

# RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

---

## **CONTRATANTE**

IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE  
Endereço: Av. Brasília, 2769 –  
Londrina, PR

## **CONTRATADA**

SUDAMÉRICA AMBIENTAL  
MASTER AMBIENTAL

## **RESPONSÁVEL TÉCNICO**

FERNANDO JOÃO RODRIGUES DE BARROS

Janeiro/ 2026

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>5</b>
<b>METODOLOGIA</b> .....	<b>6</b>
<b>1. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO</b> .....	<b>7</b>
1.1.1. Informações gerais de identificação do empreendimento; .....	7
1.1.2. Identificação do coordenador e equipe responsável pelo EIV; .....	7
<b>2. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO</b> .....	<b>8</b>
<b>3. IMPACTOS E MEDIDAS DO EMPREENDIMENTO SOBRE A ÁREA DE VIZINHANÇA</b> .....	<b>14</b>
C. IMPACTOS NA ESTRUTURA URBANA INSTALADA .....	14
D1. Análise de equipamentos urbanos existentes, compatibilidade entre o empreendimento proposto e a capacidade das redes de infraestrutura (consumo de água, energia elétrica, geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes, drenagem de águas pluviais, etc.); .....	14
D. IMPACTOS SOBRE O SISTEMA VIÁRIO.....	16
F4. Apresentar acessos e manobras dos veículos de carga (médio e grande porte), com dimensionamento, layout e demonstração funcional das áreas de carga e descarga e doca. ....	17
F6. Estimativa do número de viagens atraídas pelo empreendimento por dia considerando população fixa e população flutuante.....	23
F8. Verificação comparativa da capacidade viária atual e nível de serviço atual e com o empreendimento, fornecendo informação da metodologia ou software utilizado, com a respectiva apresentação das planilhas de cálculo (worksheets) e dos dados de entrada (inputs) identificados e discriminados. ....	24
F9. Análise conclusiva da oferta atual e da demanda por sistema viário, observando condições de mobilidade, deslocamento e acessibilidade. ....	25

F10. Análise de suficiência do transporte público coletivo ofertado na área do empreendimento, verificação da demanda por novas linhas de transporte coletivo e análise da localização, condições físicas e suficiência das paradas de ônibus. ....	27
F11. Análise de suficiência de infraestruturas de incentivo ao uso de modos de transporte alternativos ao individual motorizado – modal a pé e cicloviário. ....	29
<b>4. QUADRO RESUMO DE IMPACTOS E MEDIDAS .....</b>	<b>34</b>
<b>5. CONCLUSÃO TÉCNICA .....</b>	<b>38</b>
<b>6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>39</b>



## INTRODUÇÃO

O presente **Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV)** tem como objetivo apresentar os impactos positivos e negativos, assim como, as medidas mitigadoras e compensatórias em relação a cada um dos impactos identificados, com base no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) desenvolvido para a regularização das atividades de uma unidade da **Igreja Evangélica Bola de Neve** (Processo SEI nº: 84.005423/2024-19).

Assim, resume-se que o objeto de estudo se configura como um empreendimento que realiza atividades de Organizações Religiosas ou Filosóficas, localizada no município de Londrina, PR.

A elaboração do RIV atende a **Notificação Administrativa 380/2025 — Notificação para complementação de conteúdo de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)**. As informações contidas no RIV e as medidas mitigadoras e compensatórias são apresentadas ao público de forma técnica, mas com linguagem acessível a qualquer leitor que se interesse em conhecer os impactos ocasionados pelo Empreendimento. O conteúdo permite a consulta popular de seu conteúdo e visa promover a participação da comunidade no debate sobre a construção do meio ambiente urbano.

A estrutura do Relatório segue a do EIV, o qual foi elaborado com base no **Termo de Referência emitido pelo Prefeitura de Londrina e o Instituto de Pesquisa de Planejamento Urbano de Londrina (IPPUL)**. Portanto, para cada tópico onde foi identificado um impacto, conforme elaboração do EIV, apresenta-se os respectivos impactos e posteriormente as medidas e obrigações legais, quando aplicável.

## METODOLOGIA

A elaboração deste relatório se pautou no conteúdo do Estudo de Impacto de Vizinhança protocolado, tratando os assuntos abordados de maneira sintética de forma a garantir uma leitura mais fluida e coesa.

Destaca-se que a Matriz de Impactos e Medidas mitigadores e/ou compensatórias, em anexo a este documento, correspondem à Matriz do EIV, de modo que a ordem dos itens abordados neste relatório apresentam o mesmo conteúdo.

Os atributos definidos para cada impacto identificado atendem as orientações citadas na **Notificação Administrativa 380/2025**:

*Apresentar Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV redigido em linguagem simples, clara e objetiva, de forma sintética, ilustrada por mapas, gráficos e demais técnicas de comunicação visual, de modo que se possa facilmente compreender os impactos positivos e/ou negativos da implantação, operação, ampliação de empreendimento ou atividade. Assim, deverá conter: Breve histórico e descrição do empreendimento; Síntese dos impactos e das respectivas medidas mitigadoras e/ou compensatórias; Quadro resumo constando os impactos e as correspondentes medidas mitigadoras e/ou compensatórias, indicando o prazo e o responsável pela aplicação das medidas propostas; Conclusão técnica do estudo;*

Os impactos e medidas descritos nesse RIV são especificados em um quadro com atributos, segundo o exemplo a seguir.

Quadro 1: Exemplo de quadro de impactos e medidas. Fonte: Master Ambiental, 2025.

**IMPACTO: (Descrição)**

NATUREZA: Positivo / Negativo / Neutro

PERÍODO: Obras / Operação

**MEDIDA: (Descrição)**

CLASSIFICAÇÃO: Mitigadora / Compensatória / Potencializadora / Obrigatoriedade Legal

RESPONSÁVEL: Empreendedor / Poder Público / Empreendedor mediante aprovação do órgão / Empreendedor e Poder Público

PRAZO: Antes do início da obra / Durante a obra / Antes da emissão do Certificado de Construção / Antes do início da operação / Durante a operação

## 1. DESCRIÇÃO DO EMPREENDIMENTO

### 1.1.1. Informações gerais de identificação do empreendimento;

#### **IGREJA EVANGÉLICA BOLA DE NEVE**

Endereço: Av. Brasília | Lote 66 b – Nossa Senhora do Desterro  
Londrina – Paraná

### 1.1.2. Identificação do coordenador e equipe responsável pelo EIV;

#### **Empresa de consultoria responsável pelo EIV**

#### **SUDAMÉRICA AMBIENTAL LTDA**

Nome Fantasia: MASTER AMBIENTAL

Endereço: Av. Higienópolis, 1505 - Sala 701 e 702  
Edifício Comercial Costa Verde, Londrina – Paraná.

#### **Responsáveis Técnicos**

**Arquitetura e Urbanismo ou Engenharia Civil (coordenador):**

**ERICA AKEMI MATSUDA**

**Ciências Biológicas ou Engenharia Florestal, Agrônômica ou Ambiental:**

**DIEGO GOMES DA COSTA**

**Engenharia de Transportes:**

**FERNANDO JOÃO RODRIGUES DE BARROS**

## 2. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Este relatório tem como objeto de análise uma unidade da **Igreja Evangélica Bola de Neve**, o empreendimento em questão está situado na Av. Brasília, 2769, no bairro de Nossa Senhora do Desterro, presente no município de Londrina- PR. O mapa a seguir apresenta a localização do empreendimento.

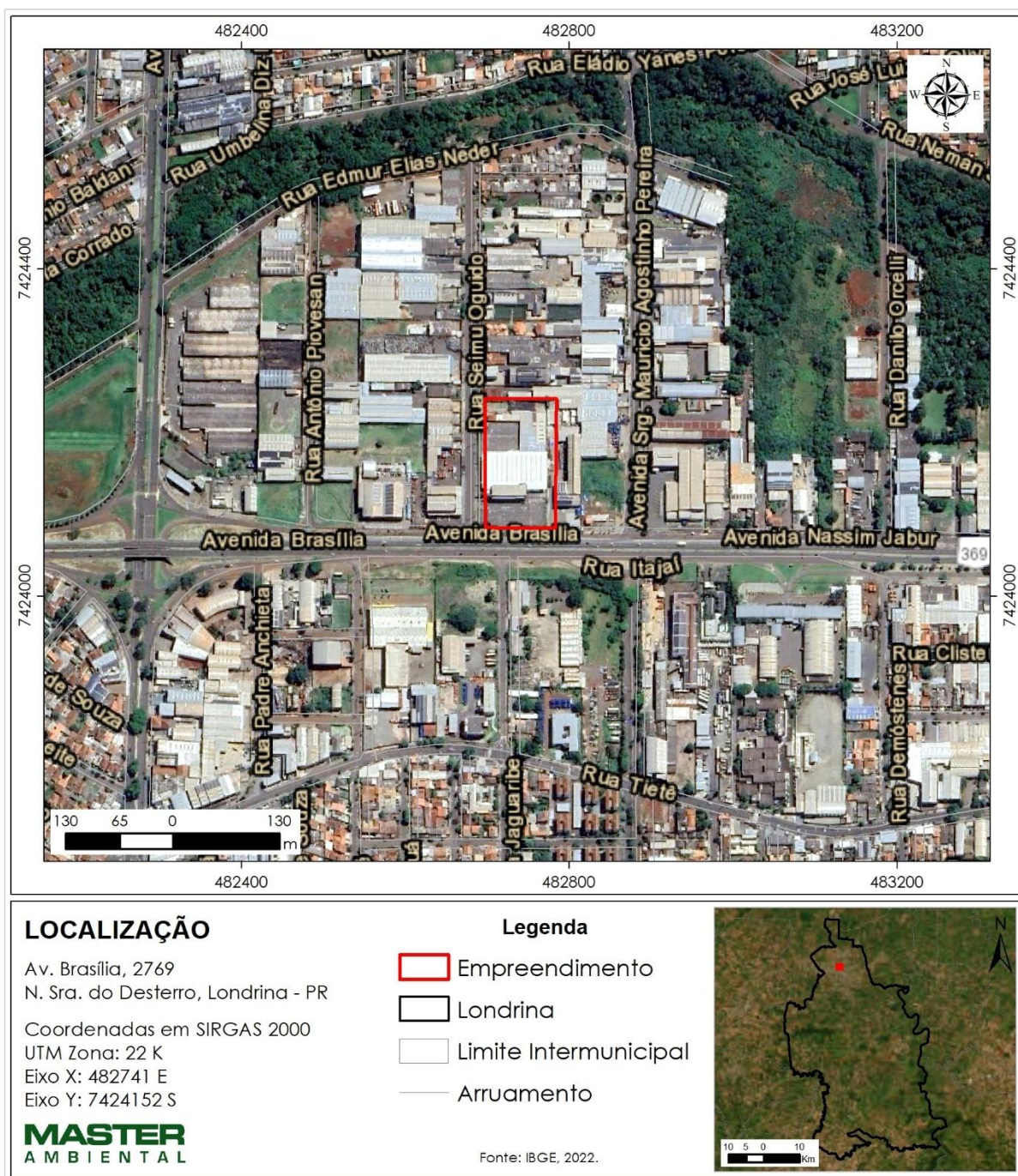


Figura 1: Figura 2: Localização. Elaboração: Master Ambiental, 2025.

