



EIV - Estudo de Impacto de Vizinhança

COLÉGIO ARENA

QUADRA 100, Setor Bueno, Goiânia – GO

Ficha Técnica

Contratada: Arq. Evelyn Cristine Moreira Soares
Contratante: Agora Medio LTDA
Nome Fantasia: Colégio Arena
CNPJ: 26.039.391/0001-41

Uso: Uso Ensino médio e cursos preparatórios para concursos
CNAE

Atividades Exercida(s) no Local		Adequabilidade	
CNAE	Denominação	Equipamento de Impacto	Via
852010000	Ensino médio (VISA – AMMA)	SIM	PERMITIDO
859960500	Cursos preparatórios para concursos (VISA – AMMA)	SIM	PERMITIDO

Localização: Avenida T-3, com Rua T-54, Quadra 100, Lotes 10 e 11/12, Setor Bueno, Goiânia- GO

Emissão: 3 de Agosto de 2024

Referência Bibliográfica: SOARES, Evelyn Cristine Moreira. **Estudo de Impacto de Vizinhança COLÉGIO ARENA**, Goiânia – GO, 2024.

Evelyn S

Responsável Técnico
Arquiteta e Urbanista **Evelyn Cristine Moreira Soares** - CAU A89721-3
Contatos: 62 9 99915234 / evyrcris@hotmail.com / arq.evelynsoares@gmail.com
<http://estudosdeimpacto.com.br/>

Aprovação

Estudo de Impacto de Vizinhança de Instituição de Ensino Médio, **COLÉGIO ARENA**.

Localização: Avenida T-3, com Rua T-54, Quadra 100, Lotes 10 e 11/12, Setor Bueno, Goiânia- GO

Responsável Técnico:

Arquiteta e Urbanista **Evelyn Cristine Moreira Soares** - CAU A89721-3
Mestre em Projeto e Cidade - Doutoranda PPGT/FAU/UNB
Contatos: 62 9 99915234 / evyrcris@hotmail.com / arq.evelynsoares@gmail.com

Aprovado por:

Sumário

Apresentação

1- Introdução

2- Metodologia

- 2.1 INSTITUIÇÕES DE ENSINO COMO PGV
- 2.2 PRINCIPAIS CONCEITOS

3- Descrição da Região Ocupada em Goiânia e Uso do Solo

- 3.1. BREVE HISTÓRICO DE GOIÂNIA
- 3.2 PLANOS DIRETORES DE GOIÂNIA
- 3.3 BREVE HISTÓRICO - BAIRRO
- 4.4 USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

4 – Memorial de Caracterização do Empreendimento

- 4.1 DADOS ATUAIS DO EMPREENDIMENTO PROPOSTO
- 4.2. DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO, PLANTA DE LOCAÇÃO E ACESSOS
- 4.3. ACESSIBILIDADE PARA PNE
- 4.4 PLANTA DE LOCAÇÃO E ACESSOS
- 4.5. GERAÇÃO DE VIAGENS

5- Caracterização do Entorno do Empreendimento

- 5.1. DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO
- 5.2. BACIA HIDROGRÁFICA, CLIMA E VEGETAÇÃO LOCAL
- 5.3. INFRAESTRUTURA DO ENTORNO
- 5.4. EQUIPAMENTOS URBANOS E COMUNITÁRIOS
- 5.5. VENTILAÇÃO E ILUMINAÇÃO
- 5.6. TIPOLOGIA DAS EDIFICAÇÕES E VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA
- 5.7. SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO
- 5.8. MACRO REDE VIÁRIA E PROJETO PARA DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE
- 5.9. LEVANTAMENTO DE POLOS GERADORES DE VIAGENS DO ENTORNO
- 5.0 PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL
 - 5.1.1. HIERARQUIA VIÁRIA
 - 5.1.2. FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRES
 - 5.1.3. MICROACESSIBILIDADE

6- Pesquisa de Percepção e Opinião Popular

- 6.1. PESQUISA DE PERCEPÇÃO
- 6.2 CARACTERIZAÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS NA PESQUISA

7- Identificação e Avaliação dos Impactos de Vizinhança

- 7.1 PROPOSTA DE MATRIZ DE IMPACTOS DE VIZINHANÇA
- 7.2 RESULTADO DA MATRIZ DE IMPACTOS
- 7.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

8- Definição das Medidas Mitigadoras

- 8.1. IMPACTOS NEGATIVOS MEDIDAS MITIGADORAS
- 8.2. VALORIZAÇÃO AO PNE - ACESSIBILIDADE
- 8.3 VALORIZAÇÃO ACESSIBILIDADE UNIVERSAL – NBR 90 50
- 8.4 VALORIZAÇÃO DO PEDESTRE – FAIXAS DE TRAVESSIA

9- Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV

Conclusão

Bibliografia

- ANEXO I: Quadro de Propostas de Medidas Mitigadoras
- ANEXO II: Quadro Técnico e Anotações de Responsabilidade Técnica
- ANEXO III: Declaração de Responsabilidade Técnica
- ANEXO IV: Apresentação da Autora
- ANEXO V: Questionário aplicado para pesquisa de percepção
- ANEXO VI: Projeto de Arquitetura

Apresentação

O estudo apresentado segue de acordo o Plano Diretor de Goiânia LEI N° 349, DE 04 DE MARÇO DE 2022, bem como as exigências da LEI 11.127 de 04/01/2024, que dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança no Município de Goiânia.

Tem como objetivo avaliar os impactos causados em decorrência da implantação do empreendimento, visando atender a legislação acima citada.

O estudo foi elaborado conforme roteiro para Estudos de Impacto de Vizinhança estabelecidos pela legislação. O mesmo será organizado em nove capítulos:

- Os Capítulos 1 e 2 apresentarão, respectivamente, a Introdução e metodologia utilizada para a realização do estudo;
- O Capítulo 3 apresentará um breve histórico da região ocupada;
- Ainda com a abordagem de caracterização, o Capítulo 4 tratará da caracterização do empreendimento, indicando a localização na cidade, as plantas do Projeto de Arquitetura, área construída, horário de funcionamento.
- O Capítulo 5 abordará os aspectos relacionados à caracterização do entorno do empreendimento. Engloba os temas: meio ambiente, meio ambiente urbano, infraestrutura local e acessibilidade (sistema viário, microacessibilidade, macroacessibilidade, transporte coletivo, acessibilidade para pedestres);
- O Capítulo 6 apresentará os dados populacionais e o resultado da pesquisa de percepção e opinião popular.
- Os Capítulos 7, 8 e 9 apresentarão, respectivamente, a análise dos principais impactos, e a definição de medidas mitigadoras e o RIV – Relatório de Impacto de Vizinhança.

Apresentar-se-ão ainda a conclusão, referências bibliográficas, quadro técnico, e Anotações de Responsabilidade Técnica, e nos referidos Anexos os projetos considerados relevantes.

Em anexo a este EIV apresenta-se o RIV em caderno separado e resumo das informações e pesquisas realizadas.

1- Introdução

As cidades são uma das maiores produções da humanidade e a forma como esse espaço surge, se expande e se organiza tem motivado diversas reflexões por parte de várias ciências; diante da relevância do tema.

A cidade de Goiânia no contexto de seu dinamismo econômico atual vem apresentando um crescimento demográfico considerável, principalmente a partir da década de 1980. A migração intensa para a cidade desde a sua construção estimula esse crescimento, que por sua vez impulsiona o crescimento da malha urbana municipal.

Na década de 1990 a dinâmica urbana se caracteriza pela expansão periférica, pelo surgimento de espaços físicos territorialmente segregados nessas periferias e pela concentração das camadas sociais de nível social mais elevado em parte das regiões Sul e Central. A região Central e de Campinas da cidade apresenta peculiaridades socioespaciais perante a expansão urbana da capital, especialmente por comportar uma concentração de investimentos públicos, de serviços e de camadas de médio poder aquisitivo.

Desse modo, as transformações que ocorrem no tecido urbano são bastante dinâmicas e refletem as modificações do modo de produção de bens e serviços por que passa a sociedade. Assim como a dinâmica da economia é bastante diversificada é importante que marcos regulatórios institucionais promovam o ordenamento do espaço urbano de modo a conciliar as diferentes nuances de atividades, integrando-as e ao mesmo tempo, diminuindo os impactos decorrentes do exercício destas.

Um dos mais importantes instrumentos regulatórios estabelecidos no município de Goiânia foi o Plano Diretor Municipal, bem como o um de seus instrumentos posteriormente aprovado – Estudo de Impacto de Vizinhança.

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), segundo Soares, Dalari e Ferraz pode ser definido como documento técnico a ser exigido, com base em lei municipal, para a concessão de licenças e autorizações de construção, ampliação ou funcionamento de empreendimentos ou atividades que possam afetar a qualidade de vida da população residente na área ou nas proximidades.

É mais um dos instrumentos oportunizados pelo Estatuto da Cidade e que permitem a tomada de medidas preventivas pelo ente estatal a fim de evitar o desequilíbrio no crescimento urbano e garantir condições mínimas de ocupação dos espaços habitáveis. Também se propõe a avaliar os prováveis impactos decorrentes da implantação de um empreendimento destinado a ambientes de comércio e serviços.

Segundo Santos (1999) a instalação de um empreendimento em determinado local altera o espaço banal da população residente, e uma das características do neoliberalismo é justamente desconstruir essas alterações visando apenas o movimento mercantil, enquanto isso a sociedade tenta se readaptar como pode às novas mudanças do espaço.

Os impactos positivos devem ser potencializados e os negativos minimizados, impedidos ou compensados (SANTOS,1999).

2- Metodologia

A abordagem técnica do respectivo estudo se ateu às diretrizes estabelecidas na legislação municipal referente ao tema – LEI 11.127 de 04/01/2024, que dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança no Município de Goiânia. De acordo com o Anexo I e II da referida Lei, as diretrizes para o Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - EIV/RIV, devem conter:

I.Área de Influência Direta: Entende-se como Área de Influência Direta aquela imediatamente circunvizinha ao empreendimento com raio de até **500m (quinhentos metros)** de distância do mesmo, a ser definido pelo Órgão Municipal de Planejamento.

II.Memorial de Caracterização do Empreendimento, contendo:

- Identificação do empreendedor e identificação do empreendimento;
- Caracterização do projeto do empreendimento;
- Atividades previstas;
- Área de influência do empreendimento;
- Descrição da localização e caracterização do sítio com croqui;
- Limitações legais incidentes sobre a área onde será implantado o empreendimento;

III.Memorial de Caracterização da Região de Implantação, contendo:

- Indicação dos bens e imóveis tombados se houver;
- Densidade demográfica aproximada;
- Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.
- Avaliação da infraestrutura disponível no local e entorno;
- Equipamentos urbanos e comunitários;
- Tipologia dos imóveis e construções existentes, localizados na quadra do imóvel e nas limitrofes;
- Ventilação e iluminação;
- Uso e ocupação do solo;
- Valorização imobiliária;

- Entradas, saídas de veículos, geração de viagens, hierarquização das vias e sentido de tráfego na área de influência direta;
- Geração de tráfego e demanda por transporte público;

IV.Deve englobar as seguintes questões:

- Pesquisa de opinião prévia com moradores da Área de Influência Direta;
- Levantamentos, análises e prognósticos dos impactos positivos e negativos relativos à implantação do empreendimento;
- Apresentação das medidas mitigadoras, compensadoras e ou potencializadoras;
- Conclusões e Recomendações Finais

V.Os estudos devem verificar os seguintes impactos a serem aferidos: Impacto Econômico, Impacto Social, Impacto Urbanístico, Impacto na Infraestrutura, Impacto no Meio Ambiente Urbano.

Para o cumprimento dessas exigências, serão levantados dados relativos ao empreendimento, analisada a população da área de influência e a estrutura econômica, a realização da pesquisa de opinião, por amostragem, levantando suas observações acerca do empreendimento. Também deverão ser levantadas a disponibilidade de infraestrutura na área de entorno do mesmo, bem como a distribuição dos serviços públicos, avaliando-se as possíveis pressões e demandas pelos serviços instalados. Ao final serão feitas análises urbanísticas, físico-territoriais, ambientais e sócio-culturais, avaliando-se os impactos e potencialidades da instalação da atividade na área de estudo, contendo as seguintes etapas:

- Estudo da Região Ocupada (histórico e uso do solo);
- Informações gerais e caracterização do empreendimento;
- Caracterização do Entorno do Empreendimento;
- Pesquisa de opinião popular;
- Avaliação prévia dos impactos;
- Recomendação de medidas mitigadoras e compensatórias;
- RIV – Relatório de Impacto de Vizinhança.

O texto a seguir foi retirado de SOARES¹ (2017):

Segundo (SCHVARBERG, 2016), é um instrumento de política urbana, cuja finalidade é analisar e informar previamente à gestão municipal quanto às repercussões da implantação de empreendimentos e atividades impactantes, privadas ou públicas, a partir da ótica da harmonia entre os interesses particulares e os interesses da coletividade de modo a evitar desequilíbrios no crescimento das cidades, garantir

¹ SOARES, Evelyn Cristine Moreira; MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz. **INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA – EIV E EIT – COMO FERRAMENTAS DE PLANEJAMENTO URBANO, QUALIFICAÇÃO DE PROJETOS E REQUALIFICAÇÃO URBANA.** ENAMPARQ, SALVADOR, 2017.

condições mínimas de qualidade urbana e zelar pela ordem urbanística e pelo uso socialmente justo e ambientalmente equilibrado.

Regulamentação: Anteriormente ao EIV na legislação brasileira, iniciativas municipais produziram estudos com a finalidade de avaliar os impactos resultantes da implantação de empreendimentos em áreas urbanas.

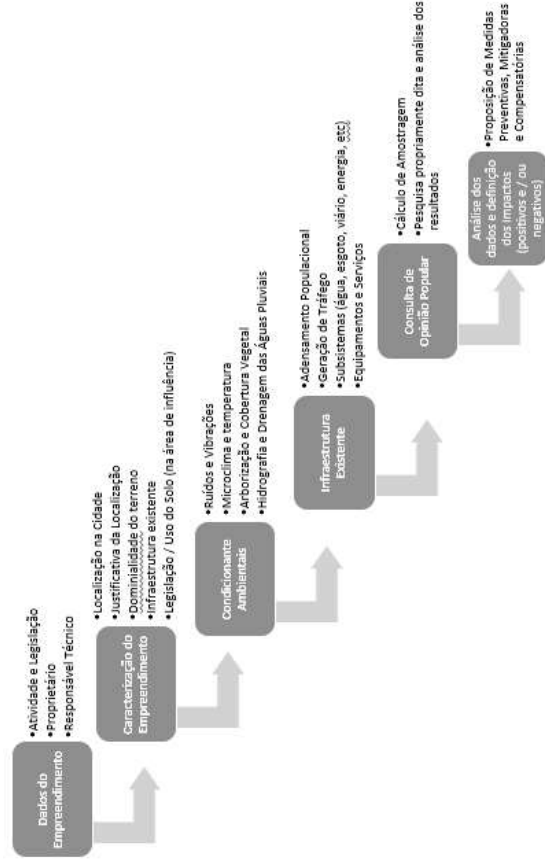
- a. 1979. EVU – Estudo e viabilidade Urbanística, previsto no Plano diretor e Porto Alegre;
- b. 1996. O Plano Diretor de Belo Horizonte submetia, em determinadas zonas, certos usos e atividades ao licenciamento urbanístico e aprovação do Conselho Municipal de Impacto de Vizinhança – RIV1;
- c. No plano nacional, a questão surgiu pela primeira vez no Projeto de Lei original do Estatuto da Cidade em 1989;
- d. Há uma histórica relação de inspiração do EIV no EIA – Estudo Prévio de Impacto Ambiental, com influência de ambientalistas da Comissão de Defesa do Consumidor, Meio Ambiente e Minorias e do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM);

A aplicação do EIV depende de sua regulamentação em lei municipal, com a definição no mínimo dos empreendimentos e atividades que dependerão de sua elaboração para obtenção de licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento. Não faz parte do rol de instrumentos listados no artigo 42 do EC que dependem de previsão expressa no PD para utilização, no entanto, o ConCidades recomenda que o PD determine critérios para a aplicação do EIV. Em municípios onde o PD não é obrigatório, o EIV pode ser instituído por regulamentação específica. Assim, a lei que regulamenta a aplicação do EIV pode trazer também a regulamentação do processo de licenciamento urbanístico.

Abrangência: O EIV é um estudo que se destina à análise dos impactos (sejam positivos ou negativos) da implantação de um empreendimento em três aspectos fundamentais: no meio ambiente, no ambiente urbano e na mobilidade.

Metodologia: As etapas metodológicas se dão na caracterização do empreendimento e do local de implantação, considerando os aspectos citados anteriormente, da realização da pesquisa de opinião popular, bem como análise e definição dos impactos e medidas que deverão ser tomadas (preventivas, mitigadoras ou compensatórias, conforme demonstrado a seguir.

Figura: Etapas Metodológicas para Elaboração de EIV



Fonte: Autora, 2017

2.1 INSTITUIÇÕES DE ENSINO COMO PGV

De acordo com Jacques (2010), as instituições de ensino, em seus diferentes tipos, possuem características específicas no quesito impacto produzido sobre a circulação do tráfego nas vias próximas ao empreendimento, isso porque os picos de geração de viagens são bem próximos, muitas vezes coincidentes com os picos no sistema viário.

Outro aspecto relevante é que as viagens geradas pelas instituições de ensino, similarmemente ao que ocorre com as viagens realizadas com o propósito de trabalho, ocorrem de modo regular e previamente programado, especialmente nos dias úteis. Dependendo do nível do ensino e da distribuição modal das viagens, estas instituições exibem necessidades distintas em termos de vagas de estacionamento e de locais para operações de embarque e desembarque de passageiros nas suas imediações. A relevância do estudo das viagens geradas nas instituições de ensino prende-se, dentre outros aspectos, à necessidade constante da ampliação do número desses empreendimentos e ao fato de que, dado o tipo de serviço que oferecem, eles tendem a ser implantados em áreas densamente ocupadas (JACQUES, 2010).

A pesquisa relaciona-se com o levantamento desses diferentes tipos de instituições de ensino, caracterizando cada empreendimento levantado dentro do bairro proposto, especificando a área

construída, número de alunos e funcionários, número de sala de aulas, para, justamente, podermos avaliar as implicações que cada modalidade ocasiona em seu entorno e no sistema viário.

Em qualquer metodologia de estudo de impacto a ser utilizada para analisar a implantação de empreendimentos tipo Polo Gerador de Viagens - PGV, o fundamental é que se tenha de antemão dados que indiquem a capacidade desse tipo de empreendimento em gerar (atrair e produzir) viagens (Portugal e Goldner, 2003). A demanda por viagens é derivada do tipo de atividade desenvolvida no empreendimento e, assim, o estudo de geração de viagens deve ser adaptado para diferentes tipos de atividades (BERTAZZO, 2010).

Como são muitos empreendimentos e a maior parte das viagens é realizada com o uso do automóvel particular, deduz-se que os raios de impacto desses empreendimentos se sobrepõem, causando conflitos maiores que os inicialmente causados por apenas um empreendimento.

Para o Sistema de Transporte, a decisão pelo uso do automóvel particular com baixa ocupação nesses deslocamentos é sempre a mais danosa. Como rotina nas cidades brasileiras, observa-se a concentração de veículos nos horários de entrada e saída na frente de escolas. Diferentemente do que ocorre em países onde é permitido dirigir em idade escolar, a presença de veículos se refere à dependência dos alunos pela carona dos pais. Mesmo causando tais externalidades o automóvel não é o modo de transporte mais utilizado no Brasil. Segundo Vasconcellos (2002), a utilização de modos não motorizados ainda é prevalente no Brasil, diferenciando sua matriz de escolha modal de países com alta motorização, como, por exemplo, nos Estados Unidos. Alguns estudos brasileiros já consideram a escolha modal uma etapa relevante no estudo de PGVs no Brasil (Goldner, 1999 e Portugal e Goldner, 2003 apud BERTAZZO, 2008).

2.2 PRINCIPAIS CONCEITOS

Para a compreensão da metodologia e do estudo, de uma forma geral, faz-se importante a citação dos principais conceitos e termos utilizados nesta pesquisa.

Quanto à Acessibilidade e Mobilidade Urbana:

- Acessibilidade: é a facilidade em distância, custo e tempo de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico no espaço urbano, os destinos desejados, em condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, das instalações e equipamentos esportivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por todas as pessoas tendo ou não limitações de mobilidade ou percepção sensorial, possibilitando comunicação, compreensão e integração com o espaço urbano e com outros cidadãos. (LEI 171/2007, artigo 16)
- Acessibilidade, segundo o PlanMob é “*garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto*”. (PlanMob, 2007, p. 44)
- Acessibilidade Universal: é o direito da pessoa movimentar-se e locomover-se de acordo com suas capacidades individuais, livre de obstáculos físicos e/ou tecnológicos que limitem ou impeçam o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança. Significa acessibilidade às edificações, à comunicação, ao meio urbano, aos transportes e aos equipamentos e serviços. É a condição prévia para participação social e econômica em igualdade de oportunidades. É um direito básico que garante a não discriminação do cidadão em função de sua idade ou de suas necessidades especiais. (LEI 171/2007, artigo 16)

- Mobilidade Urbana: “A mobilidade é um atributo associado à cidade, correspondente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana, utilizando-se para isso veículos, vias, serviços de transporte, e toda infraestrutura urbana associada”. (GESTÃO INTEGRADA DA MOBILIDADE URBANA, 2006, p. 13)

- Mobilidade Urbana sustentável: É a que expressa a capacidade de atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e de bens, de forma socialmente responsável, sem pôr em risco a qualidade de vida e a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer as suas próprias necessidades incorporando-se aos preceitos da sustentabilidade econômica, social e ambiental. (LEI 171/2007, artigo 16)

Quanto à classificação dos estabelecimentos no quesito acessibilidade:

- Estabelecimento acessível: aquele dotado de: estacionamento conforme NBR 905; circulação externa com calçadas planas e com pisos antiderrapantes e nivelados; acesso em rampa ou sistema elevatórios, de preferência, junto à entrada principal; circulação interna com acesso a todos os ambientes; mobiliário/equipamentos com alturas corretas, sinalizados e sem obstáculos de aproximação; sanitários com barras de transferência e com acessórios em altura acessível. (GUIA DE ACESSIBILIDADE DE GOIÂNIA, CREA)
- Estabelecimento semi-acessível: aquele que permite acesso à edificação, mas com restrições de uso em determinados locais e na maioria das vezes de forma assistida; acesso em rampa com inclinação superior a 8,33%, ausência de corrimãos, piso escorregadio; mobiliário/equipamentos que não fazem uso do desenho universal; sanitários com dimensões mínimas, mas que não possuem barras de apoio ou foram instaladas de forma incorreta, com acessórios fora da faixa de alcance. (GUIA DE ACESSIBILIDADE DE GOIÂNIA, CREA)
- Estabelecimento inacessível: Aquele que não permite acesso com autonomia da pessoa portadoras de necessidades especiais, não possui acesso com rampas ou sistema elevatório; não possui sanitários que permitam o acesso. (GUIA DE ACESSIBILIDADE DE GOIÂNIA, CREA)

Diante destes conceitos, pode-se dizer que a facilidade de um indivíduo atingir um destino, de forma segura, é a garantia do acesso que todo cidadão deveria ter em sua cidade, mas é comum ser visto nas cidades espaços inacessíveis para as pessoas, estejam elas a pé, automóveis ou transportes coletivos. Observa-se, que quanto mais inacessível uma região, menor é sua ocupação pelo setor de prestação de serviços, menores os investimentos públicos em infraestrutura e transporte coletivo, e menor a valorização fundiária do local.

Pode-se dizer então, que para uma cidade ser considerada como um local atribuído de Mobilidade Urbana, ela precisa ser acessível. O Ministério das Cidades aborda a ideia de acessibilidade em três objetivos: “o *acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público e a acessibilidade universal (o quarto é a valorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas)*” (GESTÃO INTEGRADA DA MOBILIDADE URBANA, 2006).

3- Descrição da Região Ocupada em Goiânia e Uso do Solo

3.1. BREVE HISTÓRICO DE GOIÂNIA

O texto a seguir foi retirado de SOARES² (2016), Dissertação de Mestrado UFG.

Goiânia é uma jovem cidade com 80 anos; oito décadas de muito crescimento, extrapolando todos os índices de planejamento populacional, ocupação e expansão territorial. O projeto da cidade começou a ganhar volumetria real no final de 1933, quando se iniciaram os primeiros prédios do local que hoje conhecemos como Setor Central. O Plano Original, Plano de Atilio, previa uma ocupação de 50.000 habitantes (MOTA, 2004).

Muitos fatores sociais, administrativos e econômicos foram motivos para o rápido, irregular e disperso crescimento populacional e territorial. Entre eles destaca-se a mudança nas leis referentes aos loteamentos, pois na década de 1930 foram aprovados 4 loteamentos; na década de 1940 apenas 2 loteamentos e somente na década de 1950 foram aprovados 179 loteamentos (IPLAN, 2001). Outro fator de relevada importância que, também, justifica o crescimento de migrantes e, consequentemente, da população de Goiânia, foi a construção da nova Capital Federal, Brasília (1956 – 1960) e sua ligação com a Capital goiana, pela BR 153 (MOTA, 2004).

Na década de 1960, um dos limites dados à cidade de Goiânia pelo Plano Diretor de Goiânia - PDIG era a BR 153, que margeava a Cidade ao leste e cuja característica mobilizou o investimento de vias indutoras de crescimento na região Sudoeste, “com o objetivo de induzir essa região à expansão urbana” (MOTA, 2004, p.172).

Da década de 1940 para a de 1950, a taxa de urbanização no Aglomerado Urbano de Goiânia subiu inúmeras vezes, não perdendo em nada para as décadas subsequentes, entre 1960 e 1980, quando “o crescimento urbano no Brasil, em geral, se dava devido ao grande fluxo migratório rural/urbano ocasionado pelo processo de industrialização da economia brasileira” (BELLORIO 2013, p. 37).

A partir da década de 1970, o crescimento goiano tem sido marcado e acelerado pelo desenvolvimento da indústria e da construção civil, e “os limites urbanos avançam sobre a área rural que deveria ser preservada, alterando o limite de expansão urbana.” (BELLORIO 2013 p. 54). É possível conferir na Tabela a evolução do crescimento da população.

