



RESPOSTA AO PARECER 024/2019 – CEIV - COMISSÃO ESPECIAL DE
ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

HAVAN

- () Primeira Análise – Parecer nº 062/2018-CEIV – 28/11/2018
(x) Segunda Análise – Parecer nº 024/2019-CEIV – 15/05/2019

Processo Administrativo nº: 2018037476

Projeto: Havan Loja de Departamentos Ltda.

Área do lote: 4.768,10 m²

Área construída: 9.845,17m²

Número de Pavimentos: 03 (térreo, primeiro andar, segundo andar)

Número de Salas Comerciais: 01

Projeção de atração do empreendimento: 150 funcionários (divididos em três turnos de trabalho) + 300 clientes por dia

Número de viagens no horário pico: 163 veículos padrão

Vagas de Garagem: 103 vagas

Endereço: Av. do Estado e Rua Antônio Bitencourt nº 114, Bairro Pioneiros

Uso: Comercial

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

Dic: 31964

Investimento previsto: 10.561,36 CUB

CONSIDERAÇÕES INICIAS

Senhores membros da CEIV, é com grande satisfação que recebemos o parecer da primeira análise do EIV referente ao empreendimento HAVAN LOJA DE DEPARTAMENTOS LTDA, feita por esta douta comissão de análise da prefeitura de Balneário Camboriú. Atendemos as devidas solicitações colocando as respostas item por item, para facilitar a didática do vosso entendimento.



QUESTÕES E RESPOSTAS

Item 1 (1.2, 1.5, 1.6 e 1.7) – resolvidos.

5. Com relação ao item 2.4 Descrição das Obras (página 32):

5.2. Apresentar projeto do canteiro de obras do empreendimento, contemplando as cargas e descargas de materiais, concretagens, transporte das peças pré-moldadas, sendo que o projeto deverá contemplar as áreas de vivência e de manobra dos equipamentos e máquinas.

RESPOSTA: O projeto do Canteiro de Obras segue no ANEXO V deste documento.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Reitera-se, para uma perfeita visualização dos impactos, a necessidade do projeto de canteiro de obras indicar as áreas onde ocorrerá as cargas e descargas de materiais, concretagens, transporte das peças pré-moldadas, locais de acesso e áreas de manobras dos caminhões e máquinas.

RESPOSTA: O Projeto do Canteiro de Obras do empreendimento segue no ANEXO I deste documento, conforme discutido em reunião entre Havan e CEIV.

7. Com relação ao item 2.7 Levantamento Florestal (página 36), conforme preconiza o item 2.7 do Termo de Referência da Lei Municipal n. 24/2018:

7.1. Apresentar área de supressão prevista (ou a quantidade e as espécies de árvores isoladas que necessitarão corte) e a porcentagem da vegetação remanescente;

RESPOSTA: No ANEXO VII deste documento está apresentado o Mapa de Uso e Ocupação do Solo com todas as árvores isoladas nativas e exóticas, dimensionados a área de supressão conforme Tabelas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8. (. . .)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Os mapas de supressão indicam que as todas as árvores do passeio público serão suprimidas. A CEIV entende que o empreendimento deva buscar uma harmonização paisagística e visual de modo a preservar os espécimes arbóreos existentes no passeio público. Caso seja realmente necessária a supressão de algum indivíduo no passeio público, apresentar justificativa técnica e promover o replantio de uma árvore de mesmo porte, seguindo orientações da SEMAM.

Apresentar o projeto de harmonização paisagística e visual do empreendimento.

RESPOSTA: Segue no ANEXO II o Inventário Florestal atualizado e os respectivos mapas, sem a supressão das árvores do passeio.



8. Com relação ao Item 2.10 Estimativas de Demandas e Produção de Fatores Impactantes (página 86):

8.1. No item 2.10.1.1, deixar claro se a estimativa de consumo apresentada é para a execução de toda a obra ou consumo mensal/diário;

RESPOSTA: Conforme memorial do projeto hidráulico do empreendimento, constante no ANEXO XI deste documento, o consumo de água na fase de obra será somente para uso nos banheiros, pois todo o concreto utilizado na obra será usinado. Desta forma o volume de água à ser consumido totalizará 2.500 Litros/dia com base nas informações abaixo:

a) População: 50 pessoas;

b) Consumo per capita água: 50 Litros/dia.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: A CEIV pede esclarecimento a respeito da afirmação de que "o consumo de água na fase de obra será somente para uso nos banheiros". Não será utilizada água para nenhuma etapa da construção do empreendimento (assentamento e revestimento das paredes, acabamento da obra, cura do concreto, limpeza da obra, lavagem de equipamentos, etc.)?