A figura a seguir evidencia o lote do empreendimento já edificado:



**Figura 3: Fachada do empreendimento. Elaboração: Master Ambiental, 2025.**

A área total de construção do empreendimento corresponde a 6.005,90 m<sup>2</sup> se dividindo entre o térreo e os mezaninos, instalado em um terreno com 13.632,55 m<sup>2</sup>.

O empreendimento encontra-se instalado em uma edificação cujo projeto está aprovado, após as últimas alterações construtivas, quando compreendia a atividade anterior. Cabe aqui destacar que após o início da atividade do empreendimento houve alteração interna de layout e dispõe do seguinte quadro de áreas:

QUADRO DE ÁREAS

TERRENO		13.632,55m <sup>2</sup>
EDIFICAÇÃO	TOTAL	6.005,90m <sup>2</sup>

**Figura 4: Quadro de áreas do empreendimento. Fonte: Projeto acústico.**

Conforme informado pelo empreendedor e identificado em projeto, anteriormente ao início da atividade do empreendimento a edificação abrigava a operação de comércio de veículos, sendo a última e única atividade identificada no local, conforme informações disponibilizadas.

Em análise de vistas de satélite pode-se observar a evolução histórica da ocupação do terreno do empreendimento e do entorno, como fica ilustrado na seguinte imagem.



**Figura 5: Histórico de ocupação do terreno do empreendimento. Fonte: Google Earth e SIGLON Londrina. Elaboração: Master Ambiental, 2025.**

Como exposto na imagem anteriormente nota-se que a edificação do empreendimento se encontra implantada no terreno posteriormente ao ano de 2004, sendo este o último registro da edificação no local, anterior a tal data, identifica-se um registro do ano de 1974, quando ainda não havia sido implantada a construção no local.

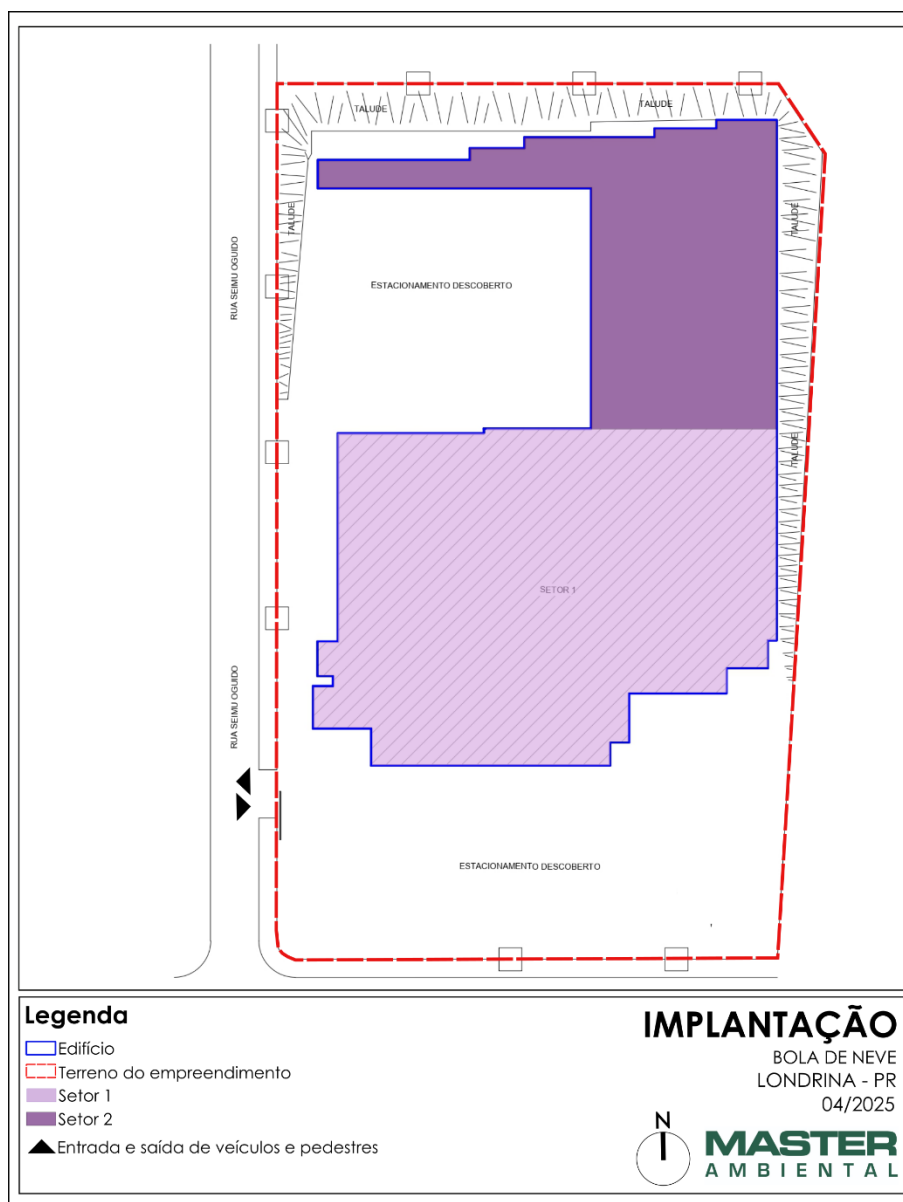
O público-alvo da Igreja Bola de Neve, são os integrantes de sua comunidade, e os funcionários que irão trabalhar no local. As atividades de culto/eventos serão desenvolvidas nas quintas-feiras às 20h e domingo às 10h e 19h.

Segundo os dados fornecidos pelo empreendedor têm-se uma capacidade máxima prevista para o empreendimento de 1.911 visitantes, a ponderar as áreas

internas do projeto denominadas como Igreja e Palco e que receberão as respectivas atividades dos visitantes.

Em relação aos funcionários, conforme o empreendedor, a Igreja possui três pessoas que trabalham de segunda a sexta-feira das 8h às 18h.

O presente estudo utilizará o material gráfico do projeto acústico, para apresentar a área interna e implantação do empreendimento, de forma que pequenas alterações, como setorização por cores, serão realizadas a fim de auxiliar na abordagem dos temas. Nas imagens a seguir estão representados os esquemas dos principais elementos do projeto.



**Figura 6: Implantação do empreendimento. Fonte: Projeto Acústico. Adaptação: Master Ambiental, 2025.**

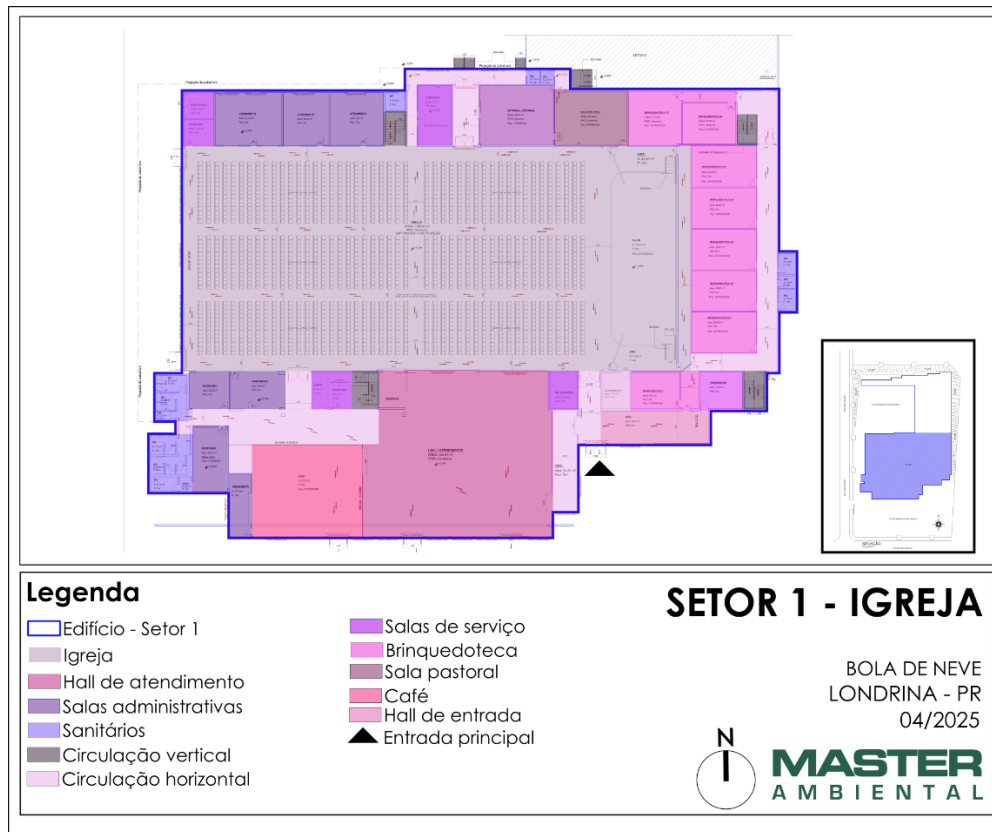


Figura 7: Setor 1 do empreendimento. Fonte: Projeto Acústico. Adaptação: Master Ambiental, 2025.