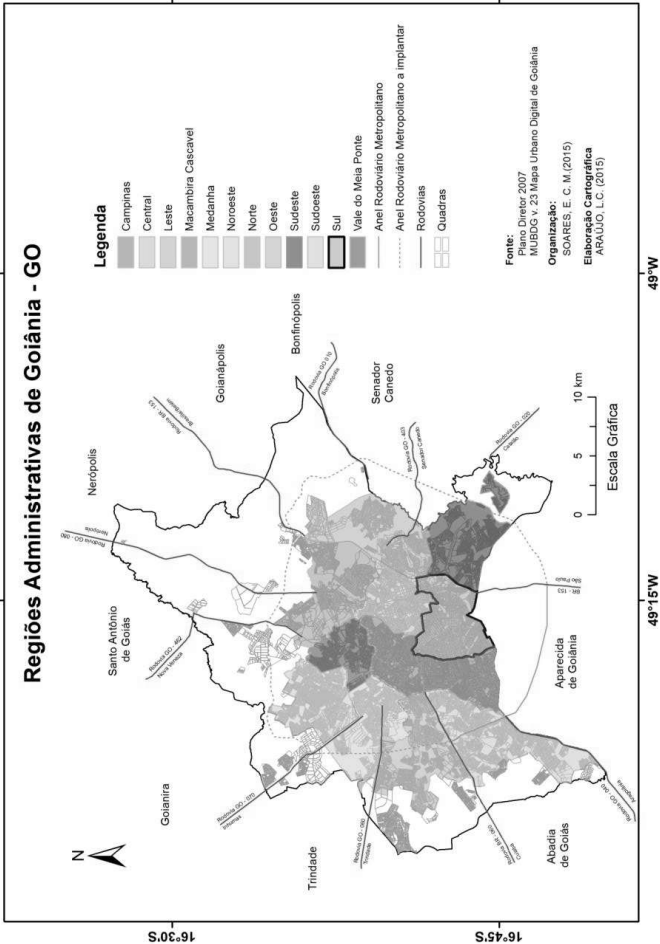
2 SOARES, Evelyn Cristine Moreira. Transformações e Centralidades na Av. Rio Verde. Dissertação de Mestrado, UFG, Goiânia, 2016.

TABELA: Evolução Populacional de Goiânia – 1940 a 2010

ANO	Número de habitantes de Goiânia
1934	800
1940	48.166
1950	53.389
1960	151.013
1970	380.773
1980	717.526
1991	922.222
1996	1.003.477
2000	1.093.007
2007	1.244.645
2010	1.302.001

Fonte: Soares, (2016).

FIGURA: Regiões Administrativas de Goiânia – GO



Fonte: Soares, (2016).

3.2 PLANOS DIRETORES DE GOIÂNIA

O texto a seguir foi retirado de SOARES (2015), Dissertação de Mestrado UFG.

Goiânia, umas das cidades envolvidas na região de estudo, teve, ao longo de seu processo de desenvolvimento, de acordo com Brito (2015), cinco planos diretores, tendo sido quatro deles oficializados que datam de: 1962, 1969, 1992 e 2007 (Lei Complementar nº 171 de 29 de maio de 2007). Na Tabela 2 estão apresentadas as principais características dos Planos Diretores de Goiânia.

Bruto (2015) apresenta três linhas de norteameto dos projetos apresentados nos planos diretores da cidade de Goiânia:

(...) a primeira denominada urbanística formal, que teve seu auge na primeira metade do século XX e que se estendeu até o início da década de 1960, englobando os projetos de Atilio Corrêa Lima, Armando Augusto de Godói e Luis Saia, este último não oficializado. A segunda denominada urbanística burocrático-operacional, que teve seu auge, no mundo, no período de 1950 a 1970, e que, novamente, se estendeu até o início da década de 1990, marcando os planos de Jorge Wilhelm e o da Engevix Engenharia S.A (Ribeiro, 2004). Finalmente, a terceira linha, trouxe o caráter participativo, isto é, o plano diretor participativo, que despontou como uma forte tendência de planejamento a partir da década de 1990 e que constitui o atual plano em vigência de 2007 (Bruto, 2015, p. 30).

Destacando os principais aspectos do atual Plano Diretor, de 2007, vale dizer que ele foi uma tentativa de organização do espaço urbano, considerando, para isso, seis eixos estratégicos de política urbana: ordenamento territorial; sustentabilidade socioambiental; mobilidade, acessibilidade e transporte; desenvolvimento econômico; desenvolvimento sociocultural e, por último, gestão urbana.

Para o primeiro eixo, ordenamento territorial, foi realizado um modelo espacial da área construída de Goiânia, subdividindo-a em seis áreas. Tal modelo extinguiu o zoneamento e hierarquizou o tecido urbano a partir da definição de corredores estruturais, cuja finalidade, de acordo com Brito (2015, p. 32), é o de “ligar as regiões periféricas da capital entre si e entre elas com o Centro”.

TABELA: Característica dos Planos Diretores de Goiânia (BRITO, 2015, p. 34-35).

Nome plano	Autor	Nº lei e data aprovação	Características
Plano de Urbanização de Goiânia	Desenvolvido inicialmente por Atilio Corrêa Lima de 1933-1935, e na sequência por Armando Augusto de Godói, de 1935-1937	Decreto lei 90-A, de 30/07/1938	- Resultado da somatória dos trabalhos de Corrêa Lima e Godoy; - Primeiro Plano de Urbanização de Goiânia: determina a área urbana e suburbana da nova capital. Aprova Planta Geral de Urbanização, Planta de Aruamento e Loteamentos dos Setores Central, Norte, Sul, satélite de Campinas e plantas das sedes dos distritos vizinhos.
Plano Diretor	Luis Saia	Não oficializado, de 1959-1962	Plano identificou barreiras urbanas, polarização / atração e homogeneização da estrutura urbana, que se tornaram critérios para a "compartimentação" da cidade em seis regiões. Foi feito levantamento e diagnóstico e buscou-se uma solução descentralizada ou polinucleada.
Plano de Desenvolvimento Integrado de Goiânia - PDIG	Jorge Wilhelm e Arquileto Associados, assinado pela firma Serele Engenharia S/A, com assessora técnica de Eurico de Godói	Lei Municipal 4.526, de 31/12/71	Wilhelm identificou em Goiânia a habitação como "Força Agente" do desenvolvimento e expansão da cidade, além da "dominância dos aspectos especulativos", o "crescimento vertiginoso" e a "carência de habitação". A aplicação do plano favoreceu a expansão ao sul da cidade e a conurbação com Aparecida, justamente o que se pretendia evitar. (Fonte: Prefeitura de Goiânia, 1992).
Plano Diretor de 1992 - PDIG 2000	Engenix Engenharia S/A e IPLAN (Prefeitura Municipal de Goiânia)	Lei complementar nº 31 de 29/12/1994	Foi proposto o primeiro macrozoneamento da cidade e sua subdivisão em três macrozonas: Zona Urbana, Zona de Expansão Urbana e Zona Rural. Dividiu a cidade em 64 distritos.
Plano Diretor de 2007	Luis Fernando Crivinel e Prefeitura Municipal de Goiânia	Lei complementar nº 171, de 29/05/2007	O objetivo básico foi o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Preconizou-se o modelo de cidade compacta, o zoneamento convencional foi extinto e a hierarquização do tecido passou a ser em função dos corredores estruturais.

Ressalta-se a aprovação do novo Plano Diretor de Goiânia, ocorrida em 04 de Março de 2022.

Nessa época surgia o zoneamento da Avenida da T-63, citado neste trabalho como um deslocamento de comércio e serviços; apesar de previsto nos estudos elaborados por Jaime Lerner, foi aparecer apenas na legislação após 1980 como área de intensa verticalização tanto para o comércio, quanto para habitações passando pelo Setor Nova Suíça, Bela Vista, alto do Setor Bueno e Pedro Ludovico.

A partir da década de 1980 o processo de ocupação do solo, criou lugares com grande intensidade de usos intensificando assim a ocupação rarefeita e extensiva dos loteamentos, que ocorreu uma ampliação da área urbana de Goiânia e no zoneamento das áreas destinadas a verticalização. As que se mantiveram foram ao longo da Avenida T-63 e nos Setores Aeroporto e Oeste. Na região central, o plano de 1992 freou a verticalização com intenção de preservação do Centro Histórico, apesar de que ao longo da Avenida Anhanguera destinou-se áreas para comércio pesado utilizando as edificações já existentes.

Nas décadas anteriores, o adensamento da região Sul e a ampliação da zona de expansão urbana a sudoeste do último plano, sem a ampliação dos corredores viários, ou seja, sem a expansão da rede viária, geraram grave desconforto à população, por causa dos congestionamentos e do aumento da poluição do ar, sonora e visual. A malha viária dispõe de três corredores exclusivos: Leste-Oeste e Norte-Sul, através das vias Av. Anhanguera, Av. Goiás Norte, Rua 84 e 90; e dois corredores preferenciais executados em 2005, Eixo 85, por meio da Av. 85, e o Eixo Central-Manto, composto pelas Av. 82, Av. Araguaia, Av. (BELLORIO, 2013, p. 144)

Devido aos problemas iniciados no município referente à mobilidade urbana e grandes áreas muito adensadas, o Plano Diretor de 2007 define a hierarquização das vias e a criação de novos corredores de transporte coletivo, através de uma integração da rede viária. Segundo o PDG (GOIÂNIA, 2006, p. 71), isto “é condição básica para garantir a mobilidade e acessibilidade a todos os grupos sociais, sobretudo os que têm deficiências [...] e os economicamente desfavorecidos”. Outro eixo estratégico é o ordenamento territorial, que, segundo o PDG (GOIÂNIA, 2006, p. 109),

Uma das propostas do novo Plano Diretor para esse eixo são o planejamento e a hierarquização das vias. A proposta é criar novos corredores de transporte e áreas de estacionamento, ampliando e integrando a rede viária, com prioridade para o transporte coletivo [...] busca responder de maneira clara e objetiva às exigências formuladas por uma realidade em constantes transformações, com a interdependência dos aspectos fundamentais, socioambientais, econômicos, socioculturais e de ordenamento físico territorial. (BELLORIO, 2013, p. 145)

Um dos fatores determinantes para o macrozoneamento do município seria o de mobilidade, implantando os eixos estruturadores de transporte público e de uso e ocupação do solo, onde a rede viária básica é o elemento que daria suporte para um modelo de uso e ocupação do solo, compatibilizando as atividades e a densidades com a capacidade das vias. Esse ordenamento ainda teve de levar em conta alguns fatores:

- A concentração de alta densidade (Quadro A) construída e a verticalização ocorreram nas áreas centrais e adjacências, em parte do Setor Central, Setor Aeroporto, Setor Oeste, parte do Setor Bueno, Setor Nova Suíça e parte do Jardim América, que se encontram em processo de densificação. Ou seja, a verticalização, ocorreu em manchas, como definido na legislação anterior;
- As atividades econômicas que estavam vinculadas à hierarquização viária, cuja estrutura é responsável pela grande capacidade do tráfego e pelo suporte do trânsito mais pesado e de maior fluxo.

Quadro A: Densidade por Região de Goiânia

POPULAÇÃO DE GOIÂNIA POR REGIÃO	
REGIÃO	POPULAÇÃO
Campinas-Centro	221.464
Leste	172.436
Sul	221.925
Sudoeste	223.027
Oeste	152.189
Noroeste	164.283
Norte	146.677
TOTAL	1.302.001

Fonte: IBGE – Censo Demográfico 2010

Segundo Bellorio (2013), a estrutura das macrozonas do Plano Diretor de 2007 respeita as tendências de difusão urbana, propondo o adensamento das regiões caracterizadas pela presença de infraestrutura consolidada. Desse modo, áreas muito adensadas e verticalizadas foram reclassificadas como áreas de desaceleração.

Quadro B: Modelo esquemático da Macrozona Construída

MODELO ESQUEMÁTICO	
Destaque aos eixos de transporte	ZEIS*/Uso misto Eixos adensáveis mistos
Trechos adensáveis em aceleração	Vazios urbanos
Trechos adensáveis em desaceleração	Sectores: Alto da Glória, Bueno, Vila São João, parte do Setor Bela Vista e parte do Jardim Goiás
Cidade padrão completa	Mista com perfil de 9 m de altura (4 economias/lote de 360m²)

Fonte: PDG (2006, p. 340).

*Zona Especial de Interesse Social, denominada AEIS – Área Especial de Interesse Social, no atual Plano Diretor.

Essas são denominadas Áreas de Desaceleração de Densidade, uma vez que o único meio encontrado para frear a verticalização nesses locais foi o valor mais alto da outorga onerosa, que é o que se paga para construir além da área do lote, em relação às Áreas Adensáveis. (BELLORIO, 2013, P. 160)

Ressalta-se a aprovação do novo Plano Diretor de Goiânia, ocorrida em 04 de março de 2022.

Figura: Inserção Em Regiões Administrativas



Fonte: mapa Facil de Goiânia

De acordo com a nova Legislação, o Setor Bueno está localizado na Região de Planejamento SUL, conforme imagem disponibilizada no Anexo XXV, incluído no Grupo I, inserido nas diretrizes:

Art. 173. A ocupação dos vazios urbanos integrantes ou contíguos aos loteamentos pertencentes aos Grupos I e II do Anexo XXIII e XIV desta Lei Complementar, bem como aqueles pertencentes ao Grupo III, nos termos da Lei nº 9.123, de 2011, ou sucedânea, localizados na Macrozona Construída, poderá ser efetivada com ou sem o prévio loteamento do solo, desde que nas seguintes modalidades, além das já admitidas por esta Lei Complementar: I - Projeto Diferenciado de Urbanização (PDU);

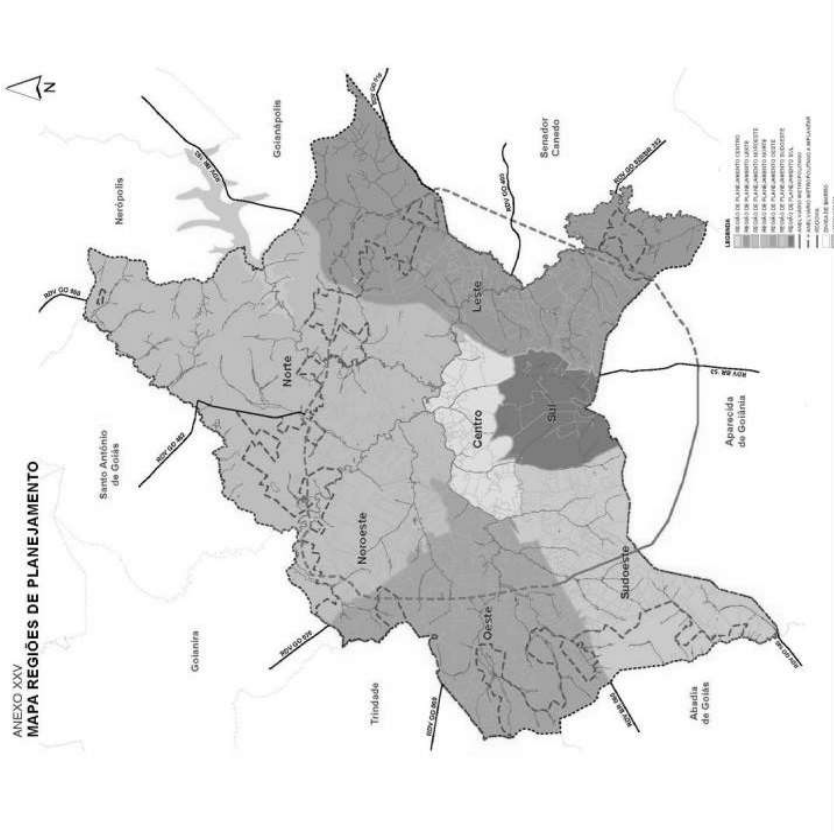
I - PDU I, caracterizado por ocupações em alta densidade habitacional e/ou atividades econômicas, admitidos os macroprojetos, a ser implantado exclusivamente na Área Adensável, contida nas faixas bilaterais contíguas aos Eixos de Desenvolvimento, conforme estabelecido no inciso I do art. 159 desta Lei Complementar;

II - PDU II, caracterizado por ocupações em média-alta densidade habitacional, com controle de fração ideal, e/ou atividades econômicas, a ser implantado nos vazios urbanos integrantes ou contíguos aos loteamentos pertencentes ao Grupo I, listados no Anexo XXIII desta Lei Complementar;

III - PDU III, caracterizado por ocupações em média-baixa densidade habitacional, com controle de fração ideal, e/ou atividades econômicas, a ser implantado nos vazios urbanos integrantes ou contíguos aos loteamentos pertencentes ao Grupo II, listados no Anexo XXIV desta Lei Complementar, e ao Grupo III, nos termos da Lei nº 9.123, de 2011;

IV - PDU IV, caracterizado pelas ocupações em baixa densidade, com controle de fração ideal, e/ou atividades econômicas, a ser implantado nos vazios urbanos integrantes ou contíguos aos

loteamentos pertencentes aos Grupos I, II e III, situados na unidade territorial denominada por AOS.



Fonte: Plano Diretor de Goiânia, 2022

De acordo com a nova legislação, no mapa Modelo Espacial, temos as seguintes especificidades para o Setor Bueno: inserido em áreas adensáveis em aceleração próxima a corredor preferencial a implantar, corredor exclusivo a implantar, bem como estação de conexão.

4 – Memorial de Caracterização do Empreendimento



Poderíamos dizer que o Arena foi fundado em 2017, com um primeiro ano de impressionantes aprovações em vestibulares pais afora. Mas não... o Arena começou há 22 anos, quando Wendell e Henrique já lecionavam em grandes instituições de ensino em Goiânia: o Arena começou há 15 anos, quando Samuel (Argentino) iniciou sua vida docente nas mesmas grandes instituições. A mesma história consolidada desses profissionais já é a história do Colégio Arena. O que há de incipiente no Arena são seus prédios, reprojetações por ex-alunos desses professores, fato de grande fator simbólico: mais que prédios, constroem-se histórias; aliás, continua-se construindo uma história de ensino humanista, formando gerações de cidadãos críticos e aiantes.

A solidez e a vitalidade dos princípios da proposta educacional do Arena podem ser sintetizadas no seguinte ideário:

- *O amor pelo conhecimento*
- *A valorização da arte e das ciências*
- *A liberdade de pensamento*
- *A empatia pelo outro e a participação social*
- *A autonomia do indivíduo*
- *O cultivo da alteridade e do altruísmo*
- *O protagonismo do jovem*

Motivações

Mais que um negócio, precisamos interpretar a escola como meio formador do adolescente. Sabemos de nossas responsabilidades de empresários e, mais ainda, de educadores. Escola não é uma empresa qualquer. Afinal de contas, os “clientes” em questão não adquirirão produtos e serviços, mas sim um conjunto de ferramentas necessárias para a construção de sua identidade pessoal, o que refletirá na vida de toda a comunidade.

Nesse sentido, nosso objetivo foi construir uma escola que não confunda criticidade com pessimismo, idealismo com ingenuidade, obediência com respeito. Para isso, acreditamos na proximidade com as pessoas; acreditamos na simpatia e, mais ainda, na empatia. Como defende nossa poeta Cora Coralina, confirmando nossa crença de que o professor é o agente da sociedade civil: “Feliz aquele que transfere o que sabe e aprende o que ensina”. Amamos o que fazemos; amamos o que aprendemos com os outros.

Fonte: <https://www.colegioarena.com.br/pagina/nossa-historia>

O Empreendimento em questão está situado no Município de Goiânia, no Setor Bueno, nas proximidades da Av. T-9 uma das principais vias da cidade. Possui como bairros limítrofes nessa região o Setor Marista e Jardim América.

Figura: Localização do Bairro na Região



Fonte: Google Maps

Na Macro Rede Viária Básica do Município de Goiânia que oferece acesso ao bairro: Corredor T-9, Av. T-1, Av. T-2, T-3, Av. T-10 e Av. T-11, ainda permitindo acesso à região as avenidas Mutirão, Av.85 e Av. T-63. Possui ainda importantes vias coletoras, como a Av. T-3 (via de acesso ao empreendimento), melhor apresentadas pelo mapa de macroacessibilidade.

As unidades serão identificadas pelas numerações 1 e 2 conforme imagem:

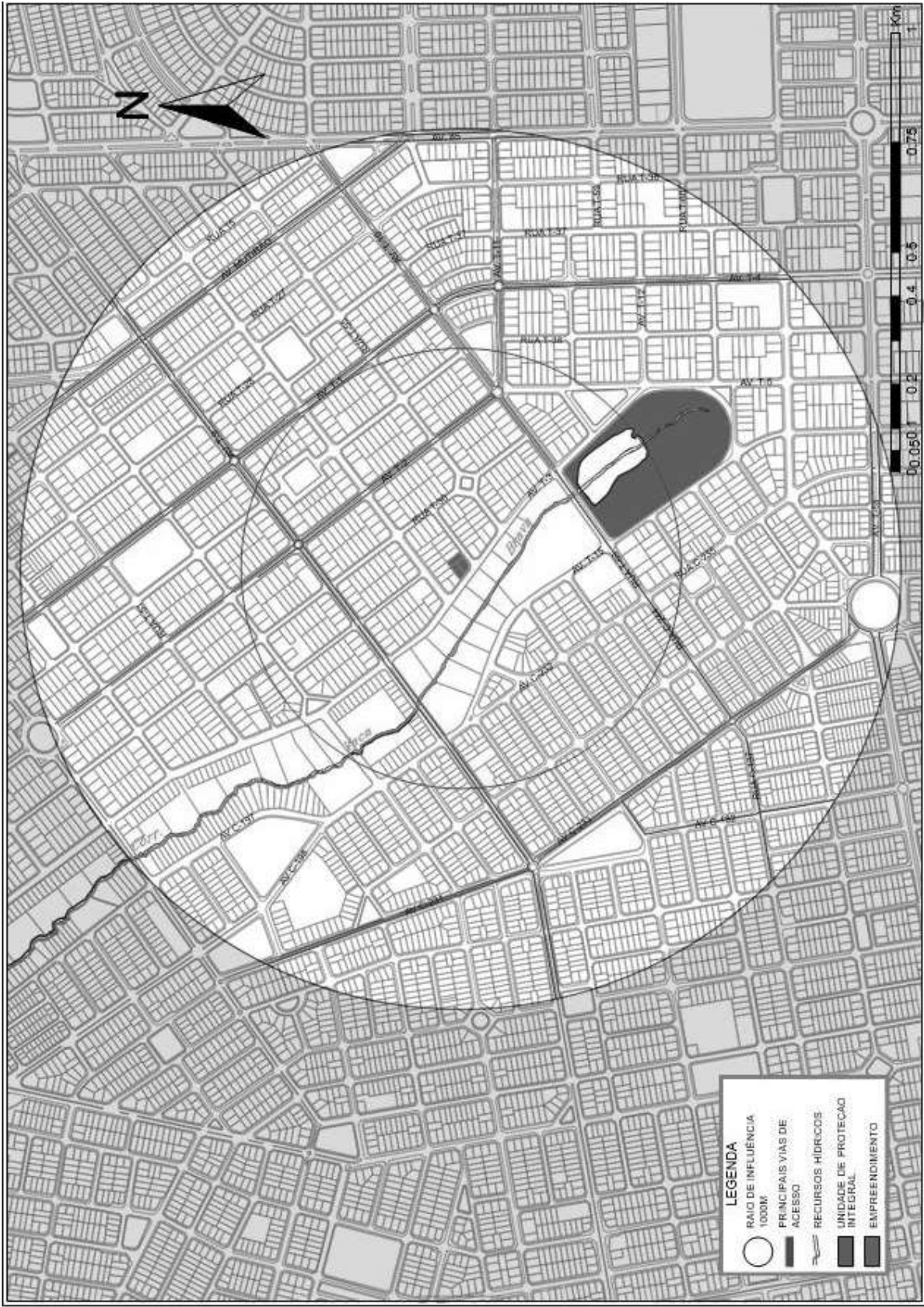


Fonte: Mapa Fácil de Goiânia – Ortofoto 2016



Vista da Rua T-54 (Empreendimento Arena). Fonte: Google Maps

Figura: Principais Vias de Acesso (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

Para efeito de apresentação e análise, o complexo localizado no Setor Bueno será identificado da seguinte maneira:

- 1. Arena 1: Qd 100 Lt 10
- 2. Arena 2: Qd 100 Lt 11 e 12

Das Atividades

Informação principal

CNPJ	25.099.991/0001-41 [MATRIZ]
Nome da empresa	AGORA MEDIO LTDA
Fantasia nome	COLEGIO ARENA
Início atividade data	2016-08-26
Natureza jurídica	Sociedade Empresária Limitada
Situação cadastral	ATIVA desde 2016-08-26
Qualificação do responsável	Sócio-Administrador
Capital social	R\$ 200.000,00
Porte da empresa	MICRO
Opção pelo simples	Excluído do simples (optantes pelo simples desde 2017-01-01 até 2017-12-31)
Opção pelo MEI	NÃO

85.20-1-00 - Ensino médio

O ensino médio caracteriza as mais diversas atividades educacionais de formação deste nível. Compreende o ensino médio regular, o especial, o supletivo (para jovens ou adultos), além do profissionalizante (ou cursos de educação profissional). Também se enquadra aqui o ensino à distância (tendência crescente nos últimos anos, com o advento da internet) e o ensino por correspondência. O público-alvo é formado em sua maioria por jovens (alunos e estudantes), frequentadores de escolas particulares ou públicas, embora o ensino supletivo ofereça espaço para adultos adquirirem o seu diploma.

85.99-6-05 - Cursos preparatórios para concursos

Os cursos preparatórios para concursos representam um ramo educacional com cujo objetivo é preparar estudantes de diversas faixas etárias para aprovação em vestibulares (prova de acesso à faculdades e universidades para curso superior de graduação) e concursos públicos (diplomação para atuar em diversos cargos da administração pública, como empregado de empresas estatais, servidor estatutário de órgãos e repartições públicas e cargos do poder judiciários - juiz, procurador, promotor, defensor). Os usuários destes serviços são estudantes de diferentes graus de ensino (a depender do concurso desejado).



Figura: Identificação / setorização do complexo. Fonte: Mapa Fácil alterado pela autora.



