

PARECER 008/2017 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

Processo Administrativo nº: Despacho EIV nº002/SPU-DETA/2017

Projeto: Yachthouse by Pininfarina

Área do lote: 7.536,00 m²

Área a ser construída: 138.139,04 m²

Número de Pavimentos: 81

Número Unidades Habitacionais: 264 em 2 Torres - Estimativa de 2.120 residentes

Número salas comerciais: 06 - população de visitantes estimada de 164 pessoas

Projeção de atração do empreendimento: 2284 pessoas

Vagas de Garagem: 1.116

Endereço: Avenida Normando Tedesco s/n, Centro

Uso: Misto – Residencial Multifamiliar e Comercial

Zona: ZEE-II - Zona de Ocupação Vocacionada de Restrita e de Baixa Densidade

Dic: 37530

RECEBIDO

02/10/2017

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 8493, de 01 de Março de 2017, que criou a Comissão Especial que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 002/SPU-DETA/2017, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto – residencial multifamiliar e comercial, denominado Yachthouse by Pininfarina, de propriedade de Yachthouse Incorporadora Ltda, inscrita sob o CNPJ 17.550.776/0001-88, situado na Avenida Normando Tedesco, (DIC 37530), no Bairro Centro, enquadrado no Art. 53 inciso II da Lei nº 2794/2008.

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico que está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo 156/05.

Após análise do Laudo de Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado a CEIV considera que tendo em vista que o que está sendo avaliada é a ampliação do empreendimento faz-se necessária a apresentação do EIV comparando os impactos da área já aprovada com os impactos da área a ser acrescida, de forma a demonstrar, se houver, suas mudanças. Além disso, para apresentação deste estudo deve-se considerar:

1. Projetos não estão anexados ao EIV;
2. RRT apresentada fala que NÃO se exige a observância das regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e no Decreto federal nº 5296 de 2 de dezembro de 2004; mas A ART já fala que ATENDE as normativas de acessibilidade;
3. A matrícula apresentada, nº 46679, é de 01/07/2013;
4. Indicar em mapeamento as áreas *non aedificandi* de 33 (trinta e três) metros e a APP de 100 (cem) metros do Rio Camboriú e justificar o porquê da ocupação.
5. Página 22 - Atualizar Lei Federal Nº 12.651, DE 25 DE MAIO DE 2012.
6. Na página 28, arredondar número para duas casas decimais (10.931.041,3444 m²)

7. O que significam os números e as cores/legendas da Figura 01 - Mapa de uso do solo de Balneário Camboriú? A área diretamente afetada (ADA) é a mancha em vermelho? Toda ela?
8. Página 27 - cita que "na área diretamente afetada pelo empreendimento não se tem presença de hidrografia, porém a área de influência direta é composta por rios e pequenas represas/açudes". A matrícula fala em "fundos ao sul com terras de marinha".
Falta um detalhamento da relação do imóvel/empreendimento com o Rio Camboriú.
9. Página 67 - 9.3.1 CONDIÇÕES SOCIAIS E ECONÔMICAS
Os dados estão desatualizados.
10. Página 72 - "O hospital Santa Inês com 132 leitos, dos quais 111 leitos atendiam os usuários do SUS e está no momento desativado."
Atualizar informação.
11. Tabela 17 - Cita 39,27% do número de empresas estabelecidas em Balneário Camboriú é de comércio, reparação de veículos automotores e motocicletas.
Este dado está correto?
12. Páginas 77/78/79/80 - Não apresenta uma previsão de demanda de uso de rede elétrica, abastecimento de água, drenagem, lixo, esgoto, etc tal qual fez para educação e transporte público; Além disso, dados estão desatualizados.
13. Na página 80, sobre a drenagem municipal, o EIV afirma que a Secretaria Municipal de Obras possui cadastro do diâmetro das tubulações, além de locais onde a mesma inicia-se e termina, para que seja feito um controle dos locais de acúmulo de água, levando-se em consideração o preceito de contribuição das bacias.
A indicação da existência do mapa não deixa claro qual o diâmetro das tubulações do entorno, não indica se o empreendimento irá utilizar a drenagem pública e nem se comporta receber.
14. Na página 80 - 9.3.5 SISTEMA VIÁRIO
Atualizar Vias: Sexta Avenida e Avenida Martin Luther não se encontram no estudo;
15. Na página 81 - 9.3.6 TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA -
Quais são as linhas que estão dentro de um raio de 400 m e 800 m do empreendimento.
Quais as alternativas?
16. Figura 35 – O mapa ciclovitário está desatualizado.
17. Página 85 - A empresa deduz que o empreendimento terá 343 crianças, criando três hipóteses para a distribuição entre escolas públicas e privadas: 50/50, 40/60 e 30/70. O EIV AFIRMA que não haverá sobrecarga na infraestrutura referente à educação pública. Nesse sentido, Quais são as escolas próximas ao empreendimento (distâncias) e se possuem vagas para novos alunos. Qual a recomendação de distância máxima?
18. Página 85 - Análise transporte público
A empresa afirma que não sobrecarregará o transporte público. Quais são as linhas que essas 130 pessoas usarão? Qual a capacidade de atendimento?
19. Página 102 - 13 PROJETO DE TERRAPLANAGEM
Quantificar o que será utilizado e de que maneira e, o quanto é a sobra.
20. Página 109 - Qual o método de cálculo da demanda prevista de consumo de água? E o de Consumo de energia elétrica? E o de resíduos sólidos na fase de operação?
21. Página 110 - O estudo comenta que a cidade "...possui rede de tratamento de esgoto, porém a mesma não se encontra regularizada. Caso até a implantação do empreendimento a ETE não esteja regularizada, será necessária a instalação de um sistema individual para essa edificação".
O imóvel é atendido pela rede coletora de esgoto municipal. Atualizar informação.

