

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA  
RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

EMPREENDIMENTO  
CONSTRUÇÃO INSTITUCIONAL CSEI

CAMPINAS

SÃO PAULO

EIV / RIV

<b>ÍNDICE</b>	<b>Página</b>
<b>1.0 Introdução</b>	01
<b>2.0 Sobre o Empreendimento</b>	
2.1 – Justificativa do Empreendimento	04
2.2 – Características do Empreendimento	04
2.3 – Informações Gerais	
2.3.1 – Tipo de Empreendimento	08
2.3.2 – Identificação do Proprietário	08
2.3.3 – Identificação do Responsável Técnico pelo E.I.V. / R.I.V.	08
2.4 – Sobre o local do Empreendimento	09
2.5 – Sobre o Projeto	10
2.6 – Informações Complementares sobre o Empreendimento	10
2.7 – Justificativa do Empreendimento	11
<b>3.0 Caracterização da Área de Vizinhança</b>	
3.1 – O entorno	11
3.2 – O uso do solo do entorno	12
3.3 – Iluminação natural do entorno	12
3.4 – Infraestrutura do local do empreendimento	12
3.5 – Acesso ao Empreendimento e Valorização Imobiliária	15
<b>4.0 Dados Socioeconômicos</b>	15
<b>5.0 Adensamento Demográfico</b>	15
<b>6.0 Ambiente Natural e Histórico</b>	15
<b>7.0 Estrutura Viária</b>	
7.1 – Estrutura Viária Urbana	15
7.2 – Características da Estrutura Viária do Entorno Imediato	15
7.3 – Carregamento das vias	16
7.4 – Nós Críticos de Tráfego	17
7.5 – Transporte Coletivo	17
<b>8.0 Sistema Construtivo do Empreendimento</b>	
8.1 – Sistema da obra	17
8.2 – A Obra	17

8.3 – Mão de Obra Empregada	17
<b>9.0 Avaliação do Impacto na Infraestrutura Urbana</b>	
9.1 – Sistema de Viário e Transporte	17
9.2 – Alterações do Sistema Viário	18
9.3 – Drenagem Urbana do Empreendimento	18
9.4 – Água, Esgoto, Energia Elétrica	18
9.5 – Uso e Ocupação do Solo	18
9.6 – Transformações Urbanísticas	18
9.7 – Transformações na Paisagem	18
9.8 – Equipamentos Sociais e Comunitários	18
9.9 – Morfologia Urbana	19
9.0 – Microclima	19
<b>10.0 Avaliação de Impacto Ambiental na Área de Vizinhança</b>	
10.1 – Impactos Ambientais	19
10.2 – Medidas Mitigatórias para os Impactos Ambientais	19
10.3 – Monitoramento das Soluções	20
10.4 – Conclusões e Comentários	20
10.5 – Assinaturas	20
10.6 – RRT	21
<b>11.0 Relatório de Impacto de Vizinhança (R.I.V.)</b>	
11.1 – Identificação do Empreendimento	23
11.2 – Introdução	23
11.3 – Sobre o Empreendimento	23
11.4 – Sobre a Vizinhança	23
11.5 – Síntese do Diagnóstico do Impacto da Vizinhança	23
11.6 – Conclusão e Comentário	24
11.7 – Quadro de legenda e Matriz de Impacto	25

## 1.0 – INTRODUÇÃO:

O estudo de Impacto da Vizinhança foi elaborado através de pesquisas “in loco” no entorno do local, com o objetivo da implantação de construção institucional CSEI. O empreendimento será implantado no município de Campinas – SP, na Rua Sandoval Meirelles, nº 189, e Avenida Marechal Carmona nº 833, Vila João Jorge.

O EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança) tem a finalidade de identificar os impactos gerados por atividades e empreendimentos, e seus reflexos na qualidade de vida da população residente no entorno imediato e suas proximidades.

Os impactos gerados pelo empreendimento em questão são apontados a partir da análise do projeto e do entorno, e então são sugeridas as medidas corretoras ou compensatórias de possíveis impactos negativos.





Na elaboração deste EIV, foi seguido o que está estabelecido na Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade. Consideramos os possíveis impactos gerados pela inserção do empreendimento no meio urbano, e apresentamos esses impactos como:

- ⇒ benefícios ou adversos
- ⇒ diretos ou indiretos
- ⇒ imediatos, de médio ou longo prazo
- ⇒ temporários ou permanentes
- ⇒ reversíveis ou irreversíveis
- ⇒ mitigáveis

Apresentamos também as medidas compensatórias cabíveis, onde for necessário. O empreendimento será implantado dentro do que está estabelecido pelas Leis Complementares Municipais 09/2003 e 208/2018, de forma que não prejudique a vizinhança e proporcionar a valorização do entorno do empreendimento.

## **2.0 – SOBRE O EMPREENDIMENTO:**

### **2.1 – Justificativa do empreendimento:**

Associação Batista Beneficente e Assistencial (A.B.B.A.), estabelecida em Campinas surgiu em 19/08/1989, através de um grande sonho e visão de seu presidente fundador, Pr. João Batista Martins de Sá, em tornar essa associação sem fins lucrativos em agente participante, visando

encontrar soluções para problemas emergenciais ou históricos que não vinham obtendo respostas satisfatórias por parte do Estado. Ao invés de esperar que os governantes solucionassem tudo, passou a se perguntar se também poderia fazer algo para melhorar a situação. Assim, não adotou uma postura passiva de crítica, mas decidiu agir, investindo em educação, profissionalização, saúde, lazer, cultura e qualidade de gestão na ajuda comunitária, isto é, fazer de seu sonho uma realidade. Nesta época Campinas, já vinha dando os primeiros passos para se consolidar no cenário nacional como uma das mais importantes cidades do interior e isto veio confirmar já que Campinas conhecida como a “cidade das Andorinhas”, tornou-se a terceira maior cidade do estado de São Paulo em termos populacional, consolidando-se como um dos mais importantes centros econômicos do País, e vem crescendo constantemente, sendo um destacado polo industrial, tecnológico e cultural, com localização estratégica e malha viária diferenciada.

