

**RELATÓRIO DE IMPACTO DE  
VIZINHANÇA  
PROCESSO SEI 84.002489/2025-38**



**Londrina, 2025.**

## Sumário

1.	APRESENTAÇÃO .....	3
2.	IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO.....	4
2.1.	Identificação do Empreendedor .....	4
2.2.	Identificação do Corpo Técnico.....	5
3.	METODOLOGIA.....	5
4.	OBJETIVOS.....	5
5.	ÁREA DE INFLUÊNCIA .....	6
6.	DIAGNÓSTICO SINTÉTICO DO ENTORNO.....	7
7.	IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS.....	8
7.1.	Meio Físico .....	8
7.2.	Meio Biológico.....	9
7.3.	Meio Antrópico (Socioeconômico e Qualidade de Vida).....	10
7.4.	Mobilidade.....	11
7.5.	Fase de Obra.....	11
	Tabela Resumo dos Impactos.....	13
	MEIO FÍSICO.....	13
	MEIO BIOLÓGICO.....	13
	MEIO ANTRÓPICO .....	14
	ESTRUTURA URBANA INSTALADA.....	14
	MORFOLOGIA URBANA.....	15
	SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE URBANA.....	15
	FASE DE OBRA .....	16
7.6.	Resumo financeiro.....	17
8.	CONCLUSÃO.....	18
9.	REFERENCIAS.....	20

## 1. APRESENTAÇÃO

Este Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) tem por objetivo avaliar os impactos associados à implantação e operação do empreendimento Super Golff, localizado na Avenida Dez de Dezembro, 7300 – Londrina/PR, considerando sua compatibilidade com o entorno urbano, a infraestrutura instalada, a mobilidade e os potenciais efeitos socioambientais. O RIV identifica impactos relevantes, avalia sua magnitude e abrangência e apresenta medidas de adequação (preventivas, mitigadoras, potencializadoras e compensatórias), com prazos e custos estimados para implementação, subsidiando a análise municipal quanto à viabilidade do empreendimento.

**Figura 1:** Projeção 3d da fachada do empreendimento



## 2. IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento consiste em mercado/supermercado de médio porte, com área total construída de 11.048,67 m<sup>2</sup>, destinado ao comércio varejista de gêneros alimentícios e itens de conveniência, incluindo áreas de apoio (depósitos, administração, espaços técnicos, área de carga/descarga e estacionamento). Estacionamento: 177 vagas para veículos; 25 vagas para motocicletas; 21 vagas para bicicletas. Logística: doca fechada para carga e descarga, com recebimento de mercadorias restrito ao horário das 08h00 às 11h30, reduzindo potenciais incômodos por ruído e circulação de caminhões em períodos sensíveis.

### 2.1. Identificação do Empreendedor

**Tabela 1:** Identificação do Empreendedor. **Fonte:** O Autor 2025.

Nome fantasia	Supergolff
Razão social	Bruxelas Comércio de Alimentos LTDA
CNPJ	07.306.828/0022-46
Representante:	Ronnie Aerton Salles
Contato do Representante:	ronnie@supergolff.com.br
Endereço	Avenida Dez de Dezembro, 7300 – Londrina/PR
Inscrição imobiliária	06040118206760001
Zoneamento	Zona Comercial 3 (ZC-3), conforme Lei Municipal nº 13.905/2024

## 2.2. Identificação do Corpo Técnico

Nome do Profissional	Conselho / Registro	Titulação Acadêmica	Contato	Responsabilidade no EIV
Paulo Roberto Amaral Assunção	CREA PR 74303/D	Eng. Civil	passuncao@uol.com.br	Coordenação
Leonardo H. Zendrine De Oliveira	CREA PR 123.756/D	Eng. Civil	leozendrine@hotmail.com	Elaboração do RIT
Augusto Ruyz Pedraci	CREA PR 230484/D	Geógrafo	augusto@mapedranci.com.br	Levantamento de campo, elaboração de mapas temáticos, análise territorial, mensuração de impactos e integração dos resultados, elaboração do RIV, Elaboração do EIV.

## 3. METODOLOGIA

O RIV foi desenvolvido mediante delimitação de áreas de influência (AID e AII), levantamentos de campo, análise temática por componente ambiental e urbano, classificação técnica dos impactos e definição de medidas preventivas, mitigadoras, compensatórias e potencializadoras para elaboração do RIV, utilizou o EIV integrante do processo SEI N° 84.002489/2025-38 bem como seu termo de referência.

