



Balneário Camboriú, 14 de outubro de 2019.

À

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ – PMBC

SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA

COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - CEIV

REFERENTE AO PARECER Nº 057/2019

PROCESSO Nº 2019016380

EDIFÍCIO GRAND PLACE

FGP II EMPREENDIMENTOS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 16.649.579/0001-58, vem respeitosamente solicitar a inclusão das considerações em resposta ao Parecer nº 057/2019 emitido pela CEIV, referente ao Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV do empreendimento Grand Place, localizado na Avenida Brasil, fundo com a Rua 57, nº 1433, Centro do município de Balneário Camboriú/SC.

1. Com relação ao item 6.2 Descrição das Obras:

1.1. Quanto ao método construtivo utilizado na implantação do empreendimento, na fundação será utilizada hélice contínua e bloco estrutural para a torre, além do concreto armado para a estrutura do empreendimento;

1.2. O projeto do canteiro de obras (Anexo 1) demonstra as áreas de cargas e descargas de materiais, que serão utilizadas também para as concretagens, as áreas de vivência e acesso dos equipamentos e máquinas, considerando as diversas fases da obra, de demolição das edificações existentes, adequação da galeria pluvial e instalação do empreendimento. Conforme o empreendimento for evoluindo nas conclusões dos pavimentos, a área de

convivência é reorganizada no pavimento concluído, seguindo as mesmas disposições do projeto;

1.3. No cronograma de execução (Anexo 2) apresenta a divisão da estrutura do embasamento em blocos (“A”, “B” e “C”), o qual trata-se apenas de uma facilidade de execução por questões de logística, visto que parte da área dos pavimentos fica destinado a canteiro de obras;

1.4. O cronograma de execução apresentado no Anexo 2 está contemplando o prazo para demolições das edificações existentes e adequação da galeria pluvial;

2. Com relação ao Item 6.6 Estimativas de Demandas e Produções de Fatores Impactantes:

2.1. Quanto à estimativa de volume de resíduos gerados durante a fase de demolição das edificações existentes, considera-se a geração de resíduos sólidos da construção civil a taxa de 760 Kg/m<sup>2</sup> construído (Esguícero, et al., 2008). Tendo em vista que de acordo com a matrícula do imóvel, no local há uma edificação de 1.509,07 m<sup>2</sup>, a geração totalizará em aproximadamente 1.146,89 toneladas de RCC. Considerando a estimativa de 5 m<sup>3</sup> equivale a 4 toneladas, o volume total a ser gerado será de aproximadamente 1.433,61 m<sup>3</sup>. Todos esses resíduos deverão ser transportados e destinados por empresas licenciadas;

2.2. No anexo 3 é apresentado a viabilidade da EMASA atualizada;

3. Em relação a Paisagem urbana, quanto à relação entre a área privada e a pública (calçadas) será executado conforme exigências e padrões estabelecidos pela prefeitura, o qual contará com arborização para aumentar a atratividade e vitalidade neste local tornando o ambiente agradável, conforme demonstra a Figura 1, 2, 3 e 4.

Dessa forma, na Avenida Brasil, devido às salas comerciais, será um local atrativo e prazeroso para a circulação dos pedestres, contanto com o atrativo comercial. Já na Rua 57, a segurança no local irá aumentar indiretamente devido às atividades do empreendimento e sistema de segurança do condomínio.

Além disso, a paisagem do local tanto da Av. Brasil como da Rua 57, o qual atualmente encontra-se com uma estrutura antiga e fora do padrão estético, irá contar com uma estrutura moderna e sofisticada o qual aumentará a qualidade de vida tanto dos moradores como os comerciantes que ali transitam.

Contudo, design de alto padrão faz com que a paisagem urbana do local seja enriquecida com a arquitetura do empreendimento, trazendo um visual de qualidade para a paisagem do local e dessa forma trazendo vitalidade e atratividade aos pedestres.