Possui uma invejável infraestrutura de transportes e comunicações que a torna diferenciada no contexto nacional, a começar pela interligação de quatro dos mais importantes complexos rodoviários do país (sistema Anhanguera-Bandeirantes, Rodovias Dom Pedro I, Santos Dumont e Campinas – Mogi Mirim) que garantem a integração com diversas áreas do Estado de São Paulo. Campinas conta ainda com o aeroporto internacional de Viracopos, o maior do país em volume de carga.

## **2.2 – Características do empreendimento:**

Lote 20 com área de 403,80m<sup>2</sup> e lote 21 com área de 1.694,94m<sup>2</sup>, quadra G, quarteirão municipal 1.537 do loteamento Vila João Jorge, fazem um total de 2.098,74m<sup>2</sup> de terreno, protocolo de rememoração 2023/11/120, que serão utilizados para Construção Institucional CSEI, com previsão para implantação de 1 subsolo para guarda de veículos, 1 pavimento térreo, 1 pavimento superior e 2 pavimentos (1º e 2º), para a instalação de salas de aula, quadra coberta, W.C.'s.

Está sendo projetado um total de 4.030,25m<sup>2</sup> de construção total. Aproveitando o desnível topográfico entre a rua Sandoval Meireles e Av. Marechal Carmona a implantação do subsolo com entrada e saída de veículos por ambas as vias.

No entorno imediato do empreendimento, há imóveis de uso comerciais variados, e ainda há vários imóveis com características residenciais. Urbanisticamente o empreendimento está em plena harmonia com seu entorno e a ocupação está adequada ao que está estabelecido pela lei complementar de uso e ocupação do solo de Campinas 208/2018.





AV. MARECHAL CARMONA

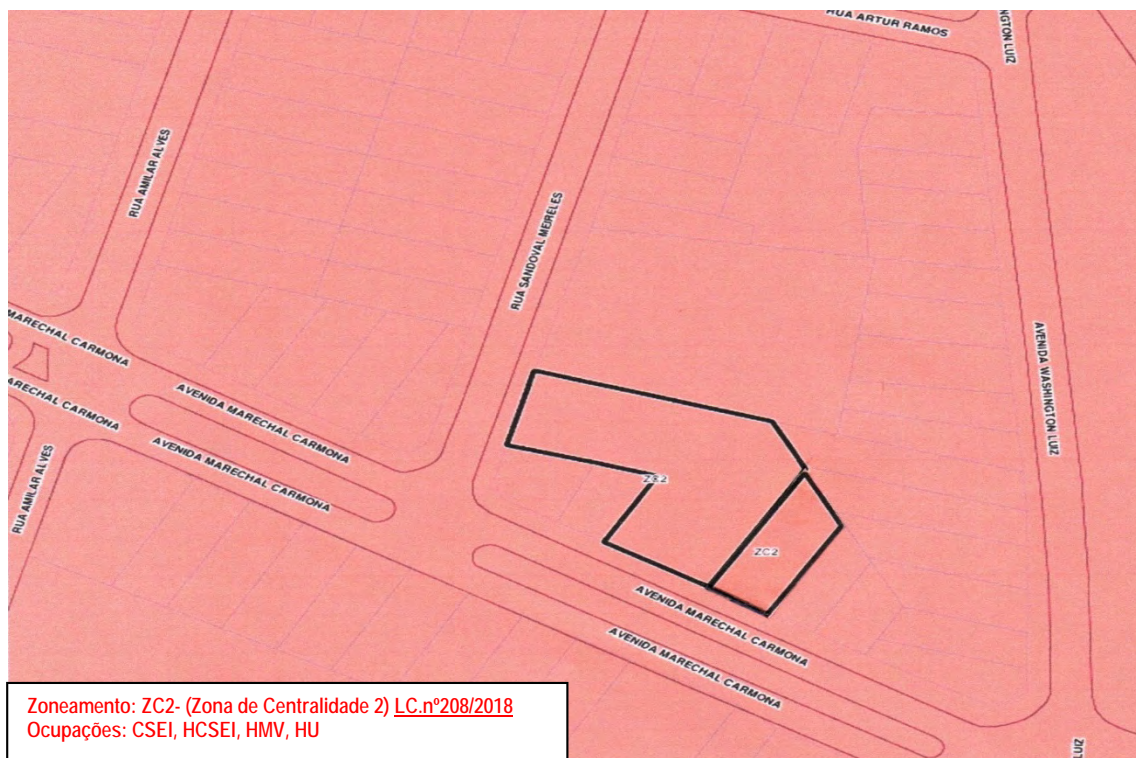
## 2.3 – INFORMAÇÕES GERAIS:

### 2.3.1 – Tipo de empreendimento:

Institucional CSEI

Localização: Avenida Marechal Carmonas nº 833 e Rua Sandoval Meireles, nº 189 – VI. João

Jorge - Município: Campinas/SP - Zoneamento: ZC2 – Zona Centralidade 2



Zoneamento: ZC2- (Zona de Centralidade 2) [LC.nº208/2018](#)  
Ocupações: CSEI, HCSEI, HMV, HU



### 2.3.2 – Identificação do proprietário:

Associação Batista Beneficente e Assistencial ABBA

Endereço: Rua Sandoval Meireles, nº 157 – Vl. João Jorge – Campinas/S.P.

CNPJ: 59.021.410/0001-61

Fones: (19) 2127-4200

### 2.3.3 – Identificação do responsável técnico pelo E.I.V./R.I.V.:

Fernando Rossi Jacobucci

Qualificação: Arquiteto Urbanista CAU: A23046-4

Endereço: Rua Ferreira Penteado, nº 1061 – Campinas - SP.