## 4. OBJETIVOS

- Avaliar impactos urbanísticos, ambientais e socioeconômicos do empreendimento;
- Verificar compatibilidade com o entorno urbano;
- Propor medidas preventivas, mitigadoras, potencializadoras e compensatórias;
- Estimar custos e prazos de implantação das medidas;
- Apresentar separadamente obrigações legais e normativas vigentes.
- Sintetizar impactos descritos no EIV.



## **6. DIAGNÓSTICO SINTÉTICO DO ENTORNO**

O empreendimento insere-se em área consolidada sob o ponto de vista urbanístico, dotada de infraestrutura instalada (sistema viário estruturado, redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário, drenagem pluvial, energia elétrica e telecomunicações), apresentando potencial de compatibilidade funcional com uso comercial, nos termos dos parâmetros de uso e ocupação do solo vigentes.

As adequações técnicas necessárias concentram-se nos seguintes eixos:

### **(i) Sistema de circulação e logística operacional:**

Reorganização do fluxo viário interno e externo, com definição clara de acessos independentes para entrada e saída, dimensionamento adequado de doca para carga e descarga, áreas de manobra compatíveis com veículos de maior porte, e mitigação de conflitos com o tráfego local, assegurando níveis satisfatórios de serviço viário e segurança operacional.

### **(ii) Qualificação do espaço público e acessibilidade:**

Readequação das calçadas conforme normas de acessibilidade (ABNT NBR 9050), padronização de passeios, implantação/adequação de rampas, travessias seguras, sinalização horizontal e vertical, além de medidas de moderação de tráfego, visando a melhoria da segurança viária e da integração do empreendimento ao tecido urbano imediato.

### **(iii) Gestão de impactos da fase de implantação:**

Implementação de Plano de Gerenciamento de Obras contemplando controle de emissões atmosféricas fugitivas (poeira), monitoramento e mitigação de ruídos conforme legislação ambiental aplicável, planejamento logístico para circulação de caminhões em horários de menor pico e adoção de medidas preventivas para minimizar interferências na vizinhança.

### **(iv) Drenagem urbana e conforto microclimático:**

Adoção de soluções compensatórias para mitigação da impermeabilização do solo, tais como dispositivos de drenagem sustentável (bacias de retenção/infiltração, pavimentos

permeáveis e jardins de chuva), bem como estratégias de qualificação paisagística e sombreamento arbóreo, visando à redução de ilhas de calor e à melhoria do desempenho ambiental do lote.

## **7. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS**

### **7.1. Meio Físico**

Durante a fase de implantação, os impactos potenciais associam-se predominantemente às atividades típicas de movimentação de terra, circulação de veículos pesados e execução das estruturas, podendo resultar na emissão de poeira e material particulado em suspensão, geração de ruídos intermitentes decorrentes do uso de máquinas e equipamentos, além do risco de processos erosivos e carreamento de sedimentos, especialmente em períodos chuvosos. Poderão ocorrer, ainda, interferências pontuais e temporárias no sistema de drenagem superficial existente, em razão da execução de fundações, terraplenagem e eventuais adequações nas redes pluviais. Tais impactos apresentam natureza transitória, abrangência espacial restrita ao entorno imediato do lote e são passíveis de mitigação mediante adoção de medidas preventivas, como umidificação de vias e áreas expostas, cobertura de cargas, controle e monitoramento de ruídos, implantação de dispositivos provisórios de contenção de sedimentos e planejamento executivo compatível com as condições climáticas locais.

Na fase de operação, os impactos potenciais relacionam-se principalmente ao aumento do escoamento superficial decorrente da ampliação das áreas impermeabilizadas e à geração de ruído operacional associado às atividades logísticas. O incremento do escoamento poderá ser adequadamente compensado por meio da implementação de soluções de drenagem sustentável, como dispositivos de retenção e infiltração, pavimentos permeáveis e reservatórios de detenção, de modo a manter ou reduzir a vazão de pico lançada à rede pública. Quanto ao ruído operacional, este tende a permanecer dentro de níveis aceitáveis, considerando a adoção de doca fechada, barreiras físicas e definição de horários restritos para carga e descarga, minimizando a propagação sonora para a vizinhança.

