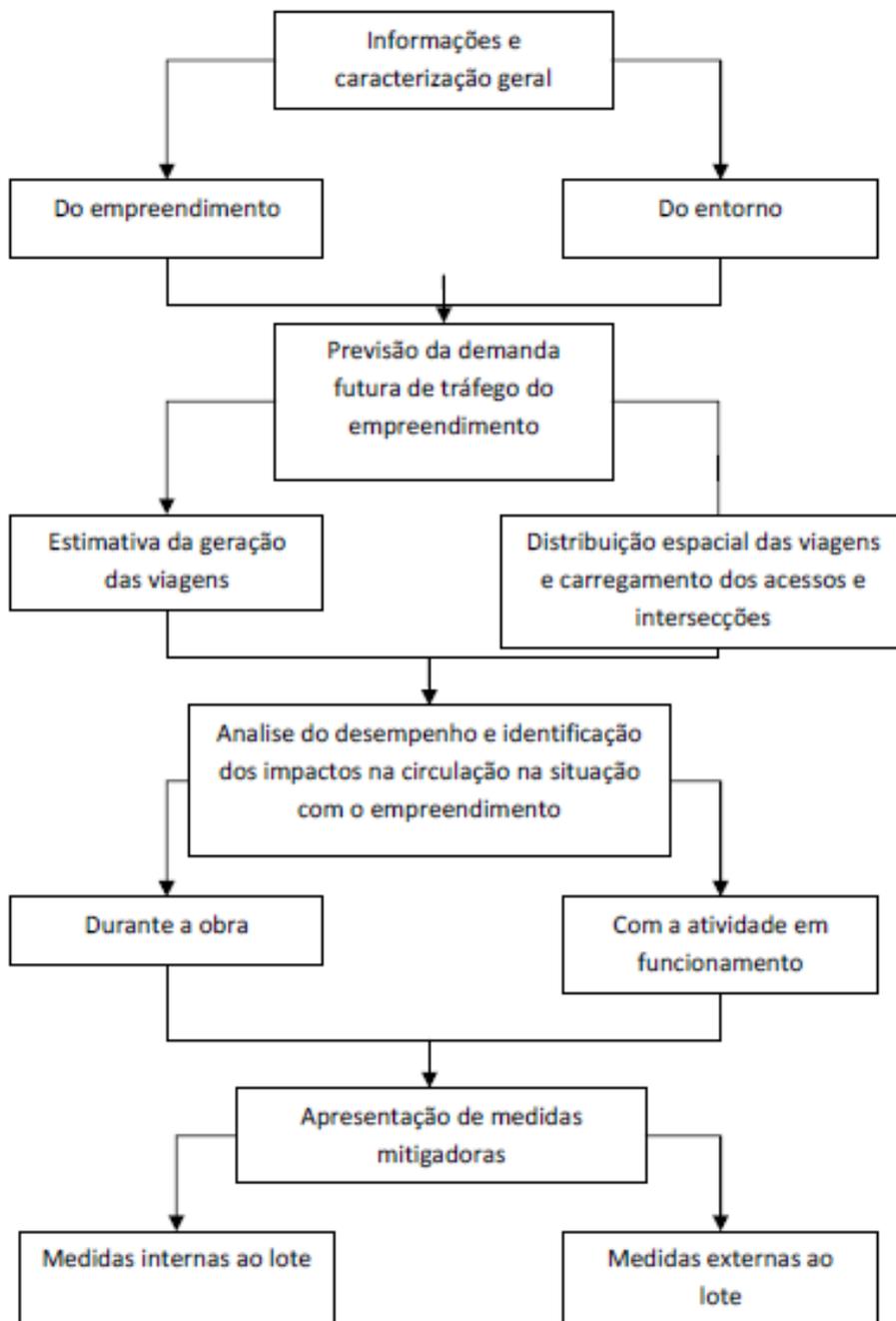


**ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DO RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
(segundo orientações DENATRAN)**

O RIT objetiva oferecer um referencial sobre o Empreendimento de Impacto permitindo aos técnicos envolvidos, conhecer, avaliar, quantificar e delimitar o alcance dos impactos da implantação do empreendimento no sistema viário e, a partir dessa avaliação, determinar as medidas mitigadoras dos impactos negativos, necessárias para garantir a qualidade da circulação urbana no local.