Figura: Fachada da Edificação ARENA. Fonte: Google Maps



Figura: Fachada da Edificação ARENA. Fonte: Google Maps

4.1 DADOS ATUAIS DO EMPREENDIMENTO

- Tipo de Atividade Comercial: Educacional
- Nome Fantasia: Colégio Arena
- Localizado em dois edifícios, para efeito de estudo, aqui denominados Arena 1 e Arena 2:
- ARENA 1: outro edifício, que recebe os terceiros anos do ensino médio, com terreno de 600,00m² e área construída total de 1718,47m², localizado na Qd. 100 Lt10.
- ARENA 2: edifício constituído para quadra de esportes e laboratórios, com área do terreno de 1.307,50m² e área construída total de 1213,17m², localizado na Qd. 100 Lts. 11 e 12.
- Horário de Funcionamento (geral): das 6h às 21h
- População: De acordo com dados fornecidos: 286 alunos de 1ª série, 267 de 2ª série e 278 de 3ª série, totalizando 831 alunos (nos prédios Arena). O Arena 2 é local de apoio e atividades laboratoriais e esportivas dos alunos de todo o complexo.

Tabela: Dados de População do Empreendimento e Horário de Funcionamento

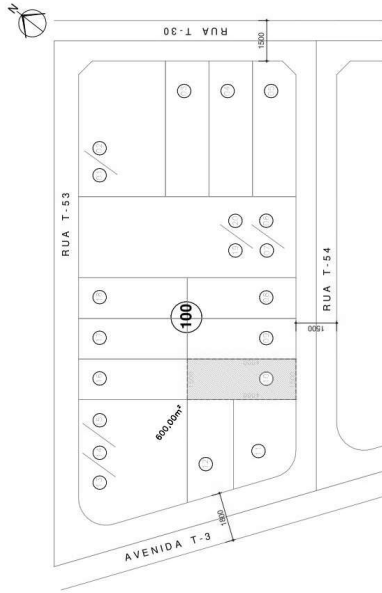
Dados	Arena 1		Arena 2		TOTAL
Endereço	Qd 100 Lt 10		Qd 100 Lt 11/12		-
Área do Terreno	600		1307,50		1907,50
Área Construída	1718,47		1213,17		2931,64
N. Salas de aula	05		Quadra		
N. Alunos 2024			278		
Horário Funcionamento	7h às 21h		6h às 21h		-

Fonte: Dados informados pelo empreendimento em 2022, atualizados em 2024.

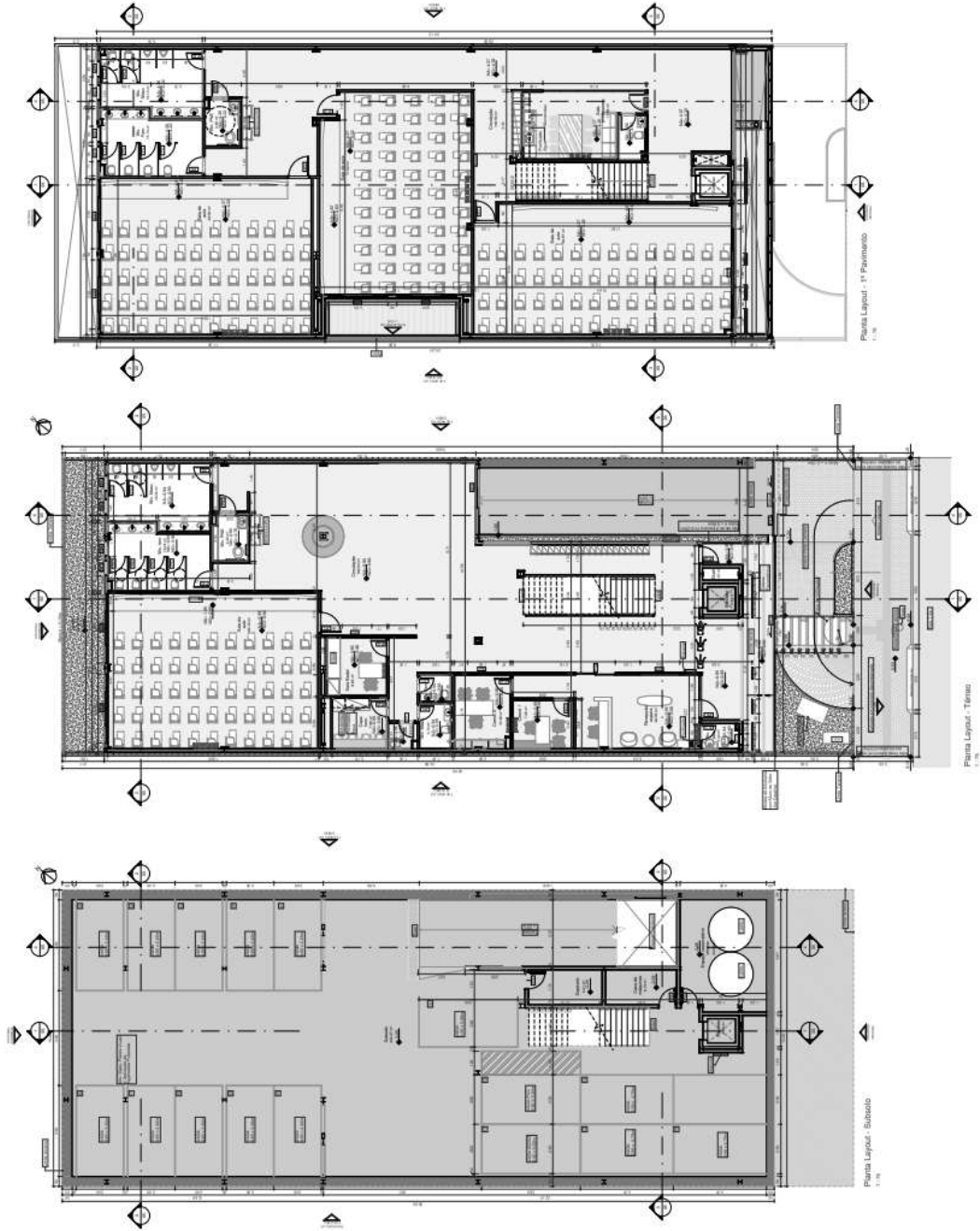
4.2 PLANTAS DE LOCAÇÃO E ACESSOS DAS ÁREAS DE ESTUDO 1 e 2

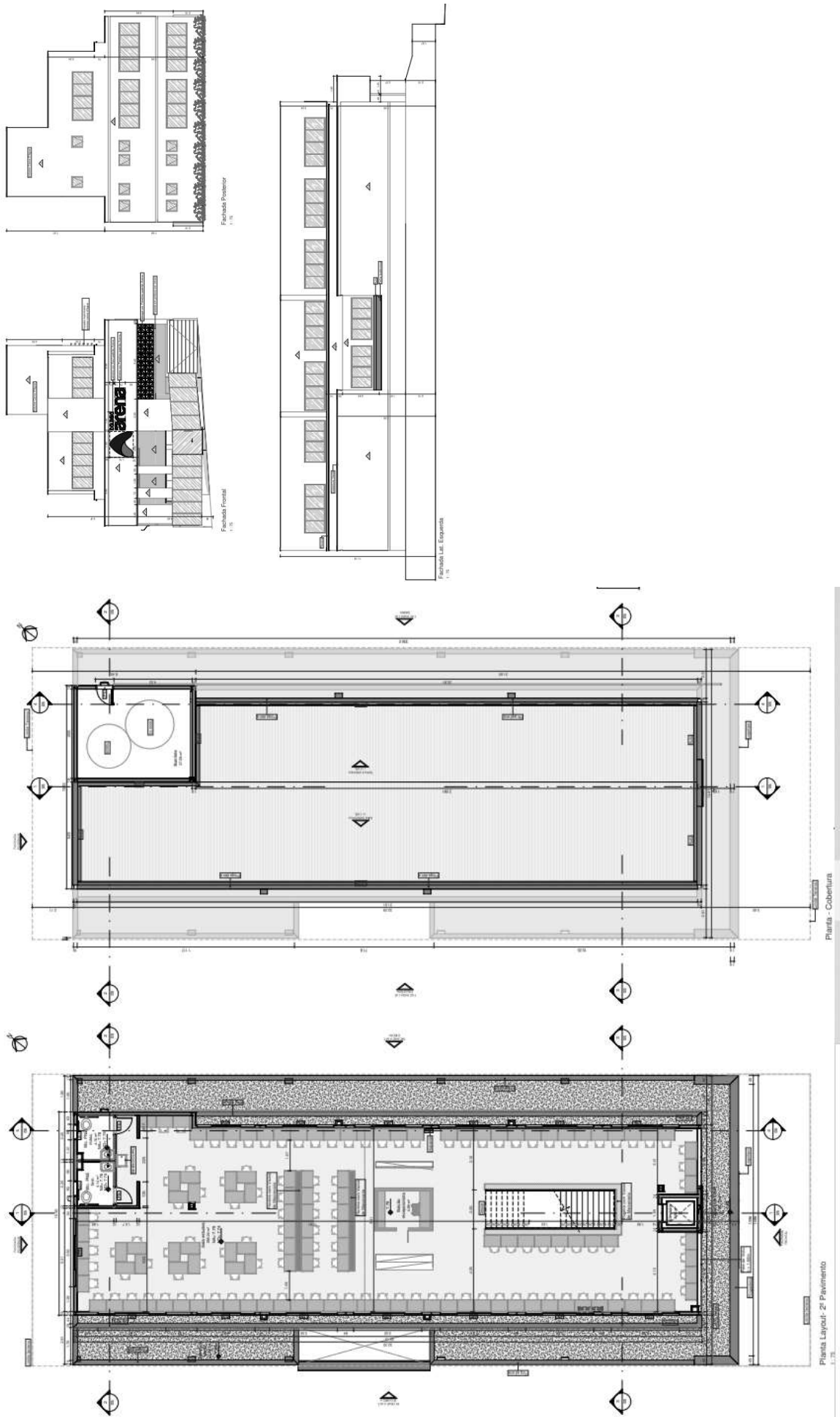
PROJETO DO ARENA 1

O projeto de arquitetura do empreendimento conta com rampas para acesso de portadores de necessidades especiais, conforme legislação. Não apresenta área interna para embarque e desembarque de alunos. Conta com 01 sala de aula no pavimento térreo e 03 no 1º pavimento, sala de estudos no 2º pavimento e 15 vagas de estacionamento no subsolo. Possui área para embarque e desembarque de alunos.



Planta situação



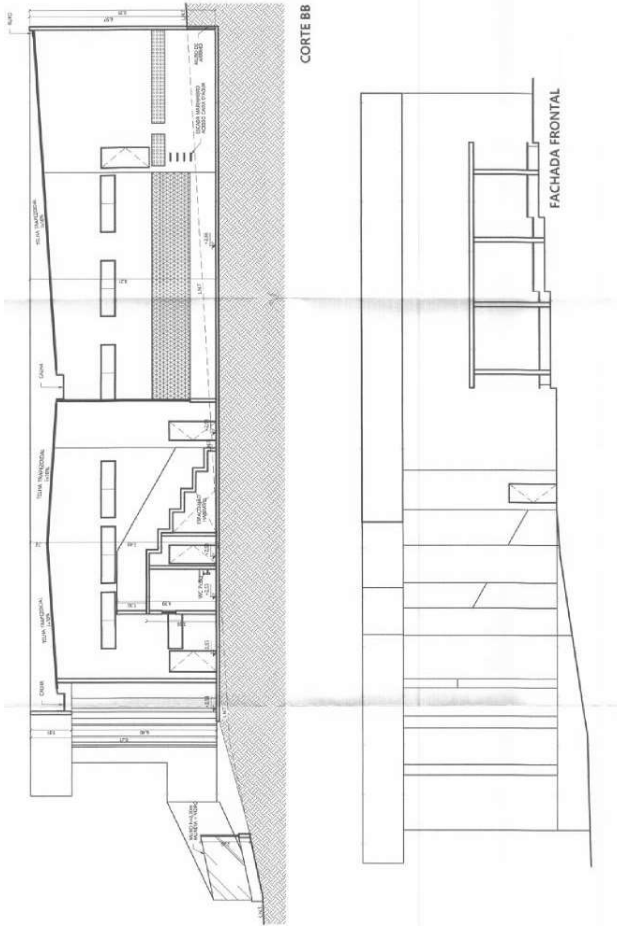


Planta 2ª Pavimento. Planta de Cobertura. Fachadas.

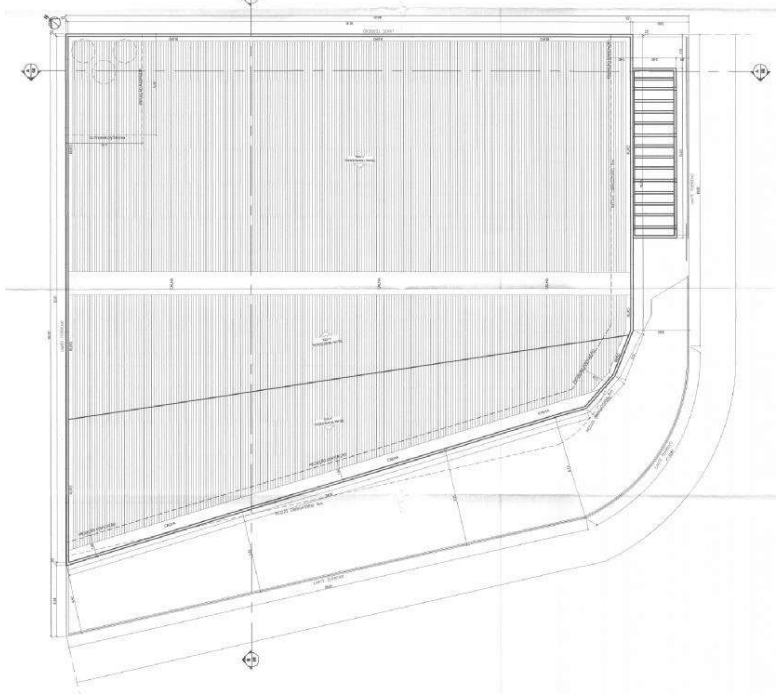
Fonte: Projeto de Arquitetura, fornecido pelo Empreendimento. Sem escala.

PROJETO DO ARENA 2

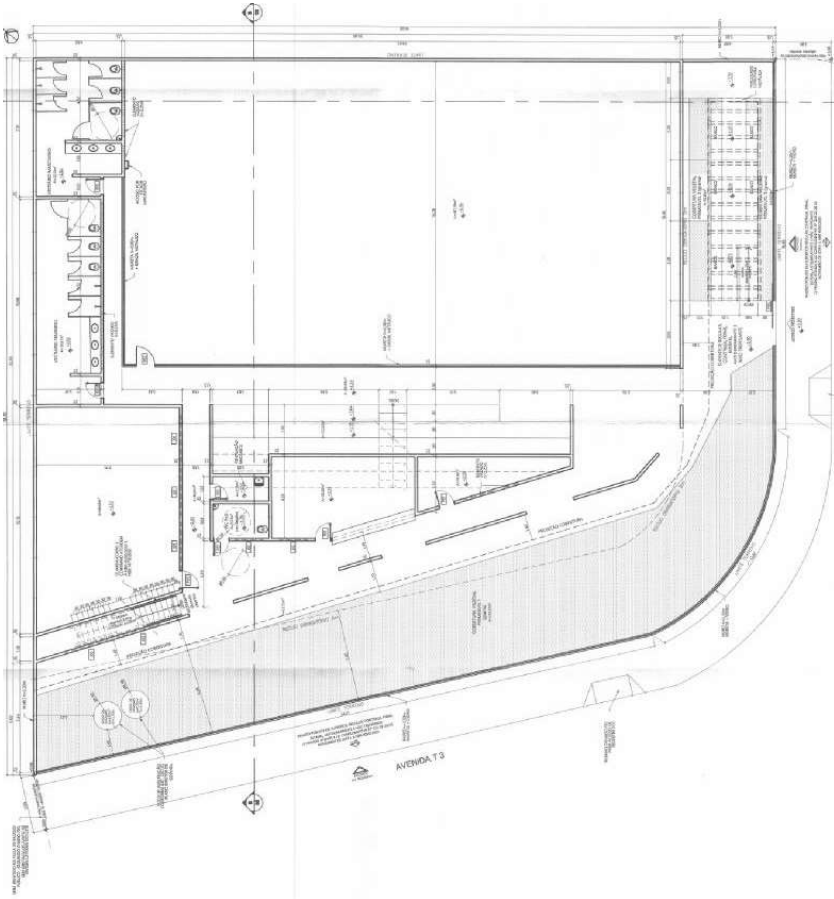
Edifício constituído para quadra de esportes e laboratórios, com área do terreno de 1.307,50m² e área construída total de 1213,17m² localizado na Qd 100 Lts 11 e 12.



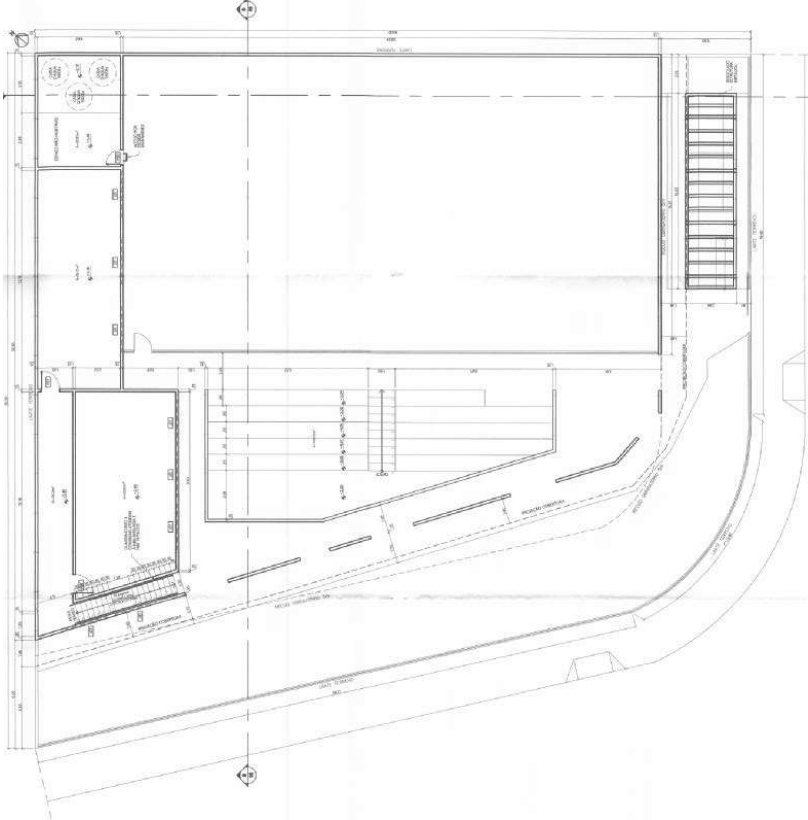
Planta de Cobertura



Planta Térreo



Planta Mezanino



4.3. DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO

Reserva Técnica de Estacionamento consiste no número mínimo de vagas para estacionamento de veículos exigido para atender à demanda gerada pelas edificações com atividades não residenciais a elas vinculadas, internas ao lote ou área e não onerosas para o usuário, calculada sobre a área edificada e/ou ocupada, devendo-se, ainda, observar as normas referentes à acessibilidade, mobilidade e equipamentos urbanos, constantes na NBR 9050 (ABNT) e o Decreto Federal nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004.

De acordo com Legislação vigente a mesma deve ser calculada segundo o tipo de atividade e a área construída. Dentro deste enquadramento, o colégio deveria possuir, de acordo com projetos apresentados: Arena 1 – 15 vagas e Arena 2 – 8 vagas; com um total de 23 vagas necessárias.

Quadro: Cálculo de vagas de estacionamento

Dados	Arena 1	Arena 2
Área Construída	1718,47	1213,17
Área para Cálculo de Vagas	874,17	718,58
N. Vagas estacionamento	15	8
Total de Vagas	23	

Fonte: Projeto de Arquitetura do Empreendimento

Memorial apresentado nos projetos

ARENA 1

QUADRO RESERVA TÉCNICA PARA VAGAS DE ESTACIONAMENTO	
ATIVIDADE	ÁREA (m²)
CNAE: 85.20-1/00 - Ensino Médio	2294,58
CNAE: 85.99-6/05 - Cursos preparatórios para concursos	
Áreas não computáveis: circulação, estacionamento, barrilete, casa de máquinas, área técnica, central de gás, escada, elevador, depósito, pátio recreação	857,40
TOTAL	1437,18
CONFORME LEI Nº10.845 DE 04/11/2022 - ÁREA OCUPADA 90,01m² ATÉ 5.000,01m² - 1 VAGA/90m²	
Nº TOTAL DE VAGAS EXIGIDAS	16
Nº DE VAGAS ATENDIDAS	16
TOTAL DE VAGAS = 16 UNIDADES	
· 01 VAGA PCD	
· 01 VAGA PARA IDOSO	
· 14 VAGAS MÉDIAS	

3.4. ACESSIBILIDADE PARA PNE

O Empreendimento possui rampas internas para o acesso de pessoas portadoras de necessidades especiais, assim como elevadores, atendendo à legislação.

4.5. GERAÇÃO DE VIAGENS

Estabelecimentos de ensino (nível infantil, fundamental, médio ou superior), em especial o empreendimento analisado, são denominados de Polos Geradores de Viagens – PGV por atraírem e produzem viagens veiculares e de pedestres, causando impactos no trânsito de sua área de influência, que podem resultar em sobrecarga na utilização das vias de acesso e contribuir para o aumento dos congestionamentos e deterioração da acessibilidade dessas vias.

Com horário de Funcionamento (geral) das 6h às 21h e espacializado em dois edifícios, para efeito de estudo, aqui denominados Arena 1 e Arena 2, sendo:

- ARENA 1: outro edifício, que recebe os terceiros anos do ensino médio, com terreno de 600,00m² e área construída total de 1718,47m², localizado na Qd. 100 Lt.10.
- ARENA 2: edifício constituído para quadra de esportes e laboratórios, com área do terreno de 1.307,50m² e área construída total de 1213,17m²localizado na Qd. 100 Lts. 11 e 12.



Fonte: Mapa Fácil de Goiânia – Manipulado pela autora

Quadro: Dados de População do Empreendimento e Horário de Funcionamento

Dados	Arena 1	Arena 2
Endereço	Qd 100	Qd 100
	Lt 10	Lt 11/12
Área do Terreno	600	1307,50
Área Construída	1718,47	1213,17
N. Salas de aula	05	Quadra
Área Salas de Aula	619,94	718,58
Capacidade de Alunos	363	

Fonte: Dados informados pelo empreendimento em 2022, atualizados em 2024.

Arena 1

Arena 2			
Área Total Construída		1.718,47	
Área para cálculo de vagas de estacionamento		874,17	
Número de Vagas		14,5695	
Pavimento Terreo		Área	N. Alunos
Sala 01		88,72	55
TOTAL		88,72	55
1º Pavimento		Área	N. Alunos
Sala 01		64,09	400
Sala 02		77,02	55
Sala 03		84,87	70
TOTAL		245,98	185
2º Pavimento		Área	N. Alunos
Sala Estudos		285,24	123
Total Salas Aula		619,94	363
Total Subsolo		444,27	
Total ADM		71,6	
Total Pátios		182,63	

Arena 2

Pavimento Terreo	Área	N. Alunos
Quadra	487,39	-
Sala 1	84,69	-
Sala 2	30,66	-
TOTAL	602,74	-
Pavimento Mezanino	Área	N. Alunos
Sala 1	59,83	-
Sala 2	56,01	-
TOTAL	115,84	-
TOTAL Salas de Aula	718,58	-

GERAÇÃO DE VIAGENS – MÉTODO DENATRAN

Nesta etapa, tem-se como objetivo levantar o volume de viagens geradas pelo empreendimento, diariamente, e para isso, utilizou-se o *Método estabelecido pelo Denatran*. Sendo o empreendimento classificado como um PGV de “pequeno porte”, se considerado o número de viagens por ele gerado.

De acordo com os dados atuais do empreendimento (alunos matriculados, área construída), será calculado a geração de viagens de cada prédio/unidade para a compreensão da geração de viagens total

ocasionada na região. Para um cenário futuro, observou-se a capacidade total de alunos, mas não houve alteração do número de viagens, se o mesmo for considerado pela área construída de salas de aula.

CENÁRIO MEDIANTE CAPACIDADE DA INSTITUIÇÃO

Tabela: Resumo da Geração de Viagens – Metodologia do Denatran ARENA 1

GERAÇÃO DE VIAGENS - DENATRAN		
Área	Número de Salas de Aula (NS)	5
	Número de Alunos (NA)	363
	Área de Salas de Aula (AS)	619,24
Condições	A - SE NS / NA > 0,005	0,013774
	B - SE NA < 13.000	ok
	C - SE AS < 13000m²	ok
Fórmula	A - V=22,066 NS + 102,186	212,516
	B - V=0,432 NA - 106,303	50,513
	C - V=0,343 AS + 434,251	646,6503

Tabela: Resumo da Geração de Viagens – Metodologia do Denatran ARENA 2

GERAÇÃO DE VIAGENS - DENATRAN		
Área	Número de Salas de Aula (NS)	-
	Número de Alunos (NA)	-
	Área de Salas de Aula (AS)	718,58
Condições	A - SE NS / NA > 0,005	-
	B - SE NA < 13.000	-
	C - SE AS < 13000m²	-
Fórmula	A - V=22,066 NS + 102,186	-
	B - V=0,432 NA - 106,303	-
	C - V=0,343 AS + 434,251	680,7239

PÓLO GERADOR	EQUAÇÃO	VARIÁVEL DEPENDENTE	VARIÁVEL INDEPENDENTE	RESTRICÇÃO	FONTE
ESCOLA	$V = 22,066 NS + 102,186$ $V = 0,432 NA - 106,303$ $V = 0,343 AS + 434,251$	V = número médio de viagens atraídas na hora de pico	NS = número de salas de sala NA = número de alunos AS = área total de sala (m²)	Válida se NS/NA > 0,005 Válida se NA < 13.000 Válida se AS < 13.000 m²	(1) (1) (1)

Fontes:
(1) COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Pilos geradores de tráfego. Boletim técnico nº. 32, São Paulo: sd.