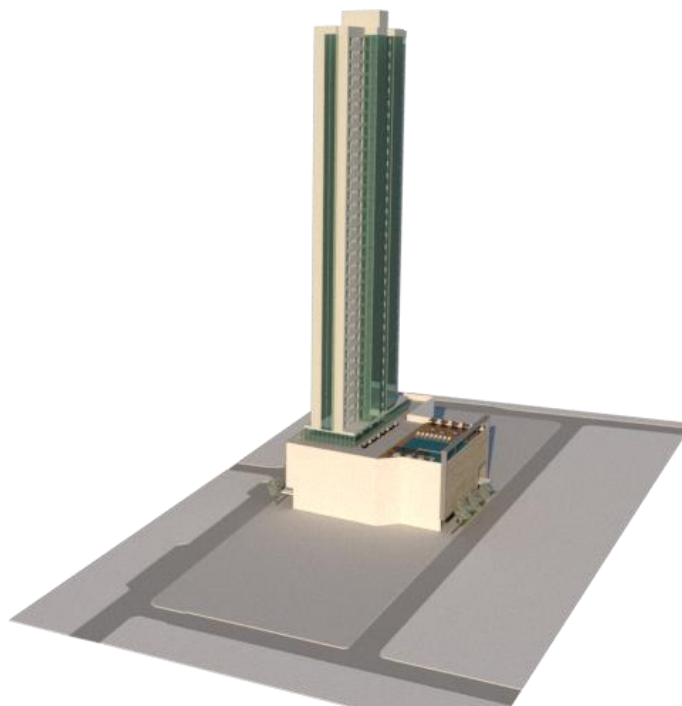
**Figura 01: Fachada do empreendimento na Avenida Brasil.**



Figura 02: Fachada do empreendimento na lateral (Rua Alvin Bauer).



Figura 03: Fachada do empreendimento na Rua 57.



**Figura 04: Fachada do empreendimento na lateral (Rua 51).**

As imagens apresentadas no EIV, Figuras 84, 85 e 86, se contradizem com a Figura 81, pois a Figura 81 foi proveniente do Projeto Arquitetônico e as Figuras 84, 85 e 86 são simulações da fachada. Destacamos que a fachada é algo dinâmico e é constantemente estudada até a obtenção de todas as aprovações. De qualquer forma, os conceitos gerais não alteram. As fachadas atualizadas são as apresentadas nas Figuras 01, 02, 03 e 04 deste ofício.

4. Com relação ao item 6.8 - Sistema Viário e o Empreendimento e item 7.7 - Sistema Viário da Área de Vizinhança:
  - 4.1. O acesso para as vagas de uso público se dará através do mesmo portão de acesso as vagas residenciais (Rua 57). Haverá um segundo portão, dentro do edifício que fará a separação entre o estacionamento público e o estacionamento residencial.
  - 4.2. Onde lê-se “Conforme o IBGE (2016), a cidade conta com uma frota de 88.787 veículos” (Pág. 12), leia-se “Conforme o DETRAN-SC (2019), em janeiro a cidade contava com uma frota de 91.552 veículos” (Pág. 12).

- 4.3. Utilizando-se então dados referentes à frota dos anos de 2010 dos anos de DEZ/2012 até DEZ/2018. Desta forma foi possível calcular o crescimento anual da mesma. Com isso, foi calculada uma média entre essas taxas para estimar o crescimento da frota nos próximos 10 anos.

Crescimento Anual da Frota Veicular – Balneário Camboriú/SC		
Ano	Frota	Crescimento (%)
2012	73.245	-
2013	78.238	6,82
2014	82.259	5,14
2015	85.616	4,08
2016	88.351	3,19
2017	88.771	0,04
2018	91.343	2,90

<b>Taxa Média</b>	<b>3,70 %</b>
-------------------	---------------

Sendo assim, teríamos as seguintes correções nas tabelas de Projeção das viagens:

AVENIDA ATLÂNTICA		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	1077	1095
2020	1117	1135
2021	1158	1176
2022	1201	1219
2023	1245	1263
2024	1292	1310
2025	1339	1357
2026	1389	1407
2027	1440	1458
2028	1494	1512