RESPOSTA: O consumo de água será somente nos banheiros na fase de implantação, pois o galpão à ser construído é inteiro pré-moldado e o concreto à ser utilizado será todo usinado. Ou seja, não haverá preparo de concreto no canteiro de obras, pois adquirido pronto de empresa terceirizada.

8.3. No item 2.10.2, indicar a metodologia utilizada para previsão das demandas de energia elétrica;

RESPOSTA: Segue no ANEXO XII deste documento o memorial descritivo e de cálculo.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: O Anexo XII apresenta Memorial descritivo e de cálculo do Projeto de Climatização e não a previsão das demandas de energia elétrica do empreendimento. Rever.

RESPOSTA: O Projeto Elétrico do empreendimento encontra-se no ANEXO III deste documento.



9. Com relação aos itens 2.13 Sistema Viário e o Empreendimento e 3.7 Sistema Viário da Área de Vizinhança:

- 9.1. Esclarecer e detalhar os dispositivos de controle de acesso de veículos (cancela) e faixas de acumulação.

RESPOSTA: Segundo informação do empreendedor, a entrada de veículos ao empreendimento não terá qualquer tipo de controle no acesso (cancela) ao estacionamento da loja. Desta forma, pode ser desconsiderada a necessidade de caixa de estocagem, uma vez que o acesso não acarretará em paradas ao tráfego de passagem em virtude do acesso da loja Havan.

Referente a faixa de desaceleração proposta no EIV defronte ao imóvel na Avenida do Estado, segundo informações do Arquiteto responsável pelo projeto arquitetônico, a mesma torna-se inviável para implantação, uma vez que não há como inverter a entrada de veículos para o final do terreno pela Av. do Estado, tendo em vista o fluxo de

funcionamento da loja, como a loja está no limite de recuo lateral, não existe espaço para a faixa de desaceleração.

Desta forma, o empreendedor opta pela retirada desta medida mitigadora do EIV. O Ofício com os argumentos do responsável técnico pelo projeto arquitetônico, encontra-se no ANEXO XVIII deste documento.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Não se trata de faixa de desaceleração, e sim de faixa de acomodação para veículos adentrando ao empreendimento não obstruam o tráfego de passagem. A CEIV entende que o simples fato de conversão para entrada na loja implica em redução de velocidade e consequentemente o comprometimento de capacidade da faixa da direita da Av. do Estado, o que é inviável com o fluxo atual. Apresentar solução, com projetos e detalhes.

Esclarecer se haverá cobrança pelo uso do estacionamento e qual o método de a ser utilizado.

RESPOSTA: Informamos que a proposta da loja Havan é prover entrada e saída de livre acesso, sem nenhum tipo de controlador como cancela, guarita ou bilhetagem eletrônica/manual, justamente para evitar assim problemas quanto a estocagem interna de maneira que prejudique a fluidez da via principal. Ainda segundo informações do empreendedor, o estacionamento não terá cobrança de estacionamento.

Paralelamente, em virtude da preocupação da CEIV quanto ao comprometimento de capacidade da faixa de direita da Avenida do Estado causados pelos movimentos de entrada a loja, e da impossibilidade de se fazer uma faixa de desaceleração, o empreendedor optou em deixar apenas a saída voltada para Av. do Estado.



Desta forma, para os veículos, a rua Antônio Bittencourt terá entrada e saída para a loja Havan, enquanto para a Avenida do Estado, o projeto prevê apenas saída do empreendimento.

9.2. Apresentar um estudo de contagem de pedestres e previsão futura para embasar a medida mitigadora proposta no item 4.3.5.2.

RESPOSTA: Durante as contagens veiculares, foram visualizados (mas não aferidos) aproximadamente 20 pedestres realizando a travessia no cruzamento da Av. do Estado x Isidoro Caetano.

Conforme descrito no estudo, atualmente este cruzamento é controlado por dispositivo semafórico com 2 estágios veiculares, sem estágio para pedestres. Desta forma, os pedestres atravessam de forma insegura, muitas vezes "às cegas", geralmente no intervalo de "vermelho geral", ficando suscetíveis a riscos de atropelamentos. Este semáforo dispõe de 84 segundos de verde para o eixo da Av. do Estado, 32 segundos para saída da Rua Isidoro Caetano e 4 segundos de vermelho geral (tempo este em que pedestres aproveitam para fazerem a travessia).