De forma geral, conclui-se que os impactos identificados apresentam baixa magnitude e caráter predominantemente temporário na fase de implantação, sendo espacialmente

localizados e tecnicamente mitigáveis. Na fase de operação, os efeitos são controláveis mediante soluções de engenharia e gestão logística adequadas, não se configurando, portanto, impactos significativos ou de difícil reversibilidade, desde que observadas as medidas preventivas e compensatórias previstas.

## **7.2. Meio Biológico**

Os impactos potenciais associados à intervenção compreendem, inicialmente, a supressão pontual de exemplares arbóreos e/ou cobertura vegetal secundária existente no lote, implicando redução localizada da biomassa e da superfície vegetada. Tal supressão poderá ocasionar diminuição temporária dos serviços ecossistêmicos urbanos prestados pela vegetação, como sombreamento, regulação microclimática, retenção de particulados atmosféricos e contribuição para a infiltração hídrica. Como efeito correlato, pode haver discreta intensificação das condições térmicas superficiais em razão do aumento de áreas impermeáveis, com potenciais reflexos microclimáticos restritos ao próprio lote e entorno imediato.

Durante a fase de implantação, é igualmente previsível a perturbação temporária da fauna urbana sinantrópica ou adaptada ao ambiente antrópico, sobretudo avifauna e pequenos vertebrados, em decorrência da movimentação de máquinas, supressão vegetal e incremento momentâneo de ruído e presença humana. Trata-se, contudo, de impacto transitório, de baixa expressividade ecológica, considerando o contexto urbano consolidado da área e a elevada capacidade de deslocamento e adaptação das espécies tipicamente associadas a esse tipo de ambiente.

A avaliação técnica indica que os impactos apresentam baixa magnitude, abrangência espacial limitada e caráter predominantemente reversível. A recomposição e qualificação ambiental do lote por meio de arborização compensatória, implantação de paisagismo funcional com espécies preferencialmente nativas e adaptadas, criação de áreas permeáveis e adoção de soluções microclimáticas (como sombreamento estratégico, cobertura vegetal e técnicas de infraestrutura verde) tendem não apenas a compensar as supressões necessárias, mas a promover ganho qualitativo no desempenho ambiental da área. Assim, desde que observadas as medidas de mitigação e compensação previstas, não se configuram impactos ambientais significativos ou permanentes.

### **7.3. Meio Antrópico (Socioeconômico e Qualidade de Vida)**

A implantação e operação do empreendimento tendem a produzir efeitos socioeconômicos positivos relevantes, destacando-se a geração de empregos diretos e indiretos, tanto na fase de obras quanto na fase operacional, com repercussões na renda local e na cadeia de fornecedores e prestadores de serviço. Observa-se, ainda, potencial de dinamização da economia no entorno imediato, com incremento da arrecadação tributária, fortalecimento do comércio local e estímulo à ocupação qualificada de imóveis vizinhos. A ampliação da oferta de bens e serviços de caráter essencial contribui para a redução de deslocamentos da população residente, com possíveis reflexos positivos na mobilidade urbana e na eficiência do sistema viário. Ademais, o empreendimento pode atuar como indutor de requalificação urbana, mediante investimentos em melhoria de calçadas, iluminação pública, sinalização, acessibilidade e paisagismo, elevando o padrão ambiental e funcional do espaço público adjacente.

Por outro lado, identificam-se impactos negativos potenciais de baixa magnitude, especialmente relacionados a incômodos pontuais decorrentes da circulação de veículos de abastecimento, operações logísticas e eventual aumento do fluxo veicular em horários específicos. Poderão ocorrer, ainda, conflitos pedonais na área de acesso, caso não sejam implementadas soluções adequadas de qualificação do passeio público, organização dos acessos e segregação clara entre fluxos de pedestres e veículos.

A avaliação integrada indica saldo predominantemente positivo sob os aspectos socioeconômicos e urbanísticos, considerando que os efeitos adversos previstos apresentam caráter localizado, baixa intensidade e elevada capacidade de mitigação. Medidas de adequação urbana, como requalificação de calçadas conforme normas de acessibilidade, melhoria da sinalização e ordenamento dos acessos associadas a estratégias de gestão operacional e logística, são suficientes para prevenir ou reduzir os impactos negativos a níveis aceitáveis, assegurando compatibilidade do empreendimento com o entorno urbano.