Fones: (19) 9.9701.9782 / 3236-7372

E-mail: frjarq@gmail.com

### 2.4 – Sobre o local do empreendimento:

O local do empreendimento está inserido em um dos bairros mais antigos de Campinas, Vila João Jorge, conhecida por abrigar alguns dos mais tradicionais restaurantes de Campinas Macarronada Italiana, Churrascaria Matuto. O local do empreendimento e em todo seu entorno são agraciados com toda infraestrutura: suas ruas são devidamente pavimentadas, possuem guias e sarjetas, bocas de lobo para água pluvial, posteamento para iluminação pública, energia elétrica, telefonia, redes de água e esgoto. As vias de circulação encontram-se todas sinalizadas e em bom estado de conservação. A avenida Marechal Carmona, possui em toda sua extensão “ilhas” que separam o sentido do trânsito devidamente arborizadas e gramadas.



FUTURO ACESSO PELA AV. MARECHAL CARMONA



## 2.5 – Sobre o projeto:

O projeto apresentado é de construção institucional tipo CSEI com a finalidade uso educacional desde infantil, até o ensino médio. Terreno possuirá após o remembramento dos lotes 2.098,74m<sup>2</sup>, para atender as necessidades da escola estão sendo previsto a construção de 4.030,25m<sup>2</sup> que serão distribuídos da seguinte forma:

**Subsolo** (garagem) terá 586,12m<sup>2</sup> que comportará 27 vagas de estacionamento, sendo 19 vagas nas medidas de 2,50m X 4,50m – 01 vaga de estacionamento PNE na medida 3,70m X 4,50m, 06 vagas de estacionamento para embarque desembarque nas medidas 2,50m X 5,00M e 01 vaga de estacionamento na medida 2,50m X 5,00M sendo esta como rotativa.

**Pavimento térreo** contará com um total de 1.044,01m<sup>2</sup> distribuídos da seguinte forma:

Guarita área projetada 8,46m<sup>2</sup>, construção 1 área projetada 583,87m<sup>2</sup>, construção 2 área projetada 286,71m<sup>2</sup>, construção 3 área projetada 164,97m<sup>2</sup>.

**Pavimento Superior** contará com um total de 906,10m<sup>2</sup>, distribuídos da seguinte forma:

Construção 1 área projetada 583,87m<sup>2</sup>, construção 2 área projetada 283,47m<sup>2</sup>, construção 3 com área projetada 38,76m<sup>2</sup>.

**Primeiro Pavimento** contará com um total de 867,34m<sup>2</sup>, distribuídos da seguinte forma:

Construção 1 área projetada 583,87m<sup>2</sup> e construção 2 área projetada 283,47m<sup>2</sup>

**Segundo Pavimento** contará com um total de 626,68m<sup>2</sup>, distribuídos da seguinte forma:

Construção 1 área projetada 575,23 (quadra coberta) e construção 2 área projetada 51,45m<sup>2</sup>

Da área livre do terreno está sendo previsto o mínimo de 10% ou 209,87m<sup>2</sup> para área permeável, que será gramada podendo até ter um paisagismo. A obra está sendo projetada para ser desenvolvida no sistema de pré-fabricada em sua totalidade, não está previsto uso de alvenaria (tijolo e bloco). Desta forma haverá uma pequena produção de lixo sólido (resto de obra) que deverão ser descartados em local apropriado pelas empresas responsáveis. Durante a obra não será utilizado qualquer produto contaminante ao meio ambiente. Durante a obra medidas mitigadoras deverão ser tomadas para que não cause impactos aos vizinhos, e ao trânsito local. Para que não gere resíduos particulados o terreno deverá ser molhado toda manhã, a fundação deverá utilizar estaca escavada para que não haja muitos ruídos, entrada e saída de caminhões deverão ser fora dos horários de pico.

## **2.6 – Informações complementares sobre o empreendimento:**

As aprovações dos projetos, licenciamentos obedecerão no que tange as normas e diretrizes das leis municipais 09/2018 (código de obras) e 2018/2018 (lei de uso e ocupação do solo), decreto municipal 18.705/2015 (que regulamenta licenciamento ambiental) e também dentro das normas do decreto estadual nº 63.911/2018 (institui o regulamento de segurança contra incêndios das edificações no estado de São Paulo) e suas respectivas instruções técnicas.

A produção de ruídos mais significativos ocorrerá durante a obra, mas dentro dos limites aceitáveis, sendo que a obra será realizada de segunda a sexta feiras a partir das 08:00 hs e encerrando o expediente as 17:00hs.

## **2.7 – Justificativa do Empreendimento:**

O empreendimento está voltado para as necessidades do ser humano no quesito educação e aprendizado. Desde sua fundação a ABBA, tem a consciência que devia fazer para o bem comum da coletividade, e com esse empreendimento é um avanço significativo na vida de muitos que ali estudarão.

## **3.0 – CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE VIZINHANÇA:**

### **3.1 – O entorno:**

As áreas de influência direta e indireta irão apontar o tipo de vizinhança predominante. Para isso foram destacados dois raios sendo o raio de influência direta será de 250 metros e o raio de influência indireta será de 500 metros, pois são distancias que podem ser percorridas a pé.

### **INFLUÊNCIA DIRETA:**

Foram percorridas as ruas que fazem parte do raio de 250 metros, fazendo um levantamento visual dos imóveis existentes. Há imóveis que embora tenham características de uma antiga residência são usados como escritórios, serviços diversificados mas identificados com placas, assim como há imóveis com características comerciais tipo barracão. Durante a caminhada

foram identificados Sede da Sanasa, Instituto do Cego, Escola Estadual, e foram contabilizados 500 imóveis com características residencial unifamiliar, 03 conjuntos habitacional multifamiliar, 540 imóveis de uso comercial e de serviços. Dentro deste raio não foram identificados ou localizados bens naturais ou culturais tombados ou em estudo.