Fonte: DENATRAN. Manual de Procedimento para o tratamento de PGT, 2001, p.35

5- Caracterização do Entorno do Empreendimento

A abordagem interdisciplinar para desenvolvimento do EIV/ RIV contempla as características e peculiaridades da área com as atividades previstas no projeto do empreendimento no sentido de prognosticar os impactos positivos e negativos a vizinhaça e as propostas de medidas mitigadoras ou compensadoras contemplarem, dentre outras, no mínimo uma abordagem e análise das questões relativas:

- I. Ao ordenamento - territorial, compreendendo o uso e a ocupação do solo existente no entorno, o adensamento populacional, os equipamentos urbanos e sociais, a iluminação e ventilação natural, a permeabilidade do solo, a implantação e hierarquização do sistema viário instalado, o tráfego e a circulação de pedestres e veículos, a morfologia e volumetria dos imóveis e construções existentes na vizinhaça;
- II. A paisagem urbana e patrimônio natural e cultural, compreendendo as paisagens naturais e artificiais, os morros, os vales, drenagens e belezas naturais, os monumentos, os sítios e os edifícios históricos;
- III. A infraestrutura, os equipamentos urbanos e sociais, compreendendo serviços de educação e de saúde, segurança, a demanda e impacto sobre o transporte coletivo, água potável, rede de esgoto, coleta de resíduos sólidos, drenagem urbana, rede de energia elétrica, sistema de comunicação, desde que não atendida pela viabilidade técnica das concessionárias ou do poder público;
- IV. Ao desenvolvimento econômico, compreendendo impactos positivos e negativos sobre as atividades previamente instaladas como o comércio e os serviços locais e da vizinhaça, a produção econômico e de abastecimento de pequenos produtores e sobre a valorização ou desvalorização imobiliária no local e vizinhaça;
- V. Aos aspectos sociais, compreendendo a geração de emprego e renda localmente e na vizinhaça tanto na sua implantação quanto na operação e na demanda sobre os equipamentos sociais e urbanos.

Com o objetivo de caracterizar o entorno, atendendo a esses requisitos, esse capítulo abordará os seguintes temas:

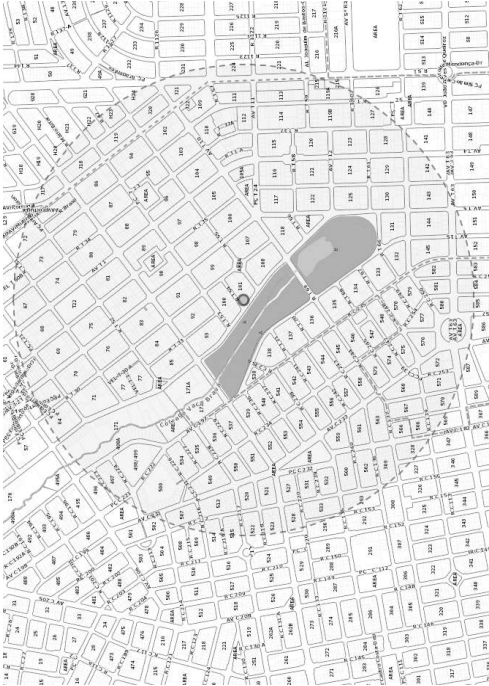
- 5.1. Delimitação Da Área De Estudo
- 5.2. Bacia Hidrográfica , Clima e Vegetação Local
- 5.3. Infraestrutura Do Entorno
- 5.4. Equipamentos urbanos e comunitários
- 5.5. Ventilação e Iluminação
- 5.6. Tipologia das Edificações e Valorização Imobiliária
- 5.7. Sistema De Transporte Coletivo
- 5.8. Levantamento De Polos Geradores De Viagens Do Entorno
- 5.9. Patrimônio Histórico e Cultural
- 5.10. Macro Rede Viária E Projeto Para Diferentes Modos De Transporte
- 5.11. Hierarquia Viária
- 5.12. Faixas De Travessia De Pedestres
- 5.13. Microacessibilidade

5.1. DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Considerou-se como área de possível influência do empreendimento a área afetada pelas atividades do mesmo, correspondendo a uma faixa de aproximadamente 500 metros de raio do empreendimento, conforme estabelecido na LEI 11.127 de 04/01/2024, que dispõe sobre o instrumento do Estudo de Impacto de Vizinhaça e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhaça no Município de Goiânia.

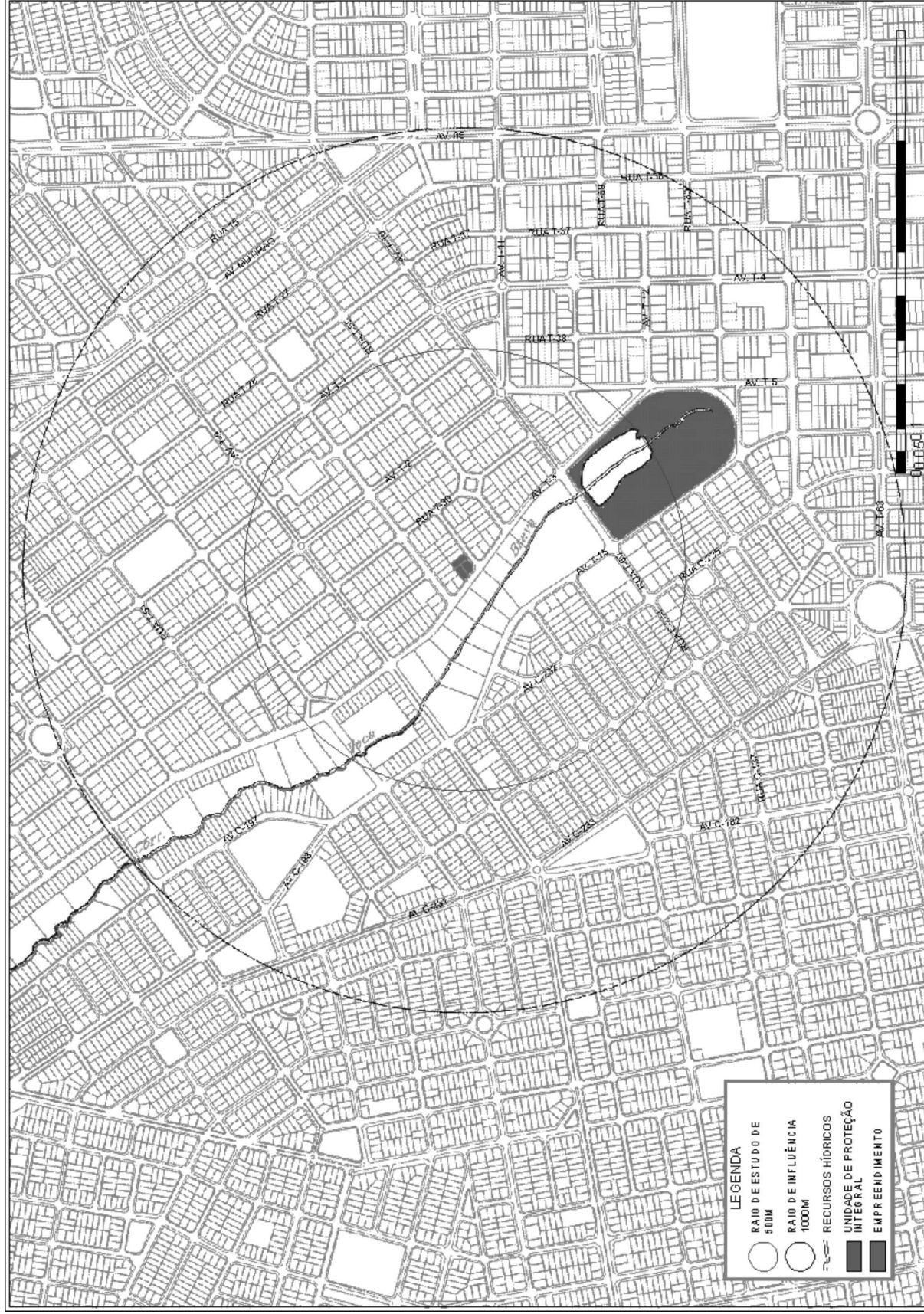
ÁREA DO EMPREENDIMENTO	RAIO DE INFLUÊNCIA
Até 5.000,00 m²	500 m
de 5.000,00 m² a 10.000,00 m²	1.000 m
de 10.000,00 m² a 50.000,00 m²	1.500 m
Maior que 50.000,00 m²	2.000 m

- Considerou-se nesse estudo, para efeito de visualização do impacto, duas áreas, ilustrados na Figura:
- 1. Área de Influência Direta (AID) o micro-espaco geográfico que de alguma forma sofrerá ou exercerá impactos e efeitos reais/potenciais decorrentes do projeto, da implantação e da operação do empreendimento, seja nos aspectos físico-bióticos, socioeconômicos, ou sobre o sistema viário local.
 - 2. Área de Influência Indireta (AIi) o macro-espaco territorial contíguo e ampliado à AID em que os impactos decorrentes do empreendimento, tanto positivos quanto negativos, são secundários, de menos intensidade e menos significativos do que na AID, diluindo-se radialmente.



Mapa com raio de 1000m. Fonte: Mapa Fácil de Goiânia.

Figura: Delimitação da Área de Estudo (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

5.2. CLIMA, BACIA HIDROGRÁFICA E VEGETAÇÃO LOCAL

Clima:

Segundo Correntino (2007), em relação à chuva, Goiânia tem dois períodos definidos, um seco, que vai de maio a setembro e outro chuvoso, que vai de outubro a abril, período que ocorrem as chuvas torrenciais, provocando inundações, as quais podem ser naturais ou provocadas pela urbanização. As naturais ocorrem devido os cursos de água ocuparem o seu leito maior, decorrente das fortes chuvas e da conformação topográfica das bacias hidrográficas. Normalmente atingem as populações de baixa renda que ocupam as margens dos rios e córregos por falta de um planejamento do uso do solo. As provocadas pela urbanização são devido à impermeabilização do solo por meio de telhados, asfaltos, calçadas e pátios cimentados. (MONTES)

O município de Goiânia é marcado pelo intenso incremento populacional, principalmente desde a década de 1970, causando uma concentração dos espaços urbanos, refletida na verticalização das regiões central e sul da cidade (IBGE, 1999 e IPLAN, 1992).

Bacia hidrográfica

De acordo com Botelho (2007), entende-se como bacia hidrográfica ou bacia de drenagem a área da superfície terrestre drenada por um rio principal e seus tributários, sendo limitada pelos divisores de água. A bacia hidrográfica é uma célula natural que pode, a partir de definição do seu outlet ou ponto de saída, ser delimitada sobre uma base cartográfica que contenha cotas altimétricas, como as cartas topográficas, ou que permita uma visão tridimensional da paisagem, como as fotografias aéreas. A delimitação de bacias hidrográficas a partir de imagens de satélites também é possível. Além disso, os limites ou divisores de água são observáveis em campo (Botelho, 2007 apud MONTES).

Goiânia, de acordo com levantamento do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2007; SEPIN, 2008), possui uma área de 739 quilômetros quadrados (km²) e uma população aproximada de estimada em 1.265.300 habitantes. A topografia da região metropolitana é composta por 22 sub-bacias hidrográficas, sendo que todas elas deságuam nos ribeirões João Leite, Anteuns e Dourados que pertencem à bacia hidrográfica do Rio Meia Ponte.

A sub-bacia do córrego Cascavel está localizada na porção Sul do município abrangendo uma área de 34,28 quilômetros quadrados (km²), o equivalente a área de drenagem dos córregos Cascavel, Vaca Brava, Mingau e Serrinha. Nas áreas próximas a estes córregos estão localizados os bairros mais antigos da Capital, como o Parque Amazônia, o **Jardim América**, o Setor Sudoeste, o Setor Bueno, o Bairro dos Aeroviários, o Setor Campinas e outros.

A hidrografia de Goiânia é formada por 85 cursos d'água, sendo que deste total 80 são classificados córregos, quatro como ribeirões (João Leite, Anteuns, Capivara e Dourados) e um como rio, o Rio Meia Ponte. Informações da Gerência de Contenção e Recuperação de Erosões e Afins da Agência Municipal do Meio Ambiente (Amma) revelam que estes mananciais sofrem problemas ambientais como a ausência de mata ciliar e de galeria, lançamento clandestino de esgoto, lançamento clandestino de entulho, focos de erosão, assoreamento e ocupação irregular de faixa de APP – Área de Preservação Permanente.

Fonte: <http://meiaponte.org>

O bairro em estudo se localiza próximo ao córrego Vaca Brava, cuja importância abrange não apenas a Capital, mas todo o entorno. O Mapa abaixo indica onde está a nascente do córrego.

5.3. INFRAESTRUTURA DO ENTORNO

Tem-se, portanto, por infraestrutura urbana, o conjunto de obras (ou sistemas técnicos) que dão suporte para o funcionamento das cidades, sendo o conjunto de redes básicas de condução e distribuição: rede viária, água potável, redes de esgotamento, energia elétrica, gás, telefone, entre outras, que permitam a circulação de Pessoas, bens e mercadorias.

É importante ressaltar que a inadequação, ineficiência ou ainda a inexistência da infraestrutura urbana afeta, profundamente, a produtividade e qualidade de vida da população. Deve-se priorizar, em se tratando de infraestrutura urbana, a eficiência de redes de saneamento (água, esgoto e drenagem), energia, comunicação, o sistema viário e a sua integração com as áreas de maior densidade de atividades (uso e ocupação do solo).

Faz parte ainda da infraestrutura urbana os equipamentos e serviços necessários ao desenvolvimento das funções urbanas, sob os seguintes aspectos:

- Aspecto social: visa promover adequadas condições de moradia, trabalho, saúde, educação, lazer e segurança.
- Aspecto econômico: deve propiciar o desenvolvimento de atividades de produção e comercialização de bens e serviços.
- Aspecto institucional: deve oferecer os meios necessários ao desenvolvimento das atividades político-administrativas da própria cidade.

Para Sampaio (2005) os equipamentos urbanos e comunitários estão relacionados com a função social da propriedade, deve-se dar atenção à diversidade de dispositivos de infraestrutura que estão relacionados a eles e que podem sofrer impactos, tais como: vias públicas; serviço de coleta, tratamento e disposição de resíduos sólidos e líquidos; redes públicas de abastecimento de água e drenagem urbana; redes de serviços, como energia elétrica, telefonia e iluminação pública; questões relacionadas à segurança e demanda por estacionamento. (PASQUALETO, 2013)

Dessa forma, podemos dizer que a infraestrutura urbana requer algum tipo de operação, por se tratar de um sistema técnico que engloba a prestação de serviços e a relação com o usuário. Pode-se classificar o sistema infraestrutura como o conjunto dos seguintes subsistemas técnicos setoriais:

A. Subsistema Viário:

É composto de uma ou mais redes de circulação, de acordo com o tipo de espaço urbano, sendo complementado pelo subsistema de drenagem de águas pluviais, que assegura o uso sob quaisquer condições climáticas.

B. Subsistema de Drenagem Pluvial

Tem como função promover o adequado escoamento da água das chuvas que caem nas áreas urbanas, assegurando o trânsito público e a proteção das edificações, bem como evitando os efeitos das inundações.

C. Subsistema de Abastecimento de Água

Tem como função prover toda a população de água potável suficiente para todos os usos. Sendo assim, a qualidade e a quantidade da água são, pois, as duas condições primordiais a serem observadas.

D. Subsistema de Esgotos Sanitários

Tem a função de afastar a água distribuída à população após o seu uso, sem comprometer o meio ambiente. Sendo assim, este subsistema constitui-se no complemento necessário do subsistema de abastecimento

de água e cada trecho da rede de distribuição de água deve corresponder ao da rede coletora de água servida.

E. **Subsistema Energético**

Para ter-se o fornecimento de energia elétrica é necessário um conjunto de elementos interligados com a função de captar energia primária, convertê-la em elétrica, transportá-la até os centros consumidores e distribuí-la neles, onde é consumida por usuários residenciais, industriais, serviços públicos, entre outros.

F. **Subsistema de Comunicações**

Compreende a rede telefônica e a rede de televisão a cabo, sendo as conexões feitas por condutores metálicos. As redes de infraestrutura que compõem este subsistema (cabearamento e fios) seguem especificações similares às do sistema energético.

5.3.1 **Infraestrutura Instalada:**

i. Água potável A área onde está inserido o empreendimento é servida por redes de distribuição de água tratada, a cargo da empresa de Saneamento de Goiás – SANEAGO. Quando da aprovação do empreendimento inicial foi emitido Atestado de Viabilidade Técnico Operacional para as atividades que foram previstas.

Mapa de Abastecimento de Água. Fonte: Mapa Fácil Goiânia

ii. Redes de esgotos A área de entorno do empreendimento é servida por rede coletora de esgotos.



Mapa de Redes de Esgoto. Fonte: Mapa Fácil Goiânia



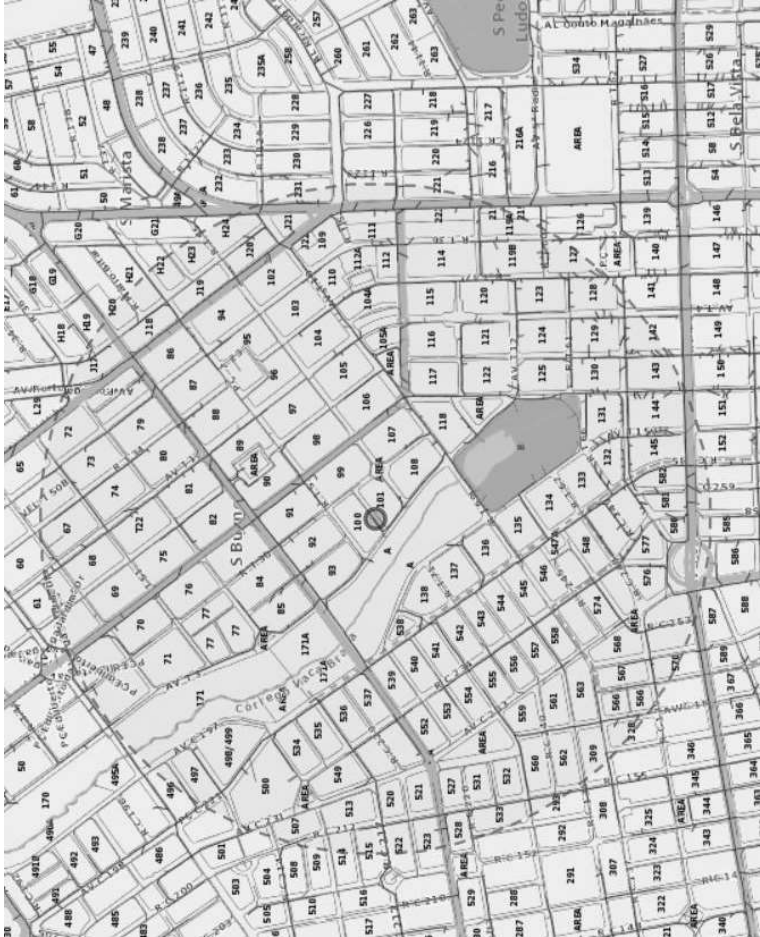
iii. Coleta de resíduos sólidos A região é servida por serviço de coleta de resíduos sólidos. A periodicidade da coleta é diária. O empreendimento, dadas as suas características não produzirá tipologia de resíduos perigosos. A área de entorno imediata também é servida por serviços de varrição de logradouros.

Mapa Serviço: Comurg. Fonte: Mapa Fácil Goiânia

iv. Drenagem urbana: Toda a área de influência do empreendimento, englobando os bairros adjacentes, é servida por redes coletoras de águas pluviais.

v. Redes de energia elétrica e iluminação pública: O empreendimento e toda sua área de influência são servidos por sistema público de distribuição de energia elétrica. A concessionária responsável é a ENEL.

Toda a região é bem servida por sistemas de iluminação pública de qualidade, o que agrega fatores de segurança aos moradores destes bairros.



Mapa de redes de energia. Fonte: Mapa Fácil Goiânia

vi. Sistemas de comunicação: Devido à sua localização, a área do empreendimento é muito bem servida por sistemas de comunicação: redes de internet, cabos e sistemas de comunicação telefônica (redes por cabos e aérea – celular), redes de TV a cabo e aérea.



Mapa de Telecomunicações. Fonte: Mapa Fácil Goiânia

Tabela Resumo das infraestruturas do entorno do empreendimento

Infraestrutura	Presença	Ausência	Ineficiência / Insuficiência
Água Potável	X		
Redes de Esgotos	X		
Coleta de Resíduos Sólidos	X		
Varrição de Logradouros	X		
Drenagem Urbana	X		
Energia Elétrica e Iluminação Pública	X		
Sistemas de Comunicação	X		

5.4. EQUIPAMENTOS URBANOS E COMUNITÁRIOS

Entende-se por equipamentos urbanos todos os estabelecimentos de uso coletivo destinados a esporte, cultura e lazer, a saúde (postos, clínicas, hospitais); ao ensino (escolas, creches); ao comércio e serviços e a segurança (delegacias, corpo de bombeiros).

Os equipamentos urbanos podem ser: sociais, comunitários, religiosos. Contêm os quesitos de abastecimento (mercados, feiras livres ou cobertas), segurança pública (delegacias, batalhões, etc.), assistência social, saúde (hospitais, maternidades, postos de saúde), educação (ensino), cultura (bibliotecas, auditórios, cinemas), lazer / recreação e esporte (parques, praças, lagos, pistas de caminhada, ginásios, etc.).

A tipologia de atividade que instalada, por sua natureza e operação não demanda incremento sobre os equipamentos sociais instalados na região. A população residente nos bairros da área de influência não será prejudicada no atendimento de suas necessidades e uso dos equipamentos existentes.

5.4.1 Índices Urbanísticos dos Equipamentos Comunitários

No planejamento das cidades, algo que deve ser pensado é a questão de tempo e custo em relação ao que a população gasta (ou desperdiça) para conseguir utilizar os serviços públicos, tanto nos equipamentos de saúde e órgãos públicos, como no próprio deslocamento. A infraestrutura urbana tem como objetivo propiciar melhores condições para o desenvolvimento das atividades urbanas, estruturando as cidades e integrando as atividades ao uso do solo urbano (Fonte: GDF/IPDF).

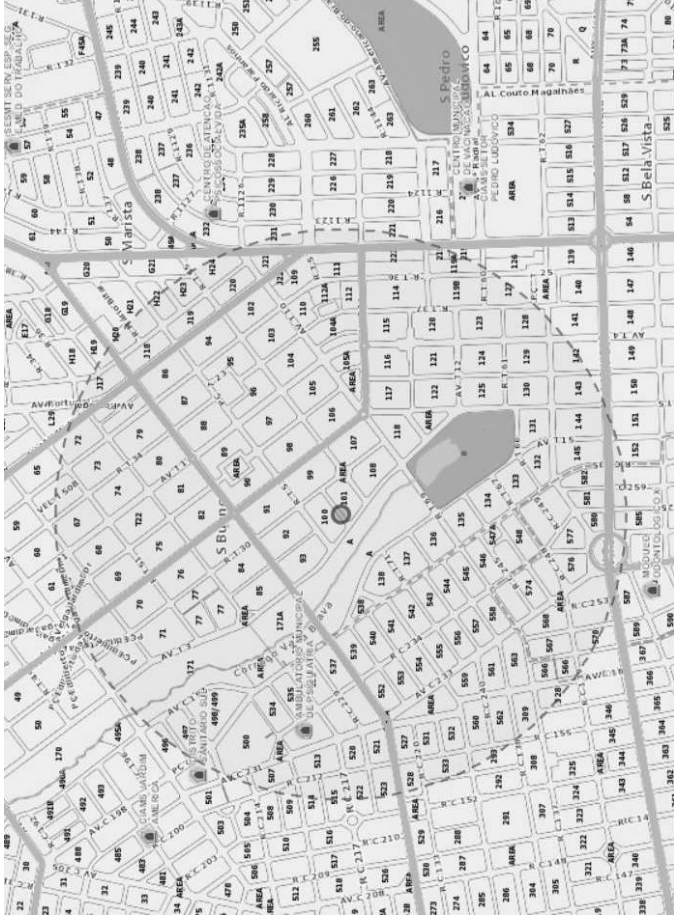
A distribuição equilibrada pelo tecido da cidade dos equipamentos comunitários é fundamental para sua sustentabilidade. A localização de cada equipamento na cidade, na região distrital ou no bairro deve obedecer a critérios de acessibilidade fundamentados na abrangência do atendimento social em relação à moradia.

Próximo ao empreendimento, apesar de ser um micropolo educacional (instituições de ensino particular), NÃO foi encontrado equipamentos públicos de educação e saúde, no raio de 1000m.



Mapa de Equipamento de Saúde. Fonte: Mapa Fácil de Goiânia

Os equipamentos de saúde estão fora do raio de 1000m, inseridos nos bairros vizinhos, conforme imagens, com exceção do ambulatório psiquiátrico:



Mapa de Equipamento de Saúde. Fonte: Mapa Fácil de Goiânia



Mapa de Equipamento de Saúde Psiquiátrica. Fonte: Mapa Fácil de Goiânia

As delegacias mais próximas:

R. T-29, 527 - St. Bueno, Goiânia - GO, 74250-010

Rua C-22, 214 - s/n Od. 510 - Jardim América, Goiânia - GO, 74270-270

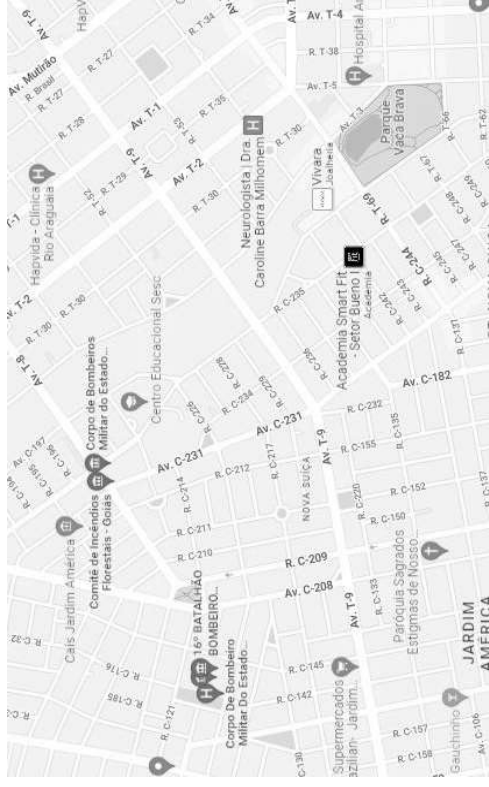


Localização de Delegacias de Polícia. Fonte: Google Maps.

