

## **SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS**

### **RELATÓRIO DE IMPACTO SOBRE O TRÁFEGO URBANO (RITUR) –CENTRO DE REFERÊNCIA DE ASSISTENCIA SOCIAL – CRAS DO BAIRRO LAGOA DO MATO**

#### **1. APRESENTAÇÃO**

O presente documento trata-se de um relatório de impacto que um determinado empreendimento irá exercer na malha viária urbana, onde serão levados em consideração critérios que analisam a viabilidade do projeto em relação as suas trocas com a comunidade ao entorno. A legislação que norteia a realização desse estudo é a Lei nº 2795, promulgada no dia 22 de dezembro de 2011. Nela é definido o tipo de empreendimento elegível para o estudo, assim como as informações a serem abrangidas por este.

O documento elaborado pelo DENATRAN, Manual De Procedimentos Para O Tratamento De Polos Geradores De Tráfego, define como polo gerador de tráfego empreendimentos de grande porte que demandam um número elevado de viagens, causando assim um impacto negativo no fluxo de tráfego do seu entorno, minando a acessibilidade do próprio empreendimento e das edificações ao redor e pondo em xeque a segurança de motoristas e pedestres. Esta definição é complementada no art 2º da Lei nº 2795/2011, que classifica os tipos e áreas mínimas do empreendimento que demanda análise e avaliação do relatório de impacto sobre o tráfego urbano.

Ainda de acordo com o Manual De Procedimentos Para O Tratamento De Polos Geradores De Tráfego, esses polos demandam um estudo do seu impacto no tráfego das vias de acesso e adjacências, além de uma investigação aprofundada do projeto urbanístico no que concerne os acessos principais e secundários, se houver, as vias de circulação interna, declividade das rampas e dimensionamento, localização e suficiência das vagas destinadas ao estacionamento de veículos.

## **SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS**

O relatório culmina no enquadramento do empreendimento na legislação vigente. No apanhado dos impactos causados por este, seus efeitos na qualidade de vida e segurança da população de seu entorno. E em medidas mitigadoras que propiciem o aprimoramento projetual a fim de reduzir os danos causados no tráfego urbano, em seu fluxo e segurança, para o melhoramento da qualidade de vida dos usuários da malha urbana, motoristas e pedestres.

### **1.1. LEGISLAÇÃO PERTINENTE**

De acordo com o Manual De Procedimento Para O Tratamento De Polos Geradores De Trânsito, documento elaborado pelo DENATRAN em 2001, um Polo Gerador de Tráfego é caracterizado por um empreendimento de grande porte, capaz de gerar um grande número de viagens que impactem de forma negativa no tráfego existente do seu entorno. O empreendimento analisado pelo presente relatório se enquadra como Polo Gerador de Tráfego por estar em acordo ao descrito na Lei nº 2795, de 22 de dezembro de 2011, em seu art. 2º:

V – Qualquer empreendimento para fins não residenciais cuja área construída supere a 200m<sup>2</sup> (duzentos metros quadrados) e que esteja localizado nas vias coletoras e estruturais do Sistema Viário Principal, conforme definido no Plano Diretor de Mossoró;

VII – Qualquer empreendimento destinado a abrigar a prestação de serviços de atenção à saúde nos níveis primário, secundário ou terciário, tais como postos e centros de saúde, unidades mistas, ambulatórios, clínicas e hospitais.

## **2. OBJETIVO**

O objetivo desde relatório consiste em relacionar o projeto de construção de um Centro de Referência de Assistência Social com seu

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

entorno, analisar seu impacto na malha viária e descrever as estratégias adotadas para a manutenção do fluxo de tráfego.

Para isso, se faz necessário analisar a adequação do empreendimento as legislações pertinentes, como o Código de Obras e o Plano Diretor, e o cumprimento de normas como a NBR 9050/2020. Somando-se a isso é feita a análise das vias em que o empreendimento está inserido e sua área de influência. Através dessa análise é possível definir quais medidas devem ser tomadas para que o impacto em seu entorno seja o menor possível.