COMERCIOS DA ÁREA DE INFLUENCIA DIRETA

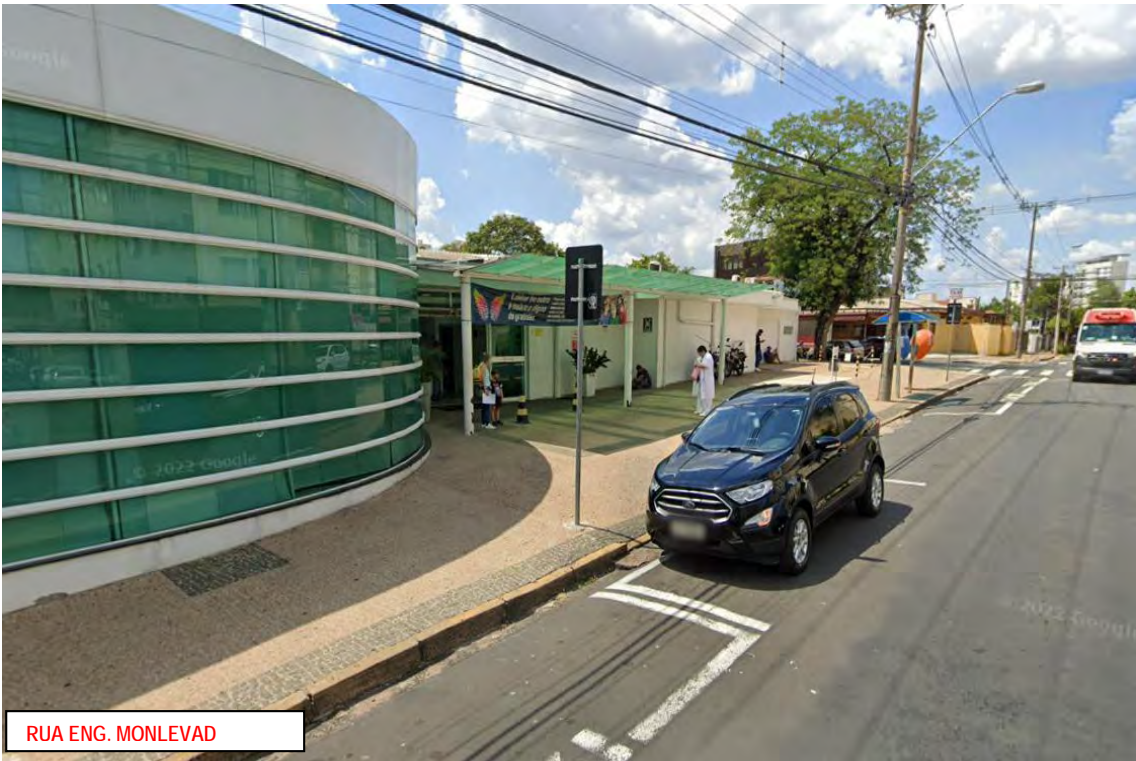




#### **INFLUÊNCIA INDIRETA:**

Assim como foi feito na área de influência direta, também foram percorridas as ruas que fazem parte do raio de 500 metros. Dentro de raio foram há uma concentração maior de imóveis comerciais e serviços, pois o zoneamento anterior permitia certa flexibilidade para a região, embora haja muitos imóveis para locação ou a venda. Identificado neste raio uma unidade hospitalar de grande porte, escola estadual, base do batalhão de ações especial. Durante a caminhada foram contabilizados as seguintes quantidades de imóveis: Imóveis residências unifamiliar 443, imóveis residenciais multifamiliares 09, imóveis comerciais e de serviços 664. Como bens naturais e culturais tombados ou em estudo identificados a Vila Operária dos Ferroviários, Colégio Dom Barreto.

COMERCIOS DA ÁREA DE INFLUENCIA INDIRECTA





### **3.2 – O uso do solo do entorno:**

De acordo com a legislação vigente o uso do solo do entorno ao empreendimento é permitido o uso residencial, não residencial de baixa, média e alta incomodidade. Desta forma pode-se dizer que o entorno do empreendimento é de uso misto. Parte dos comércios e serviços instalados são de necessidades básicas para a localidade, e sua maioria são unidades especializadas em diversas especialidades com capacidade de atender um público maior e diversificado.

### **3.3 – Iluminação natural do entorno:**

A Vila João Jorge não é caracterizada por possuir construções verticalizadas, são bem poucas e bem espalhadas por toda sua extensão. O empreendimento apesar de estar projetado para ter 4 pavimentos, e sua localização geográfica ser em uma “baixada”, isso fará com que os lotes lindeiros não sofram com a falta de iluminação natural por longo períodos, poderá ocorrer por um período pequeno de horas durante os dias algum sombreamento. Desta forma os lindeiros não terão problemas também com a ventilação natural, o que garante a todos a salubridade garantida.

### **3.4 – Infraestrutura do local do empreendimento:**

A Vila João Jorge, região que abrigará o empreendimento é provida de toda infraestrutura, ruas pavimentadas, passeio público, guias, sarjetas, iluminação pública, posteamento para energia elétrica, redes de água e esgoto, rede de telefonia. Toda essa infraestrutura encontram-se em perfeito estado de conservação e são capazes de absorver este empreendimentos, sem necessidades de complementação. Fotos das ruas da quadra do empreendimento



AV. MARECHAL CARMONA



RUA SANDOVAL MEIRELLES





RUA ARTHUR RAMOS



AV. WHASINGTON LUIS

### **3.5 – Acesso ao empreendimento:**

O acesso ao empreendimento será feito de duas formas para garantir a maior fluidez no trânsito local:

#### **Avenida Marechal Carmona:**

Contará com entrada e saída de veículos, em horários de pico a saída se dará apenas pela rua Sandoval Meirelles.

#### **Rua Sandoval Meirelles:**

Contará com entrada e saída de veículos, em horários de pico a saída se dará apenas por essa rua.

### **4.0 – DADOS SOCIOECONÔMICOS:**

Campinas é uma cidade com ótimos dados socioeconômicos, umas das mais ricas e bem desenvolvidas cidades no âmbito nacional. Analisando somente a região do empreendimento, pelas características locais tipo de construções existentes, automóveis, o poder aquisitivo da população local é de classe média. Concluímos então que o empreendimento irá se adequar realmente ao perfil da população local.

### **5.0 – ADENSAMENTO DEMOGRÁFICO:**

Com a implantação do empreendimento, não haverá adensamento demográfico por não ser de uso residencial.

