12	12	7	1	0	216	25	23	284
12:45 às 13:00	96	22	7	16	5	4	1	0	0	97	23	23	5	0	1	215	49	34	324
Total																1618	301	248	2390
T. geral																2167			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	964			231			2			1144			48						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	1119
11:15	12:15	1174
11:30	12:30	1241
11:45	12:45	1208
12:00	13:00	1271
		1271

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Tarde																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	177	55	20	35	6	1	0	0	0	185	56	56	7	2	1	404	119	78	658
17:15 às 17:30	245	47	28	17	4	1	1	0	0	243	47	47	4	0	0	509	98	75	746
17:30 às 17:45	219	38	27	17	6	2	1	0	0	222	39	39	9	0	2	468	83	70	684
17:45 às 18:00	227	51	21	19	3	1	1	0	0	227	51	51	8	0	2	481	105	74	718
18:00 às 18:15	235	54	24	14	0	1	1	0	0	231	52	52	5	1	3	485	107	80	738
18:15 às 18:30	241	41	26	14	1	3	0	1	0	236	41	41	4	0	4	495	83	74	720
18:30 às 18:45	209	38	20	16	2	0	0	0	0	207	39	39	2	2	0	434	81	59	620
18:45 às 19:00	175	29	17	14	2	3	0	0	0	172	30	30	1	0	0	361	61	50	517
Total																3636	735	559	5401
T. geral																4930			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	2361			185			3			2786			66						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	2806
17:15	18:15	2885
17:30	18:30	2859
17:45	18:45	2796
18:00	19:00	2595
		2885

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Manhã										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	46	7	5	4	2	1	3	0	0	52	9	5	70
07:15 às 07:30	69	13	4	2	2	1	1	1	0	71	16	5	92
07:30 às 07:45	57	16	9	4	1	1	1	1	1	62	17	10	96
07:45 às 08:00	49	14	8	2	0	1	2	0	0	53	14	10	84
08:00 às 08:15	61	9	11	1	1	1	2	1	0	64	11	12	99
08:15 às 08:30	67	13	12	2	1	1	2	0	1	71	14	13	111
08:30 às 08:45	52	10	5	2	1	1	1	0	0	55	11	5	74
08:45 às 09:00	49	11	9	1	0	1	1	0	1	50	11	11	83
Total										479	103	71	709
T. geral										653			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	341
07:15	08:15	370
07:30	08:30	390
07:45	08:45	368
08:00	09:00	368
		390

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	655	34	20

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Almoço										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	78	15	9	4	0	0	4	0	1	86	15	10	118
11:15 às 11:30	77	15	11	4	1	2	1	1	2	81	17	14	126
11:30 às 11:45	97	20	15	4	0	1	6	0	2	107	20	18	162
11:45 às 12:00	68	13	12	6	2	1	1	3	4	75	17	16	124
12:00 às 12:15	96	18	6	3	1	2	6	0	1	105	19	9	137
12:15 às 12:30	96	21	11	5	0	0	3	2	3	104	23	14	149
12:30 às 12:45	91	11	6	4	1	1	2	1	1	96	13	8	123
12:45 às 13:00	98	22	7	3	0	1	5	2	2	105	23	10	142
Total										759	147	99	1080
T. geral										1004			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	529
11:15	12:15	549
11:30	12:30	572
11:45	12:45	532
12:00	13:00	550
		572

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	962	51	67

Contagem veicular direcional equivalente - 19/02/2025 - Quarta-feira - Tarde										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	179	56	18	5	1	3	3	1	0	187	57	21	268
17:15 às 17:30	245	47	28	4	1	0	10	5	2	258	52	29	357
17:30 às 17:45	224	37	29	5	1	0	5	2	0	233	40	29	324
17:45 às 18:00	230	51	22	5	0	1	7	1	0	242	52	23	324
18:00 às 18:15	235	55	25	5	0	2	2	1	1	242	56	28	339
18:15 às 18:30	240	41	28	5	1	2	3	0	0	248	41	30	343
18:30 às 18:45	206	39	17	5	1	2	5	0	1	216	40	20	287
18:45 às 19:00	170	29	17	6	0	0	6	1	1	182	30	18	242
Total										1806	367	197	2483
T. geral										2370			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	1273
17:15	18:15	1344
17:30	18:30	1330
17:45	18:45	1292
18:00	19:00	1210
		1344

