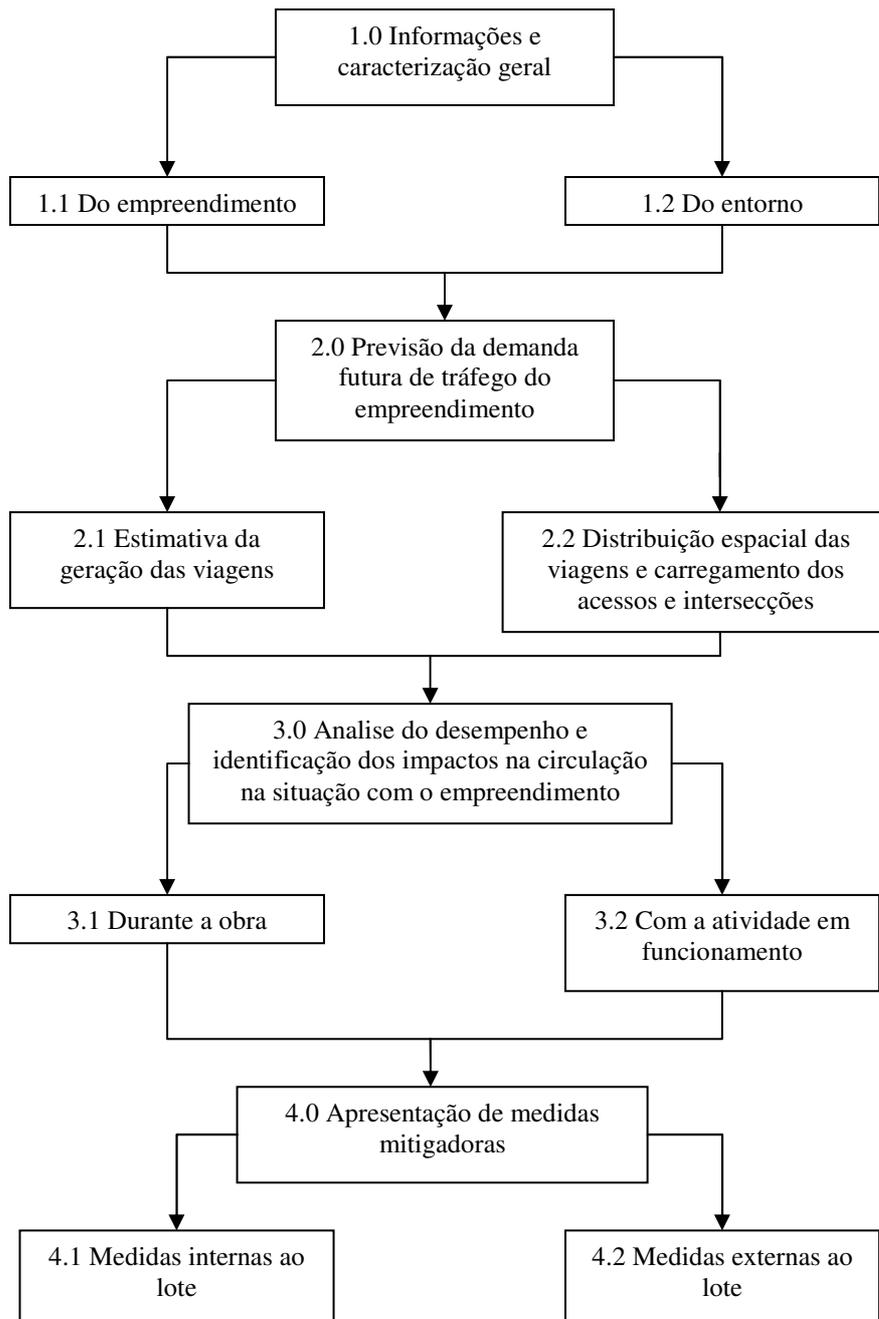


Roteiro para elaboração do Relatório do Impacto no Trânsito –
RIT- SANTO ANDRÉ
(segundo orientações DENATRAN)

Estrutura da apresentação:



1.0 Informações e caracterização geral:

1.1 Do Empreendimento:

- a) Nome do empreendimento;
- b) Atividade(s) prevista(s);
- c) Localização (Planta de implantação escala mínima 1:5000);
- d) Nome do responsável legal pelo empreendimento;
- e) Nome dos responsáveis técnicos pela elaboração do estudo;
- f) Data prevista para início das obras;
- g) Data prevista para início da operação;
- h) Especificação e caracterização das atividades a serem desenvolvidas (síntese dos objetivos e características físicas);
- i) Área do terreno;
- j) Área útil (computável);
- k) Número de unidades previstas por edificação;
- l) Área total construída (computável + não computável), classificando por atividades e pavimentos;
- m) Dias e horários de funcionamento (separar por turno);
- n) Dias e horários das operações de carga e descarga;
- o) Modelo e porte (número de eixos) de todos os veículos de carga e descarga;

Obs.: Para os casos de reforma ou ampliação a caracterização do empreendimento deverá ser feita para a situação atual e pretendida.

