

PARECER 091/2019 - CEIV

PARECER 091/2019 - CEIV
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 057/2019-CEIV – 21/08/2019
(X) Segunda Análise – Parecer nº 091/2019-CEIV – 18/12/2019

Processo Administrativo nº: 2019016380

Projeto: Ed. Grand Place.

Área do lote: 1.890,98 m²

Área construída: 20.814,61 m²

Número de Pavimentos: 37 pav.

Número de Salas Comerciais: 15 unidades

Número de Apartamentos: 56 unidades

Estacionamento de Uso Público: 39 vagas

Vagas de Garagem: 242 vagas para carros e 15 vagas para motocicletas

Endereço: Av. Brasil, n. 1433 e Rua 57

Uso: Misto

Zona: ZACC-I-B – Zona de Ambiente Construído Consolidado

Dic: 36.978

Investimento previsto: 20.814,61 CUB

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 021/SPU-DETA/2019, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto, denominado Ed. Grand Place, requerido por FGP II Empreendimentos Ltda., inscrita sob o CNPJ 16.649.579/0001-58, situado na Avenida Brasil (DIC 36.978), no Bairro Centro, enquadrado no Art. 53, inciso IV da Lei Municipal nº 2794/2008;

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo 2012030250, e

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

PARECER 091/2019 - CEIV

1. Com relação ao item 6.2 Descrição das Obras:

- 1.2. Apresentar projeto do canteiro de obras do empreendimento, contemplando e demonstrando as áreas de cargas e descargas de materiais, concretagens, as áreas de vivência e áreas de manobra 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;

RESPOSTA: 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 (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Após análise do projeto de canteiro de obras, pode-se afirmar que não haverá entrada/saída de caminhões pela Avenida Brasil e que toda operação da obra (concretagem, descarregamento de matérias, descarga, etc) ocorrerá no interior do lote, não havendo necessidade de obstrução das vias ou vagas de estacionamento público nas vias. Tais medidas serão incluídas no Termo de Compromisso.

- 1.3. Em relação ao Cronograma de execução apresentado no Anexo 5, esclarecer a execução dos blocos "A", "B" e "C".

RESPOSTA: 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;

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Demonstrar, por meio de um croqui, qual seria essa divisão do embasamento da torre, demonstrando que haverá espaço suficiente no interior do lote para a implantação da obra (concretagem, descarregamento de matérias, descarga, etc).

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

- 2.1. Descrever a estimativa de volume de resíduos gerados durante a fase de demolição das edificações existentes:

RESPOSTA: Quanto à estimativa de volume de resíduos gerados durante a fase de demolição das edificações existentes, considera-se (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Deverá ser apresentado o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC) para a obtenção do Alvará de Licença para Demolição.

3. Em relação a Paisagem urbana, a CEIV entende ser necessário 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

PARECER 091/2019 - CEIV

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. Como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços? As imagens apresentadas, (figuras 84, 85 e 86) não apresentam esta relação de forma clara, apesar de apresentarem a adequação do empreendimento em relação ao contexto geral. Adicionalmente, as imagens apresentadas, figura 81 e as demais são contraditórias.

RESPOSTA: 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, (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

4. Com relação ao item 6.8 Sistema Viário e o Empreendimento e 7.7 Sistema Viário da Área de Vizinhança a CEIV, conforme termo de referência da Lei Municipal n. 24/2018, levanta os seguintes questionamentos quanto ao estudo de impacto no trânsito (Anexo 11):

4.1. Haverá vagas de uso público, sendo 39 para veículos, 1 para PNE, 2 para idosos e 4 para motocicletas; - Como se dará o acesso às vagas de uso público?

RESPOSTA: 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.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Apresentar projeto arquitetônico completo com a localização dessas vagas de uso público, os portões de acesso e áreas de acumulação.

4.2. Página 12 – Atualizar dados da frota segundo DETRAN (2019).

RESPOSTA: 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).

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

4.3. O autor informa à página 26 que "Conforme o DNIT (2006), tem sido comum adotar uma taxa de crescimento anual de 3%, próxima a taxa de crescimento econômico do país como um todo." Tal taxa somente deve ser adotada quando não se existem dados estatísticos de crescimento da frota, o que não é o caso de Balneário Camboriú. Adotar a média de crescimento de frota dos últimos 10 anos para o município conforme DETRAN-SC. (Disponível em <http://www.detrان.sc.gov.br/estatisticas/266-estatistica-veiculos>)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

PARECER 091/2019 - CEIV

4.4. Não foram feitas contagens de ciclistas à Avenida Brasil (tráfego conflitante nos trajetos de chegada (rua 51) e saída (Avenida Alvim Bauer))

RESPOSTA: Mesmo não havendo fluxo significativo de ciclistas que trafeguem pelo trecho em questão, nem mesmo estrutura cicloviária defronte (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

4.5. No item 7 (pág. 30) são analisados os níveis de serviço conforme HCM 2000. São adotados universalmente para todos os locais (cruzamentos ou trechos genéricos) o cálculo da Densidade (UCP/km/faixa).

a) O Cruzamento 2 indicado à Figura 17 na página 20 (Avenida da Lagoa x Avenida Alvim Bauer) por prioridade (não semaforizado) é considerado crítico e deve ser analisado em seu nível de serviço (s/veíc) na saída da Av. da Lagoa.

