

PARECER 053/2018 - CEIV

PARECER 053/2018 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 053/2018-CEIV – 30/10/2018

Processo Administrativo nº: 2018035569

Projeto: Edifício Fischer's Dream Residence Club

Área do lote: 4.410,00 m²

Área construída: 69.811,45 m²

Número de Pavimentos: 02 Torres – Embasamento: 08 pavimentos (Subsolo, Térreo, Garagens e Lazer) + Torre 01: 43 pavimentos e Torre 02: 46 pavimentos

Número Unidades Habitacionais: 131

Número salas comerciais: 02

Projeção de atração do empreendimento: Não definido

Vagas de Garagem: 714 vagas

Endereço: Avenida Atlântica e Avenida Normando Tedesco, Centro

Uso: Misto – Residencial e Comercial

Zona: ZACC-I A - Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade

Dic: 36998

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.154, de 23 de outubro de 2018, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente de Análise de EIV - CEIV,

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 028/SPU-DETA/2018, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto – Residencial multifamiliar e comercial, denominado Edifício Fischer's Dream Residence Club, de propriedade da empresa Fischer Incorporações S/A, inscrita sob o CNPJ 83.116.079/0001-48, situado na Avenida Atlântica e Avenida Normando Tedesco, 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 2012007274.

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

1. Acrescentar nas fotografias a data aproximada em que as mesmas foram registradas (mês e ano). Alguns registros notadamente são antigos e não mais representam a realidade do terreno ou empreendimento em questão. Como, por exemplo, imagens do terreno com edificação no local e outras situações;
2. O estudo apresenta a previsão de, no mínimo, três populações distintas para este empreendimento (página 83 = 432 habitantes, página 113 = 1075 habitantes e página 138 = 1175 habitantes). O consultor deverá rever tais informações e considerar o pior

PARECER 053/2018 - CEIV

cenário para a elaboração de estimativas e considerações de todos os impactos sobre uma única previsão, informado também a projeção de atração de visitantes para as salas comerciais;

3. Na página 23, em "Legislação Municipal", citar a lei nº 024/2018;
4. Na página 25, o EIV cita que serão edificadas 02 salas comerciais, entretanto o EIT e a viabilidade da EMASA citam apenas 01 sala comercial. Rever informação;
5. Na página 72, Tabela 18 – Rede Física de Saúde: Rever posicionamento e somatória de números;
6. Na página 83, na quantificação de estudantes locados no empreendimento, considerar a distribuição por faixa etária do município para modelagem desta previsão (dados IBGE);
7. Na página 85, o EIV cita que "não haverá sobrecarga na infraestrutura referente à educação pública", tal afirmação aparece no documento sem nenhum comparativo e/ou análise referente a esse tema;
8. Na página 84 até 87, nas figuras 34, 35, 36, 37, 38 e 39, os valores apresentados nos gráficos não resultam nas populações em análise (170 e 432);
9. Na página 87, não houve conclusão sobre o impacto na estrutura da saúde pública local;
10. Na página 99, figuras 44 e 45, bem como na página 116, figuras 53 e 54, as imagens não representam o aspecto atual do terreno/empreendimento;
11. Na página 112, item 14.2.4 – Águas Pluviais -, o volume adotado para a cisterna de reaproveitamento é de 39,88 m³, entretanto, logo após o estudo cita que "e encaminhados a um reservatório de água pluvial localizado no Pavimento Garagem 03, onde estão localizados 4 reservatórios de 5.000,00 litros cada, com a finalidade de limpeza das garagens". Os volumes não se equivalem;
12. Na página 113, item 14.2.6 – Efluentes Sanitários -, sugerimos expor os dados/informações resumidos;
13. Na página 149, item 23.2 – Ventilação, o EIV cita que o "Estudo específico dos ventos foi confeccionado pelo engenheiro Sérgio Stolovas e está em anexo ao processo", entretanto tal documento não foi anexado. Apresentar em modo físico e digital estudo e ART específica;
14. Na página 156, sobre o item 29 – Programas Ambientais -, acrescentar todos estes à tabela de gestão/termo de compromisso para a entrega no momento do Habite-se;
15. Na página 195, existe um intervalo não numerado entre os itens 30.1 e o 33.2;
16. Na página 195, no item 33.2 – Fase de Operação -, o estudo cita que "Para a fase operacional do empreendimento foi analisado apenas o meio antrópico com 7 aspectos, pois, o meio físico e biótico são avaliados apenas durante a fase de instalação". Informação não procede, pois os impactos que um empreendimento pode acarretar na vizinhança podem ser alocados nos meios físico e bióticos também durante a sua operação e não apenas na implantação do empreendimento. Rever item 30/33.2 de análise de "Estatística dos Impactos" reconsiderando esta situação;