2029	1549	1567
------	------	------

AVENIDA ALVIM BAUER		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	542	563
2020	562	583
2021	543	564
2022	563	584
2023	544	565
2024	564	585
2025	545	566
2026	565	586
2027	546	567
2028	566	587
2029	547	568

RUA 57, ENTRE AVENIDA ALVIN BAUER E EMPREENDIMENTO		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	96	117
2020	100	121
2021	103	124
2022	107	128
2023	111	132
2024	115	136
2025	119	140
2026	124	145

2027	128	149
2028	133	154
2029	138	159

AVENIDA BRASIL		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	881	895
2020	914	928
2021	947	961
2022	982	996
2023	1019	1033
2024	1057	1071
2025	1096	1110
2026	1136	1150
2027	1178	1192
2028	1222	1236
2029	1267	1281

RUA 51		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	90	104
2020	93	107
2021	97	111
2022	100	114
2023	104	118
2024	108	122
2025	112	126



2026	116	130
2027	120	134
2028	125	139
2029	129	143

RUA 57, ENTRE RUA 51 E EMPREENDIMENTO		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	46	60
2020	48	62
2021	49	63
2022	51	65
2023	53	67
2024	55	69
2025	57	71
2026	59	73
2027	62	76
2028	64	78
2029	66	80

Por fim, teríamos as seguintes modificações nas tabelas de Nível de Serviço:

AVENIDA ATLÂNTICA						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa a)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2019	539	548	21	21	D	D
2020	559	568	22	22	D	D
2021	579	588	22	23	E	E
2022	601	610	23	23	E	E

2023	623	632	24	24	E	E
2024	646	655	25	25	E	E
2025	670	679	26	26	E	E
2026	695	704	27	27	E	E
2027	720	729	28	28	E	F
2028	747	756	29	29	F	F
2029	775	784	30	30	F	F

AVENIDA ALVIN BAUER						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2019	271	282	12	13	C	C
2020	281	292	13	13	C	C
2021	272	282	12	13	C	C
2022	282	292	13	13	C	C
2023	272	283	12	13	C	C
2024	282	293	13	13	C	C
2025	273	283	12	13	C	C
2026	283	293	13	13	C	C
2027	273	284	12	13	C	C
2028	283	294	13	13	C	C
2029	294	304	13	14	C	C

AVENIDA BRASIL						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.

2019	441	448	23	24	E	E
2020	457	464	24	24	E	E
2021	474	481	25	25	E	E
2022	491	498	26	26	E	E
2023	510	517	27	27	E	E
2024	529	536	28	28	E	F
2025	548	555	29	29	F	F
2026	568	575	30	30	F	F
2027	589	596	31	31	F	F
2028	611	618	32	33	F	F
2029	634	641	33	34	F	F

RUA 51						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa a)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2019	90	104	4	5	A	A
2020	93	107	4	5	A	A
2021	97	111	5	5	A	A
2022	100	114	5	5	A	A
2023	104	118	5	6	A	A
2024	108	122	5	6	A	A
2025	112	126	5	6	A	A
2026	116	130	6	6	A	A
2027	120	134	6	6	A	A
2028	125	139	6	7	A	A
2029	129	143	6	7	A	A

**RUA 57 ENTRE A AVENIDA ALVIN BAUER E O EMPREENDIMENTO**

Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2019	96	117	5	6	A	A
2020	100	121	5	6	A	A
2021	103	124	5	6	A	A
2022	107	128	5	6	A	A
2023	111	132	6	7	A	A
2024	115	136	6	7	A	A
2025	119	140	6	7	A	A
2026	124	145	6	7	A	B
2027	128	149	6	7	A	B
2028	133	154	7	8	A	B
2029	138	159	7	8	B	B

**RUA 57 ENTRE A RUA 51 E O EMPREENDIMENTO**

Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2019	46	60	2	3	A	A
2020	48	62	3	3	A	A
2021	49	63	3	3	A	A
2022	51	65	3	3	A	A
2023	53	67	3	4	A	A
2024	55	69	3	4	A	A
2025	57	71	3	4	A	A
2026	59	73	3	4	A	A
2027	62	76	3	4	A	A