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

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

b) O cruzamento semaforizado da Avenida Alvim Bauer x Avenida Brasil é considerado crítico e deve ter analisado seu nível de serviço.

RESPOSTA: 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.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: A CEIV reitera que o cruzamento semaforizado da Avenida Alvim Bauer x Avenida Brasil é considerado crítico e deve ter analisado seu nível de serviço, considerando que este será rota de chegada ou saída do empreendimento.

4.6. Medidas mitigadoras (pag. 42).

a) Considerar revitalização do entroncamento cicloviário das Avenidas Brasil e Alvin Bauer entre Rua 51 x Avenida Brasil.

RESPOSTA: Quanto à revitalização do entroncamento cicloviário das Avenidas Brasil e Alvin Bauer entre a Rua 51 x Avenida Brasil, serão realizadas as

PARECER 091/2019 - CEIV

adequações e sinalizações conforme o padrão que será divulgado pela prefeitura.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

- b) Considerar a implantação de um paraciclo, dentro do que conclui o estudo para melhoria das condições de infraestrutura para ônibus e cicloviário.

RESPOSTA: Quanto à implantação do paraciclo, será realizado para melhoria das condições de infraestrutura cicloviário.

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

5. Em relação a Drenagem Pluvial, o Estudo apresenta que será realizada a substituição da galeria existente no lote para "melhorar o escoamento". Considerando se tratar de macrodrenagem do município, o estudo não apresenta a solução de manutenção da galeria, tampouco a adequação ao que preconiza a Lei Federal 6766/79, quanto aos recuos obrigatórios e faixas não edificáveis ao longo de águas correntes (15 metros);

RESPOSTA: 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 (...)

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV:

Apresentar o mencionado Ofício n. 747/2005 emitido pelo IMA .

Cabe ressaltar que não compete a esta comissão a análise da aplicação ou flexibilização das restrições imposta pelo Código Florestal (Lei Federal 12.651/2012), a qual deve ser realizada pelo IMA – órgão responsável pela análise ambiental do empreendimento – por meio das Licenças Ambientais do edifício.

Quanto a afirmação de que o "Canal Marambaia, 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.", a CEIV informa a existência de ação no Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4) quanto a Apelação Cível n.º 500677695.2014.4.04.7208/SC quanto a incidência das Áreas de Preservação Permanentes estabelecidas pelo Código Florestal, o qual considerou o corpo hídrico como Rio Marambaia. Desta forma a CEIV solicita a inclusão dessa informação no estudo.

PARECER 091/2019 - CEIV

Por fim, conforme Instrução Normativa 001/2019 – SPU, a atuação da CEIV se restringe a mensuração dos impactos a serem gerados pelo empreendimento e suportados pela vizinhança. Deste modo, por se tratar da macrodrenagem do município, esta comissão entende ser necessária a aprovação do projeto de alteração da macrodrenagem por parte do órgão municipal competente.

Por ora, sem as devidas aprovações da solução proposta, a CEIV entende necessário o recuo de 15m previsto pela Lei 6766/79, para formação de faixa sanitária de manutenção. Uma solução possível é o desvio da tubulação para a via pública, retirando a macrodrenagem municipal da área de interferência da edificação, desde que devidamente autorizado e licenciado pelos órgãos competentes.

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 é certa (3)

RESPOSTA: 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).

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final e apresentar a Matriz atualizada.

6.2. No item 8.2.10 Interferência na Infraestrutura Urbana - Pressão no Sistema Viário na fase de implantação e operação a expectativa é certa (3)

RESPOSTA: 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).

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final e apresentar a Matriz atualizada.

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 não há medidas mitigadoras que justifiquem o valor de 80% de mitigação. Rever;

7.2. Nos impactos de Aumento de demanda por transportes públicos não há medida mitigadora que justifique a redução de 10% na magnitude do impacto. Rever;

7.3. Deverá esclarecer como será realizada a medida mitigadora de “Incentivo do uso de transporte público ou outros meios alternativos como bicicleta”;

PARECER 091/2019 - CEIV

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

8. Quanto a valoração do Índice de Abrangência deverá considerar o valor de "3", considerando a abrangência de cada impacto apresentado através de média ponderada de sua magnitude.

RESPOSTA: Quanto a valoração do Índice de Abrangência foi alterada o valor para "3".

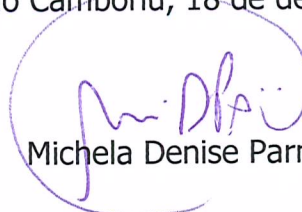
2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, ajustar EIV final com as informações apresentadas.

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

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.

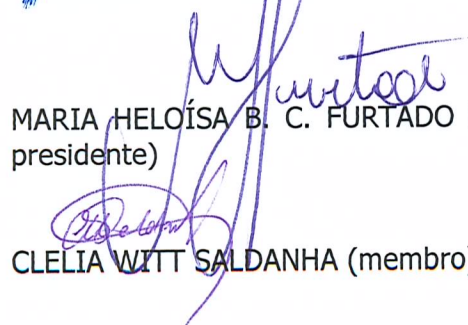
Balneário Camboriú, 18 de dezembro de 2019.



Michela Denise Parno Alcântara Lima
Secretária



FÁBIO MIRANDA BECKER (Presidente)



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

CLELIA WITT SALDANHA (membro)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA (membro)



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (membro)



BEATRIZ NUNES VIEIRA (membro)



RICIERI RIBAS MORAES (membro)