Naturalmente que a aplicação de um tempo exclusivo para travessia de pedestres, implica em menos tempo de verde para o eixo da Av. do Estado e Isidoro Caetano. Porém, pelo risco que é oferecido ao pedestre na situação atual, deve se priorizar a segurança deste.

Com a implantação da Loja Havan, estima-se que 82 novas viagens de pedestres serão geradas no entorno do empreendimento. Desta forma, esta medida vem garantir tempo de travessia segura para os pedestres. Importante salientar que o próprio Plano de Mobilidade de Balneário Camboriú aponta que melhorias devem ser realizadas gradativamente para modais não motorizados, visando evitar o colapso no sistema viário a longo prazo.

Todavia, caso a CEIV ache prejudicial no momento a implantação deste tempo exclusivo para pedestres, a travessia deverá ser feita a 80,000 metros do empreendimento sentido Itajaí, defronte ao Hospital da Unimed, onde já existe uma faixa elevada para travessia de pedestres.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Não há estágio para pedestres por excesso de fluxo. Priorizar canalização de pedestres para defronte ao Hospital da Unimed, garantindo acessibilidade, segurança e iluminação do passeio e faixa elevada.

RESPOSTA: O empreendedor concorda com os apontamentos da CEIV, e irá implantar as propostas sugeridas conforme orientações da CEIV e da Prefeitura de Balneário Camboriú.



9.3. Apresentar um cálculo estimativo de fila na Avenida do Estado do cenário atual e com a implantação da medida mitigadora proposta no item 4.3.5.2.

RESPOSTA: Para o cálculo de estimativa de filas em virtude do aumento de tempo de vermelho no semáforo, são necessários dados como número de veículos na fila, fluxo de demanda, fluxo observado, etc...

Ocorre que nos horários de pico, a Avenida de Estado possuem longas filas, não podendo saber ao certo, se a fila que está formada é em razão do semáforo em questão.

Para dados fidedignos em formação de filas, o correto seria a utilização de software de simulação de tráfego, uma vez que este teria a contagem de todos os segmentos viários do entorno, abrangendo longos trechos com volumes de tráfego, podendo-se obter a formação de filas e níveis de serviço em virtude do tempo do semáforo com a implantação desta medida mitigadora.

O que se pode afirmar, é que a implantação desta medida mitigadora, irá causar maior congestionamento para os automóveis no eixo da Avenida do Estado, uma vez que terá seu tempo de verde reduzido, e como consequência, irá gerar uma maior acumulação de automóveis neste cruzamento.

A mesma situação, ocorrerá na Rua Isidoro Caetano, cuja redução do tempo de verde, deve aumentar as filas para saída da Avenida do Estado, devendo se estender até a Rua Antônio Bittencourt (Como já ocorre atualmente).

Na verdade, este semáforo já opera no limite de sua capacidade, onde qualquer redução de tempo, irá gerar prejuízo aos automóveis e ao deslocamento do transporte coletivo como consequência.

Todavia, caso a CEIV ache prejudicial no momento a implantação deste tempo exclusivo para pedestres, a travessia deverá ser feita a 80,000 metros do empreendimento sentido Itajaí, defronte ao Hospital da Unimed, onde já existe uma faixa elevada para travessia de pedestres.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Priorizar canalização de pedestres para defronte ao Hospital da Unimed, sem detrimento pontual da capacidade de fluidez viária

RESPOSTA: O empreendedor concorda com os apontamentos da CEIV, e irá implantar as propostas sugeridas conforme orientações da CEIV e da Prefeitura de Balneário Camboriú.



9.4. Informam os autores à Página 119 do EIV que *"Pela inexistência de dados referente à distribuição modal de transporte para a cidade de Balneário Camboriú, e não fornecido em tempo hábil o Plano de Mobilidade da cidade, utilizaram-se os percentuais da cidade de Blumenau – SC".*

Deverá utilizar a distribuição modal do Plano de Mobilidade Urbana 2018 de Balneário Camboriú, já fornecido para subsídio de embasamento ao EIV do empreendimento Big Wheel.

Ajustar demais cálculos com a proporção mapeada em Balneário Camboriú.