O corpo de bombeiros mais próximo:

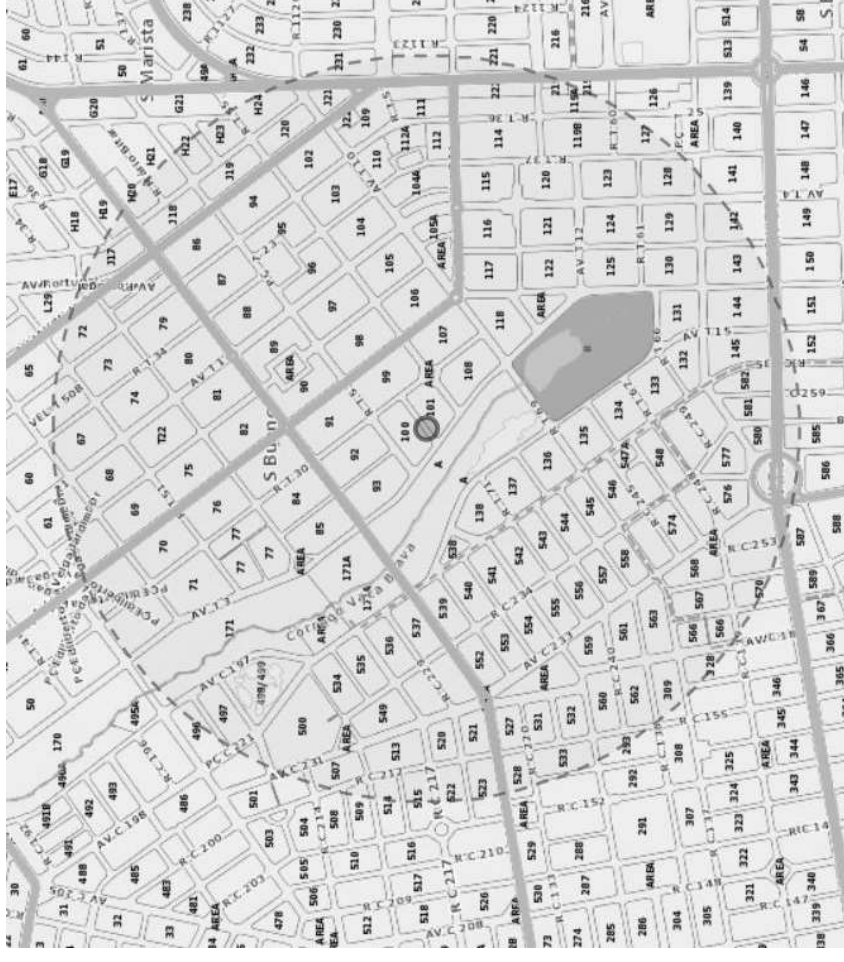
R. C-124, 204-302 - Jardim América, Goiânia - GO 74255-320

Av. C-198, Av. C-206 - Jardim América, Goiânia - GO, 74290-030



Localização de Corpo de Bombeiros. Fonte: Google Maps.

Dentre os grandes equipamentos da região, está o Goiânia Shopping, PGV com vários estudos e pesquisas publicadas, ressaltando da Prof. Erika Kneib, em sua dissertação de mestrado pela UNB.



Grandes Equipamentos. Fonte: Mapa Fácil de Goiânia

Tabela Resumo dos equipamentos urbanos do entorno do empreendimento

Infraestrutura	Presença St. Bueno (rato 500m)	Presença St. Marista (rato 1000m)	Presença Jd. América (rato 1000m)
Equipamentos de Educação			x
Equipamentos de Saúde		x	x
Delegacia	(no rato de 1000m)		x
Corpo de Bombeiros			x
Parque Vaca Brava	x		

5.5. VENTILAÇÃO E ILUMINAÇÃO

A vizinhança imediata do empreendimento não possui edificações de múltiplos pavimentos, o que não prejudica a ventilação e iluminação naturais. O empreendimento não ocasiona prejuízo à ventilação e iluminação natural da vizinhança.



Vista pela Av. T-3 com Rua T-54



Vista da Fachada do Empreendimento pela Rua T-54



Vizinhança na Av T-3 – Hospital Unique



Empreendimento em Execução na Rua T-53



Vista da Av T-3 (Colégio Atrio)



Vista da Rua T-54 (duas unidades do Arena) / Fonte: <https://www.google.com/maps>

5.6. TIPOLOGIA DAS EDIFICAÇÕES E VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA

Por vezes, os impactos causados pela implantação de novos empreendimentos são eminentemente visuais, causados pela escala de construção e uso do empreendimento, capaz de alterar substancialmente a visualidade de seu entorno.

No meio urbano, esses impactos visuais podem ser ampliados em áreas com um índice de ocupação superior ao estipulado pela Prefeitura Municipal de Goiânia, ou em regiões caracterizadas pela ausência de áreas livres.

A excessiva concentração de imóveis numa dada região pode tornar difícil a identificação dos monumentos tombados, que perdem o seu impacto individual uma vez comprimidos num entorno visualmente caótico.

Em geral, os imóveis existentes na área limítrofe ao empreendimento caracterizam-se por edificações horizontais residenciais, além de edificações de caráter comercial ou de serviços locais. Inserido no bairro em questão encontram-se muitos comércios e residências, conforme apresentado nesse estudo.

A questão da valorização imobiliária deve ser bem avaliada antes de aprovar um empreendimento sendo uma questão chave para a ocupação de espaços urbanos (MARICATO, 2001).

As edificações do entorno já possuem, pela localização do bairro e grandes equipamentos existentes nas proximidades (Goiania Shopping, Parque Vaca Brava, etc), um alto grau de valorização, não sendo alterado pelo funcionamento do empreendimento em estudo.



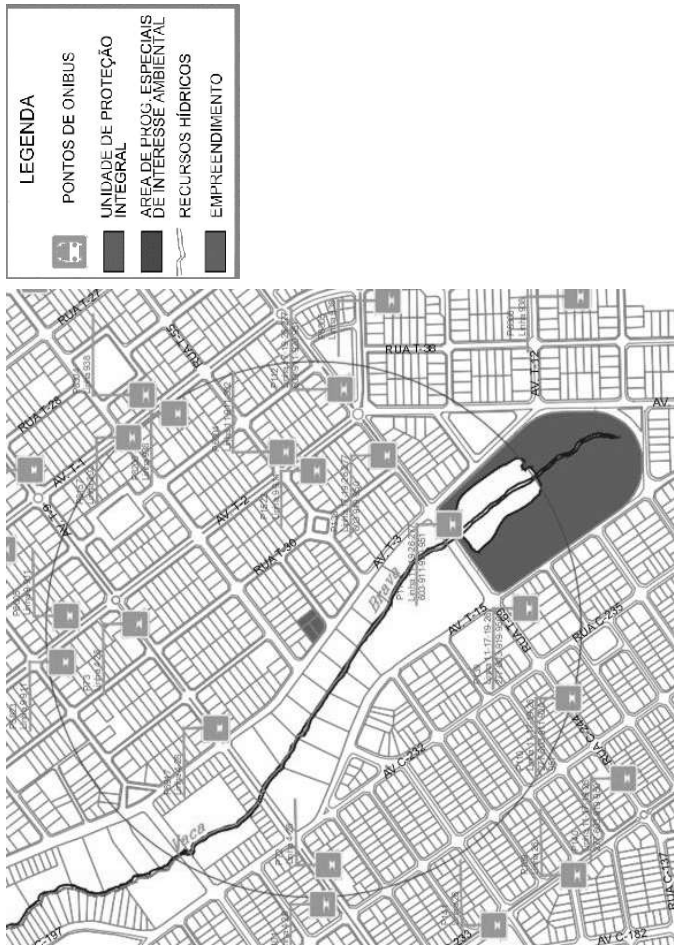
Localização do empreendimento e vizinhança imediata. Fonte: <https://www.google.com/maps>

5.7. SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO

O Sistema de Transporte Coletivo consiste na rede estrutural de Transporte Coletivo, composta pelos corredores exclusivos; corredores preferenciais, estações de integração; estação de conexão; integração de modais; ciclovias; bicicletários e estacionamentos.

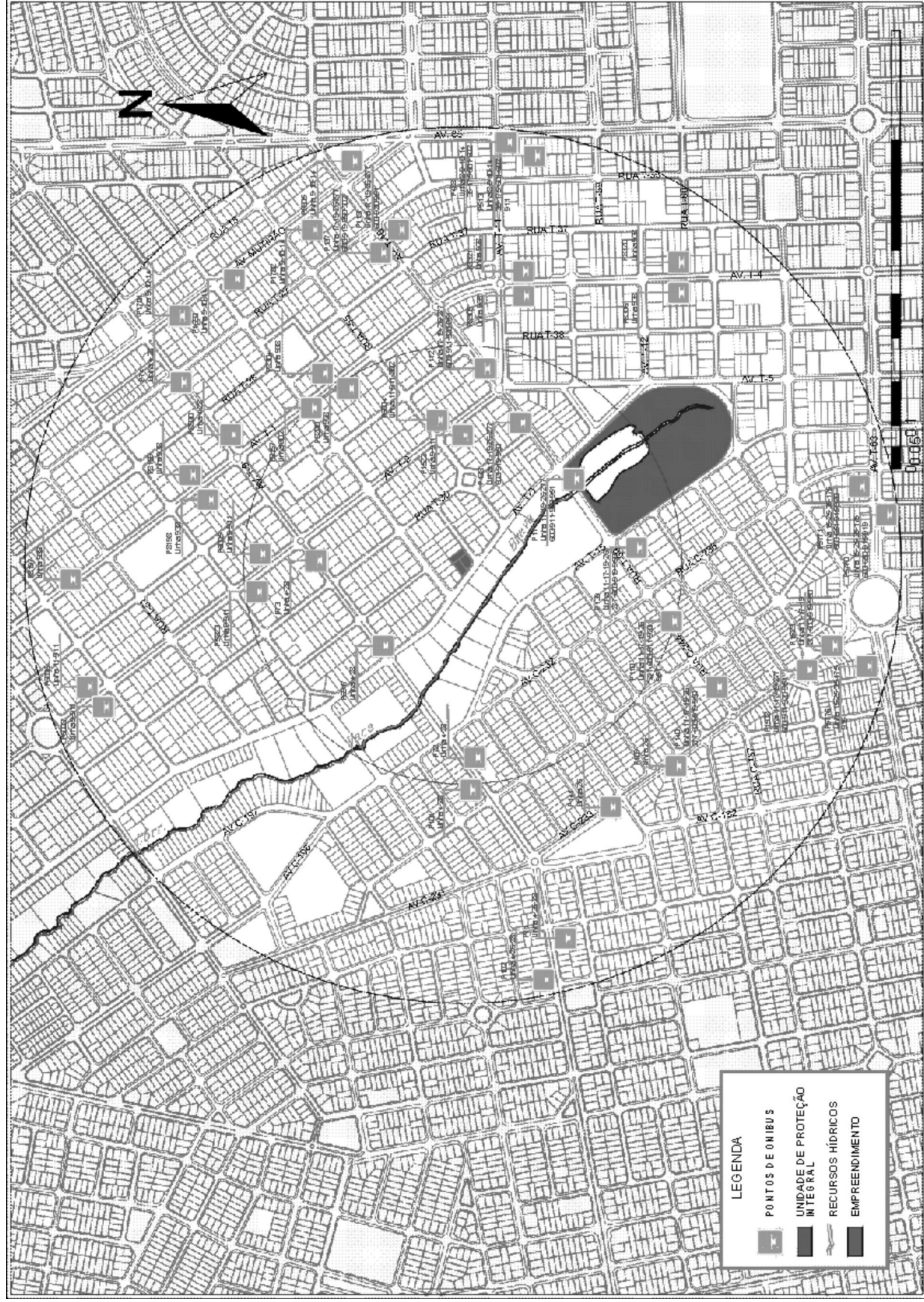
A região é abastecida pela proximidade dos eixos de transporte da Av. T-9.

Com relação à geração de tráfego e demanda por transporte público a maior preocupação do planejador urbano é com os desdobramentos da malha urbana da cidade, o incremento de fluxo de veículos e alternativas viáveis de acessos a bairros próximos. Carvalho Filho (2006) destaca que empreendimentos geradores de significativo adensamento populacional produzem natural incremento na geração de tráfego e na busca por transporte público. O empreendimento não ocasiona prejuízo ao serviço já prestado na região.



Pontos de Transporte Coletivo do Entorno Imediato (Raio de 500m)

Figura: Pontos de Transporte Coletivo e Linhas do Entorno (Raios de 500m e 1000m)



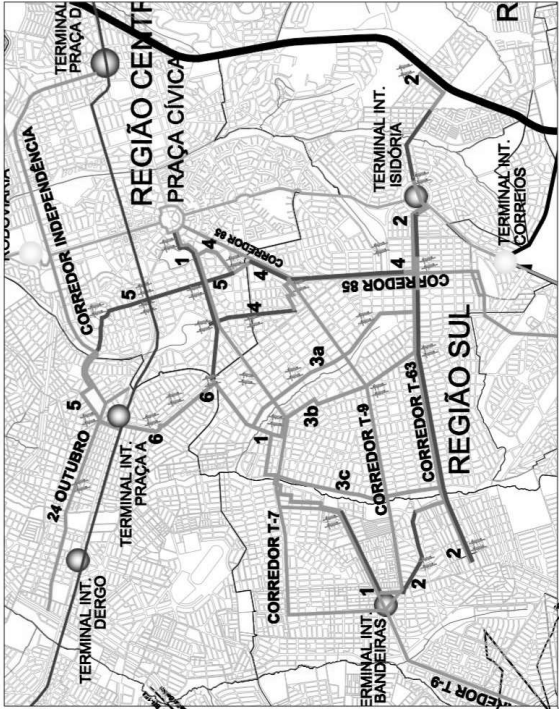
Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

5.8. MACRO REDE VIÁRIA E PROJETO PARA DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE

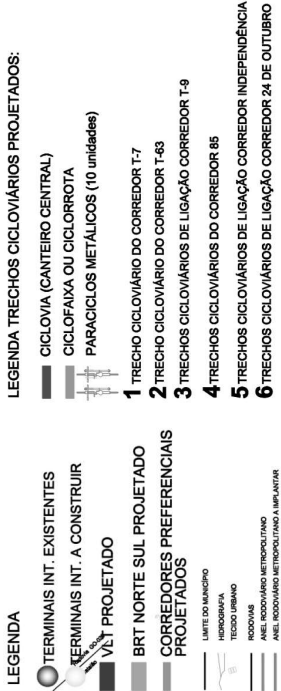
A Macro Rede Viária Básica (MRVB) corresponde a malha viária composta por vias expressas e arteriais, existentes ou projetadas, que representam a estrutura geral de circulação do Município e a articulação metropolitana e regional, na forma de corredores estruturadores.

A figura 16 mostra os principais eixos viários do município, os corredores existentes e o projeto para implantação de novos modos de transporte (ciclovias, VLT, BRT). Destaca-se os corredores T-9 e T-7 para esse estudo.

FIGURA: Principais eixos viários



Fonte: Plano Diretor Municipal de 2007, Prefeitura de Goiânia.



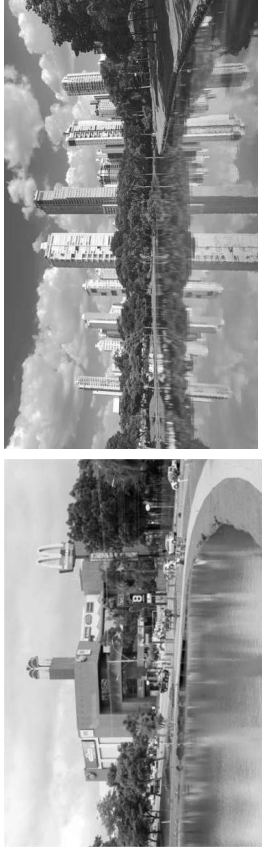
5.9. LEVANTAMENTO DE POLOS GERADORES DE VIAGENS DO ENTORNO

A região se destaca pela presença de diversos empreendimentos comerciais, institucionais e por uma forte verticalização (uso residencial), além do Polo Gerador de Viagens – Goiânia Shopping (no raio de 1000m), conforme mapas apresentados a seguir.

Na rua do empreendimento e no raio de 500m encontram-se outros usos institucionais, que corroboram para os impactos ocasionados na vizinhança, com predominância de edifícios residenciais, comércios e serviços.



Uso e Ocupação do Solo do Entorno Imediato (Raio de 500m)



Goiânia Shopping. Fonte: <https://www.tripadvisor.com.br>

Parque Vaca Brava. Fonte: <https://diaonline.ig.com.br/aproveite/cidades/goiania/conheca-a-historia-do-parque-vaca-brava-cm-goiania/>

Figura: Levantamento do Uso e Ocupação do Solo (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

Texto retirado do Artigo de Soares (2015):

A INVESTIGAÇÃO DE UM MICROPOLU EDUCACIONAL E ANÁLISE DO IMPACTO DECORRENTE NA ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA. ESTUDO DE CASO DO SETOR BUENO, REGIÃO SUL DE GOIÂNIA, GO - BRASIL

Observa-se que a região é caracterizada pela existência de um grande número de edifícios residenciais (processo de verticalização citado na ocupação da região), alguns edifícios comerciais, e comércios de pequeno porte e galerias comerciais ao longo dos principais eixos viários. Destacam-se ainda o Goiânia Shopping e Parque Vaca Brava: supermercados, galerias, casas de festas e eventos, pequenos comércios nas principais avenidas e a instalação de diversos hospitais e clínicas médicas, oftalmológicas e de estética corporal. Todos esses PGVs impactam, de modo muito expressivo, o sistema de transporte da região, cujos principais eixos viários são caracterizados também por comércios diversos de pequeno porte.

Além de todos esses empreendimentos citados e mapeados, percebeu-se como dito anteriormente, uma grande quantidade de escolas particulares no bairro, conforme mapeamento apresentado a seguir. Inicialmente observou-se que, não apenas o Setor Bueno, mas sendo considerado o centro da região (Jardim América, Setor marista, Setor Oeste), possui grande quantidade de empreendimentos educacionais, podendo vir a ser caracterizado como um micro polo (equipamentos de pequeno porte, capazes de impactar seu entorno).

Por esse grande número de empreendimentos geradores de viagens presentes, principalmente os educacionais, percebe-se a necessidade de constante avaliação e diretrizes para melhoria do trânsito, tanto do fluxo de passagem pelos eixos viários estruturadores da cidade, quanto aos empreendimentos locais, para melhor segurança e conforto da população. Um dos instrumentos para esse auxílio, no planejamento e análise das regiões, é o Estudo de Impacto no Trânsito (EIT).

O EIT é um importante instrumento para análise do impacto de um PGV na região de implantação: vai dos aspectos urbanísticos aos níveis de serviços das vias, com objetivo de elaborar propostas que visam minimizar o impacto negativo na acessibilidade e trânsito locais, garantindo a valorização do pedestre, o incentivo a utilização de outros meios de transporte alternativos (não apenas o individual), e proporcionando segurança e integridade aos pedestres e motoristas, com a resolução dos conflitos. Por esse motivo, deveria ser totalmente aplicado aos empreendimentos existentes e analisadas as propostas de intervenção com rigor, sendo o resultado a sua aplicabilidade na cidade.

No próximo mapa apresentado, estão espacializados todos os empreendimentos educacionais na área de influência do empreendimento, destacando-se a necessidade de um levantamento mais rigoroso, pois os dados foram levantados no raio de 1000m do empreendimento pesquisado, não sendo ainda a totalidade do território do bairro, que influencia no fluxo de veículos nas principais vias arteriais e coletoras que perpassam na região.

Todos esses PGVs impactam, de modo muito expressivo, o trânsito da região, cujos principais eixos viários são caracterizados também por comércios diversos de pequeno porte.

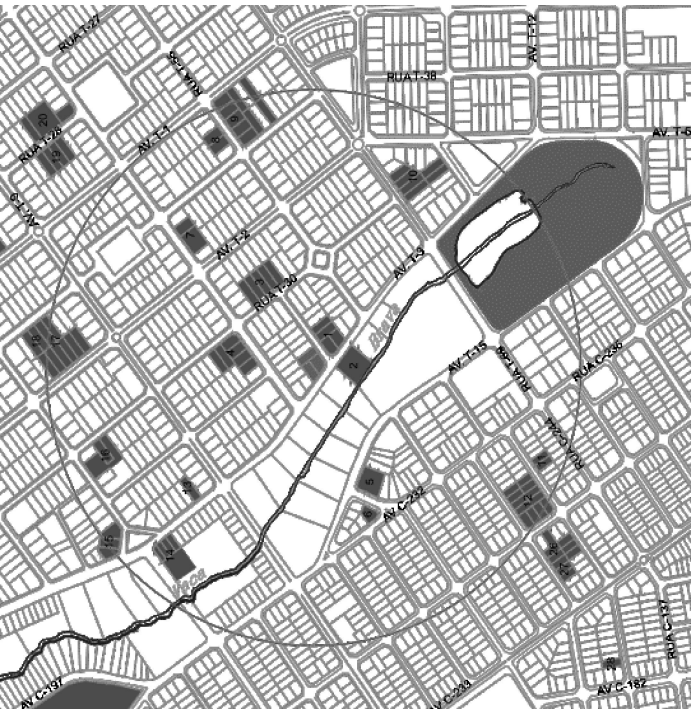
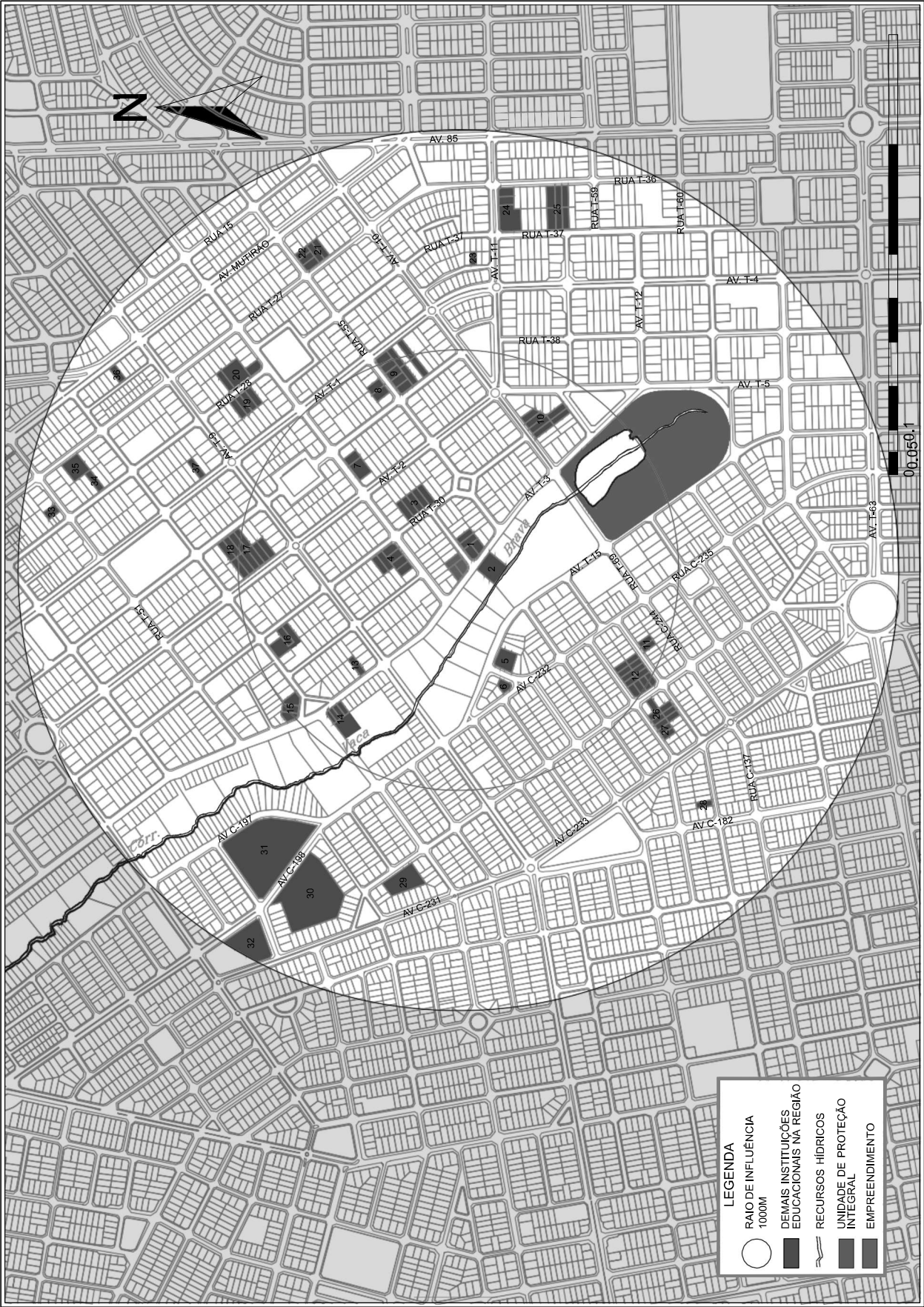


Figura: Levantamento do Uso Educacional (Raio de 500m)

LEGENDA DE ESCOLAS IDENTIFICADAS NO MAPA

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Colégio Arena | 14. Escola Elhos |
| 2. Colégio Ário | 15. Escola Videira |
| 3. Escola Interamericana Unidade I | 16. Colégio Símbios |
| 4. Educandário Vila Boa | 17. Escola Vila Lume |
| 5. Colégio Einstein | 18. Centro Educacional OMNI |
| 6. Arena ENEM Vestibulares | 19. Faculdade CEAFI |
| 7. Colégio Cortez | 20. Colégio WR |
| 8. Colégio Olimpo Av. T-3 | 21. Faculdade Anhanguera |
| 9. IPOG | 22. Proordem Cursos Jurídicos |
| 10. Unifraguaia Unidade Bueno | 23. Berçário Ser Pequeno |
| 11. Escola Modulus | 24. Colégio Victória Figueiredo |
| 12. Escola Aldeia | 25. Colégio Dinâmico |
| 13. Insaude Pós-Graduação | |

Figura: Levantamento do Uso Educacional (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. César Aldahir Terrones Zarete

75.10 PATRIMÔNIO HISTÓRICO E CULTURAL

"O termo patrimônio histórico-cultural diz respeito a tudo aquilo que é produzido, material ou imaterialmente, pela cultura de determinada sociedade que, devido à sua importância cultural e científica em geral, deve ser preservado por representar uma riqueza cultural para a comunidade e para a humanidade. Os profissionais que lidam diretamente com a identificação e preservação do patrimônio histórico-cultural são historiadores, historiadores da arte, antropólogos, paleontólogos, arquitetos e urbanistas, entre outros."