22. Página 111 - 14.2.3 EMISSÕES ATMOSFÉRICAS
Rever informação.
23. Página 111 - Águas pluviais
Não foi apresentado como será feito o aproveitamento destas águas. Por se tratar de um terreno grande pode contribuir com métodos de retenção de água e reutilização. Não está especificado o uso de reservatório com seu volume ou dimensionamento.
24. Página 111 - 14.2.5 CONSUMO DE ÁGUA
Não foi apresentado método de cálculo da demanda estimada prevista. Apresentar viabilidade de atendimento da EMASA atualizada.
25. Página 111 - Efluentes sanitários
Não apresenta método de cálculo da demanda estimada prevista. É contraditório ao item 14.2.2. Apresentar viabilidade de atendimento da EMASA atualizada.
26. Item 14.2.7 - Consumo de energia elétrica
A municipalidade suporta tal demanda durante a fase de operação? A estimativa apresentada não considera áreas de uso comum (considerando o tipo de empreendimento o mesmo terá várias áreas de uso comum). Apresentar Viabilidade da Celesc atualizada.
27. Página 113 - 16.1 PREVISÃO DA DEMANDA DE GERAÇÃO DE VIAGENS POR AUTOMÓVEIS
Não consta o projeto com acessos para veículos, indicando qual a capacidade da caixa de acumulação, faixa de aceleração e desaceleração.
Não consta o local de carga e descarga para as salas comerciais.
O estudo de tráfego possui ausência total de cálculos.
28. Página 113 - 16.1.2 POLOS GERADORES DE TRÁFEGO
DECRETO N.º 19.915/98 – Que decreto é esse?
Considerar na atração de viagens os moradores e os funcionários, os modais a serem utilizados e as origens das viagens.
29. Página 117 - TABELA 34- NÚMERO TOTAL DE PESSOAS QUE O EMPREENDIMENTO COMPORTA.
O número de pessoas está diferente da afirmação anterior de demanda por equipamento comunitário e transporte público. Justificar e apresentar memória de cálculo.
30. Página 118 - TABELA 35- NÚMERO TOTAL DE PESSOAS POR MEIO DE TRANSPORTE UTILIZADO
Qual critério ou metodologia utilizada para a divisão modal?
31. Página 118 - TABELA 36- NÚMERO TOTAL DE VIAGENS GERADAS PELO USO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL, CAUSADA PELO PGT.
Qual o critério (e referência) de geração de viagens para estimar 4 viagens por dia por pessoa? Na mesma página, qual o critério/metodologia para a alocação de viagens ser direcionada 100% a Camboriú e Itajaí? As duas hipóteses foram baseadas no quê? Por que 75% das pessoas (maior parte moradores) fariam 4 viagens por dia à Camboriú?
Com essa metodologia, seria imprescindível um estudo que abrangesse os principais gargalos encontrados nas rotas à cidade vizinha.
32. Página 120 – 16.1.9 – CENÁRIOS EXISTENTES
Foi informado o número de viagens/dia que passam no local. Porém, esse número não possui data, tampouco está classificado em horários e tipo de veículo. Antes do radar semaforico, existem duas possíveis conversões à esquerda, que devem ser consideradas. Outros pontos de contagem também devem ser considerados, principalmente nos dias de maior sazonalidade devido à temporada. Lembrando que as análises de tráfego devem ser feitas baseadas no pior horário pico do dia. Apresentar estudo detalhado.
33. Página 120 - TABELA 38 - TABELA DE CENÁRIOS

Falta explicação sobre o uso da mesma. Por que usar a Avenida Brasil?

