



Rio Grande do Sul

Câmara Municipal de Vereadores São Jerônimo.

São Jerônimo, 06 de Agosto de 2024

Of. Gab N.º 30/2024

Gab. Vereador Machado

Evandro Agiz Heberle
MD. Prefeito Municipal
São Jerônimo - RS

Sempre buscando cumprir com as funções legislativas, determinadas no Art. 35 da Lei Orgânica de São Jerônimo, e mantendo o costumeiro zelo pelos princípios da administração pública, apresento breve relato e busco informações que permitam avaliação mais detalhada do PL e, conseqüentemente, voto mais qualificado.

Projeto de Lei encaminhado pelo Poder Executivo que busca autorização legislativa para abertura de Crédito Especial, no valor de R\$ 1.050.000,00 objetivando a aquisição de um imóvel destinado à instalação da Unidade de Saúde da Família Central. Não há que se cogitar a legalidade do PL 092/2024, atestada pelo Procurador Legislativo, Dr, Petrônio Weber.

Detalhando o objeto do PL temos que o imóvel pretendido é uma casa localizada na esquina das ruas Rio Branco e Luiz Justino Miller, conforme informação do secretário de saúde na reunião ordinária do Conselho de Saúde do mês de junho de 2024. Na mesma reunião foi informado que a casa estaria anunciada no site de imobiliária por R\$ 850.000,00, ou seja, R\$ 200.000,00 a menos do que o valor orçado no PL 092/2024.

Registre-se que este mesmo imóvel foi interditado pela Secretaria de Saúde por não ter condições de funcionamento para o abrigo de idosos que funcionava ali, ou seja, não atendia os requisitos sanitários mínimos. Fato que deve justificar o investimento

Recebido
em
06.7.24
A

Rio Grande do Sul

Câmara Municipal de Vereadores São Jerônimo.

de R\$ 600.000,00 destinados a reforma do prédio para que tenha condições de instalação e funcionamento do CAPS, no local.

Em análise visual do lote em questão tem-se que existe vasta vegetação arbórea por todo pátio, sendo necessário suprimir diversos espécimes para construção da UBS, fato que vai causar considerável impacto no local, tanto na qualidade do ar como na temperatura, necessitando da respectiva licença ambiental para retirada das árvores.

Neste tema é importante registrar o já sobrecarregado fluxo de pessoas e veículos neste local onde existem clínica médica, laboratório, tabelionato, Brigada Militar e diversas salas comerciais.

Se analisarmos o público que procura os prestadores de serviços naquela quadra e somados aos 9.800 pessoas/mês que buscam os diversos serviços de saúde que ali serão instalados, teremos mais de 14 mil pessoas/mês no local. Tal número, com certeza, vai inviabilizar um trânsito seguro e fluente, sem falar na absoluta falta de vagas de estacionamento, já bastante carente, hoje. Tal situação está comprovada pelo Parecer Técnico emitido pela empresa ESO assessoria em trânsito, juntado a este Relatório.

Importante constar que na justificativa do PL temos que "A medida se faz necessária devido ao fato de que o local atualmente utilizado foi severamente inundado pelas enchentes que atingiram o município em maio de 2024, comprometendo a infraestrutura e a segurança das operações.", porém este prédio, onde historicamente funcionou a UBS Central, na Rua Ramiro Barcelos, está sendo reformado para abrigar a própria UBS até a conclusão da obra do prédio novo. Considerando o tempo médio para construção de uma unidade de saúde, em São Jerônimo, estamos falando de, no mínimo, cinco anos de funcionamento neste prédio, o que, por si só derruba o argumento de infraestrutura comprometida e falta de segurança das operações.

Por todo apresentado restam alguns quesitos pontuais que carecem de detalhamentos, quais sejam:

Rio Grande do Sul

Câmara Municipal de Vereadores São Jerônimo.