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	2361	66	56

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quinta-feira - Manhã										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	67	10	10	30	5	0	26	6	2	123	22	12	164
07:15 às 07:30	103	22	7	16	2	0	18	2	2	138	26	9	172
07:30 às 07:45	85	19	11	15	2	2	26	6	4	126	28	18	184
07:45 às 08:00	85	22	17	11	5	0	25	6	2	121	33	18	183
08:00 às 08:15	87	13	14	16	4	2	10	1	2	114	18	18	166
08:15 às 08:30	98	18	23	10	2	1	11	2	2	120	22	26	197
08:30 às 08:45	74	12	6	15	2	2	12	5	2	102	19	10	137
08:45 às 09:00	66	16	14	10	3	2	14	2	2	90	21	18	146
Total										933	188	130	1351
T. geral										1250			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	704
07:15	08:15	706
07:30	08:30	731
07:45	08:45	684
08:00	09:00	647
		731

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	985	161	205

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quinta-feira - Almoço										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	60	12	6	14	1	4	8	4	4	83	18	13	123
11:15 às 11:30	64	14	10	9	0	3	8	1	1	81	15	14	124
11:30 às 11:45	74	13	9	12	3	3	8	3	2	94	19	14	138
11:45 às 12:00	60	13	9	9	3	1	13	5	1	83	21	12	123
12:00 às 12:15	84	13	8	11	2	0	15	4	1	110	19	8	140
12:15 às 12:30	88	18	10	8	1	1	12	6	3	109	24	13	154
12:30 às 12:45	76	10	7	15	0	1	10	1	1	100	11	10	130
12:45 às 13:00	76	18	8	13	2	1	11	2	1	99	22	9	133
Total										758	148	93	1065
T. geral										999			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	508
11:15	12:15	525
11:30	12:30	555
11:45	12:45	547
12:00	13:00	557
		557

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	802	130	133

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quinta-feira - Tarde										Posto de contagem: 1			
Horário	1A			1B			2A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	231	69	22	23	4	4	23	5	5	278	77	30	391
17:15 às 17:30	289	56	32	26	5	2	22	6	0	337	68	34	456
17:30 às 17:45	270	49	34	14	4	1	19	5	2	303	57	37	424
17:45 às 18:00	271	60	26	25	5	0	15	4	2	311	68	28	415
18:00 às 18:15	273	60	28	26	5	2	20	5	0	319	69	30	428
18:15 às 18:30	278	48	34	28	4	1	18	2	3	324	53	38	445
18:30 às 18:45	247	48	23	23	1	1	8	1	1	277	50	24	363
18:45 às 19:00	203	37	23	23	0	2	17	1	4	243	38	28	332
Total										2392	480	248	3253
T. geral										3120			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	1686
17:15	18:15	1723
17:30	18:30	1712
17:45	18:45	1651
18:00	19:00	1567
		1723

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	2829	230	194

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quinta-feira - Manhã																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	62	11	7	34	4	2	2	0	0	65	11	11	4	1	0	166	27	20	231
07:15 às 07:30	90	18	6	28	4	2	2	1	0	96	20	20	5	2	1	220	46	28	313
07:30 às 07:45	79	19	11	20	2	2	1	0	0	82	19	19	2	2	2	184	43	34	292
07:45 às 08:00	66	18	13	30	9	4	1	0	0	67	20	20	2	1	0	166	47	36	280
08:00 às 08:15	77	12	14	25	5	2	2	0	0	82	12	12	6	2	2	191	31	30	281
08:15 às 08:30	85	18	17	17	2	7	7	0	0	92	18	18	7	1	0	208	38	42	331
08:30 às 08:45	70	14	6	14	1	2	6	0	0	72	13	13	2	1	1	164	28	22	232
08:45 às 09:00	62	15	12	10	4	4	3	0	0	64	16	16	4	0	1	143	35	32	241
Total																1441	294	245	2200
T. geral																1980			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	867			255			24			1004			51						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	1115
07:15	08:15	1166
07:30	08:30	1184
07:45	08:45	1124
08:00	09:00	1085
		1184