Estrutura da apresentação



1. Informações e caracterização geral

1.1. Responsável técnico pela elaboração do relatório

- I. Nome, CREA/CAU, e-mail, telefone, endereço

1.2. Características do empreendimento

- I. Setor/Quadra/Lote(s)
- II. Macrozoneamento
- III. Zoneamento
- IV. Endereço
- V. Uso/Atividade
- VI. Quantidade de unidades e descrição do empreendimento (nº de torres; pavimentos; características das unidades; quantidade total de unidades habitacionais ou salas comerciais; no caso de hospitais o nº total de leitos, etc)
- VII. Área total do terreno
- VIII. Área total computável
- IX. Área útil total
- X. Área total construída
- XI. Área total de venda (para supermercados/hipermercados)
- XII. Quantidade de vagas para estacionamento – vagas fixas e vagas flutuantes (clientes, visitantes). Observar que o RIT deverá apontar a quantidade necessária, conforme cálculos de geração de viagens.
- XIII. Quantidade de vagas para carga/descarga (tipologia do veículo). Observar que o RIT deverá apontar a quantidade necessária, conforme cálculos de geração de viagens.
- XIV. Quantidade de vagas para embarque/desembarque. Observar que o RIT deverá apontar a quantidade necessária, conforme cálculos de geração de viagens.
- XV. Dias e horários de funcionamento da atividade (separado por turnos)
- XVI. Dias e horários previstos para realização de carga/descarga
- XVII. Tabela com modelo, dimensões (largura, comprimento, nº de eixos e capacidade total em toneladas) e quantidades previstas para carga/descarga. No caso de transportadoras e semelhantes informar/esclarecer junto à tabela quantidade de veículos de frota própria e terceirizada.
- XVIII. Plantas (subsolos, térreo, implantação, acessos de veículos e de pedestres, calçadas, rebaixamento de guia, vagas) – escala 1:100 para análise da micro-acessibilidade – vide item

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

2. Características da Área de Influência (Entorno)

- I. Mapa da Área de Influência Direta (AID) e Indireta - AII (incluindo intersecções estudadas, hierarquização viária, sentido de direção da via, localização do empreendimento).

Obs.: A área de influência com hierarquização viária e intersecções a serem estudadas deverá ser previamente solicitada ao DET, através de ofício (vide modelo anexo).

- II. Mapa da Área de Influência Direta e Indireta (apontando as principais vias de acesso ao empreendimento e identificando:

- fluxos e concentrações de veículos de carga e descarga;

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ
ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

- fluxos e concentrações de veículos de embarque e desembarque;
- fluxos e concentrações de veículos em geral;
- fluxos e concentrações de pedestres;
- caracterização atual do uso e ocupação do solo na área de influência do empreendimento