### **6.0 – AMBIENTE NATURAL E HISTÓRICO:**

Dentro dos raios de influência direta e indireta, apenas no raio de influência indireta foram localizados bens naturais e culturais a Vila Operária dos Ferroviários, que se trata de um conjunto de casas entre a avenida da Saudade e a rua Álvaro Ribeiro.

### **7.0 – ESTRUTURA VIÁRIA:**

#### **7.1 – Estrutura viária urbana:**

As vias da Vila João Jorge são todas devidamente pavimentadas, sinalizadas com placas, faixas e semáforos, iluminadas. Através da Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento Campinas), é feita toda a manutenção preventiva procurando tornar as vias sempre seguras tanto para condutores como para pedestres.

#### **7.2 – Características da estrutura viária do entorno imediato:**

No entorno imediato ao empreendimento temos 2 ruas e 2 avenidas, classificadas como “via local”, por não estarem definidas no decreto 21.384/2021 e Lei 8.232/1994:

**Avenida Marechal Carmona:** largura total de 20,00m, com dois sentidos, centro bairro e bairro centro, sendo que cada pista possui 2 faixas de rolagem de veículos com largura de 7,00m cada

e separadas por “ilha” de 6,00m. Totalmente asfaltada, iluminada, as sinalizações horizontais e verticais e sistema semafórico estão adequados ao código de trânsito.

**Avenida Washington Luiz:** largura total de 8,00m, com dois sentidos, centro bairro e bairro centro, sendo que cada pista possui 1 faixas de rolagem de veículos com largura de 4,00m cada. Totalmente asfaltada, iluminada, as sinalizações horizontais e verticais e sistema semafórico estão adequados ao código de trânsito.

**Rua Sandoval Meireles:** largura total de 8,00m, em sentido único bairro centro. Totalmente asfaltada, iluminada, as sinalizações horizontais e verticais e sistema semafórico estão adequados ao código de trânsito.

**Rua Artur Ramos:** largura total de 7,00m, em sentido único bairro centro. Totalmente asfaltada, iluminada, as sinalizações horizontais e verticais e sistema semafórico estão adequados ao código de trânsito.

### 7.3 – Carregamento das vias:

O empreendimento possuirá uma sistema de acesso de uma forma que não sobrecarregue o trânsito local, com entrada e saída pela avenida Marechal Carmona e pela rua Sandoval Meireles. Todas as ruas do entorno imediato, bem como todas as ruas das imediações são todas devidamente pavimentadas, sinalizadas, iluminadas, garantem a acessibilidade tanto de pessoas a pé, como veículos.



#### **7.4 – Nós críticos de tráfego:**

Mesmo com a implantação do empreendimento não será gerado “nó” no trânsito, as avenidas são de trânsito rápido e o baixo volume de veículos que transitam mesmo em horários de picos, serão incapazes de refletir qualquer problema no trânsito. Com a saída em horários de pico pela rua Sandoval Meireles, o fluxo de veículos não acarretarão impactos no trânsito.

#### **7.5 – Transporte coletivo:**

Atualmente há 4 linhas urbanas do transporte coletivo que circulam pelas imediações do empreendimento, 348, 359, 408 e 674 e são suficientes para atender as necessidades do empreendimento. Desta forma não haverá necessidade de alterar ou implantar linha urbana para atender o empreendimento.

### **8.0 – SISTEMA CONSTRUTIVO DO EMPREENDIMENTO:**

#### **8.1 – Sistema da obra:**

O sistema de obra que será empregado no empreendimento será pré-fabricado, não só por ser mais rápido, mas principalmente por ser uma obra mais “limpa”, sem a necessidade de tanta alvenaria e madeiras que acabam criando muita sobra para descarte “pós-obra”.

#### **8.2 – A obra:**

A obra do empreendimento será no sistema de pré-fabricada com fechamento em placas de concreto, e serão empregadas mãos de obra especializada. As paredes internas de divisa das salas e WC serão de alvenaria. Os pisos deverão ser cerâmico comum para áreas de circulação e WC, refeitório, cozinha. Para as salas de aula, e toda a área administrativa poderá ser empregado o piso laminado, o subsolo como será para vagas de estacionamento será de concreto. Ao que se refere a parte elétrica e hidráulica serão utilizados os materiais que forem aprovados nos projetos junto as respectivas concessionárias. A estrutura da cobertura será toda em estrutura metálica aço galvanizado, e na cobertura será utilizada telha termoacústica (telha sanduiche) por sua performance tanto para o isolamento térmico como o isolamento acústico.

#### **8.3 – Mão de obra do empreendimento:**

Para a execução do empreendimento a mão de obra que será empregada, de acordo com sua área de atuação e necessidade do empreendimento, deverão ser os operários residentes no município de Campinas.

### **9.0 – AVALIAÇÃO DO IMPACTO NA INFRAESTRUTURA URBANA:**

#### **9.1 – Transporte público:**

No que se refere ao transporte público, as linhas existentes hoje que circulam pelo local do empreendimento são consideradas suficientes para atender as necessidades principalmente do entorno, sem a necessidade de alterar itinerário ou mesmo a implantação de uma nova linha.

## **9.2 – Alterações do sistema viário:**

O sistema viário contará com um pequeno aumento de veículos que não provocará nenhum impacto no trânsito local, entendendo que desta forma não será necessária qualquer alteração no sistema viário existente, as vias existentes são altamente capazes de absorver este aumento de veículos.

## **9.3 – Drenagem urbana do empreendimento:**

A drenagem será executada conforme projeto a ser apresentado para aprovação junto ao órgão municipal responsável, sendo que a princípio será em caráter provisório (durante a obra) e em caráter definitivo, quando o projeto já estiver aprovado e executado.

## **9.4 – Água, esgoto, energia elétrica:**

As redes de água, esgoto, energia elétrica, iluminação pública e de telefonia existente no local, estão de acordo com os padrões das concessionárias. Com a implantação do empreendimento as redes existentes são altamente compatíveis com as demandas que o empreendimento irá gerar, sem causar qualquer tipo de transtorno, ou sobrecarga aos sistemas, ou qualquer tipo de incomodo e ou prejuízo ao seu entorno imediato e de sua redondeza.