34. Página 123 e 124 - Esgoto Sanitário

Contradiz o citado anteriormente sobre o não atendimento da rede de esgoto municipal.

35. Página 127 - 18.5 DRENAGEM SUPERFICIAL - "O encaminhamento das águas pluviais é realizado pela tubulação de drenagem pluvial existente na via de acesso, sendo constatado que possui rede de drenagem na localidade, não havendo riscos de inundações".

Descrever a rede de drenagem e apresentar os cálculos de que esta rede suporta o empreendimento. Considerar a possibilidade de direcionar diretamente do empreendimento para o Rio Camboriú.

36. Página 133 - 20 PATRIMÔNIO HISTÓRICO

Incluir Capela da Barra e Casa Linhares

37. Página 137 - "Através desta análise foi possível perceber que a Área de Influência Direta (AID) está sendo atendida pelo transporte público coletivo através da linha 103..."

Qual o itinerário, horários e demanda?

38. Página 145 - "O empreendimento em questão gerará uma população de 1.056 pessoas..."

Já foram mencionados outros dois valores, qual o correto?

39. Página 145 - "A pesquisa fez referência ao aumento de empresas do ano de 2004/2008, relação empresa/empregos e número de habitante/emprego, como mostram as figuras 89, 90, 91, 92 e 93."

Dados já apresentados anteriormente.

40. Página 148 - Universal Coordinated Time

Corrigir para Universal Time Coordinated.

41. Página 156 - A Figura 109 está repetida.

42. Página 159 - "A predominância de ventos na Área de Influência Direta (AID) tem como vento dominante os ventos Sul e Sudeste estando sempre presente nas edificações pelo fato de estarem inseridas próximo ao mar."

Esta afirmação contradiz estudo dos ventos dominantes. Esclarecer.

43. Página 159 - 25.2 VENTILAÇÃO "No projeto arquitetônico, os ambientes de grande permanência possuem grandes aberturas, isso se deve pela quantidade de vidro inserido nas fachadas, proporcionando flexibilidade, amplidão, contato com o externo, iluminação e ventilação."

Segundo a "American Bird Conservancy", estima-se que de 300 milhões a 1 bilhão de pássaros morram a cada ano por colisão com vidros de edifícios, desde arranha-céus a casas térreas. O uso de "pele de vidro" na fachada do prédio poderá causar impactos significativos relacionados a avifauna, como a mortalidade por colisão, uma vez que a área pode ser rota de aves em virtude das morrarias da área de entorno. O autor do EIV sugere medidas mitigadoras para evitar tal impacto?

44. Página 159 - "O empreendimento objeto deste estudo abrigará famílias, sendo difícil mensurar quais equipamentos urbanos serão utilizados por moradores do edifício, estima-se que as áreas de lazer serão as mais utilizadas, sendo estas compatíveis com o número de residentes na região, pois foram construídas visando à utilização de toda a população de Balneário Camboriú, como exemplo cita-se a praia Central e as praças com parques infantis."

Onde estão e quais são essas áreas?

Mapear e informar se as mesmas atendem a população.

45. Página 160 - 2.6 COMPATIBILIDADE DO EMPREENDIMENTO COM OS EQUIPAMENTOS URBANOS E COMUNITÁRIOS

E na área da educação, conforme descrito anteriormente não será possível mensurar neste momento qual a demanda para utilização deste equipamento específico (educação), pois não sabemos a faixa etária dos futuros moradores do empreendimento.

É possível estimar a faixa etária com base na média das famílias brasileiras, ver IBGE

46. Página 160 - TABELA 40 - TABELA DE SIMULAÇÃO

Os dados utilizados para obter o número de viagens/dia são de Dezembro/14. Ou seja, há quase 3 anos atrás. São números completamente desatualizados. O estudo foi entregue em Fevereiro/2017, 26 meses após os valores serem computados. O consultor deve atualizar os números para que o estudo se assemelhe com a realidade atual.