1. Que nível de comprometimento estrutural foi identificado no laudo técnico emitido por quem fez o estudo dos danos no prédio da Rua Ramiro Barcelos? Solicito cópia do mesmo.
2. Considerando que a UBS Central vai retornar para o prédio da Ramiro Barcelos, por qual motivo ainda não está funcionando ali?
3. Qual a estratégia viária será implantada para não inviabilizar a segurança, vagas de estacionamento e fluidez do trânsito nas imediações da esquina das Ruas Rio Branco e Luiz Justino Miller?
4. Qual fator administrativo relevante motivou a escolha por este imóvel?
5. Diante do indício de divergência de valores relatado na reunião do conselho de saúde, foi instaurado algum expediente para verificação? (Juntado a este documento). Em caso de resposta negativa, a futura aquisição respeita o princípio administrativo da economicidade?

Atenciosamente.



Antonio Machado
Vereador PL

R\$ 900.000



R\$ 850.000

B

PARECER TÉCNICO

Atendendo demanda solicitada pela parte contratante, a empresa ESO – Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito, apresenta o presente parecer técnico referente a análise realizada, conforme segue:

ANÁLISE DE DEMANDA REFERENTE AO ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E ESTUDO DE IMPACTO DE TRÂNSITO NA INTERSECÇÃO VIÁRIA FORMADA PELA AV. RIO BRANCO E RUA LUIZ JUSTINO MÜLLER.

Diante da demanda originalmente apresentada pelo contratante, vimos com base nas disposições legais vigentes analisar a possibilidade de implantação de estabelecimento público de serviços ligados à saúde pública municipal, no imóvel situado na esquina formada pelas vias urbanas A. Rio Branco e Rua Luiz Justino Müller, ao qual poderá gerar risco à segurança viária no entorno e na intersecção viária existente.

RELATÓRIO:

Para embasamento do presente parecer técnico, buscamos como fonte a legislação vigente, em especial às disposições do CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do CONTRAN, bem como, o Art. 5º da CF que trata dos direitos e deveres individuais e coletivos, onde dispõe que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade.

Considerando que o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, devem ser regidas pelo CTB – Código de Trânsito Brasileiro e Resoluções do CONTRAN.

Considerando que podemos definir trânsito como a utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga.

Considerando que o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes

ESO – Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 – Bairro Bandeira Branca – São Jerônimo/RS – CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.

Considerando que os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

Considerando que o Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

Considerando as disposições do artigo 24 do CTB, ao qual estabelece as competências dos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição.

Considerando as disposições dos artigos 72 e 73 do CTB, ao tratar do cidadão, fica estabelecido o direito de qualquer pessoa de participar, com solicitações e sugestões, da gestão do trânsito no país, em total consonância com o artigo 1º, inciso II, da Constituição Federal de 1988, que prevê a cidadania como um dos fundamentos da República Federativa do Brasil. Ao qual observamos que o órgão competente de trânsito, têm o dever de analisar as solicitações e responder, por escrito, dentro de prazos mínimos, sobre a possibilidade ou não de atendimento, esclarecendo ou justificando a análise efetuada, e, se pertinente, informando ao solicitante quando tal evento ocorrerá.

Considerando que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é fundamental para mapear e avaliar todos os efeitos sobre a infraestrutura urbana e a qualidade de vida da população que mora, trabalha ou transita no entorno. Toda e qualquer atividade ou construção de empreendimento gera impactos positivos ou negativos na qualidade de vida das pessoas que vivem no entorno. Estabelecido pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, ele é um relatório multidisciplinar no qual se faz um levantamento dos impactos negativos e positivos causados por empreendimentos e atividades urbanas, bem como propõe medidas mitigadoras e compensatórias para evitar possíveis riscos que podem ser apresentados para a vizinhança.

Considerando que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), é uma ferramenta de apoio ao processo de licenciamento urbanístico, que oferece subsídios ao poder público municipal para decidir quais as condições para a concessão de licenças de construção, ampliação ou funcionamento das empresas e/ou até mesmo estabelecimentos ligados à administração municipal.

Considerando que no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) são avaliados aspectos como: adensamento populacional; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego para o local; demanda por transporte público, entre outros.

Considerando que o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) deve exigido quando há a implantação de empreendimentos e atividades privadas ou públicas em área urbana. O poder público municipal solicita ao empreendedor com a finalidade de obter as licenças de construção, ampliação ou funcionamento. O EIV também aumenta a segurança do empreendimento, descartando a possibilidade de riscos futuros e evita possíveis conflitos com a vizinhança.