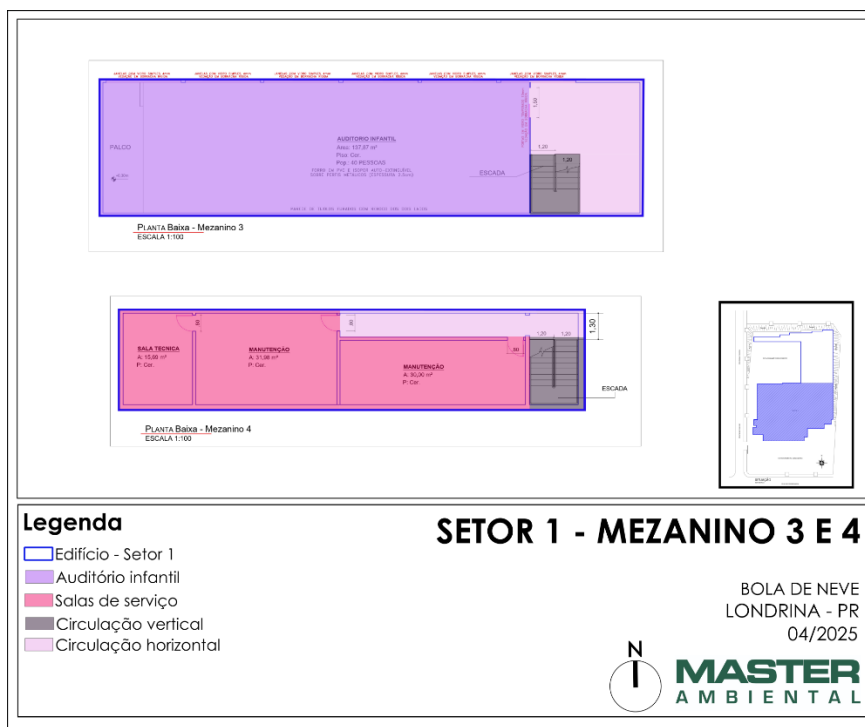


Figura 8: Setor 1 – mezaninos 3 e 4 do empreendimento. Fonte: Projeto Acústico. Adaptação: Master Ambiental, 2025.

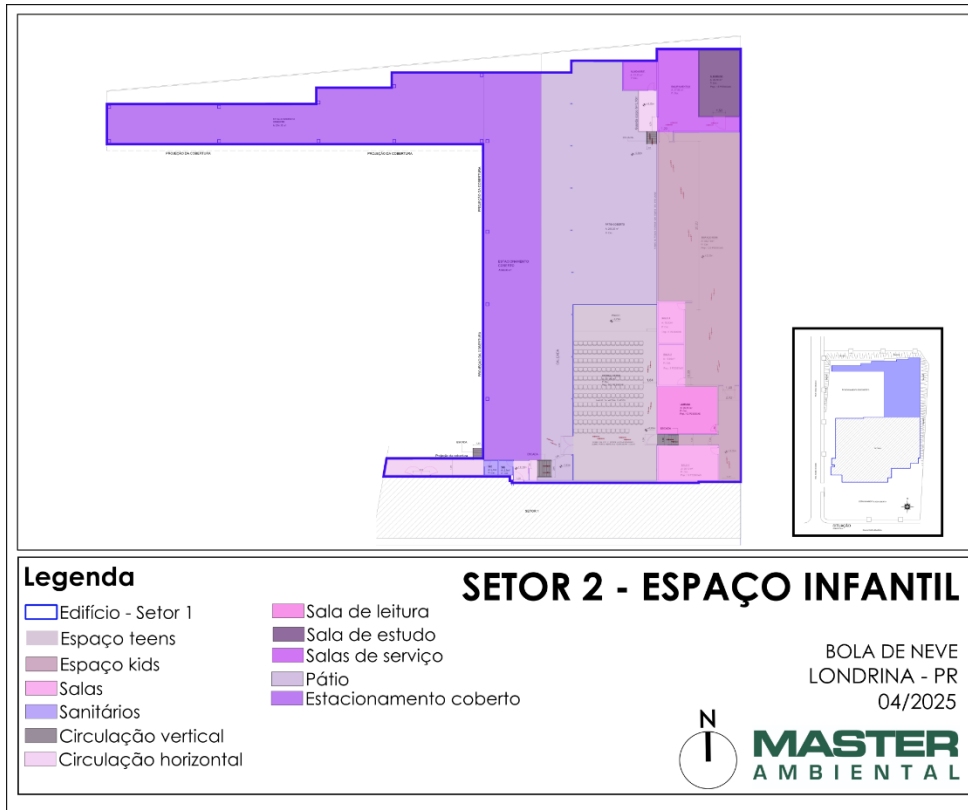


Figura 9: Setor 2 do empreendimento. Fonte: Projeto Acústico. Adaptação: Master Ambiental, 2025.

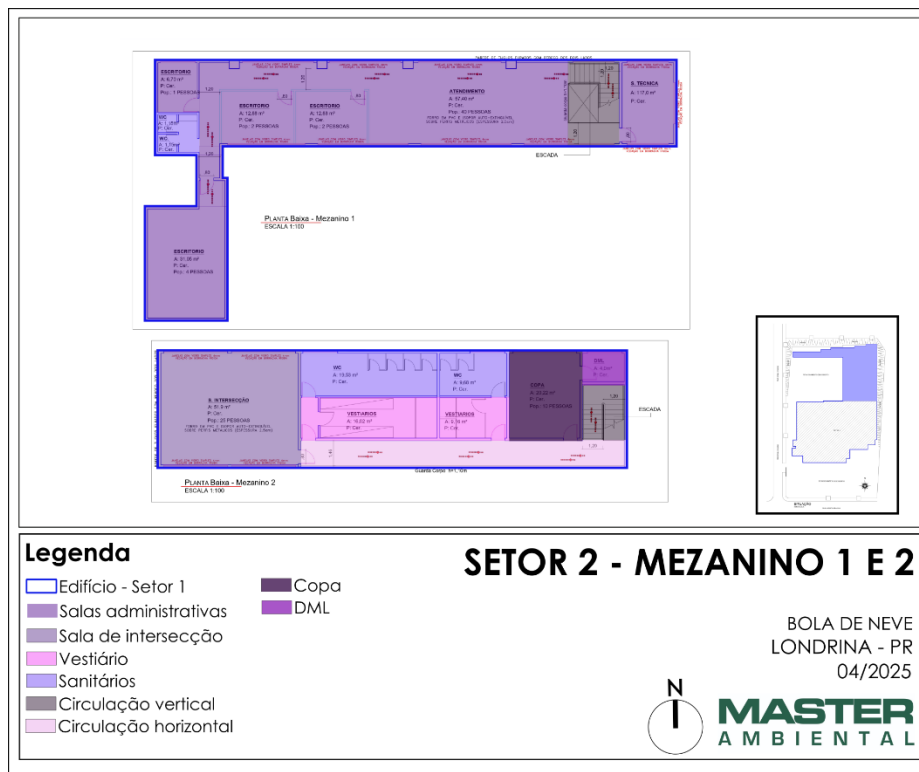


Figura 10: Setor 2 – mezaninos 1 e 2 do empreendimento. Fonte: Projeto Acústico. Adaptação: Master Ambiental, 2025.

### 3. IMPACTOS E MEDIDAS DO EMPREENDIMENTO SOBRE A ÁREA DE VIZINHANÇA

#### C. IMPACTOS NA ESTRUTURA URBANA INSTALADA

D1. Análise de equipamentos urbanos existentes, compatibilidade entre o empreendimento proposto e a capacidade das redes de infraestrutura (consumo de água, energia elétrica, geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes, drenagem de águas pluviais, etc.);

#### Iluminação Pública

#### Impacto

Diante das observa-se que o acesso ao empreendimento pela Rua Seimu Oguido, é escasso de iluminação, principalmente, no local onde está disposta a entrada e saída de veículos e pedestres.



Figura 11: Iluminação das áreas externas do empreendimento. Fonte: Igreja Bola de Neve, 2025.

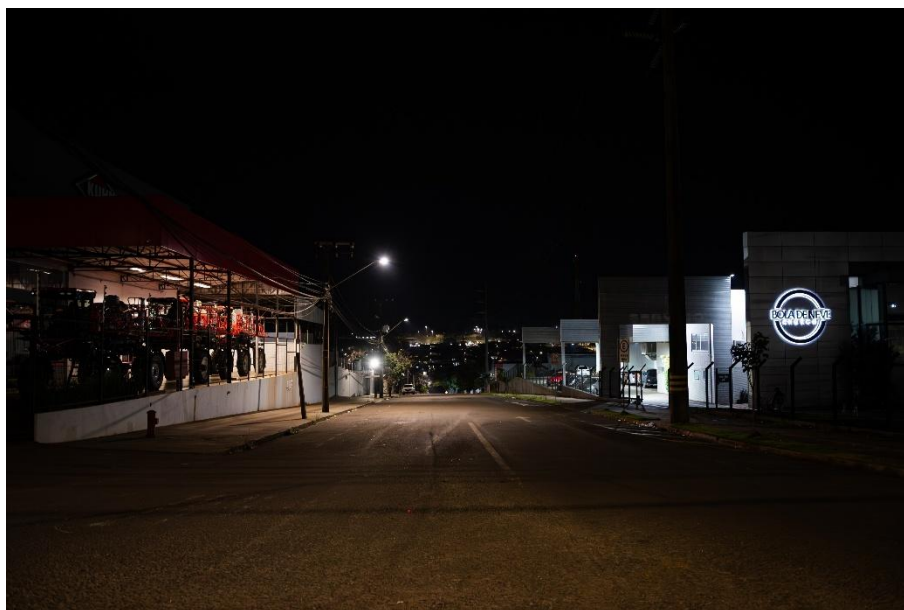


Figura 12: Iluminação pública noturna na Rua Seimu Oguido. Fonte: Igreja Bola de Neve, 2025.

Assim, a considerar os horários de operação do empreendimento, em período noturno, como avaliado previamente, nota-se a ausência de iluminação no local destinado ao acesso de veículos e pedestres a Igreja, o que pode causar insegurança aos usuários, sendo identificado um impacto da sua atividade.

### **Medida**

Nesse sentido, avalia-se adequado que o empreendedor providencie iluminação, onde está alocado o acesso ao empreendimento na Rua Seimu Oguido, no interior do lote.

A intenção é que a iluminação traga segurança aos visitantes do empreendimento, portanto, orienta-se uma iluminação a nível do pedestre, próxima a portaria.

**IMPACTO: Ausência de iluminação próximo ao acesso de pedestres e veículos do empreendimento.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Implantar iluminação ao nível do pedestre próximo ao local destinado ao acesso de visitantes do empreendimento.**

CLASSIFICAÇÃO: Mitigadora.

RESPONSÁVEL: Empreendimento.

PRAZO: Durante a operação.

**OBRIGAÇÕES LEGAIS/NORMATIVAS VIGENTES: Não se aplica.**

RESPONSÁVEL: Não se aplica.

PRAZO: Não se aplica.

## D. IMPACTOS SOBRE O SISTEMA VIÁRIO

**F1. Apresentar cálculo do dimensionamento do estacionamento para funcionários e visitantes, considerando também a necessidade de vagas referentes à carga e descarga, embarque e desembarque, veículos de emergência, estacionamento para visitantes, serviços de abastecimento em geral, etc.;**

### **Impacto**

Avalia-se pertinente considerar que a atividade do empreendimento será responsável por atrair viagens de veículos por aplicativo de carona, o que pode considerar uma demanda por vagas de embarque e desembarque. Além disso, deve-se ponderar a atração de viagens de ônibus de fretado, em dias de eventos, e portanto, avalia-se pertinente atender a tal demanda.