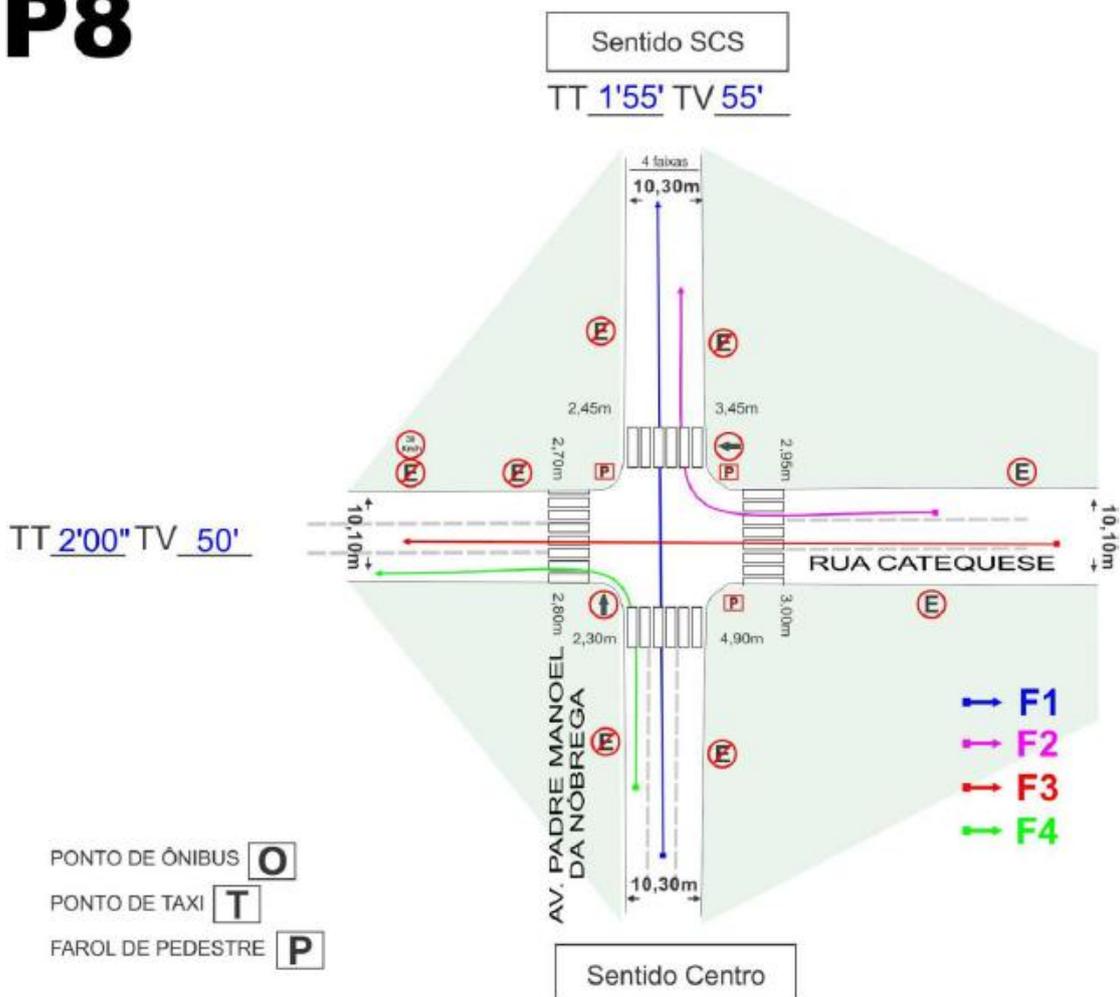
III. Mapa com identificação dos prováveis itinerários partindo do empreendimento para outros locais/municípios (conforme pesquisa OD/Metrô na AID);

IV. Apresentar relatório e diagrama dos acidentes nos últimos dois anos ocorridos na AID, o qual deverá ser analisado.

Obs.: Deverá ser previamente solicitado ao DET, através de ofício (vide modelo anexo).

V. Intersecções – características físico-operacional e movimentos para cada intersecção analisada, conforme modelo a seguir (croqui e tabela):

P8



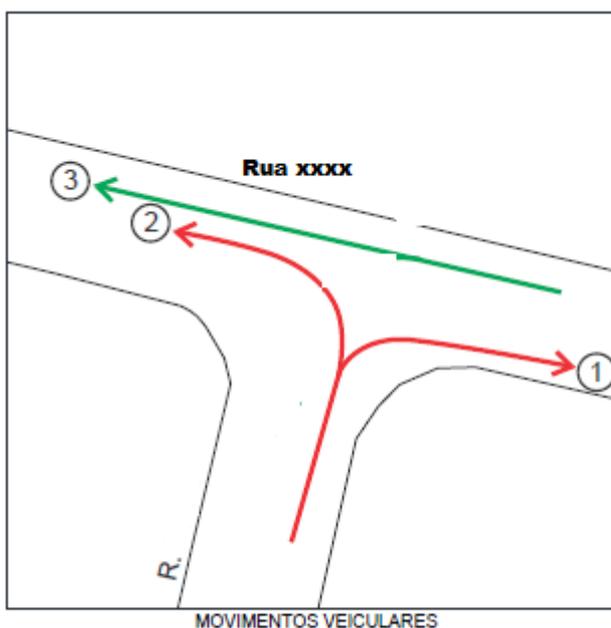
PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ
 ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
 DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