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quinta-feira - Almoço																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	62	12	7	13	1	2	0	0	0	61	12	12	2	0	0	137	25	21	202
11:15 às 11:30	60	13	9	13	1	4	1	0	0	62	13	13	3	0	1	137	27	27	217
11:30 às 11:45	77	15	11	9	1	1	0	0	0	76	14	14	1	1	1	163	31	27	247
11:45 às 12:00	55	11	8	14	5	2	0	0	0	58	12	12	2	0	1	129	28	24	204
12:00 às 12:15	74	15	6	20	1	1	0	0	0	79	14	14	3	0	0	176	29	22	245
12:15 às 12:30	76	15	7	20	3	4	0	0	0	82	16	16	2	1	1	181	35	28	270
12:30 às 12:45	68	8	6	22	1	3	0	0	0	72	9	9	6	1	0	168	20	18	221
12:45 às 13:00	75	17	6	13	4	3	1	0	0	75	18	18	4	0	1	167	38	27	252
Total																1259	234	193	1859
T. geral																1686			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	750			180			1			890			37						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	870
11:15	12:15	913
11:30	12:30	965
11:45	12:45	940
12:00	13:00	988
		988

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quinta-feira - Tarde																Posto de contagem: 1			
Horário	3A			3B			3C			4A			4B			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	212	66	24	42	7	1	0	0	0	222	68	68	8	2	1	485	142	94	790
17:15 às 17:30	293	57	33	21	5	1	1	0	0	291	56	56	5	0	0	611	117	90	896
17:30 às 17:45	263	45	32	21	7	3	1	0	0	266	47	47	11	0	2	562	99	84	820
17:45 às 18:00	273	61	25	23	4	1	1	0	0	272	61	61	9	0	2	577	126	89	861
18:00 às 18:15	282	65	29	16	0	1	1	0	0	277	63	63	5	1	4	581	128	96	885
18:15 às 18:30	289	50	32	17	1	4	0	1	0	284	49	49	5	0	5	594	100	88	864
18:30 às 18:45	250	46	23	19	3	0	0	0	0	248	47	47	3	2	0	520	97	70	744
18:45 às 19:00	210	35	21	16	2	4	0	0	0	207	36	36	1	0	0	433	73	60	621
Total																4363	882	671	6481
T. geral																5916			
Equiv.																1	0,5	2,5	
Vol. Hora Pico																			
Total Equiv.	2833			222			4			3343			80						

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	3367
17:15	18:15	3462
17:30	18:30	3431
17:45	18:45	3355
18:00	19:00	3114
		3462

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quita-feira - Manhã										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
07:00 às 07:15	61	10	6	5	2	1	4	0	0	70	12	7	94
07:15 às 07:30	92	18	6	2	3	1	1	1	0	95	22	6	122
07:30 às 07:45	76	21	12	5	1	1	2	1	1	82	22	14	128
07:45 às 08:00	66	18	11	2	0	2	2	0	0	70	18	13	112
08:00 às 08:15	81	12	15	2	2	1	2	1	0	85	14	16	132
08:15 às 08:30	90	18	16	2	1	1	3	0	1	95	18	18	148
08:30 às 08:45	70	13	6	2	2	1	2	0	0	74	14	7	99
08:45 às 09:00	65	15	12	1	0	1	2	0	2	67	15	14	111
Total										638	137	95	945
T. geral										870			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
07:00	08:00	455
07:15	08:15	493
07:30	08:30	520
07:45	08:45	491
08:00	09:00	490
		520

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	873	45	27

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quita-feira - Almoço										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
11:00 às 11:15	61	12	7	3	0	0	3	0	1	67	12	8	92
11:15 às 11:30	60	12	8	3	1	1	1	1	1	63	13	11	98
11:30 às 11:45	76	15	12	3	0	1	5	0	1	83	15	14	126
11:45 às 12:00	53	10	9	5	1	1	1	2	3	58	13	13	96
12:00 às 12:15	75	14	5	2	1	1	5	0	1	82	15	7	107
12:15 às 12:30	75	16	8	4	0	0	2	1	2	81	18	11	116
12:30 às 12:45	71	8	5	3	1	1	1	1	1	75	10	6	96
12:45 às 13:00	76	17	6	2	0	1	4	1	1	82	18	8	110
Total										590	114	77	840
T. geral										781			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
11:00	12:00	412
11:15	12:15	427
11:30	12:30	445
11:45	12:45	414
12:00	13:00	428
		445