Ressalta-se que tais demandas mencionadas, além da demanda mínima, são essenciais para que a circulação da via pública de acesso ao empreendimento não seja comprometida, devido a parada dos veículos de transporte coletivo fretado e o desembarque e embarque em veículos de carona.

### **Medida**

Assim, como mencionado no tópico do EIV, o empreendedor dispõe do croqui das vagas do estacionamento, desse modo, destaca-se que o empreendedor deve demarcar as vagas em questão no interior do empreendimento, a considerar as cinco vagas de desembarque e vagas para automóveis e duas para ônibus, conforme disposto em croqui apresentado no estudo.

**IMPACTO: Atendimento a demanda mínima de vagas de estacionamento a considerar a atividade do empreendimento.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Demarcação das vagas de embarque e desembarque de ônibus e automóveis previstas pelo empreendedor.**

CLASSIFICAÇÃO: Mitigadora.

RESPONSÁVEL: Empreendedor.

PRAZO: Durante a execução do Termo de Compromisso.

**F3. Demonstrar o posicionamento dos acessos de veículos e pedestres (em relação ao sistema viário existente e/ou proposto) e dimensões das áreas de acumulação;**

### **Impacto**

Assim, como disposto no estudo, avalia-se que os acessos dos veículos e pedestres podem ser considerados conflitantes, visto o posicionamento cruzado dos respectivos percursos para entrada e saída dos modais.

### **Medida**

Diante do impacto apresentado, avalia-se pertinente o deslocamento do acesso de pedestres para o sentido oposto do acesso de veículos, como disposto na seguinte imagem, fica destacado em amarelo o local proposto para o novo acesso e em vermelho o atual local para entrada e saída dos pedestres.

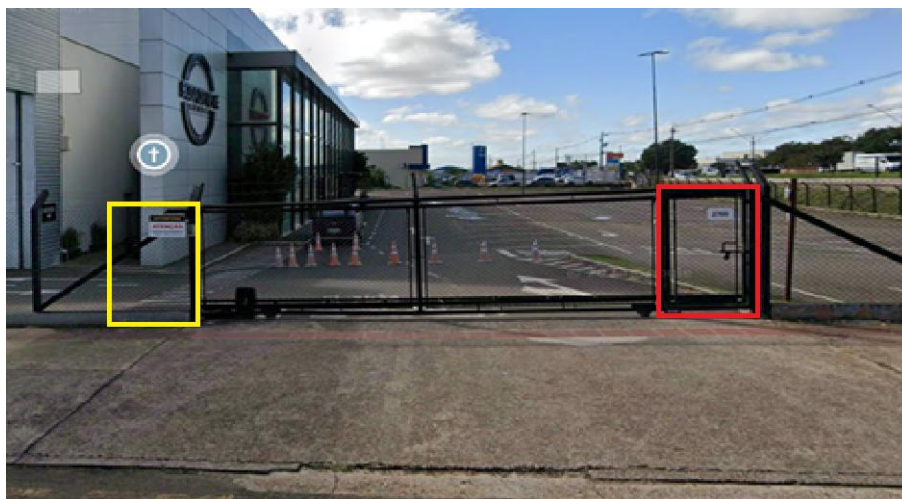


Figura 13: Indicação para o novo local destinado ao acesso de pedestres (amarelo) e o acesso existente (vermelho). Fonte: Fonte: Google Street View, jun. 2025. Acesso: Nov. 2025. Adaptação: Master Ambiental, 2025.

**IMPACTO: Conflito entre o fluxo de acesso de veículos e pedestres.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Deslocamento do acesso de pedestre para lado oposto do acesso de veículos como indicado no estudo.**

CLASSIFICAÇÃO: Mitigadora.

RESPONSÁVEL: Empreendedor.

PRAZO: Durante a execução do Termo de Compromisso.

**F4. Apresentar acessos e manobras dos veículos de carga (médio e grande porte), com dimensionamento, layout e demonstração funcional das áreas de carga e descarga e doca.**

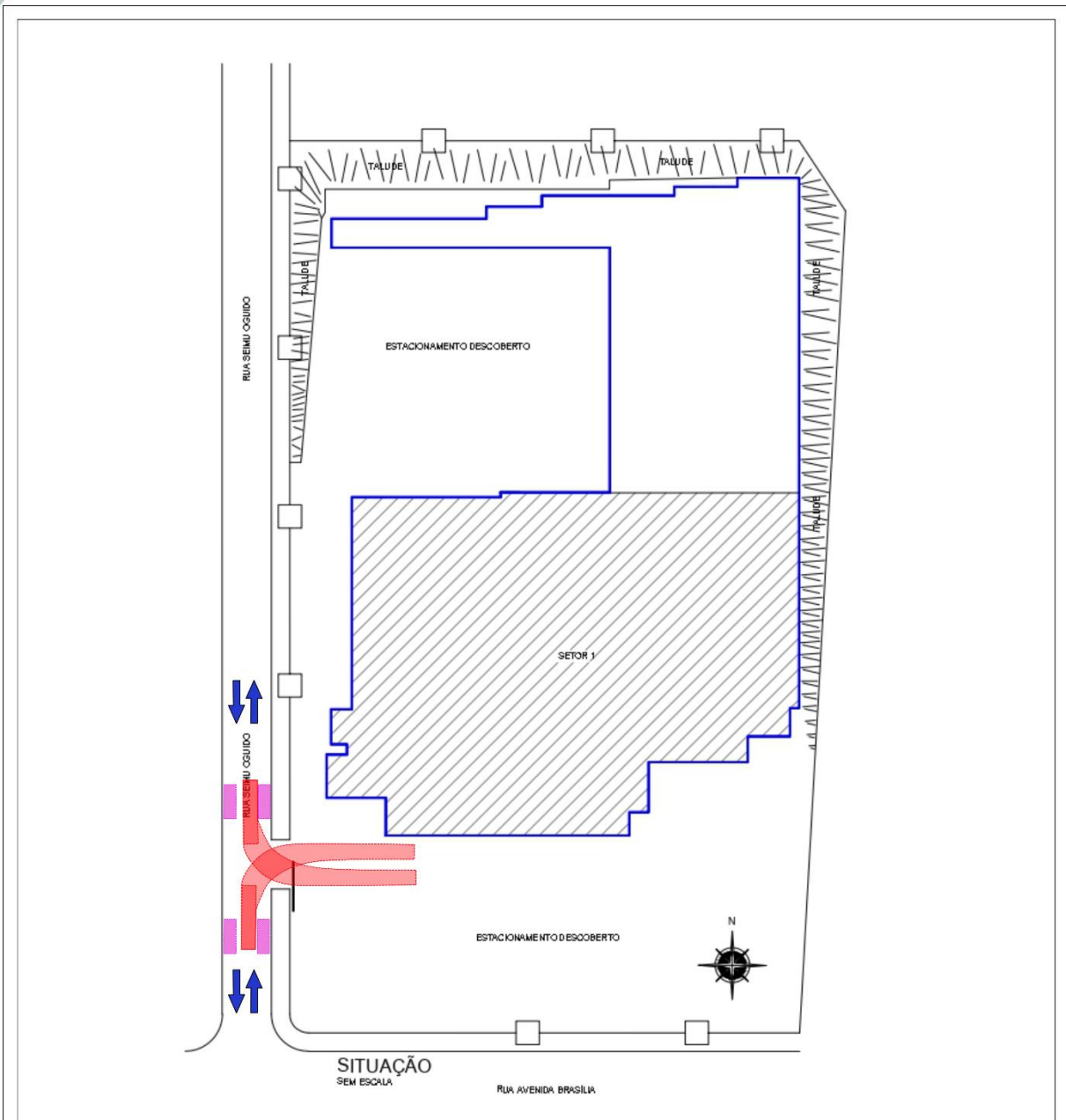
**Impacto**

Os veículos de passeio, assim como os ônibus que transportam os visitantes em dias de eventos, acessarão o empreendimento pela R. Seimu Oguido.

Assim, foi identificado que as manobras de entrada e de saída de modal de transporte coletivo interferem na ocupação da via pública que dá acesso ao empreendimento. É nítido que as manobras de ônibus acabam por impossibilitar a existência de 4 faixas neste trecho na via (uma faixa de estacionamento, 1 faixa de

rolagem para cada sentido, outra faixa de estacionamento), de modo que a passagem de veículos pela via torna-se comprometida no momento da manobra do veículo.

A seguir fica ilustrada a simulação dos giros de manobra dos ônibus urbanos para acesso e saída do empreendimento:



**Legenda**

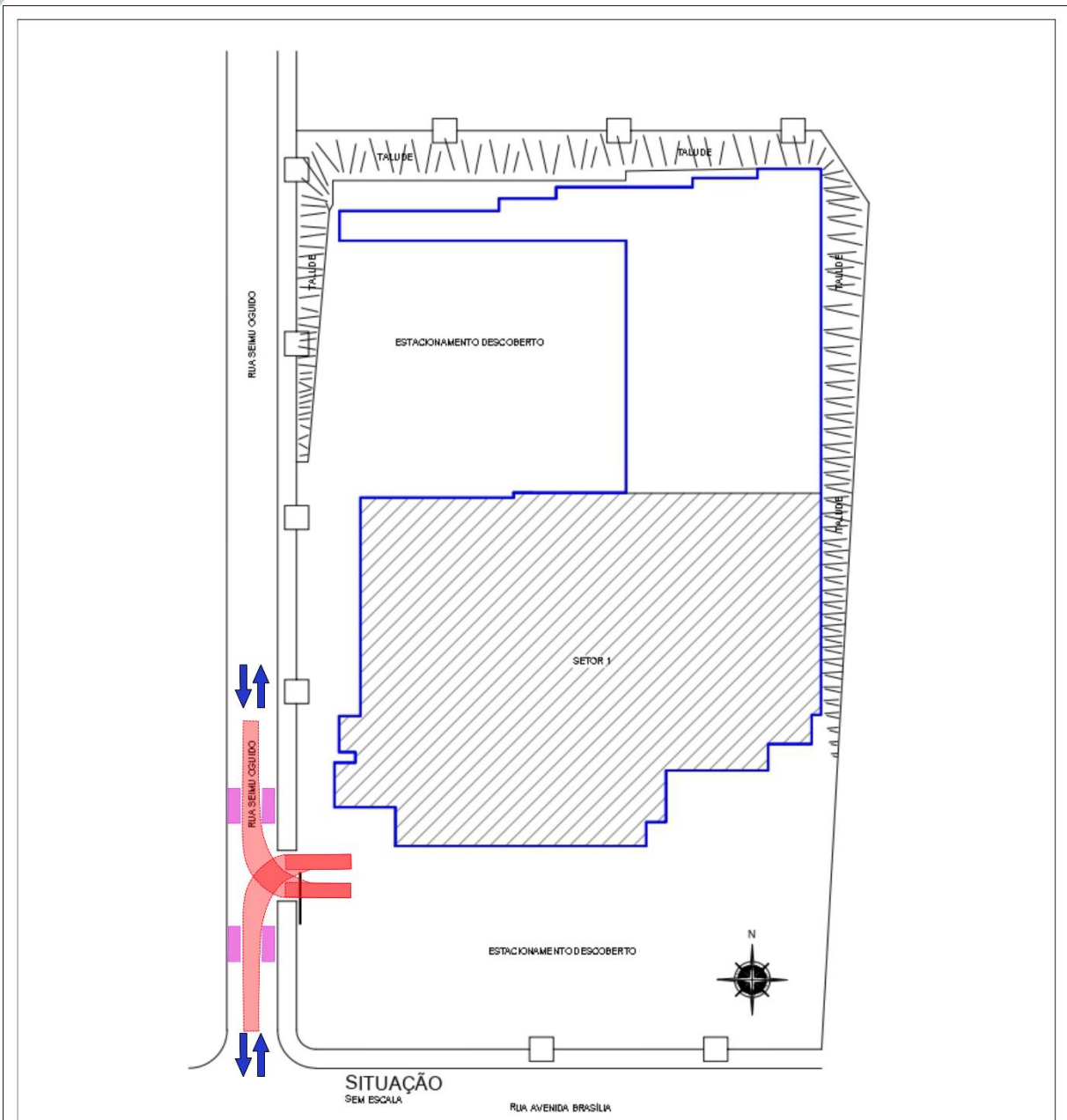
- Ônibus
- Área manobra ônibus
- Automóvel de passeio
- Sentido via pública