#### **7.4. Mobilidade**

No que se refere aos acessos e à inserção no sistema viário, os impactos potenciais concentram-se no incremento pontual do volume de tráfego, sobretudo em horários de maior demanda (picos matutinos, vespertinos e períodos associados à operação logística). Embora não se projete alteração significativa na hierarquia viária ou no nível de serviço das vias adjacentes, poderá ocorrer aumento localizado de manobras de conversão, desaceleração para acesso ao lote e movimentação de veículos de abastecimento.

Destaca-se, ainda, a necessidade de segregação física e operacional dos fluxos de clientes e de carga/descarga, a fim de evitar conflitos funcionais e riscos à segurança viária. A inexistência de tal separação pode resultar em cruzamentos internos indesejados, interferência no fluxo de pedestres e redução da eficiência operacional. Outro aspecto relevante refere-se ao risco de formação de filas na via pública, caso não haja dimensionamento adequado das áreas internas de espera, bolsões de acumulação e organização eficiente da doca, especialmente em períodos de maior rotatividade logística.

A avaliação técnica indica que os impactos previstos apresentam caráter pontual, baixa magnitude e abrangência espacial restrita ao entorno imediato do empreendimento. São plenamente mitigáveis mediante soluções de engenharia e gestão, tais como: dimensionamento adequado dos acessos e áreas internas de manobra; implantação de sinalização horizontal e vertical; definição clara de fluxos segregados; controle operacional de horários de abastecimento; e, quando tecnicamente justificado, pequenas adequações no sistema viário local (ajustes de sinalização, reforço de demarcação, melhorias no passeio público ou implantação de dispositivos de ordenamento). Com a adoção dessas medidas, assegura-se a manutenção de condições satisfatórias de fluidez, segurança e compatibilidade com a dinâmica viária existente.

#### **7.5. Fase de Obra**

Durante a fase de implantação, os impactos potenciais concentram-se principalmente na intensificação temporária da circulação de caminhões e veículos de apoio, com possíveis interferências na fluidez do tráfego local, realização de manobras de carga e descarga e ocupações momentâneas da faixa de rolamento. Tais atividades podem gerar incômodos associados à emissão de poeira e material particulado, aumento pontual dos níveis de ruído

decorrentes da operação de máquinas e equipamentos, além de eventual sujidade em vias públicas causada pelo transporte de insumos e resíduos da construção.

Adicionalmente, a presença de canteiro de obras, tapumes e movimentação constante de trabalhadores e veículos pode contribuir para uma percepção subjetiva de insegurança por parte da vizinhança, especialmente quando não há adequada organização espacial, sinalização ou comunicação transparente sobre o cronograma e as etapas da obra.

A avaliação técnica indica que os impactos apresentam caráter transitório, com duração restrita ao período executivo, abrangência espacial limitada ao entorno imediato e baixa magnitude quando adotadas boas práticas construtivas. São plenamente controláveis mediante a implementação de Plano de Gestão da Obra contemplando: planejamento logístico de horários para circulação de caminhões; sinalização provisória e controle de tráfego; umidificação de áreas expostas para controle de poeira; manutenção e lavagem de rodas de veículos; monitoramento de ruído conforme a legislação aplicável; adequada organização e vedação do canteiro; e destinação regular de resíduos. Complementarmente, a adoção de estratégias de comunicação com a comunidade, como divulgação prévia de cronogramas, canais de atendimento e informações sobre medidas mitigadoras contribui para reduzir conflitos, ampliar a previsibilidade das intervenções e mitigar a percepção de insegurança no entorno.

## Tabela Resumo dos Impactos

### MEIO FÍSICO

<b>Impacto</b>	<b>Medida de adequação</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo (meses)</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Ruído de obra	Restrição de horários + organização do canteiro	Mitigadora	Já implantado.	Construção	Sem custo
Ruído na operação	Controle de horários de carga/descarga + rotinas operacionais	Mitigadora	Durante toda operação.	Operação	Sem custo
Odores	Sistema de exaustão com filtragem + gestão operacional e manutenção periódica	Mitigadora	Durante toda Operação.	Operação	Sem custo
Consumo de água	Dispositivos economizadores + gestão e monitoramento de consumo	Mitigadora	Já implantado.	Construção	Sem custo