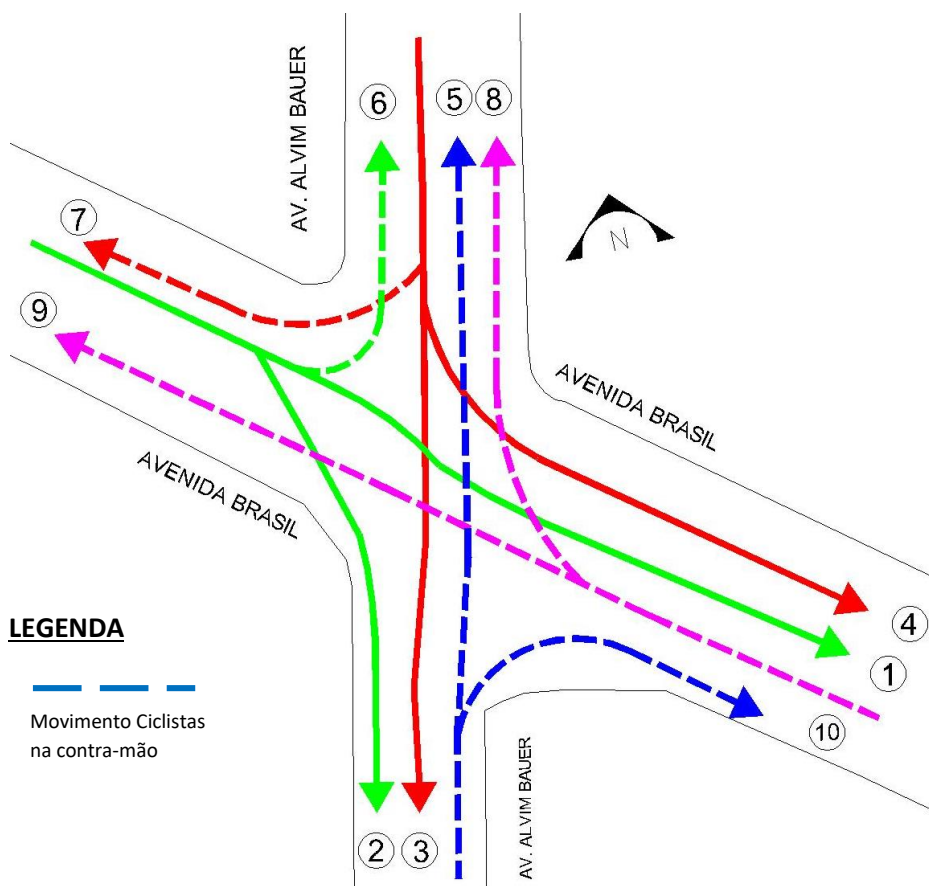


2028	64	78	3	4	A	A
2029	66	80	3	4	A	A

Em resumo, tal modificação apenas evidência a dispensável arguição apresentada, uma vez que a taxa utilizada pelo estudo original já apresentou uma taxa de crescimento da frota muito próxima da utilizada pelo DNIT (2006). Sendo que diversos outros estudos avaliados por esta mesma comissão, já haviam utilizado a mesma taxa.

Por fim, como pode-se perceber nas tabelas de Nível de Serviço acima corrigidas, apenas as tabelas de Avenida Atlântica, Avenida Brasil e da Rua 57 (entre a Avenida Alvin Bauer e o empreendimento) tiveram alterações. Tal modificação ocorre unicamente devido a modificação da taxa de crescimento solicitada e não devido ao impacto do empreendimento em si. Todas as demais tabelas de níveis de serviço não tiveram qualquer alteração.