PARECER 053/2018 - CEIV

17. No EIT (modo físico), foi apresentado na página 6, tabela 1, que serão executadas 714 vagas de estacionamento para o empreendimento, entretanto a ART do profissional responsável pelo EIT cita a criação de apenas 521 vagas de estacionamento. Rever informações;
18. No planejamento do canteiro de obras, para as várias fases de obra (fundações embasamento, torre 1 e torre 2, supraestrutura embasamento, torre 1 e torre 2 e acabamentos geral) prever áreas de carga e descarga internas ao empreendimento (não foi apresentada análise para as várias fases de obra), bem como área de acumulação de caminhões para as concretagens das duas torres. A "baía existente" presente na Avenida Atlântica é uma vaga disponível para toda a população, devendo esta permanecer livre para a mesma, independente do funcionamento/implantação do empreendimento em questão, devendo esta ser removida do planejamento de canteiro de obras apresentado. Não foram apresentadas as áreas de acúmulo e posicionamento de caminhões de concreto para as etapas de concretagem deste empreendimento (prever área interna). Planejar área de estacionamento de modais de transporte (automóveis, motocicletas, bicicletas e outras) para os funcionários da obra durante as fases de obra. Considerando que o empreendimento possuirá subsolo, apresentar possíveis rampas que servirão de acesso até a área em cota inferior ao arruamento, definindo áreas de "lava roda" dos caminhões;
19. A descrição dos métodos construtivos não apresenta detalhamento o suficiente para compreensão das etapas construtivas do empreendimento. Considerando que o mesmo possuirá subsolo, deverão ser apresentado os métodos de rebaixamento de lençol freático, contenção do solo para execução das fundações, metodologia construtiva das fundações e supraestrutura;
20. A área de influência indireta (AII) é divergente entre EIV e EIT. Rever;
21. Não foram avaliados os níveis de pressão sonora, conforme item 3.8 do Termo de Referência da Lei Municipal nº 024/2018;
22. Conforme item 4.1.3.1 do Termo de Referência da Lei Municipal nº 024/2018, deverá ser apresentado o resumo de mitigações previstas. Foi apresentada tabela de gestão, entretanto, se faz necessário que o consultor avalie todo o EIV e materiais anexos ao mesmo (projeto de canteiro de obras, EIT, estudo de ventilação e outros) e acrescente, de fato, todas as ações e medidas mitigatórias apresentadas no EIV neste documento de resumo de mitigações previstas para o mesmo;
23. Na página 55 do EIT, na apresentação de medidas mitigadoras, item 8.1.2 – Vagas de estacionamento público-privado, apresenta-se o dado de 62 vagas de estacionamentos para uso público privado localizadas no subsolo, entretanto na tabela 1 da página 6 do EIT está exposta a informação de 80 vagas de estacionamento. Rever;
24. Na página 55 do EIT, foi exposto que serão providas duas vagas para PNE no estacionamento público-privado no subsolo, entretanto, no projeto arquitetônico apresentado, uma das vagas PNE não possui dimensionamento exigido por lei. Rever;
25. Na página 56 do EIT está citado a previsão de uma caixa de acumulação de veículos no portão da garagem para o subsolo, entretanto tal situação não encontra-se apresentada no projeto arquitetônico anexado;