Considerando que existem vários benefícios associados ao desenvolvimento e implementação do EIV, como:

- a) **Antecipação de Problemas:** O EIV permite a identificação antecipada de possíveis impactos negativos que um empreendimento pode causar na vizinhança. Isso possibilita a antecipação de problemas e a implementação de medidas preventivas.
- b) **Tomada de Decisões Embasada:** Proporciona informações embasadas para a tomada de decisões, tanto por parte dos órgãos públicos quanto dos empreendedores. Isso contribui para um processo decisório mais transparente e eficiente.
- c) **Melhoria na Qualidade de Vida:** Ao avaliar os impactos sociais, ambientais e urbanísticos, o EIV busca garantir que o empreendimento contribua para a melhoria da qualidade de vida da população local, evitando prejuízos à comunidade.
- d) **Planejamento Integrado:** Favorece o planejamento urbano integrado, promovendo a harmonia entre o desenvolvimento econômico e as

- necessidades da comunidade. Isso é fundamental para o crescimento sustentável das cidades.
- e) **Participação Pública:** O EIV envolve a participação da comunidade afetada, permitindo que os moradores expressem suas preocupações e sugestões. Isso promove a transparência e a inclusão social no processo de decisão.
 - f) **Preservação Ambiental:** Contribui para a preservação ambiental ao avaliar o impacto do empreendimento sobre áreas verdes, recursos hídricos, fauna e flora. Isso auxilia na criação de estratégias para minimizar danos ambientais.
 - g) **Prevenção de Conflitos Jurídicos:** A realização do EIV ajuda a prevenir possíveis conflitos jurídicos, uma vez que as informações detalhadas sobre o empreendimento e seus impactos são documentadas e disponíveis para consulta.
 - h) **Promoção do Desenvolvimento Sustentável:** O EIV é uma ferramenta alinhada aos princípios do desenvolvimento sustentável, considerando não apenas os aspectos econômicos, mas também os sociais e ambientais, buscando um equilíbrio entre o crescimento e a preservação.
 - i) **Adoção de Medidas Mitigadoras:** Identifica medidas mitigadoras e compensatórias para minimizar impactos negativos, proporcionando a implementação de soluções que possam compensar ou atenuar eventuais danos.
 - j) **Monitoramento Pós-Implantação:** Estabelece a necessidade de um monitoramento pós-implantação, permitindo avaliar se as medidas propostas foram eficazes e se o empreendimento está cumprindo suas obrigações em relação à comunidade e ao meio ambiente.

Consideramos que em resumo, o Estudo de Impacto de Vizinhança é uma ferramenta valiosa e indispensável que contribui para o desenvolvimento urbano de forma sustentável, equilibrando o crescimento econômico com a preservação do meio ambiente e o bem-estar da comunidade.

ESO - Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 - Bairro Bandeira Branca - São Jerônimo/RS - CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

Considerando que o envolvimento ativo da comunidade promove a transparência, a legitimidade e a eficácia do processo decisório, garantindo que as decisões tomadas reflitam os interesses e necessidades das pessoas afetadas pelo empreendimento. Além disso, a participação pública permite que os moradores se sintam parte do processo de planejamento urbano e contribuam para a construção de uma cidade mais inclusiva e sustentável.

Considerando que o Estudo de Impacto de Vizinhança é uma exigência estabelecida pelo Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001, que visa avaliar os impactos de empreendimentos e atividades urbanas sobre a qualidade de vida das comunidades locais. Além do Estatuto da Cidade, diversos municípios também possuem legislações específicas que regulamentam o processo de elaboração e análise do EIV, adaptando-o às suas realidades e necessidades locais, como Planos Diretores Municipais e Planos de Mobilidade Urbana.

Considerando que essas leis municipais devem estabelecer os critérios, prazos e procedimentos para a solicitação, elaboração e aprovação do estudo, garantindo a conformidade com as diretrizes urbanísticas e ambientais estabelecidas na legislação vigente.