## **9.5 – Uso e Ocupação do Solo:**

O uso e ocupação do solo estão de acordo com a legislação municipal vigente. No que se refere ao índice de aproveitamento, ao índice de ocupação, taxa de permeabilidade estão plenamente de acordo com o que é estabelecido na legislação.

A tipologia do empreendimento é compatível com o seu entorno, o único impacto que trará será de modernidade.

## **9.6 – Transformações urbanísticas:**

A tipologia do empreendimento Institucional CSEI que é permitida pelo zoneamento, trará uma certo “ar de modernidade”, já que os imóveis desta região possuem características mais antigas, mas que irá se encaixar de forma harmônica no contexto da região.

## **9.7 – Transformações na paisagem:**

Não haverá grandes transformações na paisagem local. Apesar do porte do empreendimento as características do local serão preservadas, com os mesmos imóveis em seu entorno residenciais, comerciais e de serviços, não há elementos naturais que necessitem ser suprimidos para a implantação do empreendimento.

## **9.8 – Equipamentos Sociais e Comunitários:**

Dentro do raio da área de influencias direta foi identificado a matriz da Sanasa, e dentro do raio de área de influência indireta foram identificados praças municipais e o B.A.E.P (batalhão de ações especiais da polícia militar).

### **9.9 – Morfologia Urbana:**

A morfologia urbana analisa as transformações, positivas ou negativas, que o empreendimento trará nos itens que compõem a imagem física urbana, nas pessoas e suas atividades. O projeto respeita a legislação vigente, e durante a obra (período de maior ruído) será observado o entorno para que não cause perturbação ao sossego público, os ruídos gerados estarão dentro dos níveis aceitáveis. A qualidade técnica da implantação do empreendimento é também a preocupação dos empreendedores, para que seja positiva e com qualidade urbanística.

### **9.0 – Microclima:**

No que se refere à ventilação, todos os recuos exigidos pela lei estarão sendo cumpridos, portanto os espaços vizinhos não sofrerão impactos.

No que se refere à insolação, o empreendimento terá boa condição, suas fachadas estarão livres de barreiras, permitindo assim que seja ensolarado desde manhã até o entardecer, durante todo o ano. Assim como os lotes vizinhos, também receberão a iluminação natural por longo período do dia durante o ano todo.

### **10.0 – AVALIAÇÃO DE IMPACTO AMBIENTAL NA ÁREA DE VIZINHANÇA:**

#### **10.1 – Impactos Ambientais:**

No lote em questão, não há elementos de preservação ambiental (nascentes, matas etc.) desta forma não haverá impacto ambiental, que precise ser reparado ou compensado.

Durante a execução da obra, os impactos negativos se darão com a entrada e saída de caminhões, isso acarretará em um aumento de ruídos e poluentes, além dos ruídos causados pelos equipamentos da obra. Esse impacto serão de efeitos momentâneos e podem ser mitigados, porém não podem ser evitados. No projeto ainda estará previsto a área permeável, conforme lei municipal.

A qualidade ambiental futura não sofrerá intervenções por causa da inserção do empreendimento, visto que todas as medidas para proteger o meio ambiente serão analisadas e aprovadas pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente, através da liberação de suas licenças previa, de instalação e de operação.

#### **10.2 – Medidas Mitigatórias para os Impactos Ambientais:**

- ➡ Controle de entrada e saída de caminhões na obra quanto à frequência, alternando para que tenha intervalos maiores entre um e outro, minimizando assim o impacto quanto ao ruído.
- ➡ Controle para que a obra ocorra apenas em horário comercial, para não perturbar a vizinhança.

- ⇒ Verificar para que as entradas e saídas dos caminhões não coincidam com os horários de pico no trânsito da região, procurando não contribuir negativamente para os problemas de trânsito local.
- ⇒ Fazer a lavagem dos pneus dos caminhões da saída do empreendimento para evitar que suje as vias locais com resíduos de terra do empreendimento.
- ⇒ Orientar operários aos problemas causados pela suspensão de poeira causada pela obra, implantando a necessidade de irrigação das áreas para diminuição das partículas de poeira.
- ⇒ Orientar os operários quanto à separação dos resíduos sólidos gerados pela obra, no que diz respeito aos entulhos da obra, e dos resíduos existentes pela permanência dos operários no local.
- ⇒ Cuidados no canteiro de obra, quanto à implantação de banheiros químicos para utilização dos operários, evitando impactos ambientais no local.

### **10.3 – Monitoramento das Soluções:**

As medidas citadas no item 10.2 visam mitigar os impactos da implantação do empreendimento no período de obras na vizinhança imediata, a fim de minimizar possíveis transtornos causados pela obra.

O monitoramento destas medidas será feito internamente por orientação do responsável técnico pela obra.

### **10.4 – Conclusões e Comentários:**

Tendo em vista tudo que foi apresentado neste estudo de impacto, sendo que não foi detectado pontos negativos significantes, que necessitem de alguma interferência ou mesmo alguma complementação, tanto sistema viário, e em toda a infraestrutura existente no local, assim como na implantação do empreendimento, podemos concluir que o empreendimento trará muitos benefícios à região.