"Quando um elemento cultural é considerado patrimônio histórico-cultural por algum órgão ou entidade especializado no assunto, dizemos que ele foi "tombado" como patrimônio. Podem ser bens considerados patrimônio histórico-cultural: obras de artes plásticas (pinturas, esculturas, ilustrações, tapeçarias e artefatos artísticos históricos em geral); construções e conjuntos arquitetônicos (cidades, casas, palácios, casarões, jardins, monumentos); festas e festividades; músicas; elementos culinários, entre outros representantes das diversas culturas ainda existentes ou que já existiram no mundo."

ttps://brasil Escola.uol.com.br/curiosidades/patrimonio-historico-cultural

Em Goiânia, edifícios e monumentos públicos foram tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Eles estão concentrados em sua maioria no centro da cidade e no núcleo pioneiro de Campinas, antigo município e atual bairro da capital goiana. Entre essas edificações, destacam-se o Teatro Goiânia, a Estação Ferroviária, o Coreto da Praça Cívica, a mureta e o trampolim do Lago das Rosas, o Grande Hotel, o Museu Pedro Ludovico Teixeira e o Palácio das Esmeraldas. Construídos entre as décadas de 30 e 50, eles são tombados como patrimônio nacional por sua relevância histórica e arquitetônica, pelo estilo Art Déco.

Confira a lista preparada dos tombamentos realizados pelo município, via processo e/ou lei:

	BEM TOMBADO	PROCESSO/LEI DE TOMBAMENTO ORIGINAL	
1	Palácio das Esmeraldas	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
2	Coreto da Praça Cívica	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
3	Grande Hotel	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
4	Antigo Prédio da Estação Ferroviária	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
5	Capela São José	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
6	Antigo Convento dos Padres Redentoristas - Gustav Ritter	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
7	Cruzeiro da Praça Germano Roriz	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
8	Fachada da Igreja Batista - DEMOLIDA	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
9	Fachada da Igreja Catedral	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
10	Estátua de Bartolomeu Bueno da Silva	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
11	Monumento às Três Raças	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
12	Túmulo da Família do Fundador da Cidade,	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
13	Doutor Pedro Ludovico Teixeira	Lei 6.962 de 21/05/1991	Concluído
14	Bosque do Botafogo, original Parque Botafogo	Proc. 7449097 / 7715901/ Decreto nº 2.109 de 13/09/1994	PENDENTE
15	Jardim Botânico	Proc. 7449097 / Decreto nº 2.109 de 13/09/1994	PENDENTE
16	Cabeceira do Córrego Areião, atual Parque Areião	Proc. 7449097 / Decreto nº 2.109 de 13/09/1994	PENDENTE

	BEM TOMBADO	PROCESSO/LEI DE TOMBAMENTO ORIGINAL	
17	Bosque dos Buritis, original Parque dos Buritis	Proc. 7449097 / Decreto nº 2.109 de 13/09/1994	PENDENTE
18	Parque Zoológico de Goiânia - Lago das Rosas, atual Lago das Rosas e Parque Educativo Zoológico de Goiânia, original Parque Capim Puba	Proc. 7449097 / Decreto nº 2.109 de 13/09/1994	PENDENTE
19	Teatro Inacabado	7216602/94 (tombamento) - 24468216/04 (reforma)	Concluído
20	Centro de Treinamento Parque Anhanguera	Proc. 9994467/96/ Decreto nº 1.135 de 04/04/1997	Concluído
21	Centro Cultural Marim Cereté, atuais Teatros: Yguá, Pyguá e Yaguá. Originais reservatórios de água do início da cidade.	Proc. 9935240/96 Decreto nº 1136 4/4/1997	Concluído
22	Automóvel Clube de Goiás - DESCARACTERIZADO	Proc. 14344390/99 - Decreto nº 158 24/01/2000	Concluído
23	Sobrado "Casa da Cultura Dr. Altamiro Moura Pacheco".	Proc. 13200823/98 / Decreto nº 1.866 de 10/09/1999	Concluído
24	Residência [Sobrado] onde morou o primeiro Prefeito de Goiânia, Prof. Venerando de Freitas Borges	Proc.12779488/98 - 15942053/ Decreto nº 1.865 de 10/09/1999 - Decreto 2289 de 30/11/1999	Concluído
25	Cemitério Nossa Senhora Santana	Proc. 14961241 / Decreto 1879 de 26/09/2000	Concluído
26	Mercado Popular (Rua 74)	Proc. 14206272/99 (manutenção) / Decreto nº 1901 de 26/09/2000	PENDENTE
27	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE	Proc. 15118890/99 (TOMBAMENTO)/ 14526820/99 (USO DO SOLO)/ Decreto nº 3434 de 16/10/2001	PENDENTE
28	Hipódromo Ubirajara Ramos Caiado - Joquei Clube da Lagoinha, mais conhecido como Hipódromo da Lagoinha	Proc. 27219195 / 80825790	PENDENTE
29	Centenária Árvore Moreira - EXTINTA	Lei nº 8616 de 09 de janeiro de 2008.	LOCALIZAR PROCESSO
30	Prédio onde funciona a Estação Meteorológica de Goiânia	Proc. 31015448/07 (TOMBAMENTO) - Decreto nº 3.081 de 17/12/2008	Concluído
31	Residência onde funcionou o antigo Terminal de Passageiros do Primeiro Aeródromo de Goiânia	Proc. 33069405/07 - Decreto nº 2.966 de 17/12/2008	GERPAT - não localizado
32	"Sobrado", Setor Universitário, área da Faculdade de Medicina, Universidade Federal de Goiás	Proc. 40241141- Decreto nº 886 de 22/04/2010	Concluído
33	Painéis de D.J. Oliveira, situados no Prédio do Restaurante Universitário, Universidade Federal de Goiás, Praça Universitária	Proc. 40241876 - Decreto nº 887 de 22/04/2010	Concluído

	BEM TOMBADO	PROCESSO/LEI DE TOMBAMENTO ORIGINAL		
34	Árvore Grameleira e todo o terreno onde esta plantada a espécie.	Proc. 53370152	Câmara/Protocolo	BUSCAR???
35	Acervo paisagístico de espécies vegetais, de pinturas e esculturas de concreto em relevo e mosaico nos jardins externos e interno do jornal Diário da Manhã	Lei 9.835 de 06/06/2016	PEDIDO LEGISLATIVO	LOCALIZAR PROCESSO
36	Igreja Coração de Maria	Lei 6.962 de 21/05/1991	-	Concluído

Na área de influência direta do empreendimento em estudo não há edifícios tombados como patrimônio histórico-cultural. O Parque Vaca Brava (na área de influência indireta do empreendimento) não tem instrumento legal de tombamento

5.11. HIERARQUIA VIÁRIA

De acordo com o Plano Diretor de Goiânia, LEI COMPLEMENTAR Nº 349, DE 04 DE MARÇO DE 2022, seção I:

Art. 105. A hierarquia da rede viária de Goiânia será composta por vias existentes e projetadas a implantar, classificadas em:

I - vias expressas, divididas em: a) via expressa de 1ª categoria; b) via expressa de 2ª categoria; II - vias arteriais, divididas em: a) via arterial de 1ª categoria; b) via arterial de 2ª categoria; III - vias coletoras;

IV - vias locais, divididas em:

a) vias existentes: local 1 (um), 2 (dois), 3 (três), 4 (quatro) e 5 (cinco); b) vias a implantar: local 3 (três), 4 (quatro) e 5 (cinco);

V - ciclovias;

VI - vias de pedestre.

§ 1º Para a divisão das vias locais de que trata o inciso IV deste artigo, deverão ser observadas as seguintes dimensões: I - largura total até 7,99 m (sete virgula noventa e nove metros) para via local 1 (um); II - largura total entre 8 m (oito metros) e 12,99 m (doze virgula noventa e nove metros) para via local 2 (dois); III - largura total entre 13 m (treze metros) e 14,99 m (quatorze virgula noventa e nove metros) para via local 3 (três); IV - largura total entre 15 m (quinze metros) e 22,99 m (vinte e dois virgula noventa e nove metros) para via local 4 (quatro); V - largura total mínima de 23 m (vinte e três metros) para via local 5 (cinco).

§ 2º A atualização da hierarquização viária decorrente da aprovação de novos loteamentos e loteamentos, bem como de ajustes viários e da implementação de corredores, deverá ocorrer de forma permanente pelo órgão municipal de planejamento.

§ 3º Para a atualização de que trata o § 2º deste artigo, as vias a serem atualizadas deverão atender aos requisitos definidos nos Anexos V e VI desta Lei Complementar.

§ 4º As ciclovias mencionadas no inciso V deste artigo referir-se-ão somente àquelas implantadas ou projetadas que não integrem as demais vias da rede viária do Município. Palácio das Campinas Venerando de Freitas Borges (Paço Municipal) Av. do Cerrado nº 999 - Park Lozandes - Goiânia - GO CEP 74.884-900 54

Art. 106. A rede viária do Município de Goiânia subdividir-se-á em macro rede viária e rede viária complementar, compreendendo o conjunto de todas as vias do Município, as quais constituem suporte para a circulação terrestre de pessoas, bens e mercadorias na cidade, embasados nos princípios da mobilidade sustentável.

Art. 107. A macro rede viária configurará a estrutura principal de circulação do Município, bem como sua articulação metropolitana e regional.

§ 1º A macro rede viária de que trata o caput deste artigo deverá ser composta por vias estruturadoras classificadas como expressas ou arteriais.

§ 2º As vias coletoras e locais, porventura integrantes da macro rede viária em função de conformarem corredores estruturadores de tráfego a implantar, deverão ser complementadas e adequadas, passando a ser classificadas como vias expressas ou arteriais, de acordo com o definido no § 1º deste artigo.

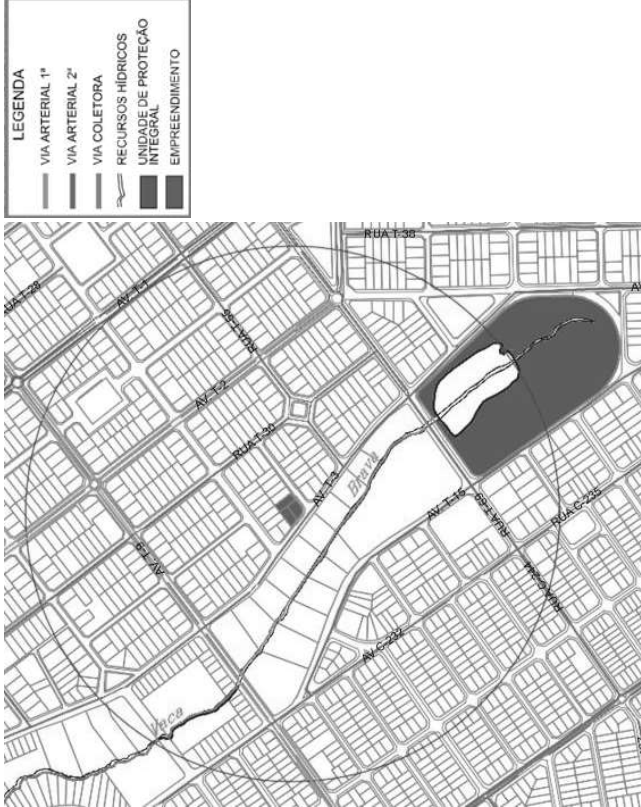
Art. 108. A rede viária complementar no Município de Goiânia configurará a estrutura complementar de circulação do Município, composta por vias coletoras, locais, ciclovias e de pedestres.

Art. 109. A adequação de vias existentes ou a implantação de novas vias no Município será efetuada de forma gradativa, de acordo com a implantação de novos loteamentos e loteamentos, bem como da ocupação das áreas em que se encontram projetadas ou com o planejamento das ações de infraestrutura viária e deverão atender aos requisitos definidos nos Anexos V e VI desta Lei Complementar. Parágrafo único. Quando da ocupação de vazios urbanos, sem ocorrência de loteamento ou loteamento, o órgão municipal de planejamento poderá solicitar reserva de área para futura adequação da rede viária do entorno, com a finalidade de atendimento das dimensões mínimas exigidas nesta Lei Complementar, ou, ainda, a sua compatibilização à tipologia de ocupação a ser instalada.

Art. 110. A identificação das vias expressas, arteriais e coletoras, bem como a identificação daquelas que integram os corredores estruturadores de tráfego, encontra-se listada no Anexo IV e espacializada nos Anexos II e III desta Lei Complementar.

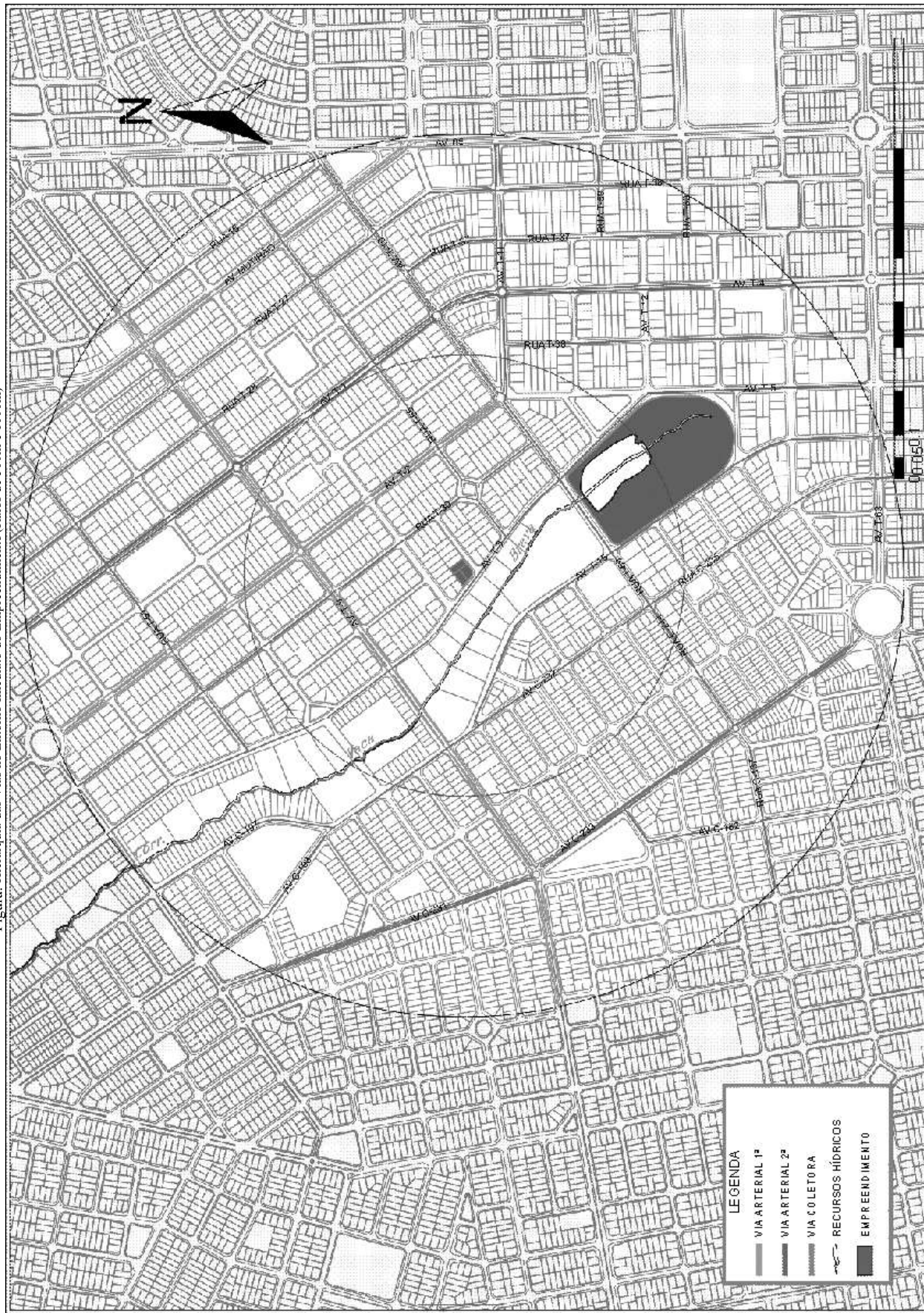
A caracterização das vias de acesso no entorno do empreendimento (Figura) se dá, segundo os anexos da Lei acima referida da seguinte forma:

- Vias Arteriais de primeira e segunda categoria (Av. T-9, Av. T-10 Av. T-2, Av. T-1), com um fluxo intenso de passagem para outras regiões da cidade;
- Vias coletoras (T-3, Rua T-30, Rua T-55) que distribuem o fluxo entre os bairros limítrofes ao de estudo (Setor Bueno) e às avenidas arteriais;
- Vias locais (de acesso aos empreendimentos e edificações).



Hierarquia Viária do Entorno Imediato (Raio de 500m)

Figura: Hierarquia das Vias no Entorno Imediato do Empreendimento (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

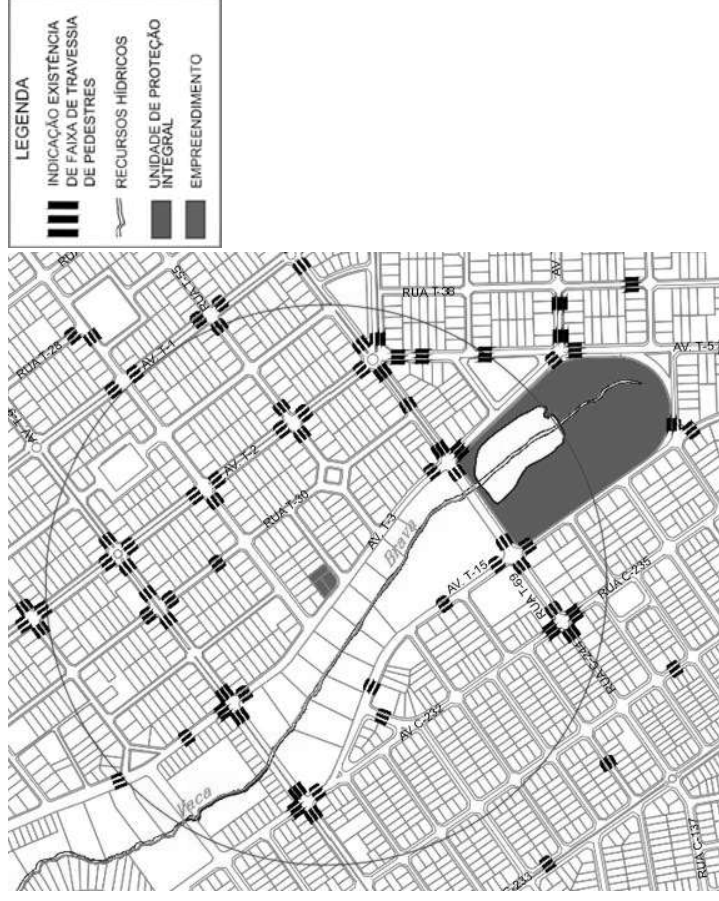
5.12. FAIXAS DE TRAVESSIA DE PEDESTRES

A acessibilidade foi analisada sob dois aspectos: primeiro, a acessibilidade como fator de condição de deslocamento às pessoas portadoras de necessidades especiais e segundo, como se dá o acesso ao empreendimento.

A leitura do primeiro aspecto se ateve aos limites da área do empreendimento, visto que, apesar de se ter uma legislação municipal que trata dos aspectos da acessibilidade nos espaços públicos, muito pouco tem sido feito para tornar estes direitos uma realidade.

No Entorno do empreendimento percebe-se a existência de faixas de travessias de pedestres nos principais cruzamentos semaforizados, e próximo ao acesso do mesmo, relacionados abaixo e indicadas na Figura (página28):

- Av T-35
- Av T-2 com T-52
- Av T-2 com Av T-9

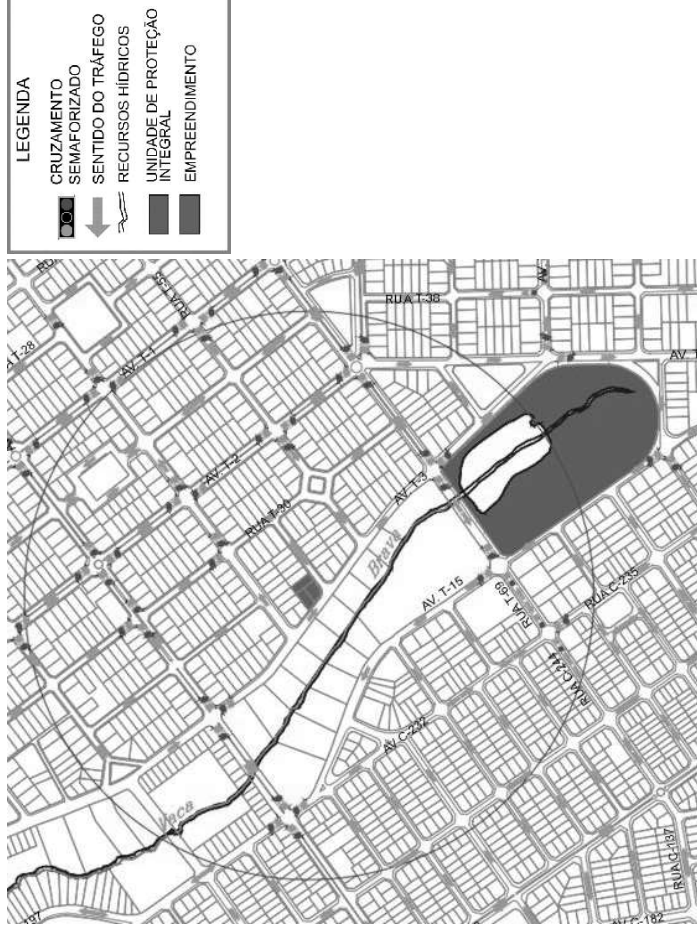


Faixas de Travessia de Pedestres (Raio de 500m)

5.13. MICROACCESSIBILIDADE

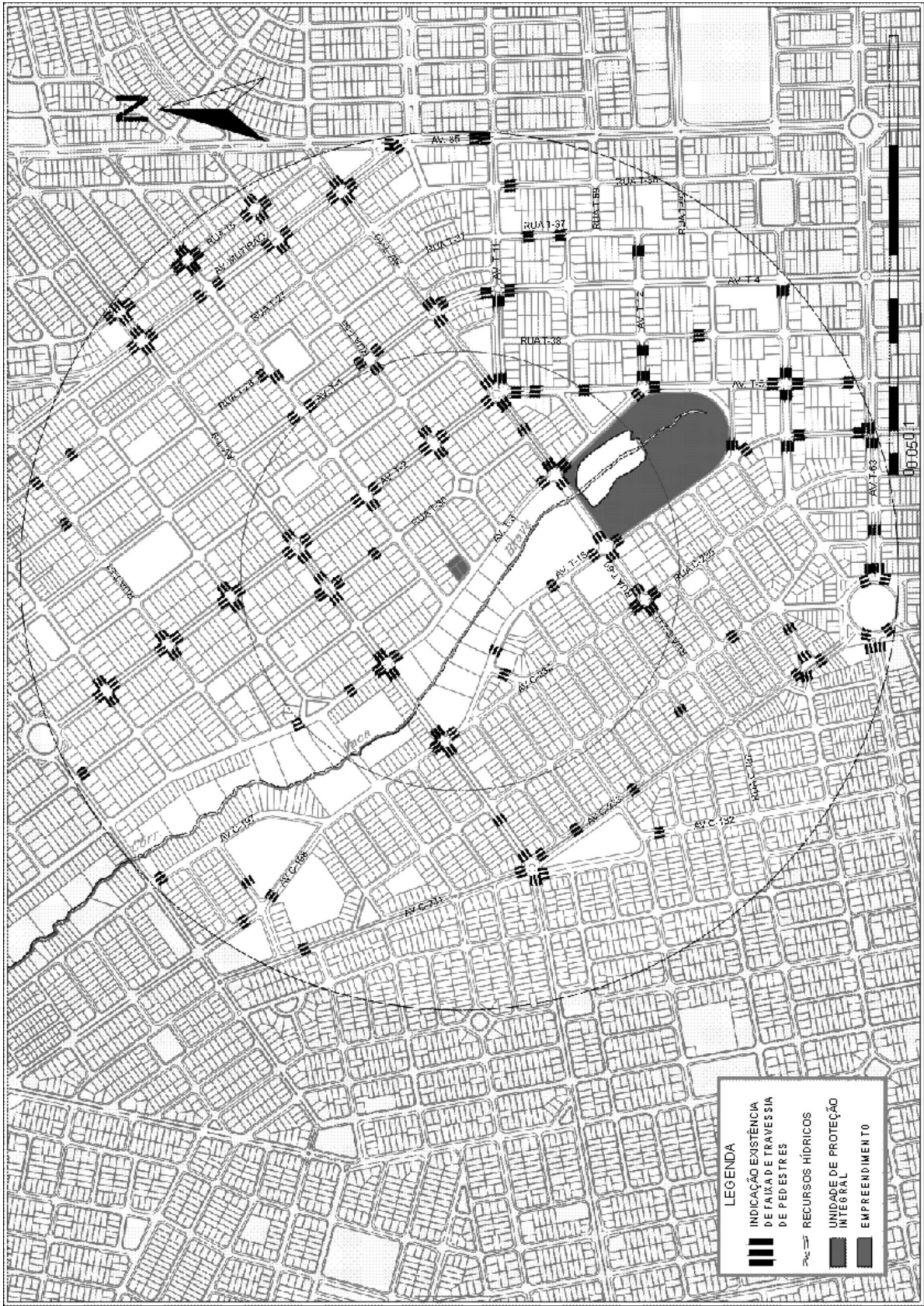
No segundo aspecto: a área de influência do empreendimento é servida por vias asfaltadas em bom estado de conservação. Dada à sua localização e lindeira a eixos viários de grande importância de fluxos no sistema viário da cidade, há um grande volume de veículos que circulam na área envoltória do mesmo.