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	748	40	52

Contagem veicular direcional equivalente - 20/02/2025 - Quita-feira - Tarde										Posto de contagem: 1			
Horário	5A			5B			6A			Total			Total Equiv.
	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	Ca	Mo	O/C	
17:00 às 17:15	215	67	22	5	1	4	4	1	0	224	68	25	321
17:15 às 17:30	293	56	33	5	1	0	12	5	2	310	62	35	428
17:30 às 17:45	268	44	34	5	1	0	6	3	0	280	48	34	389
17:45 às 18:00	275	61	26	6	0	1	8	1	0	290	62	27	388
18:00 às 18:15	282	66	30	5	0	3	3	1	1	290	67	33	406
18:15 às 18:30	288	49	33	5	1	3	4	0	0	297	50	36	412
18:30 às 18:45	247	47	21	6	1	3	6	0	1	259	48	24	344
18:45 às 19:00	203	35	21	7	0	0	7	1	1	218	36	22	290
Total										2167	440	237	2979
T. geral										2844			
Equiv.										1	0,5	2,5	

Período		Total (Eq) geral - 60min
Início	Fim	
17:00	18:00	1527
17:15	18:15	1612
17:30	18:30	1596
17:45	18:45	1550
18:00	19:00	1452
		1612

Vol. Hora Pico			
Total Equiv.	2833	80	67

Anexo 3 – Análise dos Níveis de Serviço



Análise dos níveis de serviço - Horário de pico (manhã)

ANÁLISE DE VIAS - ANO DE INAUGURAÇÃO (2027)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	1232	1319	0,36	B	22,42%	296	0,44	C
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	201	215	0,12	A	2,64%	6	0,12	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	256	274	0,07	A	2,68%	7	0,08	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	1084	1161	0,32	B	21,63%	251	0,38	C
	3B	1	7	3675	3675	319	342	0,09	A	3,27%	11	0,10	A
	3C	1	4	2100	2100	30	32	0,02	A	0,16%	0	0,02	A
	4A	1	7	3675	3675	1255	1344	0,37	B	23,42%	315	0,45	C
3	4B	2	3,5	1837,5	3675	64	69	0,02	A	0,74%	1	0,02	A
	5A	2	3,5	1837,5	3675	1092	1169	0,32	B	21,66%	253	0,39	C
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	56	60	0,03	A	0,71%	0	0,03	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	34	36	0,01	A	0,67%	0	0,01	A

ANÁLISE DE VIAS - 05 ANOS APÓS A INAUGURAÇÃO (2031)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente - 5 Anos	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	1232	1466	0,40	C	22,42%	329	0,49	C
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	201	239	0,13	A	2,64%	6	0,13	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	256	305	0,08	A	2,68%	8	0,09	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	1084	1290	0,35	B	21,63%	279	0,43	C
	3B	1	7	3675	3675	319	380	0,10	A	3,27%	12	0,11	A
	3C	1	4	2100	2100	30	36	0,02	A	0,16%	0	0,02	A
	4A	1	7	3675	3675	1255	1493	0,41	C	23,42%	350	0,50	C
3	4B	2	3,5	1837,5	3675	64	76	0,02	A	0,74%	1	0,02	A
	5A	2	3,5	1837,5	3675	1092	1299	0,35	B	21,66%	281	0,43	C
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	56	67	0,04	A	0,71%	0	0,04	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	34	40	0,01	A	0,67%	0	0,01	A

ANÁLISE DE VIAS - 10 ANOS APÓS A INAUGURAÇÃO (2036)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente - 10 Anos	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	1232	1672	0,46	C	22,42%	375	0,56	D
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	201	273	0,15	A	2,64%	7	0,15	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	256	348	0,09	A	2,68%	9	0,10	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	1084	1472	0,40	C	21,63%	318	0,49	C
	3B	1	7	3675	3675	319	433	0,12	A	3,27%	14	0,12	A
	3C	1	4	2100	2100	30	41	0,02	A	0,16%	0	0,02	A
	4A	1	7	3675	3675	1255	1704	0,46	C	23,42%	399	0,57	D
3	4B	2	3,5	1837,5	3675	64	87	0,02	A	0,74%	1	0,02	A
	5A	2	3,5	1837,5	3675	1092	1482	0,40	C	21,66%	321	0,49	C
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	56	76	0,04	A	0,71%	1	0,04	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	34	46	0,01	A	0,67%	0	0,01	A

Análise dos níveis de serviço - Horário de pico (almoço)

ANÁLISE DE VIAS - ANO DE INAUGURAÇÃO (2027)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	1146	1227	0,33	B	22,42%	275	0,41	C
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	185	198	0,11	A	2,64%	5	0,11	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	191	205	0,06	A	2,68%	5	0,06	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	1072	1148	0,31	B	21,63%	248	0,38	B
	3B	1	7	3675	3675	257	275	0,07	A	3,27%	9	0,08	A
	3C	1	4	2100	2100	2	2	0,00	A	0,16%	0	0,00	A
	4A	1	7	3675	3675	1271	1361	0,37	B	23,42%	319	0,46	C
	4B	2	3,5	1837,5	3675	54	58	0,02	A	0,74%	0	0,02	A
3	5A	2	3,5	1837,5	3675	1069	1145	0,31	B	21,66%	248	0,38	B
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	57	61	0,03	A	0,71%	0	0,03	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	75	80	0,02	A	0,67%	1	0,02	A

