

PARECER 015/2019 - CEIV

PARECER 015/2019 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

() Primeira Análise – Parecer nº 007/2019-CEIV – 06/02/2019
(X) Segunda Análise – Parecer nº 015/2019-CEIV – 27/03/2019

Processo Administrativo nº: 2018032190

Projeto: Centro Educacional Garcia Volpato Ltda - ME

Área do lote: 1.218,17 m²

Área construída: 2.109,80 m²

Número de Pavimentos: 03

Número Unidades Habitacionais: Não há

Número salas comerciais: 11 salas de aula

População estimada: 350 alunos, 50 professores e 05 funcionários

Projeção de atração de viagens: Não informado

Vagas de Estacionamento: 28 vagas e automóveis a aproximadamente 250 metros e 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 da resposta ao Parecer nº 007/2019-CEIV, a CEIV faz as seguintes considerações que alguns itens não foram totalmente atendidos, conforme abaixo:

- Item 4) A Matriz de impactos apresentada permanece incompleta e com informações conflitantes. Há duas colunas com as informações de valor do impacto e magnitude do impacto, além de não apresentar a magnitude do impacto após a mitigação. Deverá completar a matriz com os percentuais de mitigação, e as medidas adotadas, bem como se o impacto é positivo ou negativo.

Mesmo com a apresentação da matriz incompleta foi possível avaliar os impactos, no entanto seguem ainda algumas observações:

PARECER 015/2019 - CEIV

- no impacto de Geração de Resíduos deverá considerar no item Reversibilidade como "irreversível" - 5.
- no impacto Sobrecarga nos equipamentos urbanos e comunitários deverá considerar no item Área de Abrangência como "AVI" - 5.
- no impacto Geração de Efluente Doméstico deverá considerar no item Reversibilidade como "irreversível" - 5.
- Considerar o impacto de Ruídos e Vibração para a fase de operação.
- A análise de uso e ocupação do solo não se refere a impermeabilização do solo, e sim aos usos definidos pelo Plano Diretor. Rever
- No impacto Diminuição da qualidade do ar deverá considerar o item Área de Abrangência como "AVD" - 3.
- O estudo apresenta na descrição dos impactos que não haverá impacto nos Patrimônios Naturais e Culturais e na Iluminação e Ventilação, porém apresenta na matriz de impacto. Rever incompatibilidade.
- Deverá rever a matriz de impactos, incluindo os efetivos impactos e não os aspectos dos impactos.
- Aumento do tráfego de veículos – está só na fase implantação. Deverá considerar a operação também.
- Rever o cálculo da valoração de impactos (geração de resíduos, sobrecarga no transporte público, sobrecarga nos equipamentos urbanos, diminuição da qualidade do ar, geração de emprego e renda, e paisagem urbana).
- A fase de operação ensejará em maior quantidade de tráfego, e conseqüentemente, além do fluxo gerado, congestionamentos no âmbito da 4ª avenida, afetando a qualidade do ar. Rever a questão de impacto na diminuição da qualidade do ar.
- Considerando que a fase de implantação foi encerrada antes da análise do presente estudo, devido à liminar concedida para implantação previamente ao trâmite do empreendimento junto à CEIV, não cabem mais medidas mitigadoras de impacto junto à vizinhança no tocante a esta fase. Rever.

- Item 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.

Segundo a resposta do empreendedor, aqui transcrita:

As considerações apresentadas pela CEIV foram oportunas e entendemos a posição dos mesmos, no entanto o posicionamento dos autores e do empreendedor é que o período para adaptação do entorno para o empreendimento será de no máximo um 1 (um) ano. Isso justifica-se pela não necessidade de mudanças estruturais nas vias, no terreno local do empreendimento e nenhuma obra pública ou privada de caráter significativo para a vizinhança. O sistema viário é visto neste caso como mais relevante, no entanto as medidas mitigadoras e os as avaliações complementares descritas no item 8 denotam que o entorno não sofrerá com impactos negativos

PARECER 015/2019 - CEIV

significativos e as mudanças no comportamento diário dos transeuntes e veículos será absorvida de forma rápida, visto que a atividade de operação do empreendimento ocorre diariamente. Outro ponto importante é que o principal momento de maior movimentação da instituição é pela manhã, no horário das 07:15 as 07:30, onde os alunos chegam na escola, e as vias neste período estão consideravelmente com menor movimento. Por isso a posição do empreendedor e dos autores é que o IT deve ser 1.

Entendemos que o impacto será de forma permanente, em todos os horários de entrada e saída de alunos do estabelecimento, tendo em vista ainda que o cruzamento defronte ao empreendimento é semaforizado. Cabe destacar que a concentração do impacto em período reduzido de tempo, com o volume excessivo de veículos em operação de embarque e desembarque afeta a capacidade da Rua 2000, logo o impacto no sistema viário será significativo, e não vemos como o mesmo possa ser absorvido em curto espaço de tempo, pois não há planejamento para ampliação do sistema viário no entorno imediato. Rever.

- Item 6) Reiteramos que para cálculo do valor do investimento deverá ser usado o valor do CUB, conforme inciso VII do art.4º da Lei Municipal nº24/2018, pois não há dispositivo legal para aplicação de redução no valor de investimento.

