

PARECER 015/2017 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

Processo Administrativo nº: 2017023237

Projeto: Edifício Royal Tower

Área do lote: 2.129,00 m²

Área construída: 26.644,67 m²

Número de Pavimentos: 44

Número Unidades Habitacionais: 76

Número salas comerciais: 12

Projeção de atração do empreendimento: 1.140 pessoas

Vagas de Garagem: 231 vagas

Endereço: Rua 2480 e Rua 2500, Bairro Centro

Uso: Misto – Residencial multifamiliar e comercial

Zona: ZACC I C – Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade

Dic: 34065/34066/34051/34052/34050

RECEBIDO

06 / 11 / 2017

Stephani Cristina

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 012/SPU-DETA/2017, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto – Residencial multifamiliar e comercial, denominado Edifício Royal Tower, de propriedade da empresa Construtora e Incorporadora J.A. Russi Ltda, inscrita sob o CNPJ 81.386.567/0001-40, situado na Rua 2480 e Rua 2500, Bairro Centro, enquadrado no Art. 53 inciso II da Lei Municipal 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 2017016394.

Após análise do Laudo de Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado a CEIV faz as seguintes considerações:

1. Atualizar a informação sobre a obra encontrar-se em execução.
2. Informar que é uma substituição de projeto
3. Item 04 - Objetivos: Nos objetivos específicos está exposto que a empresa pretende apenas "Verificar" itens como suporte de infraestrutura, eficiência dos equipamentos urbanos, segurança pública e o sistema de transporte, e não "Evitar" como exposto nos itens de enchentes, congestionamentos e ocupação desordenada.
4. ART da Engenheira Civil especifica apenas "Estudo" - Edificação de Alvenaria Para Fins Residenciais, informando do EIV apenas nas observações.
5. Figura 35 – O mapa cicloviário está desatualizado.
6. Projetos não anexados ao EIV
7. 9.3.1 CONDIÇÕES SOCIAIS E ECONÔMICAS - Informações desatualizadas.
8. "O hospital Santa Inês com 132 leitos, dos quais 111 leitos atendiam os usuários do SUS e está no momento desativado." Atualizar informação.
9. 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?

10. SISTEMA VIÁRIO - Atualizar Vias: Sexta Avenida e Avenida Martin Luther não se encontram no estudo.
11. A empresa deduz que o empreendimento terá 104 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.
12. 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?
13. 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?
14. Pág. 103 - Produção de Ruídos, Calor e Vibração: O EIV cita apenas que, durante a fase de implantação, o empreendimento respeitará os limites impostos pela lei nº 2377/2004, mas não anexa nenhum tipo de laudo atestando a situação atual.
15. Pág. 110 - Produção, Caracterização e Destinação dos resíduos sólidos: Qual foi a metodologia aplicada para a estimativa de geração de resíduos sólidos? O texto cita que a estimativa é considerada pelo número máximo de ocupantes na edificação, entretanto, os números não fecham (geração por pessoa no Brasil na faixa de 1,0 kg/dia). Esse número se contradiz com a informação dada na tabela 34, da página 118.
16. Pág. 111 - Item 14.2.2 - O EIV cita que "A cidade de Balneário Camboriú possui rede de tratamento de esgoto, porém a mesma ainda não se encontra regularizada. Caso até a implantação do empreendimento a ETE não esteja regularizada, será necessária a instalação de um sistema de tratamento individual para essa edificação". Rever e atualizar tal informação.
17. Pág. 112 - Item 14.2.6 - Efluentes Sanitários - Atualizar a informação sobre a condição da ETE, com relação à regularização da Estação de Tratamento de Esgoto.
18. Pág. 114 - 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.
19. Pág; 115 - Item 16.1.3 - Metodologia de Avaliação de Impactos de Tráfego - Cita que existe metodologia apenas para shoppings centers. Verificar essa informação mencionando sua fonte.
20. Pág. 121 - O EIV cita que "A tabela 38 sugere-se (sic) as propostas para cada cenário proposto, sejam alargamentos de trechos já existentes." É necessário verificar se é possível realizar tal alargamento, se o projeto apresentado possui essa faixa/área livre para um possível alargamento da via, entre outros. Caso venha ser necessária tal medida para solucionar o problema do trânsito, deverá ser aplicada "100%" em forma de compensação, tendo em vista que o EIV não apresenta nenhuma forma de mitigação.
21. Pág. 125 e 126 - Esgoto Sanitário - O EIV se contradiz ao citar a ETE em funcionamento na cidade.
22. Pág. 126 - Água - O EIV cita que a EMASA possui a intenção de ampliar a capacidade de tratamento de água de 850 L/s para 1200 L/s (informação de 2009, verificar a realidade atual). Todas as informações desta página são de 2009, verificar a situação real.
23. Pág. 126 - O EIV apresenta dados do Censo 2000. Atualizar, tendo em vista que foi elaborado o Censo 2010.
24. Pág. 128 - O EIV cita que no local "não há riscos de inundações". Entretanto, nesta última temporada aconteceram algumas alagamentos no centro da cidade. Consideram este risco?
25. Pág. 133 - PATRIMÔNIO HISTÓRICO - Incluir Capela da Barra e Casa Linhares
26. Pág. 136 - Item 21.2 Transporte Público Coletivo - O EIV cita que "Não há órgãos municipais responsáveis pelo planejamento e pelo gestão do sistema".
27. Pág. 137 - Item 21.3.1 - Rotas de ônibus de turismo - O EIV cita que "não há rota específica para ônibus de turismo na cidade". O "Bondinho" não pode ser considerado um? Atualizar