### MEIO BIOLÓGICO

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Perturbação da fauna (obra)	Controle de ruído e organização do canteiro	Mitigadora	Já implantado.	Construção	Sem custo
Baixa qualidade ambiental urbana	Implantação de paisagismo e arborização com espécies nativas	Compensatória 4		Construção	10.000

## MEIO ANTRÓPICO

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
População flutuante elevada	Organização de fluxos e rotinas operacionais	Mitigadora	1	Operação	Sem custo
Pressão sobre pequenos comércios	Monitoramento da dinâmica econômica local	Mitigadora	Durante toda operação.	Operação	Sem custo

## ESTRUTURA URBANA INSTALADA

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Demanda energética	Adoção de sistemas eficientes (LED, automação)	Mitigadora	4	Construção	Sem custo
Segurança e fluxo de pessoas	Reforço de iluminação externa e qualificação do espaço	Potencializadora	1	Construção	Sem custo
Pressão indireta sobre serviços públicos	Monitoramento e gestão operacional	Mitigadora	Durante toda operação.	Operação	Sem custo

## MORFOLOGIA URBANA

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Alteração da paisagem urbana	Tratamento arquitetônico e paisagístico	Mitigadora	4	Construção	Sem custo
Permeabilidade visual e segurança	Fachada ativa e transparente	Mitigadora	4	Construção	Sem custo

## SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE URBANA

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Conflitos de acesso	Organização interna de fluxos	Mitigadora	Já implantado	Construção	Sem custo.
Estímulo à mobilidade ativa	Implantação de bicicletário e sinalização	Potencializadora	1	Construção	2.000
Estímulo à mobilidade ativa	Implantação de ciclovia na Av. Dez de dezembro.	Mitigatória imposta pelo IPPUL.	6 Meses após a disponibilização do projeto funcional pelo IPPUL, e aprovação na SMOP.	Operação.	105.000,00
Otimização semafórica	Aumentar o tempo de verde da Bélgica para 35-38 s (reduz X para ~0,85) sem comprometer	Mitigatória	Imediatamente após início das operações	Operação	Sem custo.

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Janela de abastecimento fora do pico	LOS da Dez. de Dezembro  Concentrar operações de carga e descarga entre 07h e 10h e entre 14h e 16h30, evitando a fase crítica 17h-19h	Mitigatória	Imediatamente após início das operações	Operação	Sem Custo.

#### **FASE DE OBRA**

<b>Impacto</b>	<b>Medida</b>	<b>Classificação</b>	<b>Prazo</b>	<b>Fase</b>	<b>Custo estimado (R\$)</b>
Tráfego de caminhões	Programação de horários e controle logístico	Mitigadora	Já implantado	Construção	Sem custo

## **Resumo financeiro**

O conjunto de medidas mitigadoras, preventivas, compensatórias e potencializadoras efetivamente propostas no presente EIV representa um investimento estimado da ordem de aproximadamente 107.000,00 reais, na fase de implantação.

Considerando o valor global do empreendimento, esses investimentos correspondem a aproximadamente 0,78% do custo total, evidenciando a compatibilidade econômica e a viabilidade técnica das medidas propostas, bem como o adequado equilíbrio entre os custos de implementação e os benefícios ambientais, urbanos e socioeconômicos gerados.

## **8. CONCLUSÃO**

Com base nas análises técnicas desenvolvidas no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e consolidadas no presente Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), verifica-se que o empreendimento Super Golff apresenta adequada compatibilidade urbanística com a área em que se insere, considerando o zoneamento vigente, o padrão de ocupação predominante e a infraestrutura urbana já consolidada ao longo do eixo viário onde se localiza. A atividade proposta, comércio varejista de gêneros alimentícios em edificação de médio porte é coerente com a dinâmica funcional do entorno, caracterizado por uso comercial e serviços de maior escala, não configurando ruptura morfológica ou conflito de uso do solo.

No que se refere à estrutura urbana instalada, as análises indicam que as redes públicas de abastecimento de água, energia elétrica, coleta de resíduos e drenagem pluvial possuem capacidade técnica para absorver a demanda incremental decorrente da operação do empreendimento, desde que observadas as medidas internas de organização e gestão previstas no EIV. O aumento de consumo e geração de resíduos caracteriza impacto típico de empreendimentos comerciais dessa natureza, classificado como negativo indireto e permanente na fase de operação, porém plenamente mitigável por meio de soluções técnicas adotadas no próprio lote, sem necessidade de ampliação de infraestrutura pública ou imposição de compensações externas.