PARECER 053/2018 - CEIV

26. O empreendedor deve implantar, dentro do padrão da Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária, no mínimo 01 (um) paraciclo público com sinalização e iluminação dedicada por luminárias com alimentação por painéis solares dentro da AID, na fachada da Avenida Atlântica;
27. No item 14.1.3 – Produção, caracterização e destinação dos efluentes líquidos, não há a caracterização dos efluentes da fase de implantação, nem sua destinação até a ETE.;
28. No item 14.1.5 – Deverá indicar se já há ligação de água ou se foi solicitada nova ligação;
29. O item 14.2.2 – Deverá descrever o sistema existente no empreendimento;
30. No item 14.2.6 – O estudo deve indicar a demanda total dos efluentes sanitários;
31. No item 17.3 – O estudo informa que a ETA trata “cerca de 1200 l/s de água”, porém o site da EMASA informa valores diferentes. Corrigir;
32. Apresentar as viabilidades de água e esgoto da EMASA;
33. O valor de investimento deverá ser estabelecido conforme Lei Complementar n. 24/2018, sendo que o mesmo é igual a 69.811,45 CUB's, e não conforme apresentado na Matriz de Impactos;
34. Os impactos citados na Matriz de Cálculo não são compatíveis com a Matriz de Gestão, ou seja, informações que estão apresentadas em um documento não estão apresentadas em outro. Rever;
35. Com relação aos percentuais de mitigação dos impactos apresentados:
 - a) Implantação. Alteração da qualidade do ar. Rever percentual de mitigação, considerando que as medidas mitigadoras não atenuam todos os aspectos de materiais particulados que serão gerados na fase de implantação;
 - b) Implantação. No impacto de impermeabilização do solo, a medida mitigadora citada na realidade é um impacto com o aumento da pressão do sistema de drenagem;
 - c) Implantação. No impacto de “Deteriorização de vias públicas”, a medida mitigadora citada não possui vínculo com o impacto;
 - d) Implantação e Operação. No impacto de “Redução da disponibilidade hídrica”, conforme tabela 40 da página 191 do EIV, a mitigação do impacto (após a implantação do Programa de Educação Ambiental) é de 30%;
 - e) Implantação. Bicicletas compartilhadas funcionarão durante a implantação também? Descrever tal medida mitigadora;
 - f) Implantação. Impactos de ruídos. Os dois impactos apresentados são, na verdade, um só impacto: emissão de ruídos. Rever percentual de mitigação;
 - g) Na página 200 do EIV está exposto que a magnitude é de 62,40, enquanto na matriz está exposto 65,40;

PARECER 053/2018 - CEIV

- h) Operação. No aspecto de "Equipamentos Urbanos e Comunitários", a "pressão no sistema de circulação e transporte", é um impacto já considerado no aspecto de "Geração de Tráfego e Transporte". Rever;

36. Considerações a respeito do Tráfego:

É informado à Pág. 5 que o empreendimento possuirá um total de 131 unidades habitacionais e uma unidade comercial no pavimento térreo e subsolo, bem como 714 vagas de garagem, incluindo neste quantitativo uma vaga de carga e descarga comercial no subsolo e uma vaga de carga e descarga residencial no térreo.

A AID foi corretamente dimensionada, porém o dimensionamento da AII pressupõe em sua página 8 que *"...Pelo fato de ser um empreendimento de luxo, estima-se que as pessoas atraídas ao empreendimento, bem como os destinos das viagens produzidas por ele, tenham como origem e destino, em sua grande maioria, locais dispostos no bairro Centro..."* Fato que ao nosso ver não pode corroborar com a realidade posta, visto que a geração de viagens de edificação desta magnitude não ficará contida ao bairro Centro de Balneário Camboriú.