PONTO DE INTERSECÇÃO	P8																	
Endereço:	Cafezeira						Pe Manoel de Nobrega											
Estado dos Imóveis	Antigos		Novos	<input checked="" type="checkbox"/>	Áreas livres		Outros		Antigos		Novos	<input checked="" type="checkbox"/>	Áreas livres		Outros			
Existem de Imóveis abaixo do nível da rua?	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>					Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>						
Canteiro Central	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Largura				Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Largura					
Largura total da via																		
Quantidade de pistas	1		2		3	<input checked="" type="checkbox"/>	4		1		2		3	<input checked="" type="checkbox"/>	4			
Quantidade de faixas de rolamento	1		2		3	<input checked="" type="checkbox"/>	4		1		2	<input checked="" type="checkbox"/>	3		4			
Quantidade de faixas em cada sentido	1		2		3	<input checked="" type="checkbox"/>	4		1		2		3	<input checked="" type="checkbox"/>	4			
Mão de direção							Única <input checked="" type="checkbox"/> Dupla <input type="checkbox"/>											
Existência de curva	Sim		Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Direção		Esquerda		Sim		Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Direção		Esquerda		Direita	
Topografia / Inclinação	Acive		Declive		Piano	<input checked="" type="checkbox"/>			Acive		Declive		Piano	<input checked="" type="checkbox"/>				
Tipo do Pavimento	Asfalto	<input checked="" type="checkbox"/>	Paralelo		Terra		Outros		Asfalto	<input checked="" type="checkbox"/>	Paralelo		Terra		Outros			
Estado do Pavimento	Ótimo		Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular		Péssimo		Ótimo		Bom	<input checked="" type="checkbox"/>	Regular		Péssimo			
Via preferencial	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Semáforo ?		Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>			Semáforo ?		Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>
Semáforo para pedestres no cruzamento	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>					Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>						
Sinalização horizontal	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Qual o estado delas?				Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Qual o estado delas?					
Sinalização vertical	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>					Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>						
Existe indicação de velocidade no local	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Quanto?				Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Quanto?					
Movimentação de pedestres	Não há		Baixa		Média	<input checked="" type="checkbox"/>	Alta		Não há		Baixa		Média	<input checked="" type="checkbox"/>	Alta			
			Lado PAR			Lado IMPAR					Lado PAR			Lado IMPAR				
Largura da Calçada	2,96m		2,96m		2,96m		2,96m		2,46m		2,46m		2,46m		2,46m			
Estacionamento	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>		
A via é itinerário de transporte coletivo?	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>		
Pontos de ônibus	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>		
Pontos de taxi	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>		
Comprimento da Mangueira																		
Rebaixamentos de guias para deficientes	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input checked="" type="checkbox"/>	Não	<input type="checkbox"/>	Sim	<input type="checkbox"/>	Não	<input checked="" type="checkbox"/>		
Tempo do semáforo:	00:55	<input checked="" type="checkbox"/>	01:55	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	00:55	<input checked="" type="checkbox"/>	02:00	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Função da via	VIA ARTERIAL SECUNDÁRIA						VIA ARTERIAL SECUNDÁRIA											

VI. Intersecções – contagens (bicicleta/moto/carro/ônibus/caminhões/pedestres) e análise

- a. Contagem volumétrica nas principais intersecções na AID. Apresentar tabelas de contagem por modais de 15 em 15 min no período da manhã (6 às 10h) e tarde (16 às 19h), conforme modelo ou outro horário pertinente às características operacionais da atividade. Incluir nas tabelas coluna informando a porcentagem de veículos de carga e a porcentagem de ônibus. Incluir na tabela informação sobre a data da contagem/dia da semana. Observar que a contagem de todos os movimentos da intersecção deve ser efetuada concomitante num mesmo dia/horário. Apresentar a quantidade equivalente. Quadro resumo dos maiores volumes equivalentes na hora pico do empreendimento (conforme tabela a seguir). Identificar a correta hora pico das contagens, bem como da intersecção, informando/considerando o fator de equivalência.
- b. Incluir contagens de pedestres para as travessias em tabelas separadas.