RESPOSTA: Os cálculos foram refeitos considerando dados do Plano de Mobilidade 2018, (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV:

No item 1.1.1 - **VEÍCULOS DE CARGA E DESCARGA NA FASE DE IMPLANTAÇÃO** do novo estudo, é informado que "Durante a fase de obras do empreendimento, haverá um pequeno aumento no volume de tráfego de caminhões em razão da execução da obra." Entretanto, embora temporário, não ficou claro a extensão de tempo, e o tipo de veículo que deverá trafegar pela Avenida do Estado até o empreendimento, conforme reforçado no item 9.5 do Parecer 062/2018 – CEIV.

No item 1.1.2 - **VEÍCULOS DE CARGA E DESCARGA NA FASE DE OPERAÇÃO** do novo estudo, Veículo possui raio interno mínimo de 8,70m – checar geometria viária de acesso de chegada e saída. Detalhar melhor a manobra do caminhão na doca, reiterando que não serão aceitas manobras na via e passeio público. Observar discrepâncias entre Figura 3 do estudo de tráfego e projeto apresentado no anexo XVII.

No item 1.1.3 - **BICICLETAS** do novo estudo, É informado que "O projeto arquitetônico prevê bicicletário com capacidade para 21 bicicletas, as quais poderão ser deixadas de forma segura pelos clientes e colaboradores da loja. Foi dimensionado estacionamento para colaboradores, considerando que poderá haver até 100 colaboradores simultâneo durante a substituição de turnos?

RESPOSTA Item 1.1.1: O tráfego de caminhões será somente pela Rua Antônio Bitencourt, para descarga e montagem do pré-moldado, concretagem das lajes e descargas dos outros materiais. A obra está prevista para ser montada em 90 dias.

RESPOSTA Item 1.1.2: A manobras dos caminhões seguirão o trajeto apresentado no projeto do anexo XVII da resposta ao Parecer 062.18 que está novamente apresentado no ANEXO IV deste documento.

RESPOSTA Item 1.1.3: Na Havan serão 150 funcionários diretos, distribuídos em 3 turnos, sendo 2 turnos diários e um turno para atender a folga dos outros turnos. Simultaneamente teremos 50 funcionários de cada vez.



9.5. No Item 2.13.4 Veículos de Carga e Descarga na Fase de Operação (Página 121).

É informado que a operação demandará caminhão diário de comprimento 10,00 m para carga e descarga em doca interna. Demonstrar área de manobras prevista no sistema viário para giro e entrada do veículo na doca, considerando as características físicas do veículo e faixa de rolamento existente nas vias de acesso direto.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Detalhar melhor a manobra do caminhão na doca, reiterando que não serão aceitas manobras na via e passeio público. Observar discrepâncias entre Figura 3 do estudo de tráfego e projeto apresentado no anexo XVII.

RESPOSTA: As manobras dos caminhões seguirão o trajeto apresentado no projeto do anexo XVII da resposta ao Parecer 062.18 que está novamente apresentado no ANEXO IV deste documento.

Itens 10 e 14: resolvidos.

16. Com relação ao item 3.8 Leitura da Paisagem, a CEIV entende ser necessário um estudo mais aprofundado da inserção do empreendimento na paisagem urbana local, tanto pela Avenida do Estado quanto pela Antônio Bitencourt com simulações digitais com e sem empreendimento.

17. Realizar análise da integração entre público-privado nas fachadas, em especial na Rua Antônio Bitencourt, priorizando a dinamização das atividades propostas.

RESPOSTA 16 e 17: As imagens abaixo respondem as questões 16 e 17:

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: A CEIV reitera que deverá realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas duas fachadas da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição. A abordagem deve focar em relação ao impacto (positivo ou negativo) que o empreendimento possa causar na segurança, vitalidade e atratividade que os pedestres experimentam ao andarem pela rua, e, principalmente, como tornar o local agradável e prazeroso para a permanência dos usuários.

A CEIV entende que a fachada da Avenida do Estado apresenta elementos que trazem a vitalidade almejada nos espaços públicos.

Contudo, as imagens que foram apresentadas para a fachada da Rua Antônio Bitencourt não deixam clara esta relação. Haverá telas, muros ou outros obstáculos? Haverá acesso de pedestres para o interior da loja? Apresentar soluções que integrem a loja, em sua fachada, com a Rua Antônio Bitencourt, contemplando a valorização do espaço público.

RESPOSTA: Seguem abaixo as novas imagens 3D, conforme solicitações.