No âmbito da mobilidade urbana e do sistema viário, as análises de geração de viagens e de capacidade viária demonstram que, embora haja incremento pontual no volume de tráfego em horários específicos de maior atratividade comercial, o nível de serviço das vias avaliadas permanece dentro de padrões satisfatórios, não havendo comprometimento estrutural da malha viária nem formação sistemática de congestionamentos atribuíveis ao empreendimento. O impacto viário identificado é classificado como de baixa a média magnitude, direto e permanente na fase de operação, sendo mitigável por meio da adequada organização interna de fluxos, segregação entre clientes e operações logísticas, demarcação correta de vagas e sinalização interna, medidas estas já previstas no estudo técnico.

Quanto ao transporte coletivo, constatou-se que a oferta existente na área de influência é compatível com a demanda estimada, não sendo necessária a criação de novas linhas ou implantação de infraestrutura externa complementar. A inserção do empreendimento não

compromete a operação do sistema público de transporte, tampouco gera desequilíbrio entre oferta e demanda.

No tocante à morfologia urbana e inserção territorial, a implantação arquitetônica respeita os parâmetros urbanísticos aplicáveis, mantendo coerência volumétrica com o entorno e garantindo adequada organização espacial do lote, incluindo estacionamento, doca e áreas de circulação. Não foram identificados impactos negativos significativos sobre a paisagem urbana ou sobre a ambiência do entorno imediato.

Durante a fase de obra, os impactos previstos, tais como geração de poeira, ruído temporário e circulação de veículos de carga, são característicos de empreendimentos dessa natureza e apresentam caráter temporário, reversível e controlável mediante a adoção de práticas adequadas de gestão de canteiro e organização logística, não configurando passivos permanentes para a vizinhança.

De forma geral, o conjunto das análises evidencia que os impactos identificados são predominantemente mitigáveis, controláveis e circunscritos à esfera interna do empreendimento, não havendo necessidade de intervenções externas, obras compensatórias fora do lote ou contrapartidas urbanísticas estruturais. A implementação das medidas estabelecidas, dentro dos prazos definidos e sob responsabilidade técnica adequada, assegura a adequada inserção territorial do empreendimento, preservando a funcionalidade da infraestrutura existente e a qualidade urbana da área de influência.

Diante do exposto, conclui-se pela viabilidade técnica da implantação e operação do Super Golf, condicionada ao cumprimento integral das medidas mitigadoras e preventivas previstas, as quais são suficientes para garantir que o empreendimento opere em conformidade com os parâmetros urbanísticos, ambientais e de mobilidade aplicáveis, mantendo o equilíbrio entre desenvolvimento econômico e ordenamento urbano.

## 9. REFERENCIAS

ABNT – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 10.151: Acústica – Avaliação do ruído em áreas habitadas visando o conforto da comunidade. Rio de Janeiro, 2019.

ABNT. NBR 15527:2019 — Aproveitamento de água de chuva de coberturas para fins não potáveis — Requisitos. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2019. Disponível em: <https://projetosapuerj.com/2019/10/01/nbr-155272019/>

ABNT. NBR 16416:2015 — Pavimentos permeáveis de concreto: requisitos e procedimentos. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 2015. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/735061596/ABNT-NBR-16416-2015>. Acesso em: dia mês ano.

ABNT. NBR 5626: Instalação predial de água fria — Projeto e execução. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1998. Disponível em: [https://www.cesan.com.br/wp-content/uploads/2013/03/nbr\\_05626\\_-\\_1998\\_-\\_instalacao\\_predial\\_de\\_agua\\_fria1.pdf](https://www.cesan.com.br/wp-content/uploads/2013/03/nbr_05626_-_1998_-_instalacao_predial_de_agua_fria1.pdf)

ABNT. NBR 8160: Sistemas prediais de esgoto sanitário — Projeto e execução. Rio de Janeiro: Associação Brasileira de Normas Técnicas, 1999. Disponível em: <https://professor.pucgoias.edu.br/SiteDocente/admin/arquivosUpload/17500/material/NBR%208160%20Sistemas%20prediais%20de%20esgoto%20sanit%C3%A1rio-%20projeto%20e%20execu%C3%A7%C3%A3o.pdf>

ABRAS – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SUPERMERCADOS. Estudos de faturamento e desempenho do setor supermercadista. São Paulo, 2023.