No item 5.3.3, embora somente como critério de observação, da Pág. 29 a 33, o Autor informa haver feito pesquisa com entrevista de moradores de 14 (quatorze) edifícios residenciais diversos nas imediações, com informações de padrões de deslocamento e ocupação sazonal, porém não informa o número da amostra abordada frente ao universo para reforçar a significância dos resultados apontados.

O modelo de geração de viagens adotado levou em consideração que haverá no empreendimento uso estritamente residencial, conforme exposto por Grieco e Portugal, (2010), porém há na página 5, a menção a uma unidade comercial ocupando tanto o pavimento térreo como o pavimento subsolo. Assim é sugerido que se adote para o modelo de geração de viagens o formulado pelo ITE¹ (Edições 2004 ou 2008) para a conformação do empreendimento, na geração de viagens, visto estar o mesmo inserido entre Polos Geradores de grande atração e também em ponto com sistema viário extremamente limitado.

No item 6.3.1.1 à Página 42, o autor afirma que *"...é comum condomínios de elevado padrão de luxo possuírem baixa ocupação ao longo do ano e até mesmo em altas temporadas. Por isso, em busca de simular cenários dentro da realidade, foram realizadas pesquisas em empreendimentos similares para obter um valor aproximado de ocupação (Figura 35), e a partir dele calcular o número de viagens geradas pelo condomínio residencial."*

Embora já mencionado quanto à pesquisa informada no item 5.3.3 à pág. 29, não há como fazer a afirmação colocada sobre a baixa ocupação sem um número oficial que o suporte. Ainda assim, dado o caráter de inserção do empreendimento, que, conforme item 2.2 conta com *"dois apartamentos por andar na Torre 02 e um apartamento por andar na Torre 01, unidades com 3, 4 ou 5 suítes, de área desde 380 a 220 m² de área privativa por apartamento, com 3 elevadores na Torre 01 e 4 na Torre 02. Com uma média de cinco vagas de garagem por apartamento."*, há de se prever dentro do

1 ITE (2008) Institute of Transportation Engineers – ITE. **Trip Generation Handbook**, Washington, D.C.

PARECER 053/2018 - CEIV

critério de geração e atração de viagens, um modelo matemático que espelhe sua plena ocupação, incluindo a operação da área comercial anexa, de modo a não subdimensionar o impacto do empreendimento no sistema viário existente, uma vez que não há qualquer hipótese de expansão do mesmo por limitações geográficas por mais que se venha a adensar a região de inserção com outras torres similares.

A metodologia de cálculo dos níveis de serviço em cruzamentos não semaforizados deverá baseada em Interseções com regra de prioridade, incluindo seus fatores principais conforme HCM:

- Volume de veículos na seção da via ou interseção - no caso considerada em horizonte de 10 anos com a inserção do empreendimento (residencial e comercial);
- Geometria da via, com o número de faixas por sentido;
- Alinhamento vertical e zona geográfica onde está inserida a via, indicando o tipo de perfil (entre nível, ondulado e montanhoso);
- Medições de caixa, passeios e largura de ciclofaixas e ciclovias, quando existentes, indicando largura física útil das faixas de tráfego por sentido em croqui e tabela;
- Fator de Hora Pico, que indica a distribuição de fluxo de veículos durante o dia (a hora mais carregada), adotada como sendo Fator de 50ª hora, calculado a partir dos dados horários disponíveis ou conforme os padrões de tráfego em estudos de tráfego semelhantes;
- Distância de obstáculos laterais em relação à faixa dos veículos;
- Velocidade operacional da via.

O critério de nível de serviço da situação em questão será informado pelo atraso (de controle) médio e avaliação da fila máxima esperada (com probabilidade de 95%) conforme HCM2010 ou HCM6 com volume em horizonte de 10 anos com inserção do empreendimento.

O estudo deve abranger:

- Fatores de Equivalência considerados;
- Tráfego Conflitante;
- Brechas Críticas
- Intervalo mínimo
- Capacidade Potencial dos Movimentos
- Cálculo da Capacidade Real
- Cálculo da Capacidade para vias compartilhadas
- Ajustes de Capacidade
- Comprimento da fila do 95% Percentil
- Seleção do Nível de Serviço

Tabela 1 – Indicadores de Capacidade e Nível de Serviço a adotar conforme HCM.