Na área do empreendimento, há um fluxo de veículos de passagem e com destino aos empreendimentos instalados nas ruas próximas ao local. Sendo assim, apresenta-se os principais cruzamentos do entorno imediato, solicitados para Estudo de Impacto de Trânsito do Empreendimento.



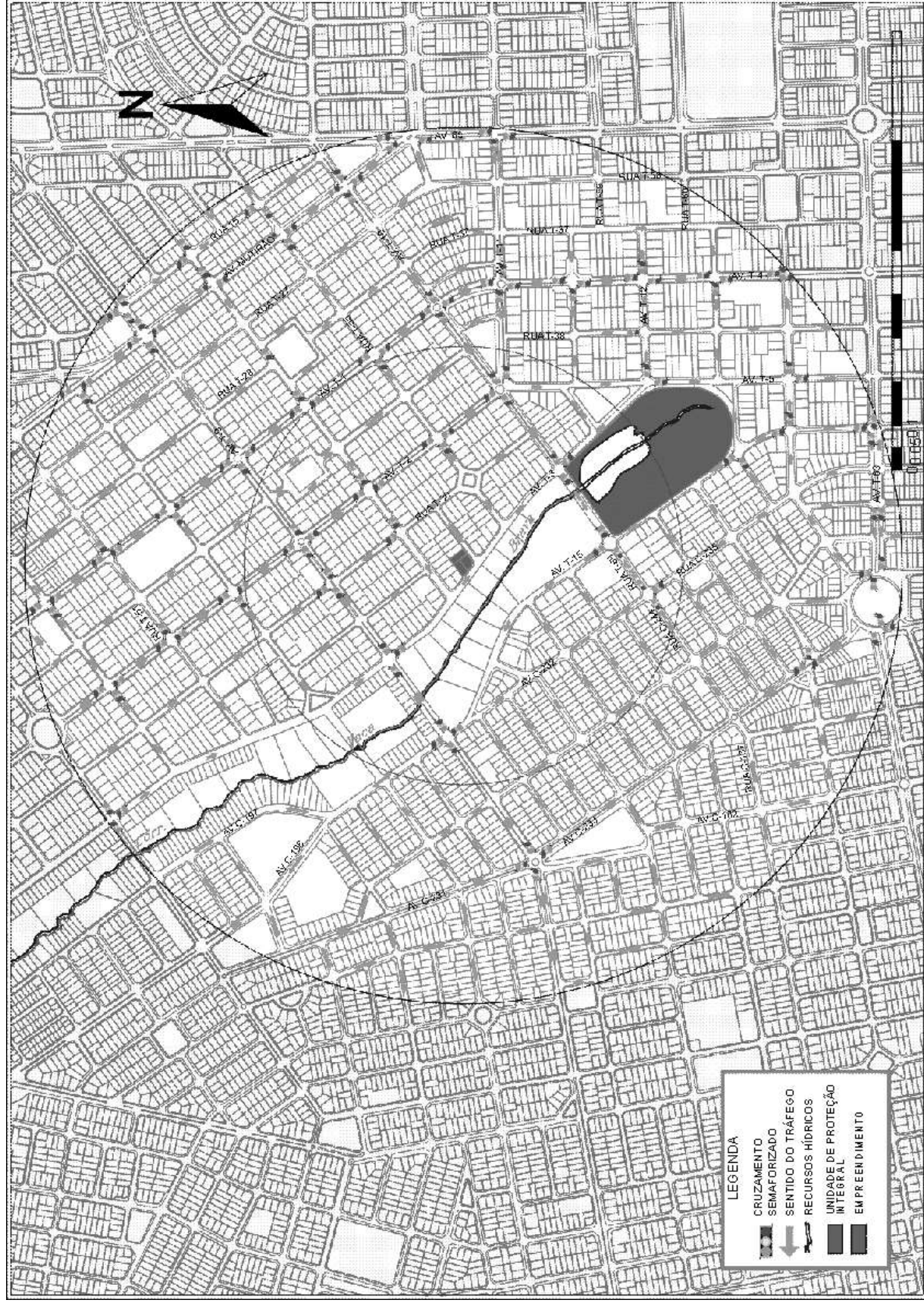
Sentido de Fluxo das Vias no Entorno do Entorno Imediato (Raio de 500m)

Figura: Faixas de Travessia de Pedestres Existentes no Entorno do Empreendimento (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

Figura: Sentido de Fluxo das Vias no Entorno do Empreendimento (Raios de 500m e 1000m)



Fonte: Dados Manipulados pelo Eng. Cesar Aldahir Terrones Zarete

6. Pesquisa de Percepção e Opinião Popular

A pesquisa de Percepção de Opinião Popular é um requisito para a elaboração do presente Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e tem como objetivo levantar a opinião dos moradores sobre o funcionamento do mesmo, na área de influência do empreendimento (com raio de abrangência de até 500m)

DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO VIGENTE (LEI Nº 11.127, DE 04 DE JANEIRO DE 2024) PARA O EIV/RIV COMPLETO DE EMPREENDIMENTOS ATÉ 5.000m², COM RAIOS DE ESTUDO DE 500m, O Nº MÍNIMO DE PESQUISAS DE OPINIÃO SÃO 50 QUESTIONÁRIOS.

MODALIDADE	OBJETO	RAIO	Nº MÍNIMO DE PESQUISAS DE OPINIÃO
EIV/RIV Simplificado	empreendimento, atividade ou intervenção urbanística que se enquadre nesta modalidade, conforme art. 7º, inciso I desta Lei	200 m	20 questionários
	empreendimento com área ocupada pela atividade com até 5.000 m²	500 m	50 questionários
	empreendimento com área ocupada pela atividade de 5.001 m² a 10.000 m²	1.000 m	70 questionários
	empreendimento com área ocupada pela atividade de 10.001 m² a 50.000 m²	1.500 m	90 questionários
EIV/RIV Completo	empreendimento com área ocupada pela atividade superior a 50.000 m²	2.000 m	110 questionários
	operação urbana consorciada	A ser definido pela Comissão de Avaliação de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).	

Foram aplicados 72 questionários entre os dias 20 e 31 de junho de 2022, (apresentados em anexo), com endereços corrigidos em 30 de junho de 2024.

Com base nos resultados da pesquisa realizada, conclui-se que a maioria dos entrevistados **NÃO SE INCOMODA COM O FUNCIONAMENTO DO EMPREENDIMENTO**, afirmando que ele **NÃO AFETA NEGATIVAMENTE A VIZINHANÇA LOCAL**.

6.1. PESQUISA DE PERCEPÇÃO

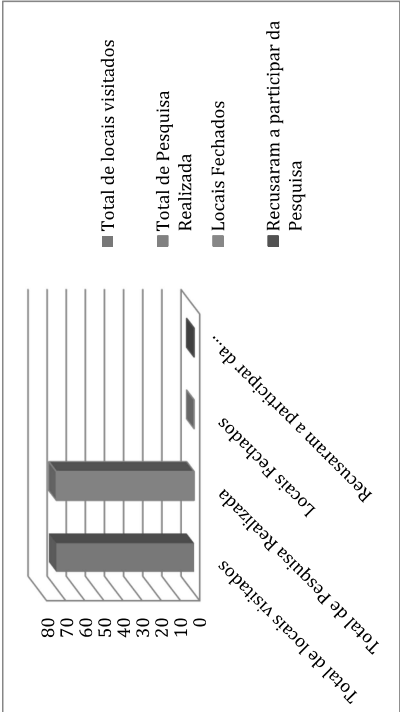
TABELA: Pesquisa de Percepção

POPULAÇÃO ALVO	Representantes dos logradouros localizados na Área de Influência Direta do empreendimento (500 m)
INTERESSE	Opinião sobre o funcionamento do empreendimento
MÉTODO	Aplicação de questionário estruturado para uma amostra da população
Nº QUESTIONÁRIOS	72

TABELA: Dados Gerais da Pesquisa

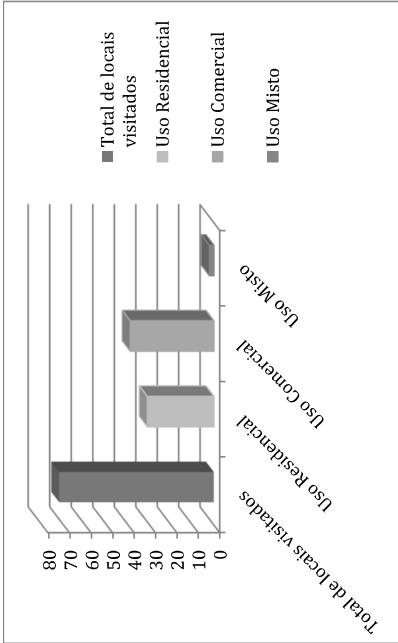
PESQUISA	Total de locais visitados	72
	Total de Pesquisa Realizada	72
	Locais Fechados	0
	Recusaram a participar da Pesquisa	0
	Uso Residencial	31
	Uso Comercial	39
	Uso Misto	2

FIGURA: Quantidade de visitas e pesquisas realizadas



Como a área de influência do empreendimento é uma zona mista, com ocupação em sua maioria comercial e /ou residencial, os logradouros pesquisados foram os do entorno imediato ao empreendimento, inseridos no raio de 500 metros de influência direta dele. Para a pesquisa, procurou-se priorizar a opinião dos moradores da região.

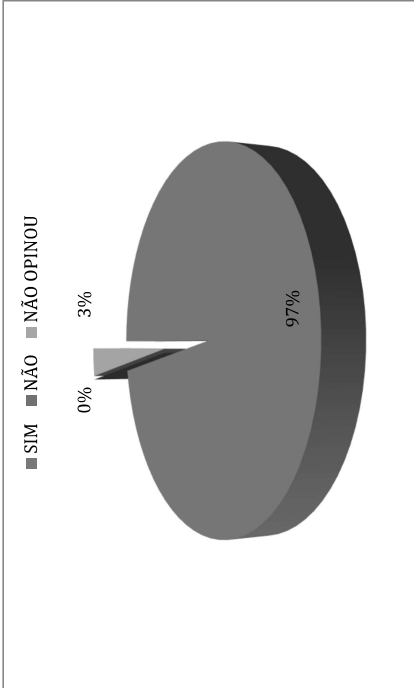
FIGURA: Tipos de Usos Pesquisados



1. Qual sua opinião em relação à instalação do empreendimento analisado?

Do total de população entrevistada, 97% têm opinião positiva sobre a instalação do empreendimento, conforme demonstrado no gráfico abaixo e apenas 3% de opinião negativa.

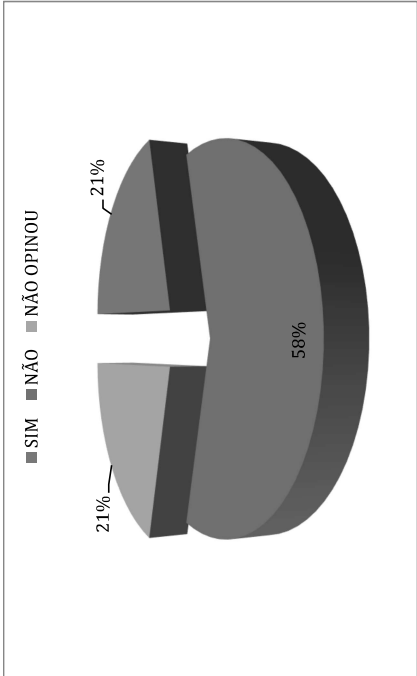
FIGURA: Pesquisa de Opinião – Questão 1



2. Nota-se a ocorrência de disposição inadequada de resíduos sólidos decorrentes das atividades do empreendimento?

Do total de população entrevistada, 58% disseram não notar disposição inadequada de resíduos sólidos referente às atividades do empreendimento, mas 21% preferiu não opinar.

FIGURA: Pesquisa de Opinião – Questão 2



6.3 CARACTERIZAÇÃO DOS RESULTADOS OBTIDOS NA PESQUISA

Os resultados obtidos na pesquisa encontram-se apresentados na Tabela, que apresenta as questões abordadas e o tipo de resposta obtido.

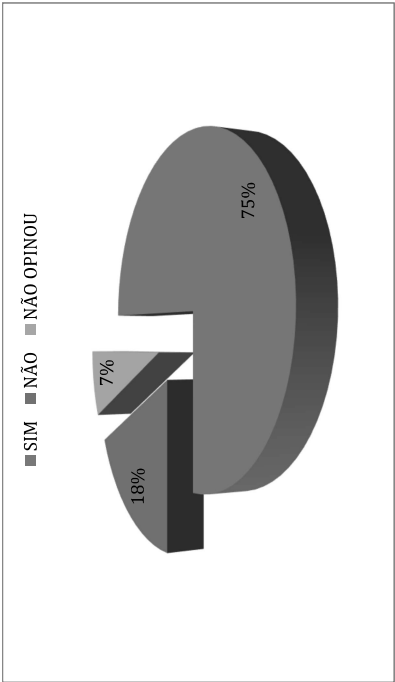
TABELA: Dados Parciais da pesquisa de opinião pública

QUESTÕES	IMPACTOS	SIM	NÃO	NÃO OPINOU	TOTAL DE PESQUISAS
1	Favorável à Instalação?	70	0	2	72
2	Disposição inadequada dos resíduos?	15	42	15	
3	Intensifica o tráfego de veículos?	54	13	5	
4	Influência nas atividades culturais e sociais?	52	17	3	
5	A geração de ruídos afeta a qualidade ambiental local?	16	53	3	
6	Você se considera a favor da implantação do empreendimento?	71	1	0	

3. Na sua opinião, o funcionamento do empreendimento intensifica o tráfego de veículos na região?

Do total de população entrevistada, 75% disseram que o empreendimento intensifica o tráfego de veículos na região, enquanto 18% disseram não haver influência no tráfego local, e 7% preferiu não opinar, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

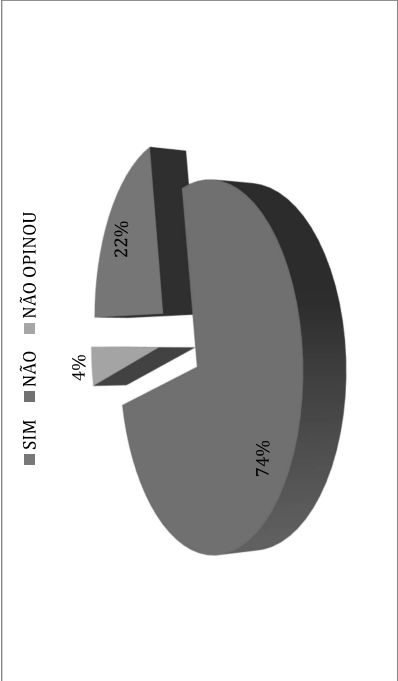
FIGURA: Pesquisa de Opinião – Questão 3



5. Na sua opinião, a geração de ruídos do empreendimento afeta a qualidade ambiental local?

Do total de população entrevistada, 74% disseram que o empreendimento não produz ruídos que afetam a qualidade ambiental local, 22% disseram haver danos na qualidade ambiental pela geração de ruídos, e 4% dos entrevistados não opinou sobre o tema.

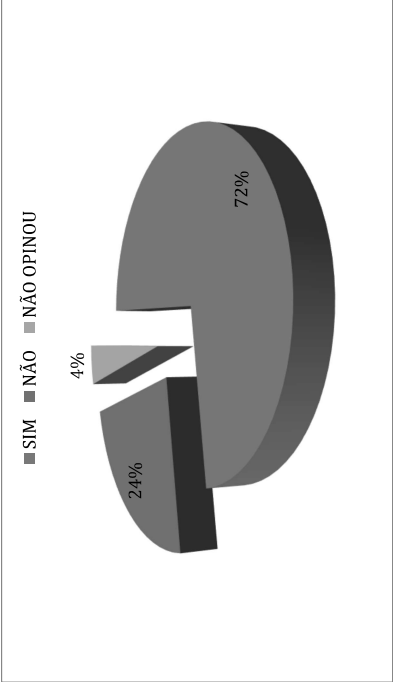
FIGURA: Pesquisa de Opinião – Questão 5



4. Na sua opinião, o funcionamento do empreendimento influencia nas atividades culturais e sociais do local?

Do total de população entrevistada, 72% disseram que o empreendimento influencia nas atividades culturais e sociais locais, 24% disseram não haver influência e 4% não quiseram opinar, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

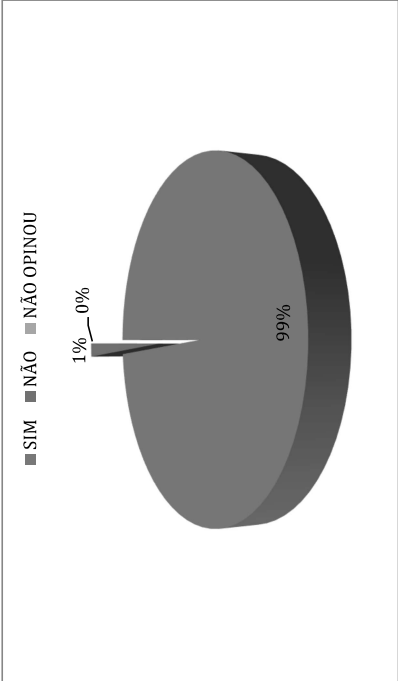
FIGURA: Pesquisa de Opinião – Questão 4



6. Você se considera a favor da implantação do empreendimento?

Do total de população entrevistada, 99% disseram que são a favor da implantação do empreendimento, conforme demonstrado no gráfico abaixo.

FIGURA: Pesquisa de Opinião – Questão 6



7- Identificação e Avaliação dos Impactos de Vizinhança

Após os estudos sobre a região de implantação do empreendimento, a tipologia, porte e características do mesmo; assim como a realização da pesquisa de opinião com proprietários das edificações vizinhas, segue-se uma abordagem sintética dos impactos de vizinhança esperados durante o funcionamento do empreendimento.

7.1 PROPOSTA DE MATRIZ DE IMPACTOS DE VIZINHANÇA

A matriz de impacto apresentada foi realizada a partir do estudo ambiental, onde serão considerados os impactos sobre o Meio Ambiente Urbano, Infraestrutura Urbana, Aspectos Socioeconômicos e de Trânsito existentes no entorno do empreendimento, decorrentes de seu funcionamento.

I. Impacto no Meio Ambiente Urbano.

- Geração de Ruídos e Vibrações, Resíduos Sólidos e Efluentes Sanitários;
- Saúde Pública;
- Ventilação e iluminação naturais nas edificações vizinhas.

II. Impacto na Infraestrutura Urbana

- Redes de Distribuição de Água e Coleta de Esgotos
- Rede energia elétrica e comunicação;
- Redes de Drenagem Pluvial;
- Equipamentos Urbanos.

III. Impacto Ambiental

- Impactos Ambientais em relação aos Recursos Hídricos;
- Impactos ambientais em relação aos solos;

IV. Aspectos Socioeconômicos

- Segregação Social;
- Desvalorização Imobiliária.

V. Trânsito e Transportes

- Serão considerados os impactos sobre a operação de infraestrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno do empreendimento, decorrentes de seu futuro funcionamento, bem como aqueles decorrentes das obras de sua implantação. Foram avaliados os impactos referentes:
 - Geração de Tráfego;
 - Impacto nos serviços de transporte;
 - Impacto na circulação de pedestres;
 - Alteração no Sistema Viário;

A Matriz de Impacto foi pensada com os seguintes parâmetros:

i. Incidência (I) – o impacto deve ser avaliado conforme abaixo:

- Direto (D) – aquele sobre o qual a organização exerce ou pode exercer controle efetivo, originando um impacto direto.
- Indireto (I) – aquele sobre o qual a organização pode apenas exercer influência, notadamente junto a partes interessadas externas, originando um impacto indireto.

ii. Abrangência (A) – o impacto deve ser avaliado conforme abaixo:

- Local (L) – aquele cujos efeitos do aspecto se fazem sentir apenas no próprio sítio onde se deu a ação e suas imediações.
- Regional (R) – aquele cujos efeitos do aspecto se propagam por uma área além das imediações do sítio onde se dá a ação.
- Global (G) – aquele cujos efeitos do aspecto atingem um componente de importância coletiva, nacional ou até mesmo internacional.

iii. Probabilidade (Pr) – os impactos potenciais associados às situações de risco devem ser avaliados segundo sua probabilidade / frequência de ocorrência, conforme critérios a seguir:

- Alta (3 pontos) – a ocorrência do impacto é constante, uma vez iniciada a atividade.
- Média (2 pontos) – a ocorrência do impacto é intermitente, uma vez iniciada a atividade.
- Baixa (1 ponto) – a ocorrência do impacto é esporádica, uma vez iniciada a atividade.

iv. Severidade (Sr) – os impactos devem ser avaliados segundo sua criticidade em relação ao meio ambiente, em três tipos de categorias:

- Severo (3 pontos) – aquele cujo impacto adverso cause danos irreversíveis, críticos ou de difícil reversão e/ou ponha perigo a vida de seres humanos externos à empresa.
- Leve (2 pontos) – aquele cujo impacto adverso cause danos reversíveis ou contornáveis e/ou ameace a saúde de seres humanos externos à empresa.

- Sem dano (1 ponto) – aquele cujo impacto cause danos mínimos ou imperceptíveis.

v. **Escala (Es) – os impactos devem ser avaliados segundo a sua escala:**

- Ampla (3 pontos) – se o prejuízo alastra-se para fronteiras amplas e desconhecidas.
- Limitada (2 pontos) – se o prejuízo alastra-se para áreas fora dos limites da propriedade da empresa, porém limita-se à região de vizinhança.
- Isolada (1 ponto) – se o prejuízo restringe-se a uma área específica que não extrapola limites da propriedade da empresa.

vi. **Deteção (De) – os impactos potenciais e reais devem ser avaliados segundo o seu grau de deteção, conforme critérios a seguir:**

- Difícil (1 ponto) – é improvável que o impacto seja detectado através dos meios de monitoramento disponíveis.
- Moderado (2 pontos) – é provável que o impacto seja detectado através dos meios de monitoramento disponíveis e dentro de um período razoável de tempo.
- Fácil (3 pontos) – é praticamente certo que o impacto seja detectado rapidamente através dos meios de monitoramento disponíveis.

vii. **As condições de operação podem ser avaliadas da seguinte maneira:**

- Normal (N) – Aquelas especificadas para que as operações se deem dentro das condições esperadas de produtividade, qualidade e segurança.
- Anormal (A) – Aquelas de falha incompleta e/ou de baixa ou alta produção, onde consumos, perdas ou poluição, novos ou com níveis além dos aceitáveis, existam ou possam existir.
- Risco (R) – Aquela situação que apresenta um ou mais impactos ambientais potenciais que podem se manifestar, com uma certa probabilidade, através de um incidente ou de um acidente ambiental.

viii. **Da mesma forma que as condições de operação, a temporalidade indica que o impacto pode ser avaliado conforme abaixo:**

- Passado (P) – resultante de atividades, produtos e/ou serviços desenvolvidos no passado que ainda geram impactos (passivo)
- Presente (Pr) – resultante de atividades, produtos e/ou serviços realizados no presente.
- Futuro (F) – resultante de atividades, produtos e/ou serviços que estão em fase de implantação ou podem ter impacto no futuro.

Obs.: A matriz sugerida neste exemplo é preenchida considerando-se condições normais de operação, com produtos e/ou serviços realizados no presente. Também não estão sendo levados em consideração impactos benéficos.

ix. **Legislação** – indicar se o impacto analisado está diretamente referenciado em uma legislação, norma técnica ou outro requisito de parte interessada. É classificada da seguinte forma:

- Sim – se o impacto está diretamente referenciado na Legislação Federal, Estadual ou Municipal, Norma Técnica ou outro requisito voluntário que se subserve. Todo impacto assinalado desta forma a ser considerado como significativo e está atendendo a legislação ou requisitos.

- Sim / - - se o impacto está diretamente referenciado na Legislação Federal, Estadual ou Municipal, Norma Técnica ou outro requisito voluntário que se subserve. Todo impacto preenchido com “Sim / - “, passa a ser significativo e não está atendendo à legislação ou requisitos.

x. **Campo “Significância” – é composto pelos parâmetros abaixo:**

Resultado (Re) – é determinado pela multiplicação dos fatores (Probabilidade X Severidade X Escala X Deteção),

Onde, obtida Significância: Ação a ser tomada

- De 01 a 05 pontos – Desprezível “Manter rotina”
- De 06 a 10 pontos – Significante, Elaborar Plano de Emergência se o aspecto for potencial;
- De 11 a 15 pontos - Significante “Controle operacional” / Caso exista legislação aplicável ou demanda de partes interessadas, deve-se tomar a significância como sendo, no mínimo, “substancial” / - Caso exista legislação aplicável e não está sendo atendida, deve-se tomar a significância como sendo “importante” / Caso não ocorra nenhuma das situações acima, considerar para definição da significância a pontuação obtida.
- Acima de 16 - Importante “Controle operacional e Plano de Ação” e “Plano de emergência” com Mitigação de Impactos.