**MANOBRAS DE ACESSO**





BOLA DE NEVE CHURCH  
Londrina - PR  
04/2025



**Figura 14: Manobras de acesso dos ônibus. Fonte: Projeto Arquitetônico Adaptação: Master Ambiental, 2025.**



**Legenda**

-  Ônibus
-  Área manobra ônibus
-  Automóvel de passeio
-  Sentido via pública

**MANOBRAS DE SAÍDA**

BOLA DE NEVE CHURCH

Londrina - PR

04/2025



**MASTER**  
AMBIENTAL

**Figura 15: Manobras de saída dos ônibus. Fonte: Projeto Arquitetônico  
Adaptação: Master Ambiental, 2025.**

Assim, identifica-se um **impacto** do empreendimento, sobre o fluxo do tráfego local em via pública, em situações como descritas previamente, durante o acesso e saída de ônibus do local e que deverá acontecer em dias de eventos da Igreja.

### **Medida**

Diante do impacto apresentado é válido destacar a necessidade destes ônibus serem estacionados no interior do empreendimento, de modo a não causar maiores impactos na via pública, visto a intensa quantidade de veículos que frequentemente são estacionados na Rua Seimu Oguido.

Nesse sentido, apresenta-se como medida mitigatória ao impacto em questão, a contratação de um guarda de segurança de trânsito que deverá orientar a circulação de veículos no local, de modo a evitar conflitos de fluxo, assim, durante as manobras dos ônibus os veículos do fluxo oposto serão direcionados a espera da efetivação da manobra.

Cabe destacar que o empreendimento deverá receber os veículos coletivos em situações esporádicas de eventos, portanto, os funcionários em questão deverão ser contratados para operar, nos respectivos dias.

**IMPACTO: Interferência na circulação de veículos, em via pública, devido ao fluxo de veículos de transporte coletivo fretado que acessam ao empreendimento em dias de evento.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Contratação de colaborador para orientar a circulação de veículos no local de acesso ao empreendimento, em dia de eventos, para contribuir com circulação segura dos veículos.**

CLASSIFICAÇÃO: Mitigatória.

RESPONSÁVEL: Empreendedor.

PRAZO: Durante a operação.

## **F6. Estimativa do número de viagens atraídas pelo empreendimento por dia considerando população fixa e população flutuante.**

### **Impacto**

Em resumo ao que fica especificado no EIV estima-se que a operação do empreendimento acarreta ao tráfego da região 3828 viagens diárias, em dias de culto, das quais 6 são de funcionários e 3822 de visitantes. Ainda, deste valor total, **estima-se que 3 viagens ocorrem no período de hora-pico (das 17h30min às 18h30min), sendo todas elas realizadas por funcionários. Além disso, estima-se que durante o período das 19h às 20h, nas quintas-feiras devem ser realizadas 1911 viagens pelos visitantes que devem acessar o empreendimento, nos dias de cultos/eventos.**

Faz-se uma ressalva de que para a estimativa das viagens diárias, considera-se o pior cenário, em um dia que o empreendimento recebe cultos e/ou eventos.

Ainda, cabe aqui destacar que apesar de os dias de cultos/eventos serem as datas em que o empreendimento causa o maior impacto ao sistema viário, os dias de culto acontecem apenas em um dia útil da semana, sendo os demais horários aos finais de semana, nos dias de menor movimento do tráfego, além disso, reforça-se que o período de acesso, assim como, de saída destas ocasiões não acontecem durante o período de maior fluxo no sistema viário do entorno, nos dias úteis, como analisado previamente.

Por fim, reforça-se que os cálculos apresentados são estimativos e baseados na capacidade populacional do empreendimento, podendo variar o público em questão no cenário real.

Assim afere-se um **impacto** do empreendimento sobre o sistema viário da região, com a participação direta no volume do tráfego, devido as viagens geradas por sua atividade.

### **Medida**

Diante do impacto apresentado destaca-se que serão apresentadas medidas em tópicos específicos deste estudo relacionadas a mobilidade urbana e o sistema viário que têm a intenção de incentivar o aperfeiçoamento do uso de modais de transporte alternativo ao modal motorizado individual, pois, entende-se que tal abordagem é realizada no Plano de Mobilidade do município, tal qual, vislumbra ser a melhor forma de controle dos impactos relacionados ao sistema viário.

Assim, as medidas direcionadas a tais impactos foram apresentadas nos tópicos específicos de cada tema, para que o efeito da atividade do empreendimento sobre as vias do entorno seja mitigado.

**IMPACTO: Participação direta no tráfego do entorno devido as viagens ocasionadas pela atividade do empreendimento.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Indicadas nos demais capítulos deste estudo.**

CLASSIFICAÇÃO: Não se aplica.

RESPONSÁVEL: Não se aplica.

PRAZO: Não se aplica.

**F8. Verificação comparativa da capacidade viária atual e nível de serviço atual e com o empreendimento, fornecendo informação da metodologia ou software utilizado, com a respectiva apresentação das planilhas de cálculo (worksheets) e dos dados de entrada (inputs) identificados e discriminados.**

### **Impacto**

A capacidade de uma via é o fluxo de veículos, em Unidade de Carro de Passeio (UCP), que ela comporta num determinado período. Em vias urbanas, os pontos mais críticos do tráfego são os cruzamentos devido às múltiplas possibilidades de fluxos, por isso, conhecendo a capacidade de cada aproximação na interseção e os volumes de veículos que por elas transitam, determina-se o nível de serviço da via, definido como a relação entre o volume de tráfego e a capacidade da via.

As simulações foram feitas para a horas-pico no ano da contagem (2025) e dez anos após (2035), em situações com o empreendimento, a considerar que a Igreja está em operação.

A partir do exposto na análise detalhada do EIV nota-se que **o empreendimento impacta diretamente na participação do volume de tráfego nos principais cruzamentos do entorno.**

Entretanto, vale ressaltar que devido o momento de entrada e saída dos usuários, em horário de culto, estar fora do horário de pico todos os resultados

mostram-se satisfatórios, nos cenários atuais e futuros, com e sem o empreendimento, cuja capacidade das vias se mostra-se suficiente para receber o fluxo de carros atual e previsto, assim como, os atrasos não comprometem o fluxo das vias que permanece sem formação de filas.

### **Medida**

Diante do impacto apresentado destaca-se que serão apresentadas medidas em tópicos específicos deste estudo relacionadas a mobilidade urbana e o sistema viário que têm a intenção de incentivar o aperfeiçoamento do uso de modais de transporte alternativo ao modal motorizado individual, pois, entende-se que tal abordagem é realizada no Plano de Mobilidade do município, tal qual, vislumbra ser a melhor forma de controle dos impactos relacionados ao sistema viário.

Assim, as medidas direcionadas a tais impactos foram apresentadas nos tópicos específicos de cada tema, para que o efeito da atividade do empreendimento sobre as vias do entorno seja mitigado.

**IMPACTO: Aumento da taxa de ocupação das vias nos dias e horários de culto, em dias úteis.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Medidas serão apresentadas nos tópicos deste estudo relacionadas a mobilidade urbana.**

CLASSIFICAÇÃO: Não se aplica.

RESPONSÁVEL: Não se aplica.

PRAZO: Não se aplica.

**F9. Análise conclusiva da oferta atual e da demanda por sistema viário, observando condições de mobilidade, deslocamento e acessibilidade.**

### **Impacto**

A partir das análises de verificação comparativa da capacidade das vias, descritas detalhadamente no EIV, foi possível notar que durante a hora-pico os cruzamentos avaliados apresentam tráfego fluído, sem atrasos expressivos, cuja

capacidade das vias se mostra suficiente para receber o trânsito local. O mesmo acontece no cenário futuro, com exceção de cruzamentos específicos.

Diante do exposto, conclui-se que o empreendimento opera em dias úteis, mas recebe um tráfego pouco expressivo diariamente, quando recebe três funcionários fixos que se deslocam até o local, não sendo designados impactos diretos aos principais cruzamentos do entorno, que recebem os fluxos gerados até o empreendimento, em horário de pico.

Ainda, quando avaliados cenários onde o empreendimento recebe o maior número de pessoas, em dias úteis, por estar fora da hora-pico, nota-se que as vias do entorno se mostram suficientes para receber o tráfego estimado.

A ressaltar ainda que a respectiva atividade acontece fora do horário de maior movimento no entorno, apenas em um dia útil da semana, a variar o nível de impacto no cenário real, a ponderar que o cálculo de viagens foi baseado na ocupação máxima da área da Igreja.

Assim, conclui-se que o empreendimento não interfere diretamente na capacidade do sistema viário do entorno, entretanto, sabe-se que a intensificação do tráfego da região em dias de cultos e eventos pode-se configurar como um **impacto** ao sistema da região.

### **Medida**

Diante do impacto apresentado destaca-se que serão apresentadas medidas em tópicos específicos deste estudo relacionadas a mobilidade urbana e o sistema viário que têm a intenção de incentivar o aperfeiçoamento do uso de modais de transporte alternativo ao modal motorizado individual, pois, entende-se que tal abordagem é realizada no Plano de Mobilidade do município, tal qual, vislumbra ser a melhor forma de controle dos impactos relacionados ao sistema viário.