ABRAS – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE SUPERMERCADOS. Estudos de faturamento e desempenho do setor supermercadista. São Paulo, 2023.

ABRELPE – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE LIMPEZA PÚBLICA E RESÍDUOS ESPECIAIS. Panorama dos resíduos sólidos no Brasil 2023. São Paulo, 2023.

Avaliação de impacto ambiental : conceitos e métodos / Luis enrique sánchez. -- 2. ed. -- são Paulo : Oficina de Textos, 2013. Bibliografia. isBn 978-85-7975-87 páginas

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade: estabelece diretrizes gerais da política urbana. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001.

BRASIL. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre o parcelamento do solo urbano. Diário Oficial da União, Brasília, 20 dez. 1979.

CONAMA. Resolução n. 307, de 5 de julho de 2002 — Diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil. Diário Oficial da União, 17 jul. 2002. Disponível em: [https://conama.mma.gov.br/?option=com\\_sisconama&task=arquivo.download&id=305](https://conama.mma.gov.br/?option=com_sisconama&task=arquivo.download&id=305). Acesso em: dia mês ano.

CONTRAN – Resoluções nº 798/2020 e 965/2022: normas de sinalização viária e segurança em acessos urbanos.

Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Manual de Capacidade e Nível de Serviço em Rodovias, Brasília, 2006.

Domingo Gómez Orea. Ediciones Mundi-Prensa. ISBN 84-8476-084-7. Libro. Ordenación territorial. Domingo Gómez Orea. Madrid : Agrícola Española, 2002 [i.e. 2001

Freire, Gerson José de Mattos. O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e seu potencial como ferramenta de planejamento / Gerson José de Mattos Freire. - 2015.

Institute of Transportation Engineers (ITE). Trip Generation Manual, 11th Edition, Washington, D.C., 2021.

IPPUL – INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO DE LONDRINA. Mapas temáticos e dados urbanísticos do município de Londrina. Londrina, 2024.

Lees, L., Slater, T., & Wyly, E. (2008). Gentrification (1st ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203940877>

Lei Federal nº 10.257/2001 – Estatuto da Cidade: diretrizes gerais da política urbana.

LORENZI, H. Árvores brasileiras: manual de identificação e cultivo de plantas arbóreas do Brasil. 2. ed. Nova Odessa: Instituto Plantarum, 2002.

PREFEITURA DE LONDRINA. Plano Diretor de Arborização Urbana. Londrina, 2019.

Ribeiro, T. F. (2018). Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil / Gentrification: conceptual and practical aspects of its verification in Brazil. Revista De Direito Da Cidade, 10(3), 1334–1356. <https://doi.org/10.12957/rdc.2018.31328>

SÁNCHEZ, Luis Enrique. Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos. . São Paulo: Oficina de Textos. Disponível em: [https://repositorio.usp.br/directbitstream/b5f8d784-dfa9-40de-8857-add664ab3f88/Sanchez-2013-Avalia%C3%A7%C3%A3o\\_de\\_impacto\\_ambiental.pdf](https://repositorio.usp.br/directbitstream/b5f8d784-dfa9-40de-8857-add664ab3f88/Sanchez-2013-Avalia%C3%A7%C3%A3o_de_impacto_ambiental.pdf). Acesso em: 03 out. 2025. , 2013

Schasberg, B. (2011). Estatuto da Cidade, EIV e a Gestão Democrática no Planejamento Urbano. Texto elaborado para o Seminário “Estudo de Impacto de Vizinhança - e a lei do EIV em Porto Alegre”. Porto Alegre, Secr. do Planej. Municipal/ MPE Rio Grande do Sul. (mimeo). Recuperado em 16 de março de 2018, de [http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu\\_doc/bennyschasberg-eiv\\_e\\_ec\\_.pdf](http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/bennyschasberg-eiv_e_ec_.pdf)»

SMITH N, New urban frontier: gentrification and the revanchist city. London: Routledge, 1996.

Transportation Research Board (TRB). Highway Capacity Manual – HCM 6th Edition, Washington, D.C., 2016.