- 4.4. Mesmo não havendo fluxo significativo de ciclistas que trafeguem pelo trecho em questão, nem mesmo estrutura cicloviária defronte ou com menos de 200 m de distância do empreendimento, as mesmas não foram contabilizadas por este estudo. Porém, considerando ser importante a análise dos diversos tipos de modos de transporte, entre eles o cicloviário, segue, portanto, as contagens de ciclistas que foram feitas realizadas em 05/02/2019, conforme croqui de movimentos de ciclistas abaixo.



Chegando-se as seguintes quantidades dentro da hora-pico do cruzamento:

CONTAGEM DE CICLISTAS – HORA-PICO (17:30 – 18:30)										
AVENIDA BRASIL X AVENIDA ALVIM BAUER (05/02/2019)										
MINUTOS	MOVIMENTOS (CICLISTAS)									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
0 a 15	12	0	10	1	2	1	2	0	0	0
15 a 30	5	1	7	2	5	0	0	1	2	0
30 a 45	2	2	6	1	2	1	1	0	0	0
45 a 60	6	1	6	0	0	2	0	0	7	1

Não foram registrados movimentos de ciclistas transitando na Rua 51, apenas o mesmo fluxo de ciclistas na Avenida Brasil da contagem acima.

4.5. Quanto ao item 7 referentes aos níveis de serviço:

- a) Conforme tabela 4 (Alocação de Viagens) teríamos 3 viagens alocadas para a Rota Avenida da Lagoa – Avenida Alvin Bauer – Rua 57.

Portanto teríamos os seguintes cenário para a Avenida da Lagoa, com e sem o empreendimento, com seus valores em UCP.

AVENIDA DA LAGOA		
Ano	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2019	206	209
2020	214	217
2021	222	225
2022	230	233
2023	238	241
2024	247	250
2025	256	259
2026	266	269
2027	275	278
2028	286	289
2029	296	299

De acordo com as contagens obtidas em campo nos movimentos 3 do croqui de movimentos e a velocidade média aferida no ponto, tem-se:

$$q = \text{mov } 3 = 206 \text{ ucp/h}$$

$$S = 20 \text{ km/h}$$

Portanto, para o cenário atual, tem-se a seguinte densidade:

$$K = q / S (\text{ucp/h} / \text{km/h} / \text{faixa})$$

$$K = 206 / 20 = 10 \text{ UCP/km/faixa}$$

Utilizando a Tabela acima, é possível determinar o nível de serviço para esse segmento de via para a contagem volumétrica realizada durante o dia 05/02/2019. Desta forma, o nível de serviço para uma densidade (K) de 10 UCP/km/faixa é igual a B. As projeções dos níveis de serviço com o empreendimento para os próximos 10 anos são indicadas na Tabela abaixo.

AVENIDA DA LAGOA						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2019	206	209	10	10	B	B
2020	214	217	11	11	B	B
2021	222	225	11	11	C	C
2022	230	233	12	12	C	C
2023	238	241	12	12	C	C
2024	247	250	12	13	C	C
2025	256	259	13	13	C	C
2026	266	269	13	13	C	C
2027	275	278	14	14	C	C
2028	286	289	14	14	C	C
2029	296	299	15	15	C	C

Percebe-se que não há diferenças de níveis de serviço dos cenários futuros com e sem o empreendimento.

- b) Conforme diversas bibliografias apresentam, bem como diversos autores apresentam, o horário crítico de geração de viagens à edificação enquadraria-se como sendo de atração (onde seus usuários, principalmente moradores retornam as suas residências após horário de trabalho. A exigência de análise do Nível de Serviço para tal cruzamento se faz descabida e não inclusa a este estudo.





4.6. Medidas mitigadoras:

- a) Quanto à revitalização do entroncamento cicloviário das Avenidas Brasil e Alvin Bauer entre a Rua 51 x Avenida Brasil, serão realizadas as adequações e sinalizações conforme o padrão que será divulgado pela prefeitura.
  - b) Quanto à implantação do paraciclo, será realizado para melhoria das condições de infraestrutura cicloviário.
5. Em relação a Drenagem Pluvial, o memorial de procedimento de limpeza e manutenção da galeria (Anexo 4) foi protocolado na EMASA e Prefeitura (Secretaria de Obras e Secretaria do Planejamento), conforme protocolos apresentados no Anexo 4.1 e 4.2.

