

## **ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**

Interessado: Cordel Embalagens Ltda.

**Processo n.º 9.083-8/2013**

Jundiaí, 12 de Agosto de 2014.

### **Assunto – Relatório de Impacto no Tráfego – Recurso**

Prezados Senhores,

Vimos solicitar a dispensa de apresentação do RIT – Relatório de Impacto no Tráfego referente a Indústria Cordel pelos seguintes motivos:

#### **1- Baixíssima geração de viagens**

Possui apenas 45 funcionários – 10 administrativos e 35 de produção. Isso significa apenas 45 viagens diárias de segunda a sexta-feira, sendo 30 através de veículo particular 09 através de ônibus urbano e 06 através de motocicleta.

Com relação à carga são apenas 9 caminhões por mês para fornecimento de matérias primas.

Para o transporte de produto acabado é realizada apenas 1 viagem por dia através de VUC – Veículo Urbano de carga.

Destacamos que as viagens foram sempre realizadas sem maiores dificuldades. Os carregamentos sempre estiveram abaixo das capacidades das vias.

Devido à simplicidade da rede viária, constituída por apenas um eixo, o Volume Total da rede foi praticamente o mesmo do volume aferido no eixo da Av. Prof. Pedro C. Fornari.

## 2- Uso do solo

As ocupações urbanas do entorno são caracterizadas, de um lado pelo uso residencial horizontal, que vem sendo pouco a pouco ocupado por condomínios de alto padrão, distantes pelo menos 300 metros da indústria, pelo uso industrial, institucional e uso rural. O uso comercial ainda é muito pequeno. A área de entorno ainda pouco adensada.

Nota-se ainda a presença de uso de equipamentos urbanos, notadamente voltados ao fornecimento de energia elétrica e drenagem urbana.

A área de entorno ainda abriga terrenos e lotes ainda não ocupados.



Uso do solo – ocupações de uso residencial no entorno, Não há uso residencial na vizinhança imediata.

### **3 - Características do sistema**

#### 3.1 Divisão Temporal

Com relação à divisão temporal o que se verificou é que, a distribuição temporal das viagens manteve-se bem estabilizada, sem grandes picos e sem grandes depressões de viagens. Essa característica decorre, possivelmente, por causa do tipo de ocupação do solo existente na AID, com uma predominância de condomínios de médio e alto padrão e pequenos núcleos residenciais de média renda. Esse tipo de ocupação normalmente gera um acúmulo de viagens nas primeiras horas da manhã e depois se estabiliza apresentando variações dentro de limites situados nas faixas de média de volume. Pequenas indústrias demandam transporte público nas primeiras horas da manhã e no final da tarde não gerando viagens entre 8:00 e 17:00.

O transporte público também se manteve com uma distribuição temporal estabilizada e constante.

#### 3.2 – Transporte Público

O local é servido por transporte público municipal através da Linha 711 – Tulipas – Hortolândia e 711 – Hortolândia – Tulipas. A frequência é de 15 minutos para cada sentido da via.

A frequência dos ônibus constatada em pesquisas locais e confirmada no sistema municipal é de um ônibus a cada 10 minutos, o que atende à baixa demanda ainda existente.

Com relação a paradas de ônibus temos que a 50 metros do empreendimento, na Avenida Professor Pedro Clarismundo Fornari, existe uma parada coberta e com banco para a espera dos ônibus. Essa parada é bastante utilizada pela população do entorno que se dirige às regiões centrais, através do Terminal de Hortolândia.

O principal itinerário tanto de veículos de carga, VUCs, automóveis e ônibus é feito principalmente pela Avenida Prof. Pedro C. Fornari que permite o acesso ao sistema viário estrutural de Jundiaí.



Sinalização da Av. Caetano Gornati, que apresenta pista única e baixíssimo volume. Anteriormente essa via era utilizada para acesso às antigas chácaras, que hoje dão lugar a condomínios residenciais.



Vista da Industria Cordel na Av. Caetano Gornati.



Vista da Av. Caetano Gornati.



Av. Caetano Gornati. O Volume médio de tráfego fica abaixo de 80 carros/hora.



Nova ligação da Av. Gornati com Avenida Prof. Pedro Clarismundo Fornari.



Avenida Prof. Pedro Clarismundo Fornari, na época da construção do canteiro central.



Entroncamento da Avenida Prof. Pedro Clarismundo Fornari com a Av. Caetano Gornati.

### 3.3 Avaliação dos Níveis de Serviço (V/C) das vias de acesso – atuais e futuros

Os níveis de serviço hoje apresentados são muito bons tendo em vista que a capacidade da principal via de acesso – Av. Prof. Pedro Clarismundo Fornari, é de 3.600 V/C e hoje o tráfego existente fica entre 400 a 700V/C bastante inferior à capacidade da via. Temos ainda a ressaltar que os melhoramentos promovidos pela municipalidade – separação das pistas com canteiro central, sinalização vertical e horizontal e criação de nova geometria do sistema viário com a construção de extensão de novo trecho da Avenida Caetano Gornati até a Av. Prof. Pedro Clarismundo Fornari, deverá melhorar bastante não a penas a fluidez de tráfego futuro mas, principalmente, a segurança do trânsito de pessoas e veículos.

Com relação a uma futura saturação não há indicativos de que isso ocorra no médio prazo. A saturação do sistema poderá vir a ocorrer não por causa das atuais condições de uso e ocupação do solo, mas se ocorrer um grande processo de adensamento demográfico no entorno decorrente da implantação de grandes polos geradores de tráfego como condomínios residenciais verticais.

#### **4 - Conclusão**

Portanto vemos que o baixíssimo volume de viagens gerado pelo empreendimento, somado às características do uso do solo e do sistema viário existente são indicativos na inexistência de necessidade de elaboração do RIT.

Trinta viagens de automóvel mais uma viagem de VUC e uma viagem de caminhão a cada três dias são absolutamente insuficientes para justificar a elaboração de um RIT.

Essas são as razões pelas quais é solicitada a dispensa da apresentação do RIT – Relatório de Impacto de Tráfego.

Jundiaí, 12 de Agosto de 2014

**Arq. Mário Barreiros**

Responsável técnico pelo EIV-RIV