47. Página 160 - 27.2 SIMULAÇÃO.

Não está simulando nada. Deve-se utilizar dados atualizados do DETRAN/SC quanto ao número e crescimento da frota, e não IBGE/2010, que considerou a taxa de crescimento dos últimos cinco anos em questão, ou seja, de 2005 à 2010 números muito defasados.

48. Página 160 - TABELA 41- TABELA DE CENÁRIOS.

Não apresenta o cálculo para estimar o número de viagens daqui 10 anos com complexo. Também não apresenta o número de viagens/dia daqui 10 anos sem o complexo. Assim saber-se-ia o impacto aproximado do empreendimento.

49. Página 161 - "A pista existente não possui a infraestrutura adequada para transportar esta quantidade de passageiros que irão trafegar por dia na via atual".

Seria então a ampliação do empreendimento inviável?

Ainda no capítulo 27.2, o consultor constata que o empreendimento gerará um impacto daqui 10 anos, 2,44 vezes maior do que tem-se de volume veicular atualmente. Após isso, conclui que a via não terá infraestrutura adequada para esse volume. Baseado no quê tira-se essa conclusão? Onde estão os cálculos de capacidade? Nível de serviço? Para um empreendimento desse porte, a metodologia a ser utilizada deve ser baseada no HCM2000, para precisar da melhor forma seu impacto.

50. Página 161 - 27.3 PREPOSIÇÃO DE MEDIDAS MITIGADORAS NO SISTEMA VIÁRIO E TRANSPORTES.

Não foi sugerida nenhuma medida mitigadora concreta. O consultor sugere que VLT poderia ser uma solução, porém sem nenhuma análise técnica de viabilidade. Quem arcaria com os custos de implantação e manutenção, seria o empreendedor? Com o que o empreendedor se compromete para mitigar seus impactos viários? Seria necessário alguma outra obra de infraestrutura? Quais seriam os prós e contras? Que impactos gerariam?

51. Página 162 - 27.3.1 TRANSPORTE COLETIVO.

O consultor sugere que aumentem as linhas e frequências de ônibus que passam no local. Porém, é necessário informar detalhes. Aumentar quais linhas? Com qual frequência? Mudaria alguma rota? Criaria alguma outra linha? Em quais horários passariam os ônibus?

52. Página 163 - "Como se observou nos mapas anteriormente, o sistema viário está comprometido, por não haver espaço para aberturas de novas vias, a sugestão repensar na inversão de sentidos de vias, para descongestionar as principais vias de acesso do local."

O consultor sugere repensar na inversão de sentidos de vias, para descongestionar as principais vias de acesso ao local. Inverter quais vias? Com quais objetivos? Quais seriam as rotas alternativas? Por que descongestionaria outras vias? O consultor deve apresentar soluções com eficácia comprovada, baseadas em cálculos e não sugestões vagas.

53. Página 163 28.1 USOS - "O estudo diagnosticou que o uso predominante na área de influência direta do empreendimento foi o uso residencial e o uso misto, e que o mesmo não apresentará problemas de impacto na paisagem imediata já que a atividade pretendida enquadra-se no mesmo tipo de objeto existente no entorno".

O consultor considera que o edifício é o dobro em relação a altura de seus vizinhos?

54. A Matriz de Impactos deve indicar quais as ações foram adotadas para considerar que os impactos foram mitigados.
55. Considerando que o Estudo de Impacto de Vizinhança tem entre suas atribuições reduzir os impactos gerados pelo empreendimento, o consultor deve reavaliar a Matriz apresentada uma vez que nesta a maioria dos impactos não estão sendo mitigados.

O laudo com as correções acima devem ser apresentados em uma via impressa e uma digital acompanhado dos projetos arquitetônicos e complementares ao EIV, nestes deve-se incluir: a(s) forma(s) de acesso de veículos e pedestres, faixa de aceleração/desaceleração, estacionamento para carros, motos, bicicletas, caminhões, acessibilidade no passeio e empreendimento.

Balneário Camboriú, 28 de setembro de 2017.



Suellen Cristina Fávaro
Secretária



FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)



GIOVANNI PASQUALE BENINCA(membro)



MARIA HELOÍSA LENZI(Vice-presidente)



EDUARDO LUIS FESTA(membro)



VINÍCIUS DE CASTRO OLIVEIRA(membro)