Assim, as medidas direcionadas a tais impactos foram apresentadas nos tópicos específicos de cada tema, para que o efeito da atividade do empreendimento sobre as vias do entorno seja mitigado.

#### **IMPACTO: Intensificação do tráfego da região em dias de cultos e eventos.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Medidas serão apresentadas nos tópicos deste estudo relacionadas a mobilidade urbana.**

CLASSIFICAÇÃO: Não se aplica.

RESPONSÁVEL: Não se aplica.

PRAZO: Não se aplica.

**F10. Análise de suficiência do transporte público coletivo ofertado na área do empreendimento, verificação da demanda por novas linhas de transporte coletivo e análise da localização, condições físicas e suficiência das paradas de ônibus.**

### **Impacto**

No que tange à situação dos pontos de parada de ônibus existentes no entorno do empreendimento, observa-se os pontos de ônibus próximos ao empreendimento apresentam infraestrutura física mínima apenas em alguns pontos, como na Av. Brasília, Rua Nassim Jabur e Avenida Winston Churchill, já na Rua Seimu Oguido e Avenida Brasília, há pontos sem assento, ou com o assento danificado, porém, ainda com presença da cobertura.

As imagens a seguir ilustram a situação dos pontos de ônibus cuja infraestrutura encontra-se precária.



**Figura 16: Ponto de ônibus na Avenida Brasília próximo ao terreno do empreendimento. Fonte: Master Ambiental, 2025.**



**Figura 17: Ponto de ônibus na Rua Seimu Oguido. Fonte: Master Ambiental, 2024.**

Ainda que a oferta atual por transporte coletivo atenda a nova demanda estimada, considera-se que existe um impacto ao sistema de transporte coletivo da região, assim como deve-se considerar o impacto ocasionado pelo empreendimento ao sistema viário do entorno, conforme disposto anteriormente neste estudo, no capítulo “F6. Estimativa do número de viagens atraídas pelo empreendimento por dia considerando população fixa e população flutuante”.

### **Medida**

Diante dos impactos identificados, destina-se como medida compensatória ao empreendedor a doação de dois pontos de ônibus, de 2 (dois) abrigos de ônibus na área de influência do empreendimento, cada um deles dotado de 02 (duas) lixeiras seletivas (para recicláveis e orgânicos) de acordo com locais e padrão estabelecidos pela Diretoria de Transportes da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização.

Entende-se que a efetivação de tais medidas irá assegurar uma infraestrutura adequada aos usuários do transporte coletivo que acessam o empreendimento, ainda, seja um modo de incentivar o uso de modais alternativos ao modal motorizado individual.

**IMPACTO: Demanda direta sobre o transporte coletivo da região.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Doação de 2 (dois) abrigos de ônibus na área de influência do empreendimento, cada um deles dotado de 02 (duas) lixeiras seletivas (para**

recicláveis e orgânicos) de acordo com locais e padrão estabelecidos pela Diretoria de Transportes da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização.

CLASSIFICAÇÃO: Compensatória.

RESPONSÁVEL: Empreendedor.

PRAZO: Durante a operação.

### **F11. Análise de suficiência de infraestruturas de incentivo ao uso de modos de transporte alternativos ao individual motorizado – modal a pé e ciclovitário.**

#### **Modal a pé**

Em visita a campo, nota-se a presença de uma escadaria no canteiro que divide a via marginal da BR-369 – ou Avenida Brasília – juntamente a uma placa que indica trânsito de pedestres, como demonstra a figura a seguir.



**Figura 18: Escadaria localizada no canteiro que divide a BR-369 e a marginal, em frente ao empreendimento, junto a placa advertência indicando a travessia de pedestres. Fonte: Master Ambiental, 2025.**

Diante da caracterização da travessia em questão percebe-se um **impacto** a circulação de pedestres no entorno, a ponderar a geração de viagens por modal a pé e transporte coletivo que serão ocasionadas pela atividade do empreendimento.

Pois, considera-se que pedestres atravessam a rodovia, numa situação perigosa, possivelmente para se deslocar entre os pontos de ônibus existentes nos dois lados da rodovia, um deles em frente ao empreendimento. Observa-se também que a escada se situa num ponto em que, se o pedestre atravessa a BR de forma perpendicular, chegará ao cruzamento da Av. Brasília e a R. Jaguaribe, se colocando ainda mais numa situação de risco.

### **Medida**

Tendo em vista esse contexto e buscando maior segurança para os pedestres que realizam essa travessia, visto que empreendimento contribui para a geração de tráfego no entorno, como contrapartida a tal impacto, destina-se como medida ao empreendedor o incentivo a uma nova rota para pedestres, como ilustrado na figura abaixo, com a implantação de uma nova escadaria, no canteiro entre a marginal e a Av. Brasília, em local adequado, onde o pedestre não atravessaria em direção a um cruzamento, e sim ao ponto de ônibus.

Além disso a proposta engloba a implantação de uma faixa de pedestres na Marginal, como indicado na imagem, e um trecho de calçada no canteiro central da Av. Brasília, assim como o demonstrado na figura a seguir, localizado no canteiro central da Av. Winston Churchill, em Londrina, como exposto nas seguintes imagens.

Por fim, orienta-se a implantação da sinalização de advertência do outro lado da Rodovia, até então inexistente, sendo identificada a respectiva sinalização apenas em próxima a via marginal. Assim, deve-se implementar a indicação de travessia nos dois sentidos da via, e o deslocamento da sinalização existente, conforme o deslocamento da escadaria proposta.



**Figura 19: Proposta de rota para pedestres. Elaboração: Master Ambiental, 2025.**



Figura 20: Passagem para pedestres no canteiro central da Av. Winston Churchill, em Londrina. Fonte: Master Ambiental, 2025.

Destaca-se que **a respectiva medida de sinalização deverá ser submetidas ao DNIT**, por parte do empreendedor, para manifestação quanto à intervenção proposta na BR-369, considerando a circunscrição da rodovia federal. Assim, **quando aprovada pelo órgão, cabe ao empreendedor executá-la.**

**IMPACTO: Percurso de acesso ao ponto de ônibus mais próximo, deficiente de infraestrutura voltada ao pedestre,**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

**MEDIDA: Submeter ao DNIT a intervenção proposta para travessia de pedestres na BR-369 (acessibilidade e sinalização) a considerar a manifestação do Órgão.**

**Diante retorno do DNIT, execução das medidas apresentadas, conforme orientação do Órgão.**

CLASSIFICAÇÃO: Mitigadora.

RESPONSÁVEL: Empreendedor.

PRAZO: Durante a execução do Termo de Compromisso.

**Modal cicloviário**

**Impacto**

A partir dos dados obtidos no SIGLON (Sistema de Informação Geográfica de Londrina), foi elaborado um mapa, exposto a seguir, que identifica estruturas cicloviárias propostas para a região referente à Área de Influência Indireta do empreendimento:

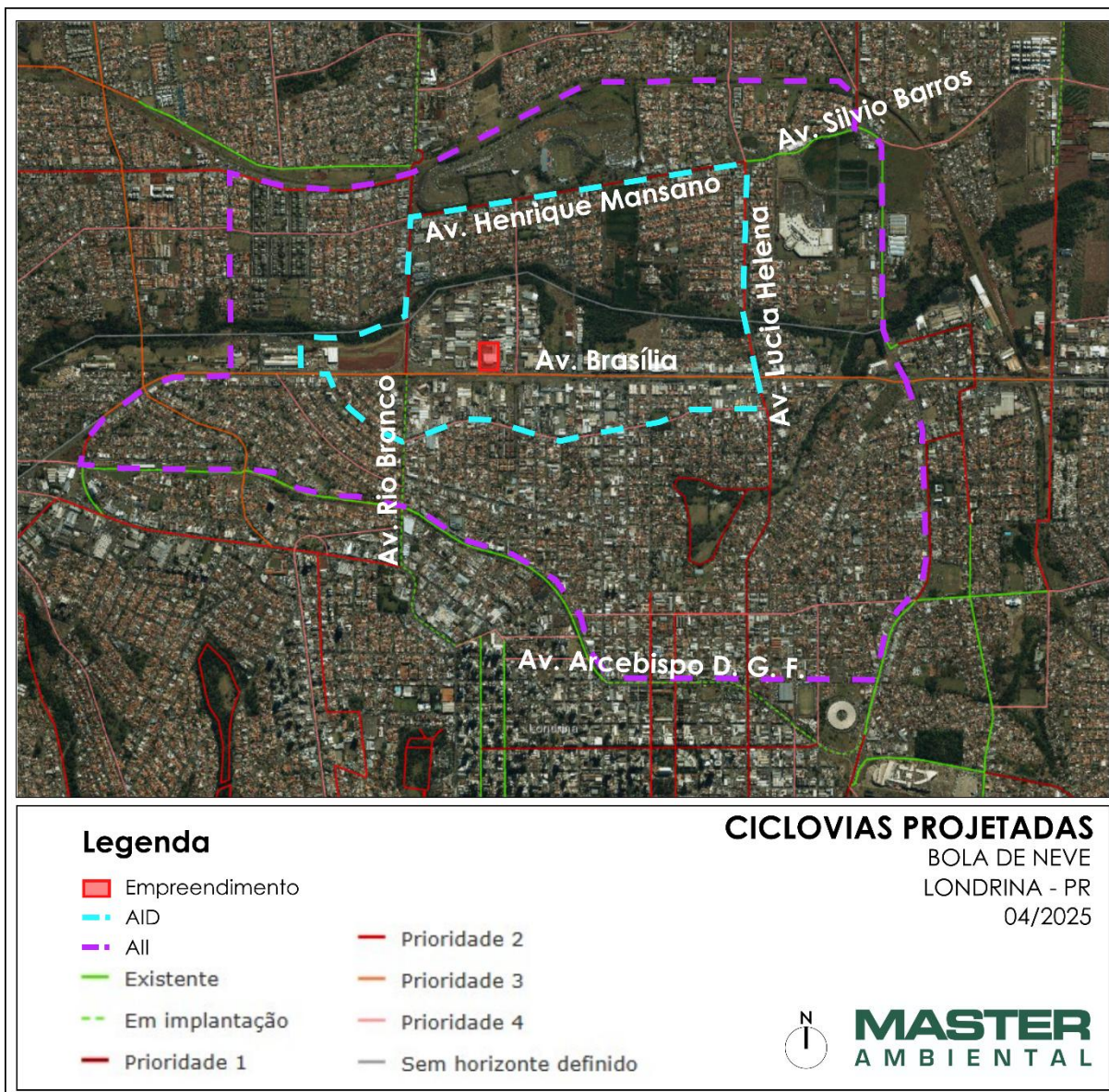


Figura 21: Ciclovias Projetadas. Fonte: SIGLON, 2025. Elaboração: Master Ambiental, 2025.