### 3. INFORMAÇÕES GERAIS DO EMPREENDIMENTO

DADOS DA OBRA	
NOME	Centro de Referência de Assistência Social.
ENDEREÇO	Rua Souza Leão, Lagoa do Mato, Mossoró, Rio Grande do Norte.
DADOS DO PROPRIETÁRIO	
PROPRIETÁRIO	Prefeitura Municipal de Mossoró.
ENDEREÇO	Av. Alberto Maranhão, 1751, Centro. CEP 59600-140 - Mossoró/RN
CNPJ	08.348.971/0001-39
DADOS DO PROJETO	
TIPO DO PROJETO	Arquitetônico – Estabelecimento de Assistência Social
TIPO EDIFÍCIO	Público
Nº DE PAVIMENTOS	Pavimento único
ÁREA DO TERRENO	1.132,64 m <sup>2</sup>
ÁREA CONSTRUÍDA	342,00 m <sup>2</sup>
DADOS DO RESPONSÁVEL PELO PROJETO	
AUTOR DO PROJETO	Vitor de Assis Sales
CAU	CAU nº A305972-3
E-MAIL	sppe@prefeiturademossoro.com.br
TELEFONE	(84) 9 9104-6583
DADOS DO RESPONSÁVEL PELO ESTUDO	
AUTOR DO ESTUDO	Vitor de Assis Sales
CAU	CAU nº A305972-3
E-MAIL	sppe@prefeiturademossoro.com.br
TELEFONE	(84) 9 9104-6583

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

### 3.1. EMPREENDIMENTO

Trata-se do projeto de um Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), elaborado em conformidade com o código de obras e o plano diretor do município de Mossoró, bem como com a Resolução RDC N° 50 da Agência Nacional de Vigilância Sanitária e outras normas vigentes. O empreendimento possui uma área total construída de 342,00 m<sup>2</sup>, com um pavimento único, situado em um terreno de 1.132,64 m<sup>2</sup>, localizado no bairro Lagoa do Mato, na Zona Urbana do município de Mossoró – RN.

Figura 1: Mapa de localização.



Fonte: SPPE (2025).

O CRAS fica situado em um lote de meio de quadra, com uma fachada voltada para a via, como ilustrado na Figura 1. Seu acesso geral, bem como de funcionários, será feito através da Rua Souza Leão. As atividades exercidas no empreendimento são do tipo serviço, havendo atendimento de assistência social às pessoas residentes do bairro Lagoa do Mato e regiões vizinhas. Os índices urbanísticos presentes na Figura 2 abaixo sintetizam as informações principais do projeto, pertinentes para o estudo.

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

Figura 2: Índices urbanísticos.

ÍNDICES URBANÍSTICOS		
Área Construída		342,00 m <sup>2</sup>
Área de Projeção		354,31 m <sup>2</sup>
Área do Terreno		1.132,64 m <sup>2</sup>
Área Permeável		603,17 m <sup>2</sup>
Taxa de Permeabilidade		53,25 %
Área Impermeável		529,47 m <sup>2</sup>
Coeficiente de Aproveitamento		0,30
RECUOS	MÍNIMO	ADOTADO
Recuo Frontal	3,00 m	7,70 m
Recuo Lateral Esquerdo	1,50 m	8,18 m
Recuo Lateral Direito	1,50 m	4,20 m
Recuo Posterior	1,50 m	3,98 m
VAGAS DE ESTACIONAMENTO	MÍNIMO	ADOTADO
Veículos leves	4,27	5 vagas

Fonte: SPPE (2025).

#### 4. CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA

As áreas de influências são aquelas que estarão sujeitas aos impactos positivos ou negativos causados pela implantação e/ou operação de um empreendimento. Com isso, para a definição das áreas de influências do empreendimento foram realizados mapeamentos das estruturas físicas naturais existentes na área do projeto e levantamentos de campo para conhecer a vizinhança do local.

Foram adotadas três áreas de influência para os meios biótico, físico e socioeconômico: Área de Diretamente Afetada (ADA); Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII). Dentro desse contexto, a área diretamente afetada é a área onde haverá a implantação do empreendimento e que sofre diretamente com as alterações feitas pela atividade no local. A Área Diretamente Afetada (ADA) do Centro de



## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

Referência de Assistência Social corresponde a Rua Souza Leão, que é denominada como via local segundo o Anexo II da Lei Complementar Nº 012/2006. Na referida área encontram-se edificações de uso residenciais, comerciais e institucionais, numa via com pavimento em asfalto.