- a informação considerando as rotas de ônibus de turismo utilizadas atualmente.
28. Pág. 141 - O EIV cita "desde o último censo demográfico realizado em 2000". Atualizar informação e dados vinculados à mesma. 2010.
 29. Pág. 160 - O EIV cita que "a pista existente não possui a infraestrutura adequada para transportar esta quantidade de passageiros que irão trafegar por dia na via atual". Contradizendo a citação que fala do alargamento da via.
 30. No item 29 - Avaliação dos Impactos (pág. 162), o EIV fala sobre Impacto AMBIENTAL e não de VIZINHANÇA. Cabe a interessada realizar a análise dos impactos na VIZINHANÇA.
 31. "Planilha de Instalação" - Cita "Cobertura dos caminhões" como mitigação para a deterioração de vias públicas. O que seria isso? Como isso pode mitigar esse impacto?
 32. O imóvel de implantação do empreendimento, segundo as fotos da consulta de viabilidade possuía grande área permeável. O EIV indica que haverá reaproveitamento das águas pluviais, no entanto, não indica o volume. Solicitamos apresentar o volume da caixa e a metodologia de cálculo. Destacando que, para que, a medida mitigadora seja eficiente, é necessário que seja feito o reaproveitamento ou retenção do volume de água gerado pela impermeabilização do solo.
 33. No Programa de Educação Ambiental na página 196 é citado Palestra para 2.000 trabalhadores. Está correta a informação? Se sim, quem seriam esses 2.000 trabalhadores?
 34. Na tabela 35, qual critério ou metodologia utilizada para a divisão modal?
 35. Não consta o projeto com acessos para veículos, indicando qual a capacidade da caixa de acumulação, faixa de aceleração e desaceleração.
 36. Não consta o local de carga e descarga para as salas comerciais.
 37. O estudo de tráfego possui ausência total de cálculos.
 38. Na figura 57, 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 até a cidade vizinha.
 39. No capítulo 16.1.9, informa-se o número de viagens/dia que passam no local. Porém, esse número não possui data, tampouco está classificado em horários e tipo de veículo. Além do ponto de contagem ligado ao controlador de velocidade, existem outros pontos e movimentos que deveriam ser contados. Lembrando que as análises de tráfego devem ser feitas baseadas no pior horário pico do dia.
 40. Capítulo 27.2 "Simulação". Não há qualquer simulação. Deve-se utilizar dados atualizados quanto ao número e crescimento da frota, com fontes atuais e não de 2010, que considerou a taxa de crescimento dos últimos cinco anos em questão, ou seja, de 2005 à 2010 (totalmente defasado).
 41. Na tabela 40 é informado que a data para obter o número de viagens/dia foi Dezembro/14. Ou seja, há quase 3 anos atrás. São números completamente desatualizados. O estudo foi entregue em Maio/2016, 17 meses após os valores serem computados. O consultor deve atualizar os números para que o estudo se assemelhe com a realidade atual.
 42. Na Tabela 41, 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, se saberia o impacto aproximado do empreendimento.
 43. Ainda no capítulo 27.2, o consultor constata que o empreendimento gerará um impacto daqui 10 anos 76,67% vezes maior do que se tem de volume veicular atualmente. Após isso, conclui que a via não terá infraestrutura adequada para esse volume. Baseado no que se tira essa conclusão? Onde estão os cálculos de capacidade? Nível de serviço? Metodologia?

44. No capítulo 27.3, não é 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 necessária alguma outra obra de infra-estrutura? Quais seriam os prós e contras? Que impactos gerariam?
45. No capítulo 27.3.1, 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?
46. No capítulo 27.3.2, 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 baseadas em cálculos e não sugestões vagas.

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.

A análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis.

Balneário Camboriú, 30 de outubro de 2017.



Suellen Cristina Fávaro
Secretária



FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)



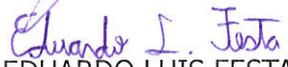
MARIA HELOÍSA LENZI (Vice-presidente)



VINÍCIUS DE CASTRO OLIVEIRA (membro)



GIOVANNI PASQUALE BENINCA (membro)



EDUARDO LUÍS FESTA (membro)



CLELIA WITT SALDANHA (membro)