Tabela de contagem por modais com croqui de movimentos; veículos equivalentes e determinação da hora pico (modelo)



PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ
ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

Período da manhã

Data: 10/05/2011

MOV. 1	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
06:30 AS 06:45	4	0	0	0	1	5	
06:45 AS 07:00	10	0	0	0	0	10	
07:00 AS 07:15	9	1	0	0	1	12	
07:15 AS 07:30	11	0	0	0	0	11	37
07:30 AS 07:45	11	0	0	0	0	11	44
07:45 AS 08:00	12	0	0	0	0	12	46
08:00 AS 08:15	23	0	0	0	0	23	57
08:15 AS 08:30	10	0	0	0	0	10	56
08:30 AS 08:45	12	0	0	0	0	12	57
08:45 AS 09:00	23	0	0	0	1	24	69

MOV. 2	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
06:30 AS 06:45	11	1	0	0	1	14	
06:45 AS 07:00	8	0	1	0	0	10	
07:00 AS 07:15	22	0	0	0	0	22	
07:15 AS 07:30	32	0	0	0	1	33	78
07:30 AS 07:45	32	0	0	0	1	33	97
07:45 AS 08:00	28	0	0	0	1	29	116
08:00 AS 08:15	32	0	0	0	3	34	127
08:15 AS 08:30	16	0	1	0	0	18	113
08:30 AS 08:45	33	0	0	0	0	33	113
08:45 AS 09:00	32	0	0	0	2	33	118

MOV. 3	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
06:30 AS 06:45	18	0	0	0	1	19	
06:45 AS 07:00	20	1	0	0	1	23	
07:00 AS 07:15	38	0	0	0	0	38	
07:15 AS 07:30	33	0	0	0	3	35	114
07:30 AS 07:45	36	0	0	0	4	38	133
07:45 AS 08:00	46	0	0	0	6	49	160
08:00 AS 08:15	60	0	0	0	7	64	185
08:15 AS 08:30	33	0	0	0	0	33	184
08:30 AS 08:45	54	0	1	0	2	57	203
08:45 AS 09:00	58	0	0	0	6	61	215

TOTAL	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
06:30 AS 06:45	33	1	0	0	3	37	
06:45 AS 07:00	38	1	1	0	1	43	
07:00 AS 07:15	69	1	0	0	1	72	
07:15 AS 07:30	76	0	0	0	4	78	229
07:30 AS 07:45	79	0	0	0	5	82	274
07:45 AS 08:00	86	0	0	0	7	90	321
08:00 AS 08:15	115	0	0	0	10	120	369
08:15 AS 08:30	59	0	1	0	0	61	352
08:30 AS 08:45	99	0	1	0	2	102	373
08:45 AS 09:00	113	0	0	0	9	118	401

Período da tarde

Data: 10/05/2011

MOV. 1	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
17:00 AS 17:15	31	0	0	0	0	31	
17:15 AS 17:30	27	0	0	0	0	27	
17:30 AS 17:45	29	0	0	0	0	29	
17:45 AS 18:00	14	0	0	0	0	14	101
18:00 AS 18:15	23	0	0	0	0	23	88
18:15 AS 18:30	23	0	0	0	0	23	89
18:30 AS 18:45	21	0	0	0	1	22	82
18:45 AS 19:00	14	0	0	0	1	15	82
19:00 AS 19:15	13	0	0	0	0	13	72
19:15 AS 19:30	13	0	0	0	1	14	63

MOV. 2	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
17:00 AS 17:15	38	0	0	0	3	38	
17:15 AS 17:30	43	0	0	0	2	44	
17:30 AS 17:45	51	0	0	0	1	52	
17:45 AS 18:00	47	0	0	0	0	47	180
18:00 AS 18:15	56	0	0	0	1	57	189
18:15 AS 18:30	34	0	0	0	2	35	190
18:30 AS 18:45	20	0	1	0	1	23	161
18:45 AS 19:00	16	1	0	0	0	18	132
19:00 AS 19:15	23	0	1	0	1	26	101
19:15 AS 19:30	24	0	0	0	1	25	91

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ
ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