Item 8) Com relação as informações apresentadas no Estudo de Tráfego:

Os autores informam à página 3 que "... após uma avaliação mais fidedigna das características locais, principalmente das vias, propõem-se um raio de 500 metros para a AVD"

Tomando como base esta nova Área de Impacto Direto do Empreendimento, solicita-se conforme parecer anterior, o cálculo do nível de serviço atual em horário de pico atração de viagens pela escola, do cruzamento semaforizado entre as vias 4ª Avenida e Rua 2000. O nível de serviço deverá prever a demanda atual, com o empreendimento em operação, e em um cenário futuro de 10 anos (2029), prevendo o crescimento constante conforme a média ponderada observada nos últimos 10 anos (2009-2019) para o município de Balneário Camboriú.

O correto para a mensuração de fluxo é que se faça uma hora de leitura ao menos antes e após a hora esperada como pico, monitorando e identificando os 15 minutos com horário de maior movimento.

A tabela de fluxos de movimento de veículos deverá ser apresentada na íntegra, em intervalos de 15 minutos. Utilizar para os estudos como base o Manual de Estudos de Tráfego do DNIT (2006) disponível em:

http://www1.dnit.gov.br/arquivos_internet/ipr/ipr_new/manuais/manual_estudos_trafego.pdf

Atentar para o item 6.1.3 METODOS DE CONTAGEM, bem como aos demais para determinação dos níveis de serviço.

Também serão aceitos métodos expedidos pelo ITE, como o *Highway Capacity Manual*, em suas edições 2000, 2010 ou HCM6 (2016), conforme mencionado no parecer anterior.

Reiterando também o parecer anterior, solicita-se:

- Item 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

PARECER 015/2019 - CEIV

operação em plena capacidade.

- Item 8.4) ART do Estudo de simulação de embarque e desembarque e verificação de impacto no sistema viário, referente ao empreendimento.

- Verificação do raio de giro dos veículos grandes, junto ao sistema viário após a operação de embarque e desembarque (chegar limitação no comprimento de veículos admissíveis para a operação para futura sinalização e restrição durante a operação do empreendimento frente a operadores de transporte de estudantes).

A partir da revisão do estudo de tráfego, conforme descrito acima, deverá propor medidas mitigadoras efetivas em relação ao impacto gerado, a serem realizadas pelo empreendimento, de forma a viabilizar o empreendimento proposto.

A utilização de paraciclos acompanhadas de políticas de fomento ao uso do modal cicloviário e altamente recomendada face a limitação do sistema viário. Sugere-se como medida complementar a implantação de câmeras de vigilância e placas de sinalização de alertas sobre monitoramento para aumentar a segurança dos usuários das estruturas dispostas externamente. Também a implantação de paraciclo na 4ª Avenida, no trecho entre a faixa de segurança até a esquina da rua 2050, também monitorado por câmeras e iluminada, seguindo o padrão PMBC.

- Item 9) Reitera-se que 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.

- Item 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.

O empreendedor afirma que reduziu o percentual de mitigação a zero. No entanto, na tabela apresentada na Figura 2, permanece o percentual de 50%. Corrigir a matriz de mitigação e apresentar o cálculo até o final, indicando valor de compensação.

- Item 11) Quanto ao Índice de Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), a CEIV entende que deve ser 1.

Os autores e o empreendedor acreditam que os impactos em relação a infraestrutura urbana com a operação do empreendimento não serão aumentadas, pelo contrário, verifica-se uma melhora no potencial comercial do entorno, melhoria da segurança pela maior circulação de pessoas, maior cuidado da população e veículos no local pelo cumprimento da sinalização de trânsito para instituições de ensino que serão instaladas pelo município, e ainda promove um novo potencial uso para uma estrutura.

Desta forma para este corpo de autores o ICIV deve se manter com a valoração número 0.

PARECER 015/2019 - CEIV

A CEIV reitera que a valoração do ICIV deve ser 1, considerando que não há medida mitigadora efetiva para melhoria na Infraestrutura existente.

- Item 12) IA – A média ponderada para cálculo do IA deve utilizar os valores de magnitude dos impactos relacionados e não o intervalo de valoração do Índice de Magnitude. Rever

- Acrescenta-se que o estacionamento indicado na prancha arquitetônica de situação (01/11) deverá ser detalhada, com a delimitação das vagas e ainda haver a comprovação documental de tal uso.

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.

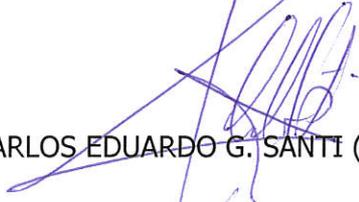
Balneário Camboriú, 27 de março de 2019.



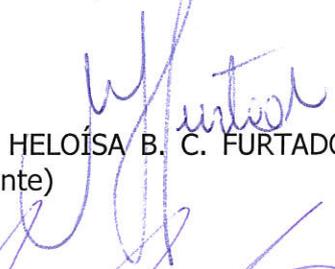
Suellen Cristina Fávaro
Secretária



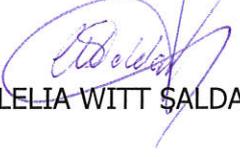
FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)



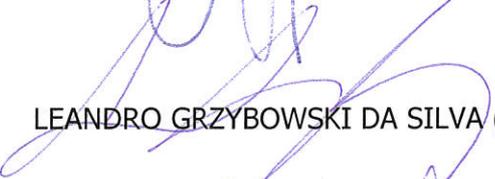
CARLOS EDUARDO G. SANTI (membro)



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



CLELIA WITT SALDANHA (membro)



LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA (membro)



RAFAELA COMPARIM SANTOS (membro)



RAFAEL ALESSANDRO BAZZANELLA (membro)