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro





KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro





19. Com relação ao item 3.11 Aspectos Econômicos (página 250):

19.1. Questiona-se se há dados mais atualizados que os apresentados, a CEIV entende ser grande a defasagem temporal dos dados apresentados, acabando por não retratar a realidade atual.

RESPOSTA: O item nº 3.11.1 será atualizado de acordo com dados disponíveis encontrados, conforme texto abaixo:

De acordo com o IBGE, em 2016 o PIB de Balneário Camboriú chegou a R\$ 4.930.413,26, sendo o setor de serviços o mais representativo.

Balneário Camboriú, em 2016, possuía um PIB per capita da ordem de R\$ 37.429,03, colocando o município na 64ª posição do ranking estadual e 650ª posição do ranking nacional (IBGE, 2016).

Referência

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2016. Produto Interno Bruto dos Municípios - 2016. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/balneario-camboriu/panorama>. Acesso em janeiro de 2019.

Em relação ao item nº 3.11.2, não foram encontrados dados disponíveis mais atualizados.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Atendido parcialmente, verificar se há dados mais atualizados para as informações da introdução do item 3.11 (Páginas 250 e 251)

RESPOSTA:

3.11 ASPECTOS ECONÔMICOS

O Brasil ocupa a 9ª posição no ranking das maiores economias do mundo segundo o Banco Mundial (2017), sendo responsável por 2,6% do PIB (Produto Interno Bruto) global. No ano de 2017, o PIB do Brasil foi de US\$ 2,06 Trilhões e a balança comercial brasileira superou a marca dos 217,4 bilhões de dólares, gerando um superávit de mais de 67 bilhões de dólares.

De acordo com o Observatory of Economic Complexity (OEC, 2017), os principais produtos de exportação do Brasil no ano de 2017 foram: soja (11,8%), minérios de ferros e seus concentrados (9,2%), óleos brutos de petróleo (7,9%), açúcar bruto (5,2%) automóveis de passageiros (3,1%), carne de frango congelada fresca (3,0%) e celulose (3,0%).

Os principais parceiros comerciais do Brasil são: China, Estados Unidos, Argentina, Países Baixos, Alemanha, Japão, Chile, México, entre outros. Na América do Sul a parceria comercial do Brasil se dá com os países que compõem o MERCOSUL (Mercado Comum do Sul) que é composto por Brasil, Argentina, Paraguai, Uruguai e Venezuela. Neste bloco econômico o Brasil é o maior exportador e também o dono do maior PIB.



Santa Catarina tem um importante papel no desempenho econômico do país nos últimos anos, pois ocupa a 7ª Colocação no Ranking Nacional (IBGE, 2016), ficando atrás de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Paraná e Bahia. A composição do PIB de Santa Catarina em 2017 foi a seguinte: serviços: 49,32%; indústria: 28,7%; agropecuária: 5,48.

Os principais produtos de exportação de Santa Catarina são: carne de aves, suínos (destaque para as cidades de Chapecó, Videira, Xanxerê, São Miguel do Oeste), pescados (Itajaí, Navegantes, Laguna), móveis e artefatos de madeira (oeste catarinense), confecções de algodão (Blumenau, Brusque), motores (Jaraguá do Sul), cerâmica (Criciúma) e tubos e conexões e eletrodomésticos (Joinville).

Dentre as cidades com as maiores economias no Estado de Santa Catarina destacam-se: Joinville, Blumenau, Florianópolis, Itajaí, Criciúma e Chapecó.

No caso de Balneário Camboriú, o crescimento econômico deu-se a partir da década de sessenta com o desmembramento do município de Camboriú.

Balneário Camboriú, é um município com apenas 46,4 Km², porém beneficiado com uma bela orla marítima, que exhibe algumas das belas praias da região e atraem turistas de todo o Brasil e do Conesul. Para atender este grande número de visitantes foi criando ao longo do tempo infraestrutura capaz de recepcionar o grande fluxo de pessoas. O município é movido pela construção civil, comércio, mas principalmente pelo turismo que é responsável por 99% da economia, visto que o município é o sétimo destino turístico do Brasil, e um dos maiores pólos do Conesul.

O setor primário no município é insignificante, já que a produção agropecuária representa apenas de 0,2% do total. O setor secundário representa 15,1%, sendo a construção civil a principal atividade deste setor, e o setor terciário, onde as principais atividades estão concentradas em bares, restaurantes, lanchonetes, supermercados, hotéis e similares, corretagem de imóveis e comércio de artigos de praia, corresponde a 67,7% (IBGE, 2016).