### **10.5 – Assinaturas e R.R.T.:**

  
**ASSOCIAÇÃO BATISTA BENEF. E ASSISTENCIAL ABBA**

CNPJ: 59.021.410/0001-61

NANCY MARTINS DE SÁ STOIANOV

CPF: 049.273.198-57

  
**FERNANDO ROSSI JACOBUCCI**

ARQUITETO / URBANISTA

CAU: A23046-4

R.R.T. Nº -



RRT 12933116



Verificar Autenticidade

## 1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome Civil/Social: FERNANDO ROSSI JACOBUCCI

Título Profissional: Arquiteto(a) e Urbanista

CPF: 137.XXX.XXX-70

Nº do Registro: 000A230464

## 2. DETALHES DO RRT

Nº do RRT: SI12933116I00CT001

Data de Cadastro: 27/03/2023

Data de Registro: 28/03/2023

Tipologia: Institucional

Modalidade: RRT SIMPLES

Forma de Registro: INICIAL

Forma de Participação: INDIVIDUAL

### 2.1 Valor do RRT

Valor do RRT: R\$115,18

Pago em: 27/03/2023

## 3. DADOS DO SERVIÇO/CONTRATANTE

### 3.1 Serviço 001

Contratante: ASSOCIAÇÃO BATISTA BENEFICENTE E ASSISTENCIAL ABBA

Tipo: Pessoa Jurídica de Direito Privado

Valor do Serviço/Honorários: R\$5.500,00

CPF/CNPJ: 59.XXX.XXX/0001-61

Data de Início: 27/03/2023

Data de Previsão de Término:  
27/03/2024

#### 3.1.1 Dados da Obra/Serviço Técnico

CEP: 13041315

Logradouro: SANDOVAL MEIRELLES

Bairro: VILA JOÃO JORGE

UF: SP

Nº: 189

Complemento: AVENIDA MARECHAL  
CARMONA NO 833

Cidade: CAMPINAS

Longitude:

Latitude:

#### 3.1.2 Descrição da Obra/Serviço Técnico

Trata-se de Elaboração de EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança) /RIV (Relatório de Impacto de Vizinhança), da Obra a ser localizada à Rua Sandoval Meireles, No. 189 e Avenida Marechal Carmona, No. 833, Lote 21-A-UNI, Qd. C, Qt. 1.537, Loteamento Vila João Jorge, Campinas-S.P..Área à Construir = 4.030,25m<sup>2</sup>.

#### 3.1.3 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.

#### 3.1.4 Dados da Atividade Técnica

Grupo: ATIVIDADES ESPECIAIS EM ARQUITETURA E URBANISMO

Atividade: 5.1 - ASSESSORIA

Grupo: ATIVIDADES ESPECIAIS EM ARQUITETURA E URBANISMO

Atividade: 5.2 - CONSULTORIA

Quantidade: 4030.25

Unidade: metro quadrado

Quantidade: 4030.25

Unidade: metro quadrado





RRT 12933116



Verificar Autenticidade

Grupo: ATIVIDADES ESPECIAIS EM ARQUITETURA E URBANISMO

Atividade: 5.6 - AVALIAÇÃO

Grupo: ATIVIDADES ESPECIAIS EM ARQUITETURA E URBANISMO

Atividade: 5.7 - LAUDO TÉCNICO

Quantidade: 4030.25

Unidade: metro quadrado

Quantidade: 4030.25

Unidade: metro quadrado

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

Nº do RRT	Contratante	Forma de Registro	Data de Registro
<b>SI12933116I00CT001</b>	<b>ASSOCIAÇÃO BATISTA BENEFICENTE E ASSISTENCIAL ABBA</b>	<b>INICIAL</b>	<b>27/03/2023</b>

#### 5. DECLARAÇÃO DE VERACIDADE

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

#### 6. ASSINATURA ELETRÔNICA

Documento assinado eletronicamente por meio do SICCAU do arquiteto(a) e urbanista FERNANDO ROSSI JACOBUCCI, registro CAU nº 000A230464, na data e hora: 27/03/2023 11:06:00, com o uso de login e de senha. O **CPF/CNPJ** está oculto visando proteger os direitos fundamentais de liberdade, privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural (**LGPD**)

A autenticidade deste RRT pode ser verificada em: <https://siccau.caubr.gov.br/app/view/sight/externo?form=Servicos>, ou via QRCode.

## **11.0 - RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (R.I.V.)**

### **11.1 – Identificação do Empreendimento:**

#### **ASSOCIAÇÃO BATISTA BENEFICENTE E ASSISTENCIAL – ABBA**

Avenida Marechal Carmona, nº 833 / Rua Sandoval Meireles nº 189

Quarteirão municipal 1.537 quadra C, Lote – 21 A UNI, Loteamento Vila João Jorge.

### **11.2 – Introdução:**

Através do Relatório de Impacto de Vizinhança (R.I.V) mostraremos as conclusões do Estudo de Impacto de Vizinhança (E.I.V.), baseados na matriz do impacto.

### **11.3 – Sobre o Empreendimento:**

Lote 21 A UNI com área de 2.098,74m<sup>2</sup>, construção prevista para o empreendimento será de 4.030,25m<sup>2</sup>, sendo subsolo para vagas de estacionamento com área de 586,12m<sup>2</sup>, pavimento térreo com área de 1.044,01m<sup>2</sup>, pavimento superior com área de 906,10m<sup>2</sup>, primeiro pavimento com área de 867,34m<sup>2</sup> e segundo pavimento com área de 626,68m<sup>2</sup>. A permeabilidade mínima do terreno será respeitada e ganhará um destaque especial com paisagismo. O empreendimento será feito no sistema de pré-fabricada o que garante sua qualidade. Durante a obra serão tomadas medidas preventivas para que não cause desconforto para os vizinhos diretos e que não acarrete problemas ao trânsito local, a obra será executada de segunda a sábado durante o chamado horário comercial (08:00 as 17:00 hs).

### **11.4 – Sobre a Vizinhança:**

A região do empreendimento é “zona mista” devido seu zoneamento permitir tanto residências como comércios e serviços. Há uma grande variedade dos tipos de comércios e serviços. A região é servida por algumas linhas de transportes público.

### **11.5 – Síntese do Diagnóstico do Impacto da Vizinhança:**

#### **Infraestrutura:**

A infraestrutura local está dentro dos padrões exigidos pelas concessionárias que irão analisar os projetos específicos, ficando a critério das mesmas algum tipo de ajuste nas redes atuais para suprir o que for necessário. O acréscimo na demanda desses serviços não causará impactos, negativos ou significativos. Vias todas asfaltadas, sinalizadas, iluminadas, em bom estado de conservação.

