

PARECER 007/2019 - CEIV

**PARECER 007/2019 - CEIV  
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA  
(CEIV)**

(X) Primeira Análise – Parecer nº 007/2019-CEIV – 06/02/2019

**Processo Administrativo nº:** 2018032190

**Projeto:** Centro Educacional Garcia Volpato Ltda - ME

**Área do lote:** 1.218,17 m<sup>2</sup>

**Área construída:** 2.109,80 m<sup>2</sup>

**Número de Pavimentos:** 03

**Número Unidades Habitacionais:** Não há

**Número salas comerciais:** Não apresentado, indicar número de salas de aula

**Projeção de atração de viagens:** Não informado

**Vagas de Estacionamento:** Sem estacionamento - Bicletário com 32 vagas

**Endereço:** 4ª Avenida, nº 913, esquina com as ruas 2000 e 2050, Centro

**Uso:** Comercial (Educativo)

**Zona:** ZACC-II-A - Zona de Ambiente Construído Consolidado.

**Dic:** 1166

**Investimento previsto:** 2.109,80 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.154, de 23 de outubro de 2018, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),


CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 025/SPU-DETA/2018, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso comercial, denominado Camboriú, Colégio COC (Instituição de Ensino – Ensino Médio e preparatório para concursos), requerido por Centro Educacional Garcia Volpato Ltda - ME, inscrita sob o CNPJ 18.618.791/0001-83, situado na 4ª Avenida, esquina com as ruas 2000 e 2050, DIC 1166, no Bairro Centro, enquadrado no Art. 53, inciso IV, da Lei Municipal nº 2794/2008,

CONSIDERANDO a substituição do projeto arquitetônico do empreendimento que está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo 2018030364, e

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

1. Esclarecer quantidade de salas, quantos turnos, horário de funcionamento e número de pessoas que irão frequentar o empreendimento;
2. Rever AVD e AVI, visto que CEIV entende que a área de vizinhança direta será maior do que o proposto no estudo (150m) principalmente considerando as vias para acesso ao empreendimento;

PARECER 007/2019 - CEIV

3. Verificar numeração de tabelas;
4. Verificar itens da matriz da avaliação e valoração dos impactos do empreendimento, pois em uma tabela assume-se um valor, mas para cálculo são utilizados outros, conforme apresentado abaixo, mas não limitado a:
  - 4.1.1. Na tabela pag.74, geração de resíduos sólidos tem prazo de duração 3, mas na planilha na pag.78 está 1.
  - 4.1.2. Na tabela pag.74, transporte público tem prazo de duração 5, mas na planilha na pag.78 está 1.
  - 4.1.3. Na tabela pag.74, sobrecarga equipamentos urbanos e comunitários tem prazo de duração 5, mas na planilha na pag.78 está 1.
  - 4.1.4. Na tabela pag.74, diminuição da qualidade do ar tem prazo de duração 1, mas na planilha na pag.78 está 3.
  - 4.1.5. Na tabela pag.74, área de interesse histórico tem prazo de duração 1, mas na planilha na pag.78 está 5.
  - 4.1.6. Na tabela pag.74, valorização imobiliária tem prazo de duração 5, mas na planilha na pag.78 está 3.
  - 4.1.7. Na tabela pag.74, paisagem urbana tem prazo de duração 5, mas na planilha na pag.78 está 3.
5. No EIV é apresentado IT igual a zero. De acordo com LC 24/2018 esse valor não existe, podendo assumir valores de 1 a 4. A CEIV entende que IT deve ser 2, que compreende período de 1 a 3 anos para adaptação da vizinhança.
6. Para cálculo do valor do investimento deverá ser usado o valor do CUB, conforme inciso VII do art.4º da Lei Municipal nº24/2018. 
7. Rever medidas mitigadoras apresentadas na tabela da pag. 83 do EIV, visto que em vários itens é dito que não cabe medida mitigadora e, no entanto, é apresentado índice de redução de 50%, ora se não a medida mitigadora, não há percentual de mitigação. Conforme listado a seguir, mas não limitado a:
  - 7.1. No item de sobrecarga nos equipamentos urbanos e comunitários, é dito que não cabem medidas mitigadoras. No entanto, é apresentado o percentual de 50%.
  - 7.2. No item geração de efluente doméstico, é apresentado como mitigação destinação de efluentes sanitários para rede pública coletora de esgoto e índice de 50%.
  - 7.3. No item uso e ocupação do solo, é dito que não cabem medidas mitigadoras. No entanto, é apresentado o percentual de 50%.
  - 7.4. No item sobrecarga das áreas de interesse histórico, paisagístico e cultural, é dito que não cabem medidas mitigadoras. No entanto, é apresentado o percentual de 50%.
  - 7.5. No item iluminação e ventilação, é dito que não cabem medidas mitigadoras. No entanto, é apresentado o percentual de 50%.
8. Com relação as informações apresentadas no Estudo de Tráfego:



PARECER 007/2019 - CEIV

No documento Sinalização de Áreas Escolares (DENATRAN), instrui-se a tratar os empreendimentos escolares como “micro polos geradores de tráfego”. A ausência de engajamento destes micro polos no planejamento do transporte urbano e o despreparo da infraestrutura do entorno são causadores destes problemas vivenciados nas cidades, levando a dificuldade do acesso dos alunos e impactando no tráfego e na segurança da região. Cabe aqui salientar que temos um Micro PGT implantado junto a um eixo transversal de entrada no bairro centro, qual seja a Rua 2000 e também junto à uma via coletora, qual seja a 4ª Avenida.

Informam os autores à página 57 que “Cabe ainda ressaltar que o futuro empreendimento contará com um grande número de alunos, no entanto a faixa etária dos respectivos usuários, adolescentes de 15 a 18 anos em sua maioria, não permite o uso de carros e desta forma a demandas por vagas para estes usuários não de responsabilidade da instituição.” Grifo nosso.

Conforme o autor, na página 58 informa que, “Segundo o Plano Diretor de Balneário Camboriú no seu Art. 76, deverão ser exigidos Estudos de Impacto no Tráfego – EIT nas seguintes situações:

a) para a aprovação de obras ou empreendimentos que gerem grande demanda por vagas de estacionamento ou que gerem grandes quantidades de tráfego nos horários críticos;

b) para emissão de alvarás de funcionamento às atividades que gerem grande demanda por vagas de estacionamento ou que gerem grandes quantidades de tráfego nos horários críticos”, grifo nosso.

Atestando ainda que não se enquadra o empreendimento nas questões listadas como elencáveis aos Estudos de Tráfego.

Temos que as operações de embarque e desembarque de alunos, bem como de tráfego de chegada e saída do empreendimento para tais ações se darão no sistema principal de escoamento do bairro e também no horário crítico. Logo, ao nosso ver, devido não só a localização do empreendimento, onde se registra condições adversas em níveis de serviço, especialmente após as 17:30 na 4ª Avenida, e em ser o empreendimento um micropolo de atração de viagens nesta faixa de horário, consideramos ser necessário um estudo pormenorizado dos impactos gerados no tráfego durante a operação do empreendimento.

Cabe aqui salientar que o cruzamento entre a Rua 2000 e 4ª Avenida é semaforizado. Ora, ainda que o padrão adotado para convenção a taxa de níveis de serviço pelo Highway Capacity Manual, expedido pelo Transportation Research Board - Edição 2000, sejam utilizados para segmentos de rodovias, são aceitáveis em ambientes urbanos, bem como seus fatores de conversão. Logo, o método de cálculo de nível de serviço não se deve neste caso, se dar por adensamento de veículos na pista, e sim mensuração do nível de serviço em cruzamento semaforizado pelo mesmo padrão adotado, ou seja, conforme orientação do HCM 2000, com níveis atuais (2018 ou 2019), e futuros (2029) sem e com o empreendimento para 10 anos (2019-2029), tomando como base uma média do histórico de crescimento da frota veicular da cidade nos últimos 10 anos (2009-2019). Dentro do cálculo de medidas, deve ser analisado o tempo semaforizado atual e reajustado seu tempo futuro com acréscimo de tráfego esperado das aproximações de modo que se obtenha o verde para ajustar seu fluxo com cálculo do tempo perdido total (Tp) a partir do tempo perdido de cada fase, cálculo do ciclo ótimo, os tempos de verde efetivo de cada fase do cruzamento e os tempos de verde de foco p/ implantação no controlador de tráfego.