O município é reconhecido a nível regional como um centro de compras, principalmente pelos horários alternativos do comércio.



Referências:

OEC - Observatory of Economic Complexity. Situação econômica brasileira – 2017. <<https://atlas.media.mit.edu/pt/profile/country/bra/>>. Consultado em maio de 2019.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016). Produto Interno Bruto dos Municípios - 2016. <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/balneario-camboriu/panorama>>. Consultado em maio de 2019.

20. Com relação ao Item 4 Avaliação dos Impactos sobre a Vizinhança e a Matriz de Aspecto e Impacto (anexo XI):

20.3. No item 4.2.1 Pressão no Sistema Municipal de Abastecimento de Água, a CEIV levanta os seguintes questionamentos:

- b) Apresentar o plano de educação ambiental a ser realizado junto aos funcionários, bem como referenciar artigo ou estudo técnico/acadêmico sobre a redução do consumo de água em canteiro de obras devido utilização de estruturas pré-fabricadas, que justifiquem o percentual de redução de 30% no consumo de água durante a implantação do empreendimento. Por ora, a CEIV entende ser justa o percentual de redução de 10%.

RESPOSTA: O plano de educação ambiental encontra-se no ANEXO XIV deste documento.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Verificar o item 9.3 do Programa de Educação Ambiental, mais especificamente a seguinte informação: *"O monitoramento e avaliação das atividades do Programa serão do responsável técnico pela execução do programa bem como dos empreendedores da BIG WHEEL."*

RESPOSTA: Segue no ANEXO V o Programa de Educação Ambiental atualizado.



20.5. No item 4.2.3 Pressão no Sistema de Drenagem Urbana, apresentar o planejamento da retirada das benfeitorias e árvores que visa reduzir ao máximo o período em que o solo ficará exposto utilizado como mitigação para o impacto. Por ora, a CEIV entende ser justa o percentual de redução de 30%.

RESPOSTA: Segue abaixo o Cronograma de Execução da Supressão de Vegetação que será iniciado após a emissão da autorização de supressão de vegetação pelo Órgão Ambiental.

Destaca-se que por se tratar de árvores isoladas os procedimentos de corte de árvores são facilitados. Ainda, para VEGETAÇÃO EXÓTICA NÃO É NECESSÁRIA reposição florestal, compensação pela supressão, e autorização para corte e transporte, conforme os ditames da Lei Estadual 14.675/09.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV:

Verificar o Art. 32 da Lei Municipal 4107/2018.

Em vistoria pelos técnicos da SEMAM, verificou-se que já iniciou o processo de supressão de vegetação sem a emissão da autorização e, conseqüentemente, não respeitando o cronograma apresentado. Desta feita retirar a medida mitigadora "Realizar retirada das benfeitorias e árvores existentes no terreno com planejamento visando reduzir ao máximo o período em que o solo ficará exposto até conclusão das obras necessárias" e adequar o percentual de redução para 30%.

RESPOSTA: Conforme reunião realizada no dia 29 de maio na Secretaria de Planejamento com a secretária Dell Zoski e membros da comissão de avaliação de EIV – CEIV, com a presença do Arquiteto Rubens Aviz (responsável pela elaboração dos projetos da loja Havan Pioneiros) e do Consultor Gil Koeddermann (responsável técnico pela coordenação do EIV) foi informado aos presente que a supressão de vegetação - sete unidades de árvores , não foi feita e nem autorizada pela Havan , que possui de fato um contrato de locação com o proprietário do imóvel, onde uma das cláusulas é que a posse do mesmo somente se dará na emissão do alvará de construção. Informado isto, fica claro que a HAVAN Loja de Departamentos nada tem a ver com a atual operação do estacionamento lá existente, bem como não pode ser responsabilizada por nenhum ato praticado pelo seu proprietário ou atual locatário. Com relação a pedido de supressão o mesmo está tramitando na secretária do meio ambiente desde do dia 14 de novembro de 2018.



20.7. No item 4.2.7 Redução das Árvores Isoladas Existentes, a CEIV levanta os seguintes questionamentos:

- a) Como o impacto é a redução do número de árvores isoladas existentes, o percentual de mitigação deve ser calculado, arredondando-se para se enquadrar nas classes da Tabela 4 da Lei 24/2018, da seguinte maneira: $[1 - (\text{Número de árvores isoladas suprimidas} / \text{Número de árvores isoladas no imóvel passível de supressão})]$;

RESPOSTA: (...) Após a aplicação da medida mitigadora, considera-se que a classe de mitigação dos impactos será nula (0% conforme tabela 4 da Lei 24/2018) conforme o cálculo apresentado acima. (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: A CEIV concorda que mitigação do impacto por ora é nula. Porém, deve-se atualizar a matriz de impacto apresentada (Anexo XV), mais especificamente o item 7 que ainda demonstra uma redução de magnitude de 50%.