#### **Equipamentos comunitários, saúde e educação:**

Dentro dos raios objetos do estudo foram identificados algumas praças como equipamentos comunitários, e o batalhão do BAEP e matriz da Sanasa.

#### **Meio ambiente:**

A taxa de permeabilidade será respeitada e haverá a implantação de paisagismo no local. Não há nenhum tipo de elemento natural que precise ser preservado ou compensado. Durante a obra não serão utilizados produtos que possam contaminar o meio ambiente, a emissão de partículas de poeira será amenizada molhando o solo. Os ruídos e ou vibrações perceptíveis serão de caráter provisório durante a obra. Enfim não haverá impacto negativo e ou prejudicial ao meio ambiente.

**Paisagem Urbana:**

O impacto na paisagem urbana do local será positivo, um empreendimento deste porte trazendo a região aspectos de modernidade e prosperidade.

**Construção civil:**

Para a construção do empreendimento será utilizados métodos adequados. As fundações não serão de bate estacas, a estrutura será de pré-fabricada e sua cobertura em estrutura metálica. A obra atenderá as recomendações das normas técnicas brasileiras (A.B.N.T.) bem como as legislações municipais vigentes.

**Sistema viário:**

O estudo mostra que o aumento de veículos não acarretará em prejuízo ou problemas ao trânsito local e de seu entorno, mesmo em horário de pico. As vias de acesso ao empreendimento são capacitadas para absorver o aumento deste fluxo de veículos, desta forma não será necessária adotar medidas para alteração ou adequação ao trânsito.

**11.6 – Conclusão e Comentário:**

Através dos estudos e relatórios apresentados, e também considerando o relatório de impacto de trânsito, chegamos à conclusão que o empreendimento não causará impactos significativos em seu entorno, ao sistema público, a infraestrutura, ao sistema viário e principalmente ao meio ambiente.

No geral a implantação do empreendimento é benéfica ao local poderá causar um impacto positivo, tendo em vista que poderá haver uma valorização imobiliária da região. O tipo de empreendimento se adequa bem ao meio em que está inserido, dentro de um zoneamento em que é permitido a ocupação e o uso solo, tudo isso sem causar impactos a vizinhança e nem na infraestrutura existente.

### 11.7 – Quadro de legenda e Matriz de Impacto

Legendas para interpretação das abreviaturas que compõem a Matriz de Impacto:

**I.T.** – ImpactoTipo

**P** – Positivo

**N** – Negativo

**Abr** – Abrangência – (**D**) direta, (**I**) indireta

**Int** – Intensidade – (**1 a 3** fraca) – (**4 a 7** média) – (**8 a 10** alta)

**Tem** – Temporalidade – (**P**) Permanente ou (**T**) temporária

**MATRIZ DE IMPACTOS**

Empreendimento: CONSTRUÇÃO INSTITUCIONAL CSEI.

Localização: Av. Marechal Carmona, nº 833 / Sandoval Meireles, nº 189 – Vila João Jorge – Campinas/SP

I.T.	Ação	Elemento impactado	Impacto Potencial	Classificação				Medidas Mitigadoras	Observações	
				P/N	Abr.	Int.	Tem.			
Adensamento Populacional		Ocupa áreas subutilizadas providas de infraestrutura urbana								
Vegetação Arborização	Paisagismo	Paisagismo local a ser feito	Local e entorno	Baixo	P	D	2	P	Implantar paisagismo melhora de microclima	
	Arborização	Inseridas no Paisagismo	Local e entorno	Baixo	P	D	2	P	Implantar paisagismo melhora de microclima	
Infraestrutura	Esgotam. Sanitário	Ligar na rede existente	Rede pública	Baixo	N	I	3	P	Ligar na rede pública	
	Energia Elétrica	Ligar na rede existente	Rede existente	Baixo	N	I	3	P	Sem medida	
	Telefone	Ligar na rede existente	Rede existente	Baixo	N	I	3	P	Sem medida	
	Coleta de Lixo	Aumento do volume	Serviço de coleta	Baixo	N	D	3	P	Fazer a coleta seletiva	
	Abastecimento de Agua	Ligar na rede existente	Rede pública	Baixo	N	D	3	P	Sem medida	
	Equipamentos comunitários	Sem utilização	Infraestrutura existente	Baixo	N	D	2	P	Sem medida	
	Drenagem	Execução do projeto	Drenagem local	Baixo	N	D	3	P	Executar projeto, manter área permeável.	
Sistema Viário	Capacidade das vias	Aumento da demanda	Vias de acesso	Baixo	N	D	3	P	Possui vagas, incentivar transporte público.	
	Circulação de pedestres	Acesso clientes, funcionários	Via pública	Baixo	P	D	3	P	Sem medida	
	Entrada e Saída	Veiculos/caminhões	Vias de acesso	Baixo	N	D	3	P	Sinalização e indicação adequada	
	Geração de Viagens	Aumento de viagens	Vias locais e transp. público	Baixo	N	D	2	P	Entrada e saída adequadas melhoria no fluxo	
	Transporte Público	Aumento da demanda	Rede pública	Baixo	N	D	3	P	Utilização do existente	
	Sistema Viário	Uso do sistema existente	Vias de acesso	Baixo	N	D	3	P	Horário diferenciado do horário de pico	
Fases da Obra	Destino Final Terra	Dentro do terreno	Vizinhança local	Baixo	N	D	3	T	Molhar terra para diminuir poeira	
	Entulho da Obra	Baixa quantidade de resíduos	Vizinhança local	Baixo	N	D	3	T	Correta separação e destinação final separada	
	Cobertura Vegetal	Implantar	Vizinhança local	Médio	P	D	2	P	Inserção de paisagismo	
	Ruído	Aumento do transito	Vizinhança local	Baixo	N	D	3	P	Controle de veículos pesados	
	Qualidade do Ar	Emissão de poeira	Vizinhança local	Baixo	N	D	3	T	Irrigação para suspensão de poeira	
	<b>Morfologia Urbana</b>	Ocupação de melhor potencial	Paisagem local	Alto	P	D	1	P	Impacto é positivo, não haverá	