Conforme analisado in loco, não há infraestrutura cicloviária dentro da AID do empreendimento e não foram identificados ciclistas durante a análise em campo.

Como citado anteriormente, há previsão para implantação de uma ciclovia na Av. Brasília, que dará acesso ao empreendimento, porém, em consulta o site do IPPUL (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina), constatou-se que não há projeto para a ciclovia desta via.

O mesmo foi observado a respeito da ciclovia projetada para a Rua Oulavo Benato que segue pela Rua Sargento Maurício Agostinho Pereira, a respectiva rota projetada, tem prioridade 4 e deverá se conectar a ciclovia projetada de prioridade 1, na Avenida Henrique Mansano e ciclovia projetada de prioridade 3 na Av. Brasília.

Portanto, considerando a inexistência de infraestrutura e que a atividade do empreendimento irá contribuir para a geração de tráfego no entorno, como avaliado previamente neste estudo, no capítulo “F6. Estimativa do número de viagens atraídas pelo empreendimento por dia considerando população fixa e população flutuante”, afere-se um impacto relacionado ao tema.

### **Medida**

Como contrapartida a tal impacto, destina-se como medida ao empreendedor que este se responsabilize pela execução do projeto geométrico da ciclovia a ser implantada pelo canteiro central da Av. Oulavo Benato (350m de extensão), conforme projeto do IPPUL, sendo esta, um importante eixo de conexão do empreendimento e outras áreas da cidade, através de outras propostas do município, ligando duas ciclovias a serem implantadas com prioridade 1, de acordo com os padrões dos projetos geométricos de ciclovia disponíveis para consulta no site do IPPUL.

#### **IMPACTO: Ausência de infraestrutura cicloviária na região do empreendimento.**

NATUREZA: Negativo.

PERÍODO: Operação.

#### **MEDIDA: Executar ciclovia em concreto no canteiro central da Av. Oulavo Benato (350m de extensão), conforme projeto do IPPUL.**

CLASSIFICAÇÃO: Compensatória.

RESPONSÁVEL: Empreendedor.

PRAZO: Durante a execução do Termo de Compromisso.

#### **OBRIGAÇÕES LEGAIS/NORMATIVAS VIGENTES: Não se aplica.**

RESPONSÁVEL: Não se aplica.

PRAZO: Não se aplica.

#### 4. QUADRO RESUMO DE IMPACTOS E MEDIDAS

Ao longo do capítulo “Impactos do empreendimento sobre a área de vizinhança” foram descritos os impactos relativos à implantação e operação do empreendimento, seguidamente foram apontadas as medidas para a melhor compreensão dos eventos diagnosticados.

A seguir fica exposto o quadro resumo com os impactos e medidas apontados neste relatório referente as análises apresentadas no EIV a qual faz referência.

MATRIZ DE IMPACTOS E MEDIDAS COMPENSATÓRIAS E/OU MITIGADORAS										
BOLA DE NEVE LONDRINA										
ELABORAÇÃO MASTER AMBIENTAL										
Tópico de análise	Impacto identificado	Natureza	Período	Medida Mitigadora (M)/ Compensatória (C)						
				M/C	Medida Proposta	Responsável	Prazo	Custo Estimado		
C3.	Análise de valorização ou desvalorização imobiliária induzida pelo empreendimento e as atividades pretendidas;	Indução a valorização imobiliária na região	Positivo	Operação	Não se aplica.					
D.1.	Análise de equipamentos urbanos existentes, compatibilidade entre o empreendimento proposto e a capacidade das redes de infraestrutura (consumo de água, energia elétrica, geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes, drenagem de águas pluviais, etc.);	Ausência de iluminação próximo ao acesso de pedestres e veículos do empreendimento.	Negativo	Operação	M	Implantar iluminação ao nível do pedestre próximo ao local destinado ao acesso de visitantes do empreendimento.	Empreendedor	3 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 15.000	
F1.	Apresentar cálculo do dimensionamento do estacionamento para funcionários e visitantes, considerando também a necessidade de vagas referentes à carga e descarga, embarque e desembarque, veículos de emergência, estacionamento para visitantes, serviços de abastecimento em geral, etc.;	Atendimento a demanda mínima de vagas de estacionamento a considerar a atividade do empreendimento.	Negativo	Operação	M	Demarcação das vagas de embarque e desembarque de ônibus e automóveis previstas pelo empreendedor.	Empreendedor	3 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 6.000	
F3.	Demonstrar o posicionamento dos acessos de veículos e pedestres (em relação ao sistema viário existente e/ou proposto) e dimensões das áreas de acumulação;	Conflito entre o fluxo de acesso de veículos e pedestres.	Negativo	Operação	M	Deslocamento do acesso de pedestre para lado oposto do acesso de veículos como indicado no estudo.	Empreendedor	3 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 10.000	
F4.	Apresentar acessos e manobras dos veículos de carga (médio e grande porte), com dimensionamento, layout e demonstração funcional das áreas de carga e descarga e doca.	Interferência na circulação de veículos, em via pública, devido ao fluxo de veículos de transporte coletivo fretado que acessam ao empreendimento em dias de evento.	Negativo	Operação	M	Contratação de colaborador para orientar a circulação de veículos no local de acesso ao empreendimento, em dia de eventos, para contribuir com circulação segura dos veículos.	Empreendedor	Um mês a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 6.000	
F6.	Estimativa do número de viagens atraídas pelo empreendimento por dia considerando população fixa e população flutuante.	Participação direta no tráfego do entorno devido as viagens ocasionadas pela atividade do empreendimento.	Negativo	Operação	C	Doação de 2 (dois) abrigos de ônibus na área de influência do empreendimento, cada um deles dotado de 02 (duas) lixeiras seletivas (para recicláveis e orgânicos) de acordo com locais e padrão estabelecidos pela Diretoria de Transportes da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização / Executar ciclovia em concreto no canteiro central da Av. Oulavo Benato (350m de extensão), conforme projeto do IPPUL.	Empreendedor	6 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso / Um ano a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 36.000	
F8.	Verificação comparativa da capacidade viária atual e nível de serviço atual e com o empreendimento, fornecendo informação da metodologia ou software utilizado, com a respectiva apresentação das planilhas de cálculo (worksheets) e dos dados de entrada (inputs) identificados e discriminados.	Aumento da taxa de ocupação das vias nos dias e horários de culto, em dias úteis.	Negativo	Operação	C	Doação de 2 (dois) abrigos de ônibus na área de influência do empreendimento, cada um deles dotado de 02 (duas) lixeiras seletivas (para recicláveis e orgânicos) de acordo com locais e padrão estabelecidos pela Diretoria de Trânsito e Urbanização / Executar ciclovia em concreto no canteiro central da Av. Oulavo Benato (350m de extensão), conforme projeto do IPPUL.	Empreendedor	6 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso / Um ano a partir da assinatura do Termo de Compromisso		

Figura 22: Matriz de Impacto e Medidas do RIV. Elaboração: Master Ambiental, 2025.

Tópico de análise	Impacto identificado	Natureza	Período	Medida Mitigadora (M)/ Compensatória (C)					
				M/C	Medida Proposta	Responsável	Prazo	Custo Estimado	
F9.	Análise conclusiva da oferta atual e da demanda por sistema viário, observando condições de mobilidade, deslocamento e acessibilidade.	Intensificação do tráfego da região em dias de cultos e eventos.	Negativo	Operação	C	Doação de 2 (dois) abrigos de ônibus na área de influência do empreendimento, cada um deles dotado de 02 (duas) lixeiras seletivas (para recicláveis e orgânicos) de acordo com locais e padrão estabelecidos pela Diretoria de Transportes da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização / Executar ciclovia em concreto no canteiro central da Av. Oulavo Benato (350m de extensão), conforme projeto do IPPUL.	Empreendedor	6 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso / Um ano a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 36.000
F10.	Análise de suficiência do transporte público coletivo ofertado na área do empreendimento, verificação da demanda por novas linhas de transporte coletivo e análise da localização, condições físicas e suficiência das paradas de ônibus.	Demanda direta sobre o transporte coletivo da região.	Negativo	Operação	C	Doação de 2 (dois) abrigos de ônibus na área de influência do empreendimento, cada um deles dotado de 02 (duas) lixeiras seletivas (para recicláveis e orgânicos) de acordo com locais e padrão estabelecidos pela Diretoria de Transportes da Companhia Municipal de Trânsito e Urbanização.	Empreendedor	6 meses a partir da assinatura do Termo de Compromisso	
F11.	Análise de suficiência de infraestruturas de incentivo ao uso de modos de transporte alternativos ao individual motorizado – modal a pé e cicloviário.	Percurso de acesso ao ponto de ônibus mais próximo, deficiente de infraestrutura voltada ao pedestre.	Negativo	Operação	M	Submeter ao DNIT a intervenção proposta para travessia de pedestres na BR-369 (acessibilidade e sinalização) a considerar a manifestação do Órgão. Diante retorno do DNIT, execução das medidas apresentadas, conforme orientação do Órgão.	Empreendedor	Um ano a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 60.000
		Ausência de infraestrutura cicloviária na região do empreendimento.	Negativo	Operação	C	Executar ciclovia em concreto no canteiro central da Av. Oulavo Benato (350m de extensão), conforme projeto do IPPUL.	Empreendedor	Um ano a partir da assinatura do Termo de Compromisso	R\$ 150.000

**Figura 23: Matriz de Impacto e Medidas do RIV. Elaboração: Master Ambiental, 2025.**

## 5. CONCLUSÃO TÉCNICA

O Empreendimento se trata de um templo da Igreja Evangélica Bola de Neve, que está implantado na região norte de Londrina. Trata-se de um empreendimento de grande relevância para a comunidade da Igreja, visto que é considerado um local sagrado, destinado a promessas e adorações.

A área onde o empreendimento encontra-se possui predominância de atividade de serviços e comércios de grande porte ao longo da Rodovia, assim como, indústrias e residências na vizinhança mediata.

Os principais impactos esperados para este tipo de empreendimento consistem na geração de tráfego e emissão de ruídos. Assim, como constatado em visita ao local, não foram identificadas reclamações da vizinhança quanto aos ruídos gerados em dias de culto e eventos, além disso, ressalta-se que o entorno predominante são atividades de comércio e serviços, portanto, não causará conflito a atividade fixas.

Quanto aos impactos atrelados a mobilidade urbana, medidas mitigatórias e compensatórias foram apresentadas, condizentes ao que foi identificado, com o intuito de prevalecer soluções direcionadas a modais alternativos ao modal motorizado individual.