RESPOSTA: Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.

- b) "Corte de árvores isoladas deverá ser restrita aos indivíduos previstos na AuC (Autorização de Corte)"; "O corte de árvores deverá ser planejado e executado de forma conduzir a fauna para áreas vizinhas não habitadas"; "Realização de Compensação Ambiental"; "Programa de monitoramento da fauna" e "Programa de educação ambiental" não se enquadram como medidas mitigadoras para o impacto relacionado. Rever;
- c) Detalhar como acontecerá as possíveis mitigações apresentadas: Reposição florestal; Averbção de área verde no imóvel;
- d) Detalhar quais são as práticas para evitar acidentes que possam comprometer a cobertura vegetal ou a qualidade dos solos das áreas de entorno, como incêndios, derramamento de óleos e disposição inadequada de resíduos, proposto como medida mitigadora.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV em relação às respostas dos itens "b", "c", "d": a CEIV concorda com as respostas. Atualizar na matriz de impacto apresentada (Anexo XV) e EIV final.

RESPOSTA: Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.



20.8. No item 4.2.8 Deterioração de Vias Públicas, a CEIV levanta os seguintes questionamentos:

- a) A abrangência do impacto deve atingir a AVI. Rever;
- b) A deterioração das vias é um impacto de característica irreversível. Rever;
- c) As seguintes ações não se caracterizam como medida mitigadora para o impacto em tela: "Realização do transporte de materiais em horários pré-estabelecidos"; "Executar as obras dentro do horário permitido e no menor tempo possível".

RESPOSTA:

a) De acordo.

b) Entendemos que a deterioração da via é um impacto de característica reversível, uma vez que o dano na via possa ser consertado com serviços de manutenção, como ocorre em diversos pontos da cidade, seja pelo setor público ou privado.

Entretanto, conforme sugestão da CEIV, o impacto será classificado como irreversível.

c) De acordo.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV em relação às respostas dos itens "a", "b", "c": a CEIV concorda com as respostas. Atualizar na matriz de impacto apresentada (Anexo XV) e EIV final.

RESPOSTA: Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.

20.9. No item 4.2.9 Pressão Sobre o Sistema Viário de Entorno, a CEIV entende que cobrir os caminhões e outros automóveis envolvidos na obra se houver retirada de materiais que possam cair nas vias públicas; fazer a varrição e/ou lavagem da obra para evitar acúmulo de poeira e usar tapumes ou lonas para evitar dispersão de poeira não se caracterizam como medida mitigadora para o impacto em questão.

RESPOSTA: Consideramos que estas propostas são medidas mitigadoras, uma vez que elas não estão inseridas no Código de Posturas no município. Salientamos ainda, que a inserção destas medidas dentro do EIV é a única maneira de se conseguir uma fiscalização eficiente, uma vez que o empreendedor assina um Termo de Compromisso, cuja premissa é realizar estes cuidados, que são de extrema importância para a vizinhança, principalmente quanto a dispersão de poeira, lama sobre a pista de rolamento, entre outras.

Desta forma, a equipe técnica multidisciplinar responsável pela elaboração do EIV entende que estas medidas devem ser mantidas. Ressalta-se ainda que a inclusão ou exclusão destas não alteram os cálculos de magnitude dos impactos.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: A CEIV não está solicitando a exclusão das medidas propostas e sim o enquadramento das mitigações com seus respectivos impactos coerentes. Exemplo, "Cobrir os caminhões e outros automóveis envolvidos na obra se houver retirada de materiais que possam cair nas vias públicas" é uma medida mitigadora para o impacto "Contaminação do Solo por Resíduos da Construção Civil" e/ou "Pressão no Sistema de Drenagem Urbana".



RESPOSTA: De acordo. Porém, a equipe técnica responsável pelo EIV entende que estas medidas se aplicam ao impacto “Deterioração de via pública”. Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.