PARECER 007/2019 - CEIV

É informado pelos autores à página 64 que, em relação à Rua 2050 "Desta forma devem ser observadas as sinalizações de parada para embarque e desembarque, placas e redutores de velocidade por ser área escolar." No cenário futuro, cabe salientar que parte da via se dará obstruída nas horas de pico por áreas de embarque e desembarque, porém não se mapeia nem se projeta a extensão desta área.

Na mesma página é informado que "Para a demanda de estacionamento para os funcionários do colégio estão previstos convênio e parceria com um estacionamento localizado na rua 2070, que conjuntamente com as vagas nas vias públicas de entorno ao colégio, supririam a demanda de vagas necessárias." Grifo nosso. Ora, sabendo da demanda local por estacionamento, prever que as vagas públicas estarão livres e contá-las como disponíveis para operações de embarque e desembarque é pressupor que não haverá impacto algum no sistema viário e que o mesmo não é já carregado por outras demandas comerciais e residenciais anexas. Da mesma forma, parcerias de estacionamento não são garantia de vagas, exceto se averbe em matrícula do terreno onde estiver o contrato entre os entes privados.

Em nenhum momento notou-se no documento do EIV a informação da quantidade de colaboradores diretos (funcionários) e indiretos (fornecedores e prestadores de serviço), bem como o número exato de alunos esperado no pico de funcionamento da unidade. Tal informação é essencial para dimensionamento do problema.

Sendo assim, solicita-se, além do já informado:

- 8.1. Planilha da estimativa de tempo de embarque e desembarque, considerando o número de alunos e que cada aluno corresponde a um veículo em operação de embarque e desembarque, referente ao empreendimento
  - 8.2. Planilha da estimativa do número de usuários da via durante o embarque e desembarque, referente ao empreendimento
  - 8.3. Estudo de simulação de embarque e desembarque e verificação de impacto no sistema viário considerando os volumes observados, e previstos no futuro, com crescimento da frota (aplicando-se a média ponderada dos últimos 10 anos) para 2029 e com o empreendimento em operação em plena capacidade.
  - 8.4. ART do Estudo de simulação de embarque e desembarque e verificação de impacto no sistema viário, referente ao empreendimento.
9. Na planta do pavimento térreo e mezanino, do projeto arquitetônico, foi identificada a ocupação do passeio público com vagas para embarque/desembarque, fechamento de vidro, rampas de acessibilidade e bicicletário. Destaca-se que deverá ser respeitado a largura do passeio público, livre de obstáculos, conforme a Tabela do Sistema Viário, anexo da Lei Municipal 2794/2008 para as vias onde estão localizadas o empreendimento.
10. A CEIV entende que "destinação dos efluentes sanitários gerados pelo empreendimento para a rede pública coletora de esgoto" não é uma medida mitigadora para o impacto da geração de efluente doméstico, visto que irá aumentar a necessidade de capacidade da rede coletora de esgoto. Deverá apresentar nova medida ou reduzir o percentual de mitigação a 0.

PARECER 007/2019 - CEIV

11. Quanto ao Índice de Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), a CEIV entende que deve ser 1.
12. Em relação ao Índice de Abrangência, visando estabelecer um critério justo e objetivo a CEIV deliberou o seguinte critério para ser adotado: Será utilizada a média ponderada entre a abrangência e a magnitude de cada impacto negativo para avaliar extensão espacial onde estarão concentrados os principais impactos negativos do empreendimento (ADA, AVD ou AVI).

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em uma via impressa e uma digital.

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

Balneário Camboriú, 06 de fevereiro de 2019.

  
Suellen Cristina Fávaro  
Secretária

  
FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)

  
CARLOS EDUARDO G. SANTI (membro)

  
MARIA HELOÍSA B. C. FURTADO LENZI (Vice-presidente)

  
CLELIA WITT SALDANHA (membro)

  
RAFAEL ALESSANDRO BAZZANELLA (membro)

  
RAFAELA COMPARIM SANTOS (membro)

  
LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA (membro)