MOV. 3	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
17:00 AS 17:15	61	1	0	0	2	64	
17:15 AS 17:30	65	0	0	0	2	66	
17:30 AS 17:45	71	0	0	0	0	71	
17:45 AS 18:00	93	0	1	0	2	96	297
18:00 AS 18:15	73	2	0	0	2	78	311
18:15 AS 18:30	42	0	0	0	3	44	289
18:30 AS 18:45	45	1	0	0	3	50	267
18:45 AS 19:00	28	0	2	0	1	33	204
19:00 AS 19:15	36	1	0	0	0	38	164
19:15 AS 19:30	50	0	0	0	2	51	171

TOTAL	AUTO	ÔNIBUS	CAMINHÃO	CARRETA	MOTO	VEIC.EQUIV.	HORA PICO
17:00 AS 17:15	128	1	0	0	5	133	
17:15 AS 17:30	135	0	0	0	4	137	
17:30 AS 17:45	151	0	0	0	1	152	
17:45 AS 18:00	154	0	1	0	2	157	578
18:00 AS 18:15	152	2	0	0	3	158	603
18:15 AS 18:30	99	0	0	0	5	102	568
18:30 AS 18:45	87	1	1	0	5	94	510
18:45 AS 19:00	58	1	2	0	2	65	418
19:00 AS 19:15	72	1	1	0	1	77	337
19:15 AS 19:30	87	0	0	0	4	89	324

Projeção dos valores

	Atual (Mai/11)		Futuro (Jan/15)	
	Manhã	Tarde	Manhã	Tarde
Mov. 1	69	93	80	108
Mov. 2	118	199	137	232
Mov. 3	215	311	250	362

Tabela de equivalência

	Automóvel	Ônibus	Caminhão	Carreta	Motocicleta
Fator de equivalência	1,0	2,0	2,0	3,0	0,5

- c. Apresentar croqui com volume equivalente na hora pico da intersecção para cada movimento na hora pico manhã e na hora pico tarde.
- d. Apresentar calculo da Capacidade Viária e Nível de Serviço das principais intersecções na AID (anterior à instalação do empreendimento).

3. Implantação do empreendimento e as demandas geradas/atraídas nas intersecções

- I. Apresentar previsão de demanda gerada/atraída pelo empreendimento: estimativa de viagens motorizadas (carro, ônibus e embarque desembarque) e pedestres utilizando metodologia (vide bibliografia).
- II. A estimativa da geração de viagens deverá considerar:
 - a) População fixa classificada por dias da semana e hora-pico manhã, tarde e noite;
 - b) População flutuante classificada por dia da semana e hora-pico (manhã, tarde e noite). Indicar o tempo de permanência no empreendimento;
 - c) Divisão modal das viagens dividida por tipo de população (fixa e flutuante), dia da semana e hora-pico (manhã, tarde e noite);
 - e) Logística da operação de carga e descarga apontando a tipologia e porte (nº eixos) dos veículos, dias e horários das operações, área de manobras e tempo da operação;
 - f) Logística da operação de embarque e desembarque;

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ
 ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
 DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

III. Distribuir as viagens geradas por modal (inclusive pedestres), identificando as horas picos (manhã, tarde e noite); considerar/identificar prováveis itinerários partindo do empreendimento para outros locais/municípios (pesquisa origem/destino – OD). Criar cenários de chegada e saída do empreendimento. Os itinerários deverão considerar a origem/destino e o fato do motorista optar pela rota de menor custo generalizado. Apresentar os dados em mapas, conforme modelo a seguir:

Itinerário de saída do empreendimento com quantidade de carregamento automóveis- hora pico xx a xx horas



Itinerário de entrada do empreendimento com quantidade de carregamento de automóveis – hora pico xx a xx horas

PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTO ANDRÉ
ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DE RELATÓRIO DE IMPACTO NO TRÂNSITO
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO



- IV. Apresentar cálculo da Capacidade Viária e Nível de Serviço das principais intersecções na AID (com a instalação do empreendimento). Utilizar para análise de necessidade de implantação de semáforo os dados de acidentes (fornecidos pelo DET). Comparar o Nível de Serviço entre o cenário sem a implantação do empreendimento e o cenário com a implantação do empreendimento.

