

PARECER 006/2018 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

Processo Administrativo nº: 2017025907

Projeto: Shopping Mumu

Área do lote: 7.512,41 m²

Área construída: 746,03m²

Número de Pavimentos: 02 (térreo + mezanino)

Número Unidades Habitacionais: 0

Número salas comerciais: 41

Projeção de atração do empreendimento: 46 pessoas

Vagas de Garagem:

Endereço: Quinta Avenida, nº 1480, esquina com a Rua Bom Retiro, Bairro dos Municípios

Uso: Comercial

Zona: ZAV I A - Zona de Ambiente Vocacionado

Dic: 37199

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 8.701, de 25 de Setembro de 2017, que criou a Comissão Especial que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o Ofício nº 196/SPU-DETA/2017, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso Comercial, denominado Shopping Mumu, de propriedade da empresa Mallon Empreendimentos Ltda inscrita sob o CNPJ 82.731.266/0001-79, situado na Quinta Avenida, nº 1480, esquina com a Rua Bom Retiro, Bairro dos Municípios, enquadrado no Art. 54 inciso I da Lei Municipal nº 2794/2008, e

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 2017028116.

Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado em resposta ao Parecer nº 017/2017-CEIV faz as seguintes considerações:

1. Na figura 04 – Folha 06 – Percebe-se que a edificação não possui acessibilidade nas calçadas conforme NBR 9050 e padrão municipal de calçadas. Não foi apontado esta questão dentro do EIV apresentado.
2. Não foi realizada a análise apropriada para o sistema viário local, bem como das calçadas e vias pertencentes ao entorno do prédio. Ressalta-se que é importante o detalhamento das calçadas existentes do trajeto do estacionamento locado até ao empreendimento, respondendo aos seguintes questionamentos:
 - a. Como será o deslocamento das pessoas que estacionarem os seus veículos no estacionamento alugado pelo empreendimento?
 - b. Estas calçadas são acessíveis e seguras?
 - c. As pessoas deverão passar pela faixa de pedestres localizada um pouco à esquerda da edificação (para quem está olhando o prédio de frente)?
 - d. Será executada uma nova faixa de pedestres?
 - e. Será melhorada a sinalização da região do empreendimento (tanto horizontal quanto vertical)?

- f. Será instalada uma botoeira no semáforo existentes, indicando que existem pessoas que precisam cruzar esta rua?
 - g. Este trajeto de aproximadamente 150 metros deverá ser detalhado, preservando a segurança dos clientes do empreendimento e dos usuários das ruas, calçadas e avenidas que estão no contexto do prédio.
3. Não foi abordado no estudo os sistemas de reaproveitamento de águas pluviais.
 4. Não foi apresentado cálculo do consumo de água e de geração de esgoto do empreendimento.
 5. Com relação ao destino das águas pluviais, citar qual rua, qual diâmetro da tubulação de drenagem receptora, qual o corpo receptor.
 6. Existe alguma cozinha e/ou copa no empreendimento?
 7. Não foi abordado no estudo a utilização de equipamentos que visam a sustentabilidade, tais como sistemas elétricos de baixo consumo de energia e instalação de equipamentos hidrosanitários de baixo consumo de água.
 8. Na folha 55, item 3.6.1 – Avaliação da compatibilidade do sistema viário, o EIV cita que as vias existentes atendem perfeitamente o empreendimento para um horizonte de implantação de 5 a 10 anos. Questionamos qual é a base do técnico para tal afirmação, haja vista que não foram apresentados estudos, contagens de tráfego e/ou uma análise mais minuciosa sobre o trânsito local?
 9. Não foi exposto no EIV a área de carga e descarga do empreendimento. Reforçamos que tal situação deve acontecer sem interferir nos passeios e acessos lindeiros ao empreendimento.
 10. Não foi exposto no EIV uma área para estacionamento de bicicletas. Considerando o incentivo para tal prática, o aumento do número de ciclistas da cidade e a vocação da cidade para tal modal de transporte, entendemos ser necessário a disponibilização de forma gratuita para a população de vagas de estacionamento aos usuários do empreendimento.
 11. Nas fotografias apresentadas no EIV percebe-se que as vagas PNE demarcadas em projeto não foram demarcadas in loco. Tal situação deverá ser corrigida.
 12. O EIV cita que a geração de resíduos sólidos no local é inexistente. Deve-se elucidar à esta comissão como que um shopping não gerará resíduos sólidos? Caso for gerado, expor estimativa de geração.
 13. Não foi compreendida a vinculação das referências bibliográficas apresentadas com o estudo elaborado.
 14. O técnico incluiu no EIV o Termo de Referência adotado por esta Comissão para elaboração do Estudo, entretanto o tratamento dos pontos que estão inclusos no Termo de Referência foram pouco e/ou insuficientemente explorados e analisados.
 15. Segue abaixo o check list contendo o MÍNIMO de informações que o estudo de impacto no trânsito deve compor:
 - a. Informações das vias adjacentes e acessos ao empreendimento:
O consultor deve apresentar a caracterização viária do entorno do empreendimento, contendo informações como hierarquia viária, sentido de via e rotas de acesso ao empreendimento.
 - b. Metodologia dos cálculos e análises:
O consultor deve apresentar cálculos respaldados por metodologias consagradas na Engenharia de Tráfego. Como exemplo, podemos citar o Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN) e o Highway Capacity Manual - HCM.
 - c. Análise do cenário atual (mobilidade local e levantamento de dados, como contagens de tráfego realizadas em horário de pico):
As contagens devem ser fracionadas de 15 em 15 minutos, conforme estabelece o Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego

- (DENATRAN). A hora pico deve ser claramente identificada, unitizando os tipos de veículos em ucp (unidade carro de passeio).
- d. Viagens geradas pelo empreendimento no horário de pico:
Não apresentou.
 - e. Distribuição e alocação das viagens:
Não apresentou.
 - f. Simulação do tráfego futuro sem empreendimento:
Não apresentou.
 - g. Simulação do tráfego futuro com empreendimento:
Não apresentou.
 - h. Cálculos dos níveis de serviço atual e futuro:
Não apresentou.
 - i. Medidas mitigadoras propostas pelo empreendimento:
Irá depender do impacto gerado pelo empreendimento, comprovado através do estudo.

Tendo em vista os diversos questionamentos referente ao Estudo e com o objetivo de facilitar o entendimento do consultor às informações que devem ser prestadas, a CEIV se coloca à disposição para um encontro presencial com os consultores podendo ser agendado pessoalmente ou via telefone com a secretária da Comissão na Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária.

O Estudo 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 Vizinhaça não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis.

Balneário Camboriú, 06 de fevereiro de 2018.


Suellen Cristina Fávaro
Secretária


FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)


EDUARDO LUIS FESTA (membro)

MARIA HELOÍSA LENZI (Vice-presidente)


CLELIA WITT SALDANHA (membro)


VINÍCIUS DE CASTRO OLIVEIRA (membro)


TEO JUNIOR OSTERKAMP (membro)


GIOVANNI PASQUALE BENINCA (membro)