7.2 RESULTADO DA MATRIZ DE IMPACTOS

Tabela: Matriz de Impacto do Empreendimento

Aspectos Analisados		MATRIZ DE IMPACTOS						
		I	A	PR	SR	ES	DE	RE
Trânsito e Transportes	Geração de Tráfego	D	R	3	3	2	1	18
	Demanda por Transporte	I	L	1	1	1	1	1
	Conflito Pedestres	D	L	3	2	2	1	12
	Alteração no Sistema Viário	D	R	3	2	1	1	6

MATRIZ DE IMPACTOS							
Aspectos Analisados	I	A	PR	SR	ES	DE	RE
Meio Ambiente Urbano	Geração de Ruídos e Vibrações	L	2	1	1	1	2
	Geração de Resíduos sólidos e efluentes sanitários	L	2	2	2	1	8
	Ventilação e Iluminação naturais	L	1	1	1	1	1
	Saúde Pública	L	1	1	1	1	1

MATRIZ DE IMPACTOS							
Aspectos Analisados	I	A	PR	SR	ES	DE	RE
Infraestrutura Urbana	Redes de Distribuição de Água e Coleta de Esgotos	L	2	1	1	1	2
	Rede de Energia Elétrica e Comunicação	L	2	1	1	1	2
	Redes de Drenagem Pluvial	L	2	1	1	1	2
	Equipamentos Urbanos	L	1	1	1	1	1

MATRIZ DE IMPACTOS							
Aspectos Analisados	I	A	PR	SR	ES	DE	RE
Aspectos Ambientais	Em relação aos Recursos Hídricos	L	1	1	1	1	1
	Em relação aos solos	L	1	1	1	1	1
	Segregação Social	L	1	1	1	1	1
Aspectos Socio-Econômicos	Desvalorização Imobiliária	L	1	1	1	1	1

I = Incidência: Direta (D), Indireta (I)
A = Abrangência : Local (L), Regional (R), Global (G)
Pr = Probabilidade : Alta (3 pontos), Média (2 pontos), Baixa (1 ponto)
Sr = Severidade : Severo (3 pontos), Leve (2 pontos) , Sem dano (1 ponto)
Es = Escala : ampla (3 pontos), Limitada (2 pontos), Isolada (1 ponto)
De = Detecção : Difícil (3pontos), Moderada (2 pontos), Fácil (1 ponto)

Re = Resultado = Pr.Sr.Es.De

Tabela: Análise de Impactos – Significância de Impactos

SIGNIFICÂNCIA DOS IMPACTOS				
Aspectos Analisados	Operação	Temporalidade	RE	Legislação
Trânsito e Transportes	Geração de Tráfego	F	18	Sim
	Demanda por Transporte	Pr	1	Sim
	Conflito Pedestres	Pr	12	Sim
	Alteração no Sistema Viário	Pr	2	Sim

SIGNIFICÂNCIA DOS IMPACTOS				
Aspectos Analisados	Operação	Temporalidade	RE	Legislação
Meio Ambiente Urbano	Geração de Ruídos e Vibrações	N	2	Sim
	Geração de Resíduos sólidos e efluentes sanitários		8	Sim
	Ventilação e Iluminação naturais	Pr	1	Sim
	Saúde Pública	N	1	Sim

SIGNIFICÂNCIA DOS IMPACTOS				
Aspectos Analisados	Operação	Temporalidade	RE	Legislação
Infraestrutura Urbana	Redes de Distribuição de Água e Coleta de Esgotos	Pr	2	Sim
	Rede de Energia Elétrica e Comunicação	Pr	2	Sim
	Redes de Drenagem Pluvial	Pr	2	Sim
	Equipamentos Urbanos	Pr	1	Sim

SIGNIFICÂNCIA DOS IMPACTOS				
Aspectos Analisados	Operação	Temporalidade	RE	Legislação
Aspectos Ambientais	Em relação aos Recursos Hídricos	Pr	1	Sim
	Em relação aos solos	Pr	1	Sim
	Segregação Social	Pr	1	Sim
	Desvalorização Imobiliária	Pr	1	Sim

1	6	11	16	21	26
2	7	12	17	22	27
3	8	13	18	23	28
4	9	14	19	24	29
5	10	15	20	25	30

OPERAÇÃO: Normal (N); Anormal (A); Risco (R)
TEMPORALIDADE: Passado (P); Presente (Pr); Futuro (F);
RE = Resultado = Pr.Sr.Es.De
LEGISLAÇÃO: Sim; Sim/-

Onde, obtida Significância: Ação a ser tomada

- De 01 a 05 pontos - Desprezível “Manter rotina”
De 06 a 10 pontos – Significante, Elaborar Plano de Emergência se o aspecto for potencial;
De 11 a 15 pontos - Significante “Controle operacional”
- Caso exista legislação aplicável ou demanda de partes interessadas, deve-se tomar a significância como sendo, no mínimo, “substantial”.
- Caso exista legislação aplicável e não está sendo atendida, deve-se tomar a significância como sendo “importante”.
- Caso não ocorra nenhuma das situações acima, considerar para definição da significância a pontuação obtida.

Acima de 16 - **Importante “Controle operacional e Plano de Ação” e “Plano de emergência” com Mitigação de Impactos.**

7.3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise da Matriz de Impactos, sua significância e informações apresentadas, conclui-se que o impacto do empreendimento é, no tempo presente e no futuro, apresenta **impacto SIGNIFICANTE nos conflitos que podem ocorrer no trânsito e transportes, relacionados ao fluxo de veículos (pequeno porte) e pedestres** (até pela proximidade de outras instituições de ensino existentes no local), **devem ser monitorados os temas relacionados à geração de ruídos e geração de resíduos sólidos.**

8- Definição das Medidas Mitigadoras Externas ao Empreendimento.

Alguns itens de análise que não podem faltar em um EIV são: medidas mitigadoras e compensatórias, e impacto socioeconômico (CHAMIÉ, 2010). A população vizinha, a falta de detecção prévia dos impactos impede a adoção de medidas de controle, mitigação ou mesmo compensação. Quando os limites da área de influência do empreendimento extrapolam, os impactos atingem diretamente outras parcelas do município e consequentemente toda a população. A não identificação prévia dos impactos de vizinhança exige que o poder público priorize os recursos em atividades corretivas causando efeitos negativos no orçamento do município inviabilizando outros investimentos de interesse da população ou até mesmo de medidas compensatórias (SAMPAIO, 2005).

8.1 IMPACTOS NEGATIVOS - MEDIDAS MITIGADORAS

Os impactos que se apresentam mais intrínsecos à instalação da atividade pretendida SE DÃO NOS ASPECTOS DE GERAÇÃO DE RUÍDOS, SEGURANÇA E ACESSIBILIDADE AO PEDESTRE (também abordados no Estudo de Impacto de Trânsito do empreendimento, sendo sugestões de definição de medidas mitigadoras e compensatórias voltadas ao usuário do empreendimento e transeuntes da região) e GERAÇÃO DE RESÍDUOS SÓLIDOS.

TABELA: Resumo dos Problemas e Impactos - Medidas Mitigadoras

IMPACTOS NEGATIVOS	MEDIDAS MITIGADORAS
Geração de Resíduos Sólidos	Separação e Destinação dos resíduos sólidos à coleta municipal e a coleta seletiva.
Geração de ruídos	Determinação de horários de funcionamento com limitação da geração de ruídos, som e música ao vivo.
Impacto no trânsito (veículos) e para o tráfego de pedestres	Revitalização da Sinalização já existente; aplicação de Norma de Acessibilidade (passarela pública)

A seguir, apresenta-se os problemas e impactos causados pela implantação do empreendimento no local, e as respectivas propostas de Medidas Mitigadoras, relativos à acessibilidade local e trânsito de pedestres.

MATRIZ DE IMPACTOS E MEDIDAS DO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

TABELA: Resumo dos Problemas e Impactos no Trânsito local - Medidas Mitigadoras

IMPACTO	SENTIDO	DESCRIÇÃO	MEDIDA APLICÁVEL	CRONOGRAMA
Impacto Visual	Positivo	Por ser um empreendimento sem excesso de publicidade, não afeta visualmente de forma negativa a região.		
Ventilação e iluminação naturais nas edificações vizinhas	Positivo	Por ser um empreendimento sem múltiplos pavimentos, não afeta negativamente o entorno imediato.		
Geração de Resíduos Sólidos	NEGATIVO	Tem produção de resíduos sólidos em excesso, trabalhando com lixos recicláveis.	Como forma de incentivar a reciclagem, será feita triagem prévia pelo empreendedor, separando matérias recicláveis para serem destinados ao Programa de Coleta Seletiva de Goiânia	Aplicação imediata.
Geração de Ruídos e Vibrações	NEGATIVO	Pelo tipo de uso/atividade, produz geração de ruídos, afetando o entorno imediato	Monitoramento constante, principalmente nos horários recreativos	Aplicação imediata.
Impactos Ambientais em relação aos Recursos Hídricos	Positivo	Não afeta os recursos hídricos presentes no raio de 500m do empreendimento.		
Impactos ambientais em relação aos solos	Positivo	Possui áreas permeáveis, permitindo boa captação de águas pluviais e recabastecimento do lençol freático.		
Saúde Pública	Positivo	Não sobrecarrega os equipamentos urbanos da região; afeta positivamente na educação, saúde e cultura local.		
Redes De Distribuição De Água e Coleta De Esgotos	Positivo	Não sobrecarrega a rede existente.		

Nome Empreendimento: Colégio Arena Nome: Agora Medio LTDA CNPJ: 26.039.391/0001-41 Endereço completo: Av. T-3, com Rua T-54, Quadra 100, Lotes 10 e 11/12, St. Bueno, Goiânia GO CNAE: 85.20-1-00 - Ensino médio / 85.99-6-05 - Cursos preparatórios para concursos				
Impacto	Medidas Mitigadoras / Controle / Compensatórias	Legislações	Cronograma de Implantação	
Aumento do índice de violência	Segurança particular e câmeras de vídeo / contato direto com viatura local	Lei nº 9511 de Dezembro de 2014	Implantado	
Aumento do fluxo de veículos	Incentivo de utilização de caronas e vans escolares. Manutenção das vias de acesso. Medidas propostas e acordadas com SMM a partir da elaboração do EIT.	Lei complementar nº 335/2021	Durante o Funcionamento	
Aumento da demanda do consumo de água	Educação ambiental aos alunos e colaboradores	Não se aplica	Durante o Funcionamento com monitoramento constante	
Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos domésticos	Coletores de resíduos distribuídos em todo o pátio / Promover a educação sustentável dos colaboradores e frequentadores	ABNT 10.004/04; Resoluções CONAMA 307/02; 348/2004; 431/11 e 469/15; Lei Federal nº 12.305/10	Durante o Funcionamento com monitoramento constante	
Geração de ruídos pelas atividades escolares / recreio	Monitoramento principalmente nos horários recreativos	NBR10151; Lei complementar nº318 de 03/07/2019	Durante o Funcionamento	

IMPACTO	SENTIDO	DESCRIÇÃO	MEDIDA APLICÁVEL	CRONOGRAMA
Redes De Drenagem Pluvial	Positivo	Não sobrecarrega a rede existente. Possui áreas permeáveis, permitindo boa captação de águas pluviais que não escoam no passeio público.		
Atividades do entorno	Positivo	Afeta positivamente nas atividades do entorno, sendo atraídas pequenas atividades que complementam o uso educacional (papelarias, lanchonetes, restaurantes).		
Valorização Imobiliária	Positivo	Afeta positivamente valorização do entorno, com atração de novas atividades comerciais e de atendimento aos moradores.		
Geração de empregos	Positivo	Afeta positivamente na geração de empregos, tanto pelo empreendimento, quanto pelas novas atividades atraídas pelo mesmo.		
Análise Sobre o Trânsito e Transporte	NEGATIVO	Más condições na sinalização para a travessia segura de pedestres nas interseções do entorno do empreendimento.	Revitalização da sinalização do entorno imediato do empreendimento.	Solicitadas no EIT do empreendimento junto à SMM. Aplicação imediata.
		Falta de Acessibilidade	Realização de como piso tátil e rampas de acessibilidade.	

Fonte: Dados Manipulados pela autora.

ESSE ITEM DO ESTUDO COMPLEMENTA A IMPORTÂNCIA DAS MEDIDAS DEFINIDAS, BEM COMO ORIENTA O EMPREENDEDOR QUANTO À LEGISLAÇÃO A SER SEGUIDA.

8.2 VALORIZAÇÃO DO PEDESTRE

8.2.1 Restauração / Execução de sinalização

A sinalização vertical e horizontal do entorno do empreendimento está em mau estado de conservação ou é inexistente. Para incentivar o uso de outros modos de transporte (transporte coletivo, a pé, bicicleta) essa sinalização deverá ser refeita nas interseções imediatas ao empreendimento (pintura das faixas e

colocação de placas de sinalização - sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito, conforme padrão da SMM).

8.3. VALORIZAÇÃO ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Para garantir a acessibilidade de pessoas com mobilidade funcional reduzida, deverão ser adotados os dispositivos físicos e de sinalização conforme os padrões recomendados pelo Departamento Nacional de Trânsito, DENATRAN, e pela Legislação Municipal. Todos os acessos e guias próximos às faixas de pedestres deverão contar com rampas dispostas conforme as recomendações apresentadas.

8.3.1 NBR 9050

Sinalização tátil no piso

A sinalização tátil no piso pode ser do tipo de alerta ou direcional. Ambas devem ter cor contrastante com a do piso adjacente, e podem ser sobrepostas ou integradas ao piso existente, atendendo às seguintes condições: a) quando sobrepostas, o desnível entre a superfície do piso existente e a superfície do piso implantado deve ser chanfrado e não exceder 2 mm; b) quando integradas, não deve haver desnível.

Sinalização tátil de alerta

A textura da sinalização tátil de alerta consiste em um conjunto de relevos tronco-cônicos conforme tabela, dispostos conforme figura. A modulação do piso deve garantir a continuidade de textura e o padrão de informação.

Tabela: Dimensão do Piso Tátil de alerta

Tabela 8 - Dimensão do piso tátil de alerta

	Mínimo mm	Máximo mm
Diâmetro de base do relevo	22	30
Distância horizontal entre centros de relevo	42	53
Distância diagonal entre centros de relevo	60	75
Altura do relevo	Entre 3 e 5	
NOTA Distância do eixo da primeira linha de relevo até a borda do piso = 1/2 distância horizontal entre centros. Diâmetro do topo = 1/2 a 2/3 do diâmetro da base.		

Dimensões em milímetros

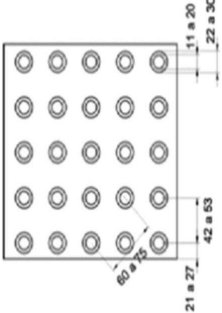


Figura 16 - Sinalização tátil de alerta - Modulação do piso

Figura: Sinalização tátil de alerta – Modulação do Piso

8.4. VALORIZAÇÃO DO PEDESTRE – FAIXAS DE TRAVESSIA

A sinalização para pedestre no entorno do empreendimento encontra-se em pequeno número, quase inexistente. Para incentivar o uso de outros modos de transporte (transporte coletivo, à pé, bicicleta) essa sinalização deverá ser refeita nas interseções imediatas ao empreendimento (pintura das faixas e colocação de placas de sinalização - sinalização horizontal, vertical, de orientação e educativa de trânsito, conforme padrão do CTB), com projeto sugerido em anexo.

NBR 9050

Faixas de travessia de pedestres

As faixas devem ser executadas conforme o Código de Trânsito Brasileiro – Lei n.º 9.503, de 23 de setembro de 1977, anexo II item 2.2.2 – Marcas transversais, alínea c.

As faixas devem ser aplicadas nas seções de via onde houver demanda de travessia, junto a semáforos, focos de pedestres, no prolongamento das calçadas e passeios.

A largura da faixa de travessia de pedestres é determinada pelo fluxo de pedestres no local, segundo a seguinte equação: $\geq 4 K F L$ onde: L é a largura da faixa, em metros; F é o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico (pedestres por minuto por metro); K = 25 pedestres por minuto.

Faixas elevadas

A faixa elevada, quando instalada no leito carroçável, deve ser sinalizada com faixa de travessia de pedestres e deve ter declividade transversal de no máximo 3%.

O dimensionamento da faixa elevada é feito da mesma forma que a faixa de travessia de pedestres, acrescida dos espaços necessários para a rampa de transposição para veículos conforme figura. A faixa elevada pode estar localizada nas esquinas ou no meio de quadras.

Figura: Faixa elevada – Vista superior e perspectiva

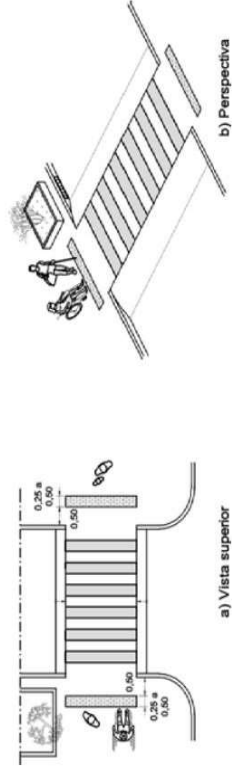


Figura 99 — Faixa elevada — Vista superior e perspectiva

A sua utilização é recomendada nas seguintes situações: a) em travessias com fluxo de pedestres superior a 500 pedestres/hora e fluxo de veículos inferior a 100 veículos/hora; b) travessia em vias com largura inferior a 6,00 m. 6.10.11 Rebaixamento de calçadas para travessia de pedestres

As calçadas devem ser rebaixadas junto às travessias de pedestres sinalizadas com ou sem faixa, com ou sem semáforo, e sempre que houver foco de pedestres. Não deve haver desnível entre o término do rebaixamento da calçada e o leito carroçável.

Os rebaixamentos de calçadas devem ser construídos na direção do fluxo de pedestres. A inclinação deve ser constante e não superior a 8,33% (1:12), conforme exemplos A, B, C e D da figura.

A largura dos rebaixamentos deve ser igual à largura das faixas de travessia de pedestres, quando o fluxo de pedestres calculado ou estimado for superior a 25 pedestres/min/m.

Em locais onde o fluxo de pedestres for igual ou inferior a 25 pedestres/min/m e houver interferência que impeça o rebaixamento da calçada em toda a extensão da faixa de travessia, admite-se rebaixamento da calçada em largura inferior até um limite mínimo de 1,20 m de largura de rampa.

Quando a faixa de pedestres estiver alinhada com a calçada da via transversal, admite-se o rebaixamento total da calçada na esquina, conforme figura – rebaixamento C.

Onde a largura do passeio não for suficiente para acomodar o rebaixamento e a faixa livre (figura – rebaixamentos A e B), deve ser feito o rebaixamento total da largura da calçada, com largura mínima de 1,50 m e com rampas laterais com inclinação máxima de 8,33%, conforme figura 26 – rebaixamento D.

Os rebaixamentos das calçadas localizados em lados opostos da via devem estar alinhados entre si.

Deve ser garantida uma faixa livre no passeio, além do espaço ocupado pelo rebaixamento, de no mínimo 0,80 m, sendo recomendável 1,20 m (ver figura – rebaixamento A).

As abas laterais dos rebaixamentos (ver figura – rebaixamento A) devem ter projeção horizontal mínima de 0,50m e compor planos inclinados de acomodação A inclinação máxima recomendada é de 10%.

Quando a superfície imediatamente ao lado dos rebaixamentos contiver obstáculos, as abas laterais podem ser dispensadas. Neste caso, deve ser garantida faixa livre de no mínimo 1,20 m, sendo o recomendável 1,50 m, conforme figura 26 – rebaixamento B.

9- Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV

O RIV – RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA FOI REALIZADO EM CADERNO ANEXADO AO ESTUDO.

Nome Empreendimento: **Colégio Arena**

Nome: **Agora Medio LTDA**

CNPJ: **26.039.391/0001-41**

Endereço completo: Av. T-3, com Rua T-54, Quadra 100, Lotes 10 e 11/12, St. Bueno, Goiânia GO

CNAE: **85.20-1-00 - Ensino médio / 85.99-6-05 - Cursos preparatórios para concursos**

Os impactos de vizinhança decorrentes do funcionamento da instituição de ensino foram avaliados a partir de questionários aplicados à vizinhança (residências) e observações feitas a partir de levantamentos e estudos do local.

IMPACTOS POSITIVOS

A qualidade de vida da população afetada se encontra preservada desde o funcionamento do empreendimento no local. A infraestrutura previamente existente suporta o nível de interferência aplicado no local pela utilização do espaço para escola de ensino infantil e fundamental.

A instalação do empreendimento permite uma valorização imobiliária, em razão da infraestrutura envolvida, por se tratar de um equipamento de importância para moradores da região. Com relação aos impactos na infraestrutura urbana (água, rede de esgoto e energia), o imóvel encontra-se inserido em área no qual os serviços já estão todos instalados; o funcionamento dessa atividade não sobrecarrega o existente, não havendo propostas de adequação.

Um empreendimento educacional, como o objeto deste Estudo, não implica em adensamento populacional permanente. Quanto aos equipamentos públicos, verifica-se que a atividade do empreendimento em estudo, não afeta os serviços já ofertados e instalados na região (como saúde, lazer), não cabendo, portanto, nenhuma medida compensatória.

IMPACTOS NEGATIVOS E MEDIDAS MITIGADORAS

Os resíduos sólidos são tratados pela ABNT NBR 10004/2004 de acordo com os riscos potenciais ao meio ambiente. No entanto dado ao tipo de empreendimento e seu porte, sabemos que a geração de lixo se dará apenas nos dias de funcionamento de aula e que o volume gerado não excederá ao de qualquer outro comércio do entorno, sendo assim, se enquadrará perfeitamente na coleta elaborada pela municipalidade.

Como forma de incentivar a reciclagem, será feita triagem prévia pelo empreendedor, separando matérias recicláveis para serem destinados ao Programa de Coleta Seletiva de Goiânia como forma de educação ambiental aos alunos.

Na área de influência não foi notado incômodo aos moradores da vizinhança que pudesse provocar perturbação do sossego público por meio de ruídos emitidos pelo empreendimento durante suas atividades, que acontecem em período diurno.

Um empreendimento que reúne um número de pessoas considerável como o espaço destinado a instituição de ensino é, naturalmente, um polo gerador de viagens (PGV). O mesmo deve ser detalhadamente estudado na elaboração do EIT (Estudo de Impacto de Trânsito) do empreendimento. As viagens geradas, inicialmente (metodologia do Denatran) até então, não traduziram um grande impacto, mas ressalta-se que as propostas de revitalização da sinalização viária apresentadas à SMM.

Para garantir a segurança do aluno e pedestres da região, propõem-se a execução de rebaixos (nos passeios públicos do empreendimento) e revitalização das faixas de travessia de pedestres dos cruzamentos do entorno imediato da localização do mesmo.

Anexo I - Quadro de Propostas de Medidas Mitigadoras

Nome Emprendimento: Colégio Arena Nome: Agora Médio LTDA CNPJ: 26.039.391/0001-41 Endereço completo: Av. T-3, com Rua T-54, Quadra 100, Lotes 10 e 11/12, St. Bueno, Goiânia GO CNAE: 85.20-1-00 - Ensino médio / 85.99-6-05 - Cursos preparatórios para concursos				
Impacto	Medidas Mitigadoras / Controle / Compensatórias	Legislações	Cronograma de Implantação	
Aumento do índice de violência	Segurança particular e câmeras de vídeo / contato direto com viatura local	Lei nº 9511 de Dezembro de 2014	Implantado	
Aumento do fluxo de veículos	Incentivo de utilização de caronas e vans escolares. Manutenção das vias de acesso. Medidas propostas e acordadas com SMM a partir da elaboração do EIT.	Lei complementar nº 335/2021	Durante o Funcionamento	
Aumento da demanda do consumo de água	Educação ambiental aos alunos e colaboradores	Não se aplica	Durante o Funcionamento com monitoramento constante	
Geração de Resíduos Sólidos e efluentes líquidos domésticos	Coletores de resíduos distribuídos em todo o pátio / Promover a educação sustentável dos colaboradores e frequentadores	ABNT 10.004/04; Resoluções CONAMA 307/02; 348/2004; 431/11 e 469/15; Lei Federal nº 12.305/10	Durante o Funcionamento com monitoramento constante	
Geração de ruídos pelas atividades escolares / recreio	Monitoramento constantemente nos horários recreativos	NBR10151; Lei complementar nº318 de 03/07/2019	Durante o Funcionamento	

Bibliografia

BELLORIO, Grazielli Bruno. **Adensamento E Verticalização Em Goiânia Nos Planos Diretores (1968-2007)**. Dissertação de Mestrado, PUC GO, 2013.

BERTAZZO, Ângela Beatriz Souza. **Estimativa e Avaliação do Padrão de Viagens Geradas para Instituições de Ensino Médio**. Dissertação de Mestrado me Transportes, UNB, 2008.

BERTAZZO, Ângela Beatriz Souza; JACQUES, Maria Alice Prudêncio. **Estudo da geração de viagens em instituições de ensino médio**. TRANSPORTES, v. XVIII, n. 2, p. 90-99, junho 2010

BRASIL, Lei n. 10.257, de 10/07/2001. **Estatuto da Cidade: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal e estabelece diretrizes gerais da política urbana**. Brasília: Congresso Nacional, 2001.

BOTELHO, R. G. M. **Planejamento Ambiental em Microbacia Hidrográfica**. In: Guerra, A. J. T.; Silva, A. S. da; Botelho, R. G. M. et al Erosão e Conservação de Solos Conceitos, temas e aplicações. - 3ª edição – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007, p. 269

CAU GO, Relatório 7, **Parque Vaca Brava**. Goiânia, GO.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988. Capítulo VI Artigo 225. Do Meio Ambiente.

CREA-GO - Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Estado de Goiás. **Guia de Acessibilidade de Goiânia**. Goiânia: CREA-GO, 2008.

DENATRAN, **Manual de Procedimento pra Tratamento de Polos Geradores de Tráfego**. FGV, 2001.

DIAS, Genedaldo Freire. **Pegada Ecológica e Sustentabilidade Humana**. São Paulo, Gaia, 2002.

FERREIRA, Lara Cristine Gomes, **Uma Reflexão sobre a Expansão e a Mobilidade Urbana: Uma análise do Plano Diretor de Goiânia – GO**. Revista Eletrônica de Geografia. 2013

GDF/IPDF. *Plano Diretor de Goiânia*. Anexo VII. 2007.

GOIANIA, Lei n. 8617, DE 09 DE JANEIRO DE 2008. **Lei de Incomodidade Urbana: dispõe sobre a regulamentação do controle das atividades não residenciais e dos parâmetros urbanísticos estabelecidos para a Macrozona Construída, conforme Art. 72 do Plano Diretor de Goiânia**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei n. 8644, DE 23 DE JULHO DE 2008. **Institui o Estatuto do Pedestre**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei n. 8645, DE 23 DE JULHO DE 2008. **Dispõe sobre o Estudo de Impacto de Trânsito, - EIT e respectivo Relatório de Impacto de Trânsito – RIT**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei COMPLEMENTAR Nº 014, DE 29 DE DEZ. DE 1992. **Institui o Código de Posturas do Município de Goiânia**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei COMPLEMENTAR Nº 031, DE 29 DE DEZ. DE 1994. **Dispõe sobre o uso e ocupação do solo nas zonas urbana e de expansão urbana do Município de Goiânia**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei COMPLEMENTAR Nº 014, DE 29 DE DEZ. DE 1992. **Institui o Código de Posturas do Município de Goiânia**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei COMPLEMENTAR Nº 171, DE 29 DE MAIO DE 2007. **Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia**. Diário Oficial do Município de Goiânia.

GOIANIA, Lei COMPLEMENTAR Nº 177, DE 09 DE JANEIRO DE 2008. **Dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do Município de Goiânia**. Diário Oficial do Município de Goiânia.