Quanto aos recuos obrigatórios e faixas não edificáveis ao longo das águas correntes (15 metros) do Canal do Marambaia em seu trecho canalizado - nos termos da Lei 12.651/2012, pugna-se seja atentado para o fato de que o empreendimento será inserido em área urbana consolidada. O Canal Marambaia se encontra no trecho que compreende a implementação do empreendimento, totalmente canalizado, além de não ser considerado como córrego d'água, mas sim vala de drenagem, não se aplicando também por este motivo as medidas protetivas do Código Florestal. Além disso, tem-se em conta a perda da função ecológica, ou seja, pela impermeabilização do solo e da impossibilidade de crescimento da vegetação, contribuir para a proteção dos recursos hídricos ou para atenuar a erosão da terra. O IMA já se manifestou (Ofício n. 747 de 5 de setembro de 2005) no sentido de reconhecer que o Canal do Marambaia, atualmente, não se enquadra no conceito de área de preservação permanente, classificando-o como VALA DE DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS, onde não se constitui objeto de parâmetros, definidos em áreas consideradas como de preservação permanente, ao longo córregos, nascentes ou olho d'água, leia-se Código Florestal e Resolução CONAMA nº 303, de 20 de março de 2002, Art. 3º. Sendo assim, nota-se que as características naturais do ambiente em que empreendimento será implantado, bem como as funções ecológicas típicas da área de preservação permanente e da mata ciliar, não estão mais presentes,



podendo inclusive afirmar que trata-se de uma área 100% urbana, visto que todo trecho inicial do Rio Marambaia está inteiramente ocupado por edifícios multi e unifamiliares. Observando que o empreendimento a ser implantado encontra-se totalmente inserido em ambiente altamente antropizado desde a década de 1950, sem função ecológica e sob área onde já se edificara anteriormente, merecendo ter aplicada legislação municipal e federal do Uso e Parcelamento do Solo/Estatuto das Cidades como norteadores do afastamento obrigatórios. Segundo a Lei Federal 6766/1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano em seu Art. 4º, III: *“ao longo das águas correntes e dormentes e das faixas de domínio público das rodovias e ferrovias, será obrigatória a reserva de uma faixa não-edificável de 15 (quinze) metros de cada lado, salvo maiores exigências da legislação específica”*, soma-se a circunstância de que há muito não existem florestas na região central do município de Balneário Camboriú, tampouco às margens do Canal, tanto que a própria Prefeitura Municipal assim o reconheceu em parecer referente ao Projeto Básico de Saneamento do Canal Marambaia, ação que encontra amparo na alínea k, do inciso I, do art. 30, da Lei 2.686/2006, Plano Diretor do Município de Balneário Camboriú. Não destoa a lei municipal que disciplina o uso e a ocupação do solo, as atividades de urbanização e dispõe sobre o parcelamento do solo no território do Município de Balneário Camboriú, a Lei nº 2.794 de 14 de janeiro de 2008, que assim dispõe: *“Art. 97 São consideradas áreas non Aedificandi: V – faixa de 15 metros contados do eixo dos demais rios e córregos, exceto o Canal Marambaia em toda sua extensão, que terá alinhamento específico fornecido pela Prefeitura Municipal”*. Ou seja, no que concerne ao distanciamento do Canal Marambaia a condicionante legal imposta é a observação do alinhamento específico fornecido pela Prefeitura Municipal. Somando-se a observação do alinhamento imputado pela Prefeitura Municipal através de suas viabilidades e a realidade fática da construção e ocupação atual sobre o Canal Marambaia.