Já a Área de Influência Direta (AID) é a área geográfica afetada pelos impactos diretos mais significativos decorrentes do empreendimento. Os impactos e efeitos são induzidos pela existência do empreendimento e não como consequência de uma atividade específica deste. Considera-se como AID uma área com delimitação de 200 (duzentos) metros a partir da ADA.

Figura 3: Área de Influência Direta (AID).



Fonte: SPPE (2025).

A AID do Centro de Referência de Assistência Social é caracterizada pela presença de vias locais que distribuem os fluxos do tráfego no decorrer do dia em direção a via arterial II mais próxima, a Av. Alberto Maranhão. É possível destacar, similarmente a ADA, que as ruas são em sua maioria de mão dupla, as calçadas são delimitadas pelas garagens e acessos de

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

veículos existentes das residências, e na Rua Souza Leão possui rota de transporte público.

Por fim, tem-se a área de influência indireta onde os impactos se fazem sentir de maneira secundária ou indireta e, de modo geral, com menor intensidade, em relação ao anterior, alcançando os elementos dos meios físico, socioeconômico e biótico. Para a área em questão foi traçado um raio de 500 (quinhentos) metros a partir da área diretamente afetada.

Figura 4: Área de Influência Indireta (AII).



Fonte: SPPE (2025).

Similarmente a AID, essa área é composta de vias locais, e apenas uma arterial. Dentro da AII, a via que merece destaque é a via arterial II, a Avenida Rio Branco, com pavimentação asfáltica. O acesso ao transporte coletivo acontece através de paradas situadas ao longo do bairro, com destaque para Rua Souza Leão e para a Rio Branco.

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

---

### 5. CLASSIFICAÇÃO DA HIERARQUIA DAS VIAS

De acordo com a Lei Complementar nº 012/2006, o Plano Diretor define a como via urbana todo acesso presente dentro do perímetro urbano definido pelo Mapa 02. Essas vias se subdividem em quatro categorias principais. As vias de trânsito rápido são aquelas que permitem o acesso ao interior da cidade, garantindo a permeabilidade do tráfego extra-urbano dentro do perímetro urbano. As vias arteriais são definidas como tendo um tráfego médio ou alto, com pouca interação com o uso e ocupação de seu entorno, sendo ideal para transportes de alta capacidade, como o transporte coletivo, e segregando a interação com os demais tipos de uso. As vias coletoras tem como objetivo direcionar o tráfego das vias arteriais para seus destinos mais específicos, tendo uma maior interação e acessibilidade com o uso e ocupação do solo em seu entorno. Por fim, as vias locais são caracterizadas por seu baixo tráfego e alta compatibilidade com o uso do solo, sendo o acesso principal aos lotes de seu entorno.

Em seu anexo 1, o Plano Diretor classifica as vias de Mossoró da seguinte forma:

Figura 5: Sistema viário.