Do balanço dos impactos positivos e negativos, compreende-se que, o atendimento minucioso a todas as exigências legais atreladas aos processos de aprovação dos projetos aos órgãos competentes, somadas às medidas apontadas ao longo deste trabalho, poderá mitigar e/ou compensar os impactos negativos advindos da operação do empreendimento.

Por fim, considerando a projeção de um cenário de contrapartidas executadas, o presente EIV pode concluir como positiva a implantação do empreendimento às várias escalas aqui analisadas, devido aos benefícios como: geração de emprego, indução da valorização imobiliária, aumento da dinâmica urbana e oferta de espaço para a prática religiosa.

## 6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, C. L. E. **Dinâmica espacial da produção e reprodução da força de trabalho em Londrina: os conjuntos habitacionais**. 1991. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo.

BRASIL, Resolução CONAMA nº 307/2002. **Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil**. 2002. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=98303>

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de Dezembro de 1988. Organização do texto: Juarez de Oliveira. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p. (Série Legislação Brasileira).

BRASIL. Decreto Federal nº3.179, de 21 de Setembro de 1999. **Dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências**. Diário Oficial da União, Brasília, DF, 22 set. 1999.

CONAMA. **Resoluções CONAMA**. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br>>.

CULLEN, G. **Paisagem Urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1971.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. **Manual de procedimentos para o tratamento de pólos geradores de tráfego**. Brasília: DENATRAN/FGV, 2001.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística- IBGE. **Londrina**. 2022. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/londrina/panorama>> Acesso em: 23 abril. 2025.

LONDRINA. Decreto nº 865 de 01 de Agosto de 2022. **Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Londrina e dá outras providências**. Câmara Municipal De Londrina, Londrina, 01 de ago. de 2022.

LONDRINA. Lei nº 11.381, de 21 de Novembro de 2011. **Institui do Código de Obras e Edificações do Município de Londrina**. Câmara Municipal De Londrina, Londrina, 21 de nov. de 2011.

LONDRINA. Lei nº 13.905, de 27 de Dezembro de 2024. **Dispõe sobre o Uso e a Ocupação do Solo Urbano no Município de Londrina, e dá outras providências**. Câmara Municipal De Londrina, Londrina, 27 de dez. de 2024.

VIVAREAL. **Imóveis em Londrina - PR**. Disponível em: <<https://www.vivareal.com.br>>.

WEATHERSPARK. **O clima típico de qualquer lugar da Terra**. Disponível em: <<https://pt.weatherspark.com/y/29737/Clima-caracter%C3%ADstico-em-Londrina-Brasil-durante-o-ano>>.

**ANEXO A - Anotações de Responsabilidade Técnica (ARTs)**



1. Responsável Técnico

**DIEGO GOMES COSTA**

Título profissional:

**ENGENHEIRO AMBIENTAL**

RNP: **1416403426**

Carteira: **MG-0000216130/D**

2. Dados do Contrato

Contratante: **IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE**

CNPJ: **04.239.797/0055-28**

AV BRASILIA, 2769

NOSSA SENHORA DO DESTERRO - LONDRINA/PR 86025-180

Contrato: (Sem número)

Celebrado em: 17/03/2025

Tipo de contratante: Pessoa Jurídica (Direito Privado) brasileira

3. Dados da Obra/Serviço

AV BRASILIA, 2769

NOSSA SENHORA DO DESTERRO - LONDRINA/PR 86025-180

Data de Início: 17/03/2025

Previsão de término: 17/03/2026

Finalidade: Ambiental

Proprietário: **IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE**

CNPJ: **04.239.797/0055-28**

4. Atividade Técnica

[Estudo] de estudo de impacto de vizinhança

Quantidade

Unidade

1,00

UNID

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta ART

7. Assinaturas

Documento assinado eletronicamente por DIEGO GOMES COSTA, registro Crea-PR MG-0000216130/D, na área restrita do profissional com uso de login e senha, na data 24/04/2025 e hora 14h43.

IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE - CNPJ: 04.239.797/0055-28

8. Informações

- A ART é válida somente quando quitada, conforme informações no rodapé deste formulário ou conferência no site [www.crea-pr.org.br](http://www.crea-pr.org.br).

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site [www.crea-pr.org.br](http://www.crea-pr.org.br) ou [www.confex.org.br](http://www.confex.org.br)

- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

Acesso nosso site [www.crea-pr.org.br](http://www.crea-pr.org.br)

Central de atendimento: 0800 041 0067



**CREA-PR**  
Conselho Regional de Engenharia  
e Agronomia do Paraná

Valor da ART: R\$ 103,03

Registrada em : 30/04/2025

Valor Pago: R\$ 103,03





1. Responsável Técnico

**FERNANDO JOAO RODRIGUES DE BARROS**

Título profissional:

**ENGENHEIRO CIVIL**

Empresa Contratada: **SUDAMERICA AMBIENTAL LTDA**

RNP: **2001863896**

Carteira: **RJ-27699/D**

Registro/Visto: **63607**

2. Dados do Contrato

Contratante: **IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE**

CNPJ: **04.239.797/0055-28**

AV BRASILIA, 2769

NOSSA SENHORA DO DESTERRO - LONDRINA/PR 86025-180

Contrato: (Sem número)

Celebrado em: 17/03/2025

Tipo de contratante: Pessoa Jurídica (Direito Privado) brasileira

3. Dados da Obra/Serviço

AV BRASILIA, 2769

NOSSA SENHORA DO DESTERRO - LONDRINA/PR 86025-180

Data de Início: 17/03/2025

Previsão de término: 17/03/2026

Finalidade: Ambiental

Proprietário: **IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE**

CNPJ: **04.239.797/0055-28**

4. Atividade Técnica

[Estudo] de estudo de impacto de vizinhança

Quantidade

Unidade

1,00

UNID

Após a conclusão das atividades técnicas o profissional deverá proceder a baixa desta ART

5. Observações

Elaboração de EIV/RIT para Igreja Evangélica Bola de Neve localizada na Avenida Brasília 2769, Londrina/PR

7. Assinaturas

Documento assinado eletronicamente por FERNANDO JOAO RODRIGUES DE BARROS, registro Crea-PR RJ-27699/D, na área restrita do profissional com uso de login e senha, na data 17/03/2025 e hora 11h37.

IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE - CNPJ: 04.239.797/0055-28

8. Informações

- A ART é válida somente quando quitada, conforme informações no rodapé deste formulário ou conferência no site [www.crea-pr.org.br](http://www.crea-pr.org.br).

- A autenticidade deste documento pode ser verificada no site [www.crea-pr.org.br](http://www.crea-pr.org.br) ou [www.confex.org.br](http://www.confex.org.br)

- A guarda da via assinada da ART será de responsabilidade do profissional e do contratante com o objetivo de documentar o vínculo contratual.

Acesso nosso site [www.crea-pr.org.br](http://www.crea-pr.org.br)

Central de atendimento: 0800 041 0067



**CREA-PR**  
Conselho Regional de Engenharia  
e Agronomia do Paraná

Valor da ART: R\$ 271,47

Registrada em : 20/03/2025

Valor Pago: R\$ 271,47





## 1. RESPONSÁVEL TÉCNICO

Nome Civil/Social: ERICA AKEMI MATSUDA  
Título Profissional: Arquiteto(a) e Urbanista

CPF: 397.XXX.XXX-79  
Nº do Registro: 00A1695193

## 2. DETALHES DO RRT

Nº do RRT: SI15499586I00CT001  
Data de Cadastro: 24/04/2025  
Data de Registro: 30/04/2025

Modalidade: RRT SIMPLES  
Forma de Registro: INICIAL  
Forma de Participação: INDIVIDUAL

### 2.1 Valor do RRT

Valor do RRT: R\$125,40      Boleto nº 22135347      Pago em: 30/04/2025

## 3. DADOS DO SERVIÇO/CONTRATANTE

### 3.1 Serviço 001

Contratante: IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE  
Tipo: Pessoa Jurídica de Direito Privado  
Valor do Serviço/Honorários: R\$1.750,00

CPF/CNPJ: 04.XXX.XXX/0055-28  
Data de Início: 28/04/2025  
Data de Previsão de Término: 28/04/2026

#### 3.1.1 Endereço da Obra/Serviço

País: Brasil  
Tipo Logradouro: AVENIDA  
Logradouro: BRASÍLIA - DE 2220/2221 A 3221/3222  
Bairro: NOSSA SENHORA DO DESTERRO

CEP: 86025180  
Nº: 2769  
Complemento:  
Cidade/UF: LONDRINA/PR

#### 3.1.2 Atividade(s) Técnica(s)

Grupo: MEIO AMBIENTE E PLANEJAMENTO REGIONAL E URBANO  
Atividade: 4.2.4 - Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV

Quantidade: 1,00  
Unidade: unidade

#### 3.1.3 Tipologia

Tipologia: Religioso

#### 3.1.4 Descrição da Obra/Serviço

Coordenação de **Estudo de Impacto de Vizinhança para empreendimento religioso** - Igreja Evangélica Bola de Neve localizada na Avenida Brasília 2769, Londrina/PR.

Serviço realizado em equipe com o eng. civil Fernando João Rodrigues de Barros (RJ-27699/D) e o eng. ambiental Diego Gomes da Costa (CREA MG216130/D).

#### 3.1.5 Declaração de Acessibilidade

Declaro a não exigibilidade de atendimento às regras de acessibilidade previstas em legislação e em normas técnicas pertinentes para as edificações abertas ao público, de uso público ou privativas de uso coletivo, conforme § 1º do art. 56 da Lei nº 13.146, de 06 de julho de 2015.



#### 4. RRT VINCULADO POR FORMA DE REGISTRO

Nº do RRT	Contratante	Forma de Registro	Data de Registro
<b>SI15499586I00CT001</b>	<b>IGREJA EVANGELICA BOLA DE NEVE</b>	<b>INICIAL</b>	<b>24/04/2025</b>

#### 5. DECLARAÇÃO DE VERACIDADE

Declaro para os devidos fins de direitos e obrigações, sob as penas previstas na legislação vigente, que as informações cadastradas neste RRT são verdadeiras e de minha responsabilidade técnica e civil.

#### 6. ASSINATURA ELETRÔNICA

Documento assinado eletronicamente por meio do SICCAU do arquiteto(a) e urbanista ERICA AKEMI MATSUDA, registro CAU nº 00A1695193, na data e hora: 2025-04-24 10:53:46, com o uso de login e de senha. O **CPF/CNPJ** está oculto visando proteger os direitos fundamentais de liberdade, privacidade e o livre desenvolvimento da personalidade da pessoa natural (**LGPD**).