Considerando que cabe ao município definir, conforme sua realidade local e dinâmica urbana, quais empreendimentos ou atividades têm potencial para causar impactos relevantes em seu território. Os empreendimentos e atividades sujeitos ao EIV devem estar listados em lei municipal. As principais atividades que costumam estar sujeitas à elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança são:

- a) Hipermercados;
- b) Centros de compras e lazer;
- c) Hospitais;
- d) Unidades Básicas de Saúde;
- e) Loteamentos urbanísticos;
- f) Indústrias de médio e grande porte;
- g) Edifícios comerciais de grande porte;
- h) Universidades e escolas;
- i) Estações de tratamento de esgoto;
- j) Aterros sanitários;
- k) Usinas de reciclagem de resíduos sólidos;
- l) Dentre outros empreendimentos que tenha característica de polos geradores e atratores de tráfego de veículos e de pessoas.

ESO - Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 - Bairro Bandeira Branca - São Jerônimo/RS - CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

Considerando que mesmo que um Estudo de Impacto de Vizinhança não seja igual para todos os empreendimentos por fatores como porte e nível de impactos gerados, sua estrutura deve conter alguns pontos básicos em comum:

- a) **Caracterização do empreendimento:** identificação, localização, objetivos e justificativas do empreendimento proposto;
- b) **Caracterização da vizinhança:** identificação, definição e diagnóstico da área de influência do empreendimento, antes da sua implantação;
- c) **Caracterização dos impactos:** identificação dos impactos - positivos e negativos - decorrentes da instalação do empreendimento, levando em consideração os fatores listados no Art. 37 da Lei Federal 10.257: adensamento populacional, equipamentos urbanos e comunitários, uso e ocupação do solo, valorização imobiliária, geração de tráfego e demanda por transporte público, ventilação e iluminação, paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;
- d) **Caracterização de medidas mitigadoras:** relacionar as medidas de prevenção, recuperação, mitigação e compensação de impactos, que devem ser adotadas para minimizá-los.

Considerando que o relatório deve ser elaborado por uma equipe multidisciplinar, que varia de acordo com o município. Poderão ser exigidos arquitetos, engenheiros ambientais, geógrafos e advogados, entre outros profissionais que tenham a capacidade para avaliar os critérios de análise do EIV. Também é necessário um profissional de arquitetura ou engenharia ambiental legalmente habilitado no CREA, que supervisionará a elaboração, assinará o documento e entregará ao órgão competente.

Considerando que como o EIV é um documento técnico, recomenda-se a contratação de uma consultoria com experiência na realização desse estudo para elaborar um material que atenda todas as exigências. Além disso, a gestão ambiental é importante para que a empreendimento esteja sempre em dia com as legislações, e consiga renovar as licenças ambientais sempre que necessário.

Considerando que o Estudo de Impacto no Trânsito junto com o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), oferecem elementos para análise de viabilidade para o

empreendimento/atividade junto aos órgãos da municipalidade, bem como servir de instrumento para definição de medidas mitigadoras do impacto da atividade nos sistemas viário e de transporte, que fará constar em no documento a geração de viagens em seus diversos modos de transporte, o dimensionamento e localização dos acessos, a delimitação das rotas de acesso distribuindo nestas a respectiva divisão das viagens produzidas e atraídas, a caracterização das vias do entorno (volume de tráfego classificado, regulamentação de circulação, parada, estacionamento e direito de passagem), a identificação dos locais em que haja conflito entre o tráfego existente e o gerado pelo empreendimento, considerando o volume e a capacidade viária, propondo medidas mitigadoras para estes conflitos apresentados em modo de projeto funcional.

Considerando que na mobilidade urbana, a aprovação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, que instituiu a municipalização do trânsito, e a garantia de verbas específicas nos orçamentos municipais para o setor, acarretou, entre outras questões, na conseqüente profissionalização e aperfeiçoamento nas áreas técnicas municipais. Além disso, em seu artigo 93, exigiu a anuência no órgão gestor municipal na aprovação de empreendimentos impactantes, resultando na necessidade de elaboração de Relatórios de Impacto de Trânsito por parte desses empreendedores.