ANÁLISE DE VIAS - 05 ANOS APÓS A INAUGURAÇÃO (2031)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente - 5 Anos	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	1146	1364	0,37	B	22,42%	306	0,45	C
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	185	220	0,12	A	2,64%	6	0,12	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	191	227	0,06	A	2,68%	6	0,06	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	1072	1276	0,35	B	21,63%	276	0,42	C
	3B	1	7	3675	3675	257	306	0,08	A	3,27%	10	0,09	A
	3C	1	4	2100	2100	2	2	0,00	A	0,16%	0	0,00	A
	4A	1	7	3675	3675	1271	1512	0,41	C	23,42%	354	0,51	C
	4B	2	3,5	1837,5	3675	54	64	0,02	A	0,74%	0	0,02	A
3	5A	2	3,5	1837,5	3675	1069	1272	0,35	B	21,66%	275	0,42	C
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	57	68	0,04	A	0,71%	0	0,04	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	75	89	0,02	A	0,67%	1	0,02	A

ANÁLISE DE VIAS - 10 ANOS APÓS A INAUGURAÇÃO (2036)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente - 10 Anos	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	1146	1556	0,42	C	22,42%	349	0,52	D
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	185	251	0,14	A	2,64%	7	0,14	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	191	259	0,07	A	2,68%	7	0,07	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	1072	1455	0,40	C	21,63%	315	0,48	C
	3B	1	7	3675	3675	257	349	0,09	A	3,27%	11	0,10	A
	3C	1	4	2100	2100	2	3	0,00	A	0,16%	0	0,00	A
	4A	1	7	3675	3675	1271	1725	0,47	C	23,42%	404	0,58	D
	4B	2	3,5	1837,5	3675	54	73	0,02	A	0,74%	1	0,02	A
3	5A	2	3,5	1837,5	3675	1069	1451	0,39	C	21,66%	314	0,48	C
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	57	77	0,04	A	0,71%	1	0,04	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	75	102	0,03	A	0,67%	1	0,03	A

Análise dos níveis de serviço - Horário de pico (tarde)

ANÁLISE DE VIAS - ANO DE INAUGURAÇÃO (2027)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	3143	3366	0,92	E	22,42%	754	1,12	F
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	256	274	0,15	A	2,64%	7	0,15	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	216	231	0,06	A	2,68%	6	0,06	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	3148	3371	0,92	E	21,63%	729	1,12	F
	3B	1	7	3675	3675	247	265	0,07	A	3,27%	9	0,07	A
	3C	1	4	2100	2100	5	5	0,00	A	0,16%	0	0,00	A
	4A	1	7	3675	3675	3714	3977	1,08	F	23,42%	932	1,34	F
	4B	2	3,5	1837,5	3675	89	95	0,03	A	0,74%	1	0,03	A
3	5A	2	3,5	1837,5	3675	3148	3371	0,92	E	21,66%	730	1,12	F
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	89	95	0,05	A	0,71%	1	0,05	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	74	79	0,02	A	0,67%	1	0,02	A

ANÁLISE DE VIAS - 05 ANOS APÓS A INAUGURAÇÃO (2031)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente - 5 Anos	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	3143	3740	1,02	F	22,42%	838	1,25	F
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	256	305	0,17	A	2,64%	8	0,17	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	216	257	0,07	A	2,68%	7	0,07	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	3148	3746	1,02	F	21,63%	810	1,24	F
	3B	1	7	3675	3675	247	294	0,08	A	3,27%	10	0,08	A
	3C	1	4	2100	2100	5	6	0,00	A	0,16%	0	0,00	A
	4A	1	7	3675	3675	3714	4420	1,20	F	23,42%	1035	1,48	F
	4B	2	3,5	1837,5	3675	89	106	0,03	A	0,74%	1	0,03	A
3	5A	2	3,5	1837,5	3675	3148	3746	1,02	F	21,66%	811	1,24	F
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	89	106	0,06	A	0,71%	1	0,06	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	74	88	0,02	A	0,67%	1	0,02	A