**MOSSORÓ**  
PREFEITURA

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

Estrutura	Classificação	Nome da Via
Vias Arteriais	Via Arterial I (Penetração)	1) BR 304(Natal/Fortaleza)/ Av Pte. Dutra/Av. do Contorno/Av. Wilson Rosado; 2) BR 110/Av. Francisco Mota(p/Areia Branca)/ Av. Sérvulo Marcelino(p/Upanema); 3) BR 405(p/Apodí); 4) RN 117(p/Gov. Dix Sept Rosado); 5) RN 015( p/Baraúna)
	Via Arterial II (Articulação)	1) Av. Dix Neuf Rosado(Leste/Oeste); 2) Rua Coelho Neto/Complexo Viário Vingt Rosado/Rua Dona Mariinha Mendes/Rua Alfredo Ananias; 3) Rua Alberto Maranhão; 4) Av. Rio Branco/RN 030; 5) Rua Francisco Solon de Albuquerque/Av. Diocesana/Rua Jose Damião; 6) Rua Felipe Camarão; 7) Rua João da Escossia; 8) Rua Dr. João Marcelino/MOS 010; 9) Av. Lauro Monte;
Vias Coletoras	Via Coletora I (Distribuição)	1) Ponte Castelo Branco/Rua Santos Dumont/Av. Augusto Severo; 2) Rua Cel. Gurgel/Rua Alfredo Fernandes/Ponte Jerônimo Rosado; 3) Rua Melo Franco; 4) Av. Cunha da Mota/Rua Jerônimo Rosado; 5) Rua Frei Miguelinho; 6) Rua Mal. Deodoro da Fonseca; 7) Av. Dix Sept Rosado; 8) Rua Mal. Hermes da Fonseca; 9) Rua Jeremias da Rocha; 10) Rua Delfim Moreira; 11) RN 010/Rua Sen. Petrólio Portela/Av. Abel Coelho/Rua Rodrigues Alves; 12) Rua Duodécimo Rosado; 13) Prolongamento da RN 015/Rua José Benigno de Moura; 14) Av. Centenária; 15) Rua Prof. Antonio Campos/RN 050; 16) Rua Raimundo Firmino; 17) Rua Genésio Rebouças;
	Via Coletora II (Apoio)	1) Rua Bezerra Mendes/Rua Mario Negócio; 2) Rua Tiradentes/Rua Desemb. Dionísio Filgueira; 3) Rua Venceslau Braz; 4) Rua Nilo Peçanha; 5) Rua Juvenal Lamartine; 6) Rua Pedro Velho; 7) Rua Seis de Janeiro; 8) Rua José Leite/Rua Antonio Soares do Couto; 9) Rua Afonso Pena; 10) Rua Santa Maria/Rua Campos Sales; 11) Rua Prudente de Moraes; 12) Rua Francisco Romualdo/ Rua Nízia Floresta; 13) Rua Cícero Aires de Lima/Rua Vicente Fernandes; 14) Av. Mota Neto; 15) Rua Antonio Vieira de Sá/Rua J. Soares Barreto/Rua Maria Salem Duarte; 16) Rua Eduardo Medeiros/Rua Raimundo Leão de Moura; 17) Rua Pe. Longin; 18) Av. Pte. Costa e Silva/Rua Jose Maria de Souza Luz; 19) Rua Nossa Senhora de Fátima/Rua Laura Estrela; 20) Av. São Jerônimo; 21) Av. Santa Luzia; 22) Rua Santa Cristina; 23) Rua Sen. Duarte Filho; 24) Rua Jorge Coelho Andrade/Alameda das Carnebeiras; 25) Rua Brig. Salema Euclides Deucleciano/Rua S. M. Junior; 26) Av. Herondina Cavalcante; 27) Rua Joaquim Afonso/Rua Walter Wanderley; 28) Rua Luiza M. da Silva;
Vias Locais		Todas as demais ruas não relacionadas

Fonte: Anexo 1, Plano Diretor (2011, p.1)

### 5.1. PERFIL DAS VIAS DE ACESSO

O sítio de intervenção consiste em um lote de meio de quadra, com uma fachada voltada para a via, como ilustrado na Figura 1. Seu acesso geral, bem como de funcionários, será feito através da Rua Souza Leão, uma via de sentido duplo, com pavimentação em asfalto, calçada e meio-fio. Por se tratar de uma via local, tem um fluxo considerado baixo, com alto índice de interação com uso do solo, sendo um dos meios que conecta a população às vias de maiores fluxos e ao interior do bairro. As atividades exercidas no empreendimento são de tipologia assistência social, havendo atendimentos às pessoas residentes do bairro Lagoa do Mato e regiões vizinhas.

Em seu entorno, as vias circunvizinhas apresentam características diversas, mas em sua maioria com características de vias locais, com exceção da Avenida Rio Branco que está inserida na AII. Elas apresentam

## **SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS**

pavimentação asfálticas ou pavimentação em paralelepípedo, seu fluxo de tráfego é baixo para moderado, devido ao uso predominantemente residencial nos lotes ocupados em sua área de influência.

### **6. INFORMAÇÕES OPERACIONAIS**

Por se tratar de um empreendimento de uso de serviço, é necessário analisar situações de logística das atividades desenvolvidas em seu interior, bem como dos empreendimentos circunvizinhos. Fluxo de funcionários e pacientes, estacionamentos de veículos, aumento do fluxo em horários específicos e circulação de veículos assistenciais são algumas das atividades referente a logística do funcionamento de empreendimentos dessa tipologia.