Considerando que a caracterização do sistema por objetivo amparar tecnicamente o poder público e os empreendedores sobre os níveis de impactos causados pelo empreendimento quando da sua implantação, servindo de apoio à aprovação do EIV solicitado. Este Estudo de Impacto de Trânsito deverá estar estruturado em quatro partes, a saber:

- a) **Resumo da situação atual:** Etapa onde se levantam aspectos sobre o local a ser implantado o empreendimento, discriminando as áreas de Influência Direta e Indireta de seus impactos (AID e AII respectivamente). Destaca-se ademais, características urbanísticas, viárias e da mobilidade urbana em geral. No final dessa etapa que se encontram dados de contagens veiculares classificadas (cujos dados primários encontram-se anexado no final desse relatório), realizadas em nos pontos definidos pela municipalidade.
- b) **Estimativa da atração de viagens:** Etapa onde se realiza uma análise mais aprofundada do empreendimento, com ênfase em sua produção de viagens ao longo do dia, discriminadas por modo e espacialmente (respectivamente distribuições temporal, modal e espacial). Essa

estimativa é realizada sobre bibliografia específica, sobre os parâmetros desenvolvidos pela Prefeitura Municipal e amparada em situações com comportamentos similares estudadas previamente.

- c) **Identificação dos impactos no trânsito:** a partir dos dados obtidos com as contagens e das estimativas calculadas com a implantação do empreendimento, são estabelecidos nessa etapa, os impactos causados pela implantação do empreendimento.
- d) **Medidas mitigadoras propostas:** baseado nos impactos, quando comprovados sugere-se nessa etapa ações que mitiguem eventuais impactos causados pelo empreendimento na sua implantação.

Considerando que neste relatório deverá ser avaliado a demanda atual e a futura, gerada pela implantação do empreendimento/atividade, que serão verificadas possíveis situações de conflito entre as viagens geradas pelas atividades já instaladas no local e o empreendimento proposto.

Considerando o disposto no art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro - CTB, nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de trânsito poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Considerando que o Código de Trânsito Brasileiro inovou no tratamento sobre as edificações a serem construídas nas cidades, determinando que haja a interveniência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via; ou seja, além das licenças municipais, sob responsabilidade de outros setores da Prefeitura, pretendeu o legislador que ocorra a aquiescência do órgão de trânsito competente, para que se avalie o impacto que aquela construção acarretará ao tráfego local.

Considerando que tal obrigatoriedade aplica-se apenas aos projetos que podem se transformar em polo atrativo de trânsito, como empreendimentos que atraem um tráfego considerável de pessoas, tendo em vista a estimativa de um maior afluxo de pessoas que passarão a se deslocar para o lugar onde serão construídos, ao que se torna necessário que, do projeto, conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas.

Considerando que infelizmente, este dispositivo não é aplicado como deveria, em todas as cidades brasileiras, sendo comum a aprovação equivocada de construções sem a análise de impacto de trânsito, trazendo grandes transtornos à mobilidade urbana.

Considerando que a devida adequação dos projetos de edificações às circunstâncias locais é, inclusive, decorrente da política de desenvolvimento urbano, que deve ser executada pelo Poder Público Municipal, nos termos do artigo 182 da Constituição Federal, com a finalidade de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Considerando que a necessária intervenção do órgão ou entidade de trânsito seja devidamente previsto no Plano Diretor e/ou Plano de Mobilidade Urbana, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, de acordo com o § 1º do artigo constitucional mencionado, o qual foi regulamentado pela Lei nº 10.257/2001, denominada Estatuto da Cidade.

Considerando que existe previsão de eventual responsabilidade àquele que promover a construção irregular, ressalta-se que o § 4º do artigo 95 do CTB prevê que ao servidor público responsável pela inobservância dessa norma, a autoridade de trânsito aplicará multa diária na base de cinquenta por cento do dia de vencimento ou remuneração devida enquanto permanecer a irregularidade.

Portanto, como vimos, indiscutivelmente, perante a legislação vigente é indispensável que haja um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e Estudo de Impacto de Trânsito (EIT), para verificar a viabilidade de instalação de empreendimentos públicos e/ou privados no território urbano do Município de São Jerônimo.

CONCLUSÃO:

Diante das considerações acima, como apoio prestando assessoramento técnico ao contratante que se demonstra preocupação com os possíveis transtornos e riscos à segurança viária com a instalação de uma Unidade Básica de Saúde e outros serviços associados na esquina formada pelas vias urbanas municipais Av. Rio Branco e Rua Luiz Justino Müller no Município de São Jerônimo.