- V. Análise das condições de oferta dos serviços de transporte coletivo, transporte escolar e táxi (SATrans):
 - a. Mapeamento com a localização dos pontos de ônibus na área de influência do empreendimento
 - I. Condições físicas dos pontos quanto à:
 - Tipologia e capacidade dos abrigos
 - Condições dos abrigos
 - Adaptação às pessoas com deficiência e às pessoas com mobilidade reduzida
 - II. Descrição e mapeamento dos itinerários das linhas de transportes coletivos e escolares;
 - III. Capacidade e nível de serviço das linhas de transporte coletivo e escolares na hora-pico do empreendimento;
 - IV. Capacidade de atendimento da demanda gerada pelo empreendimento.

 - b. Mapeamento com a localização dos pontos de táxi na área de influência do empreendimento
 - I. Condições físicas dos pontos quanto à:
 - II. Capacidade dos pontos;
 - III. Tamanho da mangueira existente;
 - IV. Existência de sinalização vertical e horizontal

- V. Capacidade de atendimento da demanda gerada pelo empreendimento.

4. Medidas Mitigadoras

Apresentação de propostas de mitigação para cada intersecção, inclusive para pedestres.

4.1- Medidas mitigadoras internas ao lote:

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

4.2 Medidas mitigadoras externas ao lote:

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

5. Observações importantes:

- Este é um roteiro geral que deverá ser ajustado, conforme a necessidade, para cada atividade.
- Após a elaboração e aprovação do RIT, será analisada a micro-acessibilidade do empreendimento. Para tal avaliação o projeto a ser apresentado deverá conter no mínimo as seguintes informações:
 - posicionamento dos acessos de veículos e pedestres em relação ao sistema viário existente e as dimensões das áreas de acumulação;
 - atração e geração de tráfego de veículos na hora pico;
 - dimensionamento e distribuição das vagas para estacionamento;
 - dimensionamento e distribuição das áreas para carga e descarga;
 - dimensionamento e localização de áreas para embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;
 - localização e dimensionamento dos acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;
 - facilidades para o acesso de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
 - classificação das vagas por tipologia (bicicletas, motos, automóveis, utilitários, ônibus, caminhões, emergência, etc...)

6. Bibliografia Básica

Estudo de polos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes. Licínio Portugal e Lenise Grando Goldner

Análise e modelagem da demanda de veículos de carga e descarga para shopping centers. André Gasparini e Vânia B G Campos.

Análise da demanda de veículos de carga para supermercados. André Gasparini e Vânia B G Campos.

CET/SP (Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo): Boletim técnico 32 (modelo para hospitais, indústrias, escolas, lojas, supermercados, shoppings)

CET/SP (Companhia de Engenharia de Tráfego da cidade de São Paulo): Boletim técnico 36 (modelo para edifício de escritórios, shopping e escolas)

ITE (Institute of Transportation Engineers): publicação *Trip Generation* (modelo de geração para vários usos: edf residencial, edf comercial, supermercados, etc)

HCM 2000 – Pedestres

Manual de Projeto de Intersecções em nível não semaforizada em áreas urbanas - Denatran

Manual de semáforos – Denatran

Pesquisa OD/Metrô

Para análise das intersecções /área de influência poderá também ser utilizado programa de simulação (Sidra, Synchro)

Anexo - OFÍCIO para solicitação de dados

À

Secretaria de Mobilidade Urbana – SMU

Departamento de Engenharia de Tráfego – DET

Sr. Diretor

Venho por meio desta solicitar os seguintes dados, objetivando a elaboração do Relatório de Impacto de Trânsito – RIT:

- I. Mapa em arquivo digital da Área de Influência Direta (AID) e Indireta – (AII), incluindo intersecções a serem diagnosticadas e a hierarquização viária.
- II. Relatório e diagrama dos acidentes em arquivo digital, ocorridos nos últimos dois anos na AID.

Informo que a atividade objeto deste RIT refere-se à (informar uso); processo nº _____; Classificação Fiscal _____; acesso de veículos pela (nome da via) e acesso de pedestres pela (nome da via).

Sem mais,

Santo André, _____ de _____ de _____.

Assinatura do Proprietário

Nome legível do proprietário

CPF: _____

E-mail: _____

Fone: _____