1.2 Do entorno:

- a) Delimitação da área de influência direta e indireta apontando as principais vias de acesso ao empreendimento identificando:
 - fluxos e concentrações de veículos de carga e descarga;
 - fluxos e concentrações de veículos de embarque e desembarque;
 - fluxos e concentrações de veículos em geral;
 - fluxos e concentrações de pedestres;
- b) Caracterização atual do uso e ocupação do solo na área de influência do empreendimento;

Obs.: A área de influência poderá ser previamente estipulada pelo DTC.
- c) Hierarquização do sistema viário na área de influência direta e indireta conforme classificação do Código de Trânsito Brasileiro – CTB;
- d) Caracterização físico operacional da área de influência direta ao empreendimento (conforme tabela em anexo);

- e) Memorial fotográfico das vias e principais intersecções da área de influência direta;
- f) Contagem volumétrica nas principais intersecções na AID;
- g) Quadro resumo dos maiores volumes equivalentes na hora pico do empreendimento (conforme tabela em anexo);
- h) Pesquisa origem destino (OD) na AID;
- i) Identificação dos prováveis itinerários partindo do empreendimento para outros locais/municípios;
- j) Desempenho do sistema viário (extensões percorridas e velocidades médias) na AID;
- k) Capacidade viária e nível de serviço das principais intersecções na AID;

1.2.1 Análise dos acidentes do entorno na situação sem o empreendimento:

- a) Relatório e diagrama dos acidentes nos últimos dois anos ocorridos na AID; (poderá ser fornecido pelo DTC)

1.2.2 Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo, transporte escolar e táxi:

- a) Mapeamento com a localização dos pontos de ônibus; (área de influência com R=500metros a partir do empreendimento)
- b) Condições físicas dos pontos quanto à:
 - Tipologia e capacidade dos abrigos;
 - Condições dos abrigos;
 - Adaptação aos portadores de mobilidade reduzida – PMR;
- c) Descrição e mapeamento dos itinerários das linhas de transportes coletivos e escolares;
- d) Capacidade e nível de serviço das linhas de transporte coletivo e escolares na hora-pico do empreendimento;
- e) Mapeamento com a localização dos pontos de táxi; (área de influência com R=500metros a partir do empreendimento)
- f) Condições físicas dos pontos quanto à:
 - Capacidade dos pontos;
 - Tamanho da mangueira existente;
 - Existência de sinalização vertical e horizontal;

2.0 Previsão da demanda futura de tráfego:

2.1 Estimativa da geração de viagens:

- a) População fixa classificada por dias da semana e hora-pico manhã, tarde e noite;
- b) População flutuante classificada por dia da semana e hora-pico (manhã, tarde e noite). Indicar o tempo de permanência no empreendimento;
- c) Perfil sócio econômico da população fixa e flutuante;
- d) Divisão modal das viagens dividida por tipo de população (fixa e flutuante), dia da semana e hora-pico (manhã, tarde e noite);
- e) Logística da operação de carga e descarga apontando a tipologia e porte (nº eixos) dos veículos, dias e horários das operações, área de manobras e tempo da operação;
- f) Logística da operação de embarque e desembarque;

2.2 Distribuição espacial das viagens e carregamento dos acessos e intersecções:

- a) Previsão da demanda gerada pelo empreendimento somada a ao carregamento atual na AID; (carregamento na hora(s) pico(s)).
- b) Distribuição das viagens geradas por modal, identificando as horas picos (manhã, tarde e noite);
- c) Criação de cenários de chegada e saída do empreendimento; (itinerários levando em consideração a origem/destino e o fato do motorista optar pela rota de menor custo generalizado).
- d) Carregamento gerado nos acessos e principais intersecções da AID;

3.0 Avaliação de desempenho e identificação dos impactos na circulação na situação com o empreendimento:

3.1 Durante a obra:

3.2 Atividade em funcionamento:

- a) Análise comparada da capacidade viária e do nível de serviço nos acessos e principais intersecções (semáforizadas ou não) nas situações sem e com o empreendimento;
- b) Identificação dos segmentos viários e aproximações de intersecção significativamente impactados pelo tráfego adicional;
- c) Avaliação dos impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento;
- d) Elaboração da matriz de análise de impactos, considerando os seguintes critérios de avaliação:
 - fase de ocorrência do impacto;
 - reflexo sobre o ambiente (positivo, negativo e não qualificável);
 - nível de reversibilidade;
 - periodicidade;
 - abrangência espacial;

- magnitude relativa do impacto;

4.0 Apresentação de medidas mitigadoras:

4.1 Medidas mitigadoras internas ao lote:

- a) A serem adotadas durante a obra;
- b) Com a atividade em funcionamento;

4.2 Medidas mitigadoras externas ao lote:

- a) A serem adotadas durante a obra;
- b) Com a atividade em funcionamento;

OBSERVAÇÕES IMPORTANTES:

- Este é um roteiro geral que deverá ser ajustado, conforme a necessidade, para cada atividade.

- Após a elaboração e aprovação do RIT, será analisada a micro-acessibilidade do empreendimento. Para tal avaliação o projeto a ser apresentado deverá conter no mínimo as seguintes informações:

- posicionamento dos acessos de veículos e pedestres em relação ao sistema viário existente e as dimensões das áreas de acumulação;
- atração e geração de tráfego de veículos na hora pico;
- dimensionamento e distribuição das vagas para estacionamento;
- dimensionamento e distribuição das áreas para carga e descarga;
- dimensionamento e localização de áreas para embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
- localização e dimensionamento dos acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;
- facilidades para o acesso de pessoas portadoras de deficiência físicas;
- classificação das vagas por tipologia (bicicletas, motos, automóveis, utilitários, ônibus, caminhões, emergência, etc...);