#### **6.1. HORÁRIOS DE FUNCIONAMENTO**

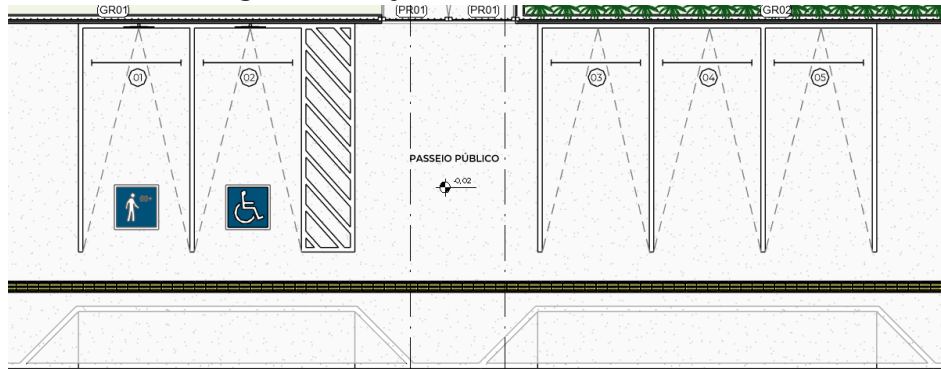
O quadro de atendimento de assistência básica disponibilizado pelo site oficial da Prefeitura de Mossoró estabelece a quantidade de profissionais de cada CRAS individualizado, assim como seu horário de funcionamento. O presente estudo trata-se de um Centro de Referência de Assistência Social, sendo assim, o funcionamento fica estabelecido das 07h às 11h e 13h às 17h de segunda a sexta.

#### **6.2. DIMENSIONAMENTO E DISTRIBUIÇÃO DAS VAGAS DE ESTACIONAMENTO**

A delimitação de vagas para estacionamento do empreendimento é definida pelo plano diretor como sendo 01 vaga para cada 80m<sup>2</sup> de área construída. Sendo assim foi estipulada 5 vagas. O estacionamento fica situado na fachada frontal (figura 06), e conta com uma área de 91,30m<sup>2</sup>. Dentro dele foram destinadas uma vaga para pessoa com deficiência, uma vaga para pessoa idosa e três vagas para o público em geral. Cada vaga foi projetada nas dimensões padrão de veículos (2,50x5,00 metros) com um adicional da faixa zebrada de 1,20x5,00m anexada à vaga de PCD.

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

Figura 6: Projeto de estacionamento.



Fonte: SPPE (2025).

### 7. MEDIDAS MITIGADORAS

Ao avaliar o empreendimento e seu entorno, foram adotadas estratégias que reduzissem ao máximo um impacto negativo no fluxo de trânsito existente, adequando o projeto à realidade em que ele será inserido. As medidas tomadas incluem:

- (A) Estacionamento: foi definido um espaço para estacionamento de 91,30m<sup>2</sup>, com acesso rampeado exclusivo para veículos.
- (B) Vagas inclusivas: foram definidas uma vaga para pessoa com deficiência (PCD) e uma para pessoa idosa.
- (C) Piso tátil: foi feito um projeto com delimitação de pisos táteis no passeio público para facilitar e priorizar os transeuntes.

## SECRETARIA MUNICIPAL DE PROGRAMAS E PROJETOS ESTRATÉGICOS

---

### 8. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro, p. 162. 2015

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 16.537: **Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação**. Rio de Janeiro, 2024.

Corpo de Bombeiro Militar do Rio Grande do Norte. **Instrução Técnica N° 11: Medidas de Segurança Contra Incêndio Para Edifícios de Uso Misto e Edifícios Residenciais**. Natal: CBMRN. 2022

LEI COMPLEMENTAR N.º 012/2006. **Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Mossoró e dá outras providências**. Mossoró-RN, p. 56. 2011

LEI COMPLEMENTAR N° 47, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2010. **Dispõe sobre o Código de Obras, Posturas e Edificações do Município de Mossoró**. Mossoró-RN, p. 65. 2010.

LEI N° 2795, DE 22 DE DEZEMBRO DE 2011. **Dispõe sobre a exigência do Relatório de Impacto sobre o Tráfego Urbano – RITUR, para empreendimentos novos, ampliações de empreendimentos existentes e alterações de usos de imóveis, e dá outras providências**. Mossoró-RN, p. 08, 2011.

---

**VITOR DE ASSIS SALES**

ARQUITETA E URBANISTA – CAU N° A305972-3