ESO - Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 - Bairro Bandeira Branca - São Jerônimo/RS - CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

Devemos observar que o objetivo do órgão ou entidade de trânsito deve ser o de proporcionar instrumentos e condições para que o processo de circulação de bens e pessoas desenvolva-se com padrões adequados de acessibilidade, mobilidade, segurança, fluidez e qualidade de vida.

Desse modo, a gestão de trânsito envolve a busca pela otimização dos recursos humanos, materiais e financeiros destinados à resolução dos problemas de trânsito do município, visando reduzir ou até mesmo eliminar esses problemas.

A gestão da coisa pública é diferente da gestão privada. A gestão privada de negócios é marcada pelo princípio da eficiência econômica. Além da eficiência, a gestão pública deve guiar-se por outros princípios, como transparência, inclusão e participação social, além de sustentabilidade ambiental.

Nos dias atuais, o grande desafio da gestão pública municipal é promover o desenvolvimento econômico e social das cidades, levando em conta a sustentabilidade ambiental e a inclusão social.

Referente a demanda sob análise técnica, destacamos que próximo ao local onde se pretende instalar a UBS já existem num raio inferior a 100 metros, outros polos geradores de tráfego, ao qual realizamos um levantamento prévio de fluxo mensal de pessoas que buscam estes locais como origem e destino das viagens realizadas, onde citamos:

- a) Tabelionato - aproximadamente 2.500 pessoas;
- b) Clinitest - aproximadamente 1.200 pessoas;
- c) Outros estabelecimentos médicos - aproximadamente 750 pessoas;
- d) Outros serviços - aproximadamente 400 pessoas;

Além de todo o tráfego de passagem elevado pelo fluxo de veículos e pedestres ao longo da Av. Rio Branco, a Rua Luiz Justino Müller cumpre a função de via de transição ligando regiões da cidade, servindo como ligação da Rua João Daisson com a Av. Rio Branco, onde com a instalação de estabelecimentos ligados à área da Saúde Municipal teríamos um acréscimo considerável de tráfego, conforme podemos estimar com base nos registros oficiais de médias de atendimentos mensais:

- a) UBS Central - aproximadamente 8.000 pessoas;
- b) CAPS - aproximadamente 1.500 pessoas;
- c) EADI - aproximadamente 300 pessoas;

ESO - Assessoria, Consultoria e Soluções em Trânsito

CNPJ nº 31.530.121/0001-79

Av. Maurício Cardoso, 2512 - Bairro Bandeira Branca - São Jerônimo/RS - CEP: 96.700-000

E-mail: eso.consultoria.transito@outlook.com.br

Whatsapp: 51 9 96674469

Diante dos números constatados na análise técnica previamente realizada podemos certificar que haverá um grande aumento de fluxo, acarretando em risco eminente de potenciais chances de ocorrências de sinistros de trânsito e até mesmo o risco à segurança e a vida das pessoas, em razão de que já é evidente o alto volume de fluxo da Av. Rio Branco por se tratar de uma via arterial e um dos principais acessos do Município de São Jerônimo, que por onde diariamente circulam aproximadamente 16.250 veículos.

Diagnosticamos que seria necessário a avaliação de outras áreas de imóveis disponíveis e próximas à região central da cidade, onde houvesse menos volume de tráfego e conflitos viários.

Portanto, diante das observações e considerações supramencionadas, opino pela inviabilidade técnica da instalação da UBS e demais serviços de saúde agregados no imóvel localizado na esquina formada pelas vias urbanas Av. Rio Branco e Rua Luiz Justino Müller, destacando que não há notícias da existência de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e Estudo de Impacto de Trânsito (EIT).

Este é o breve relatório do parecer técnico.

São Jerônimo, 06 de Agosto de 2024.

Documento assinado digitalmente
gov.br EDUARDO SILVEIRA DE OLIVEIRA
Data: 06/08/2024 12:42:51-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

Eduardo Silveira de Oliveira
Tecnólogo em Processos Gerenciais com
Complementação em Gestão de Trânsito
Registro CRA/RS nº TE-003235/O