Tipo de Facilidade	Indicador de Desempenho	Unidade
"Freeways":		
Segmentos Básicos	Densidade	CPE/Km-fx
	Velocidade média no espaço	Km/h

PARECER 053/2018 - CEIV

Áreas de entrelaçamento	Taxa de fluxo	ucp/h
Junções de rampa		
Rodovias Multi-Faixas	Densidade Velocidade de fluxo livre	CPE/Km-fx Km/h
Rodovias de duas faixas	Atraso percentual	%
Interseções semaforizadas	Atraso médio de parada	s/veíc.
Interseções com regra de prioridade	Atraso médio total	s/veíc.
Vias arteriais	Velocidade média no espaço	Km/h
Transporte coletivo	Fator de carga	Pax/assento
Áreas de pedestres	Espaço	m ² /pedestre

Assim, a ordem de prioridade de uso das brechas disponíveis pelos movimentos secundários, deve ser a seguinte:

- 1 - Giro à direita a partir da via secundária;
- 2 - Giro à esquerda a partir da via principal;
- 3 - Movimento em frente na via secundária;
- 4- Giro à esquerda a partir da via secundária.

Reconfigurar o tempo ótimo semafórico e cálculo do Nível de Serviço da interseção semaforizada (Av. Brasil x Rua 3700) para o novo volume de geração de viagens ajustado;

Medida Mitigatórias

O adensamento populacional ou de ocupação, fixa ou sazonal na Barra Sul é uma preocupação constante quanto à mobilidade. O alto índice de ocupação das vagas em vias públicas conforme comprovado pelo estudo em sua Pág. 27 *"...Como pode se perceber, no entorno do empreendimento encontra-se uma média elevada de ocupação – 87% - sendo que após a inauguração deste poderá ocorrer a falta de oferta de vagas..."* evidencia ainda mais a problemática do adensamento concentrado no bairro Centro de Balneário Camboriú.

Ainda que seja difícil determinar medidas mitigatórias ao adensamento que é notório, e ao aumento do nível de serviço e conflitos viários advindos deste mesmo adensamento, há de se promover fomento ao uso de outros modais que não o transporte individual quando de sua operação / produção.

Assim, propõe-se como medidas mitigatórias que:

PARECER 053/2018 - CEIV

- O empreendimento deve, quando de sua aprovação, prover internamente ao lote, todas as vagas necessárias à Carga e Descarga de materiais para a construção da edificação.
- O empreendedor deve construir, dentro do padrão da Secretaria de Planejamento, 1 (um) paraciclo com sinalização e iluminação dedicada por luminárias com alimentação por painéis solares dentro da AID.
- O empreendedor deve dotar 1 (um) ponto de ônibus ao apontamento da Secretaria de Planejamento dentro da AID com e iluminação dedicada para raio de 15 metros por luminárias com alimentação por painéis solares e pavimentação conforme NBR 9050, sendo um com abrigo locado na Barra Sul, com projeto executivo ou modelo a ser fornecido pela Secretaria de Planejamento;

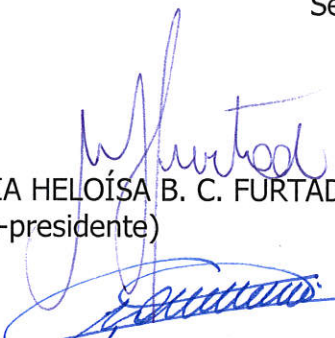
As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em uma via impressa e uma digital.

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

Balneário Camboriú, 06 de novembro de 2018.


Suellen Cristina Fávaro
Secretária


FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)


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


THIAGO BECK BRONDANI (membro)


GIOVANNI PASQUALE BENINCA (membro)


LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA
(membro)


CLELIA WITT SALDANHA (membro)


CARLOS EDUARDO GERMANI SANTI
(membro)