6. Com relação ao item 8.2 Detalhamento dos Impactos Identificados e a Matriz de Aspecto e Impacto:

- 6.1. No item 8.2.8 Geração de Ruídos – Aumento do desconforto acústico da vizinhança na fase de implantação, a expectativa foi alterada para certa (3).
- 6.2. No item 8.2.10 Interferência na Infraestrutura Urbana – Pressão no Sistema Viário na fase de implantação e operação, a expectativa foi alterada para certa (3).
7. Com relação ao item 8.3 Medidas Mitigadoras:
- 7.1. No Item Impermeabilização do solo, aumento do escoamento superficial, diminuição da infiltração de água no solo e pressão no sistema de drenagem pluvial, foi considerado o valor de 80% de mitigação pelos seguintes motivos:
- O empreendimento irá realizar melhorias no sistema de drenagem pluvial atual melhorando significativamente o sistema, aumentando sua eficiência e diminuindo o risco de alagamentos.
  - O empreendimento prevê a captação de água da chuva e o sistema de retardo de águas pluviais reduzindo consideravelmente a pressão no sistema de drenagem pluvial e redução do escoamento superficial.
  - Também é previsto no projeto do empreendimento áreas permeáveis para infiltração da água da chuva no solo.
- 7.2. Nos Item Aumento de demanda por transportes públicos, foi considerado o valor de 10% de mitigação pelos seguintes motivos:
- Haverá a Instalação de paraciclo no empreendimento, além da revitalização do entroncamento cicloviário das Avenida Brasil entre a Rua Alvin Bauer e Rua 51, que proporcionará um incentivo para à utilização de transporte por bicicletas aos moradores do empreendimento.
  - Além disso, será realizado comunicados aos condôminos do empreendimento incentivando a utilização de bicicletas e bondindinhos para transporte.
- Estas medidas farão com que os moradores do empreendimento sejam incentivados a utilizar meio de transporte por bicicleta diminuindo a utilização por transportes públicos.



- 7.3. Para esclarecer a medida mitigadora de “Incentivo do uso de transporte público ou outros meios alternativos como bicicleta”, além da instalação de paraciclo e revitalização cicloviária, que por si só já é um incentivo para utilização de bicicleta como meio de transporte, haverá comunicados internos pelo condomínio para os condôminos sobre o uso de bicicletas e de bondinho para instigar sua utilização, levantando a questão sustentável e informando sua importância.
8. Quanto a valoração do Índice de Abrangência foi alterada o valor para “3”.
9. Foi revisto o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas no parecer. É apresentado também o valor da contrapartida em CUB/SC.



**MATRIZ DE CÁLCULO DE COMPENSAÇÃO**

**IM - INDICE DE MAGNITUDE**

**2**

**BAIXA**

**ICIV - INDICE COMPROMETIMENTO DE INFRA ESTRUTURA DA VIZINHANÇA**

**2**

**IT - INDICE TEMPORALIDADE**

**1**

**CIV - COMPROMETIMENTO DA INFRA ESTRUTURA**

**0,03**

**ISRN - INDICE SOBRE RECURSOS NATURAIS**

**2**

**IA - INDICE ABRÂNGÊNCIA**

**3**

**ISSU - IMPACTO SOBRE A SUSTENTABILIDADE**

**0,05**

**IEU - INFLUENCIA NOS ECOSISTEMAS URBANOS**

**ZACC**

**0,7**

**VI - VALOR DE INVESTIMENTO - CUB**

**20.814,61**

**GI - GRAU DE IMPACTO (0,5% A 1,5%)**

**0,78**

**VC - VALOR DE COMPENSAÇÃO - CUB**

**161,31**

**VC - VALOR DE COMPENSAÇÃO - R\$**

**R\$ 298.718,22**



Conforme orientado, após a anuência dos esclarecimentos acima citados, será apresentado o Estudo de Impacto de Vizinhança, em sua versão final. Assim, na expectativa de esclarecimento de todas as informações, solicitamos que seja dada a continuidade na análise e aprovação do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, bem como colocamo-nos à disposição, havendo necessidade, para maiores esclarecimentos.

---

**ELIZANDRA ALVES MUNIZ**  
Engenheira Ambiental  
CREA-SC 125238-8