ANÁLISE DE VIAS - 10 ANOS APÓS A INAUGURAÇÃO (2036)													
Posto de Contagem	Movimento	Nº de faixas	Larguras das Faixas em metros (L)	Capacidade Viária por faixa (C) = 525*L por hora	Capacidade Viária da via (Cv) = C*Nº de faixas	Volume Veicular Equivalente - hora pico (Ve)	Volume Veicular Equivalente - 10 Anos	Grau de Saturação (SE) Ve/C	Nível de serviço - NS (SE)	Distribuição Espacial (%)	Geração de Viagens - hora pico distribuídas espacialmente	Grau de Saturação (CE) Vet/C	Nível de Serviço - NS (CE)
1	1A	2	3,5	1837,5	3675	3143	4267	1,16	F	22,42%	956	1,42	F
	1B	1	3,5	1837,5	1837,5	256	348	0,19	A	2,64%	9	0,19	A
	2A	2	3,5	1837,5	3675	216	293	0,08	A	2,68%	8	0,08	A
2	3A	2	3,5	1837,5	3675	3148	4273	1,16	F	21,63%	924	1,41	F
	3B	1	7	3675	3675	247	335	0,09	A	3,27%	11	0,09	A
	3C	1	4	2100	2100	5	7	0,00	A	0,16%	0	0,00	A
	4A	1	7	3675	3675	3714	5042	1,37	F	23,42%	1181	1,69	F
	4B	2	3,5	1837,5	3675	89	121	0,03	A	0,74%	1	0,03	A
3	5A	2	3,5	1837,5	3675	3148	4273	1,16	F	21,66%	925	1,41	F
	5B	1	3,5	1837,5	1837,5	89	121	0,07	A	0,71%	1	0,07	A
	6A	2	3,5	1837,5	3675	74	100	0,03	A	0,67%	1	0,03	A

Anexo 4 – Registro de Responsabilidade Técnica





1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome Civil/Social: FILIPE DE MELLO CAIRES
Título Profissional: Arquiteto(a) e Urbanista

CPF: 419.XXX.XXX-37
Nº do Registro: 00A1703544

2. DETALHES DO RRT

Nº do RRT: SI15302068I00CT001
Data de Cadastro: 26/02/2025
Data de Registro: 26/02/2025

Modalidade: RRT SIMPLES
Forma de Registro: INICIAL
Forma de Participação: INDIVIDUAL

2.1 Valor do RRT

Valor do RRT: R\$125,40 Boleto nº 21846815 Pago em: 26/02/2025

3. DADOS DO SERVIÇO/CONTRATANTE

3.1 Serviço 001

Contratante: Residencial TDB Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda
Tipo: Pessoa Jurídica de Direito Privado
Valor do Serviço/Honorários: R\$1.000,00

CPF/CNPJ: 32.XXX.XXX/0001-87
Data de Início: 02/02/2025
Data de Previsão de Término: 31/07/2025

3.1.1 Endereço da Obra/Serviço

País: Brasil
Tipo Logradouro: RUA
Logradouro: NEURACI DA SILVA RODRIGUES
Bairro: RECANTO FORTUNA

CEP: 13082574
Nº: -
Complemento: LOTE 103 / 104 / 105
Cidade/UF: CAMPINAS/SP

3.1.2 Atividade(s) Técnica(s)

Grupo: ATIVIDADES ESPECIAIS EM ARQUITETURA E URBANISMO
Atividade: 5.8 - PARECER TÉCNICO

Quantidade: 1,00
Unidade: unidade

3.1.3 Tipologia

Tipologia: Habitacional Multifamiliar ou Conjunto Habitacional

3.1.4 Descrição da Obra/Serviço

Elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório de Impacto no Trânsito (RIT) para o empreendimento Habitacional Multifamiliar Vertical que será construído na Rua Neuraci da Silva Rodrigues, Lote 103 / 104 / 105, Campinas/SP

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.

**CAU/BR**Conselho de Arquitetura
e Urbanismo do Brasil**RRT 15302068**

Registro de Responsabilidade Técnica - RRT

4. RRT VINCULADO POR FORMA DE REGISTRO

Nº do RRT	Contratante	Forma de Registro	Data de Registro
SI15302068I00CT001	Residencial TDB Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda	INICIAL	26/02/2025

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 FILIPE DE MELLO CAIRES, registro CAU nº 00A1703544, na data e hora: 2025-02-26 16:45:05, 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**).