20.10. No item 4.3.1 Pressão no Sistema Municipal de Abastecimento de Água, a CEIV levanta os seguintes questionamentos:

- a) A abrangência do impacto deve atingir a AVI. Rever;
- b) A CEIV entende que o impacto deva ser caracterizado com importância moderada. Rever;
- c) A seguinte informação não caracteriza uma medida mitigadora para o impacto em tela: “O sistema de alimentação predial de água potável será através de fornecimento da rede pública existente na Rua Antônio Bittencourt. Será reservado o montante de 45.000 Litros (45 m³), que guardará o equivalente ao consumo diário arredondado (25 m³), além da reserva técnica de incêndio (20 m³). Para tanto, serão utilizados 3 reservatórios elevados de 15 m³ cada”. Rever;
- d) Apresentar justificativa técnica que comprove a redução de 50% no consumo de água de água pelo empreendimento por meio das medidas mitigadoras apresentadas. Por ora, a CEIV entende ser justa o percentual de redução de 30%.

RESPOSTA: a) Ok. Solicitação aceita.

b) Ok. Solicitação aceita.

c) Ok. Medida retirada.

d) Ok. Percentual de redução de 30% foi adotado.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV em relação às respostas dos itens “a”, “b”, “c”, “d”: a CEIV concorda com as respostas. Atualizar na matriz de impacto apresentada (Anexo XV) e EIV final.

RESPOSTA: Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.



20.13. No item 4.3.5 Pressão sobre o Sistema Viário de Entorno, a CEIV levanta os seguintes questionamentos:

- a) A CEIV entende ser adequada a entrada e saída de veículos e pedestre pela Avenida do Estado e entrada adicional pela Antônio Bitencourt;
- b) Detalhar graficamente, com cotas, a solução da faixa de desaceleração proposta;
- c) A CEIV entende ser desaconselhável as faixas elevadas propostas sem justificativa técnica ou estudo que embase sua aplicação;
- d) A CEIV entende ser justo o percentual de 10% para a mitigação do impacto;
- e) A CEIV sugere como medida mitigadora, visando o incentivo de modal alternativo, a implantação trecho cicloviário compreendido na avenida do estado, entre as ruas 1901 até Miguel Matte, e rua Antônio Bitencourt em toda sua extensão;
- f) A CEIV sugere como medida mitigadora a implantação de iluminação dedicada para as faixas elevadas anexas e área de passeio.

RESPOSTA:

a) e b) *Em virtude das dificuldades da implantação da faixa de conversão, a Havan retira a medida mitigadora proposta, conforme justifica por meio do documento constante no ANEXO XVIII deste documento.*

c) *Serão suprimidas da proposta de medidas mitigadoras.*

d) *De acordo.*

e) *A HAVAN concorda com as medidas mitigadoras solicitadas pela CEIV. Desta forma, solicitamos que a Prefeitura de Balneário Camboriú forneça o projeto que deverá ser executado.*

f) *A HAVAN concorda com as medidas mitigadoras solicitadas pela CEIV. Desta forma, solicitamos que a Prefeitura de Balneário Camboriú forneça o projeto que deverá ser executado.*

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Atualizar na matriz de impacto apresentada (Anexo XV) e EIV final.

Em relação aos itens "e" e "f" a secretaria de planejamento irá fornecer as diretrizes para implantação das intervenções para que o empreendedor possa elaborar os projetos executivos e após a aprovação da PMBC, efetuar a execução para obtenção do Habite-se e Alvará de Funcionamento.

RESPOSTA: Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.

21. Com relação ao item 5 Cálculo do Valor de Compensação – VC (página 292):

21.13. Rever o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer. O valor da contrapartida deverá ser apresentado em CUB/SC.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Rever o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer.



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



RESPOSTA: Segue no ANEXO VI a Matriz Quali-Quantitativa de Compensação atualizada.

Sem mais, e sempre à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, agradecemos antecipadamente.

Atenciosamente,

KOEDDERMANN CONSULTORIA LTDA.

CNPJ 17.288.405/0001-70

Balneário Camboriú, 11 de junho de 2019.



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro

ANEXOS

ANEXO I - PROJETO DO CANTEIRO DE OBRAS



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro

ANEXO II - INVENTÁRIO FLORESTAL E MAPAS ATUALIZADOS



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro

ANEXO III - PROJETO ELÉTRICO



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro

ANEXO IV – PROJETO DE ESTACIONAMENTOS E MANOBRA DOS CAMINHÕES



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro

ANEXO V – PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS



Membro

ANEXO VI – MATRIZ QUALI-QUANTITATIVA E DE COMPENSAÇÃO