

ESTUDO DE IMPACTO NO TRÁFEGO - EIT

IMPACTO NA CIRCULAÇÃO VIÁRIA DE UM POLO GERADOR DE TRÁFEGO - HOTEL



SAN MARINO CASSINO HOTEL

Elaborado por: Eng. civil Ana Maria Badura – CREA 16.605-3 – baduraana@hotmail.com – (47) 99623-1899

Agosto de 2019

SUMÁRIO

| | |
|---|----|
| 1. OBJETIVO DO RELATÓRIO..... | 3 |
| 2. INFORMAÇÕES GERAIS DO PGT – POLO GERADOR DE TRÁFEGO..... | 4 |
| 3. INFORMAÇÕES DO AUTOR DA ELABORAÇÃO DO EIT..... | 4 |
| 4. PLANTA DE SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO..... | 5 |
| 5. ACESSOS AO EMPREENDIMENTO..... | 8 |
| 6. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO EMPREENDIMENTO..... | 9 |
| 7. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA..... | 11 |
| 8. MODAIS DE TRANSPORTE..... | 14 |
| 9. HIERARQUIA DAS VIAS | 18 |
| 10. METODOLOGIAS UTILIZADAS (NIVEIS DE SERVIÇO) | 20 |
| 11. SERVIÇOS, ESTRUTURAS, CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA EXISTENTE..... | 23 |
| 12. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA | 28 |
| 12.1. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA PONTO 1..... | 28 |
| 12.2. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA PONTO 2..... | 33 |
| 13. CÁLCULO DA PROJEÇÃO DO VOLUME DE TRÁFEGO PARA O HORIZONTE DE 5 A 10 ANOS..... | 37 |
| 14. GERAÇÃO DE VIAGENS..... | 38 |
| 15. DIVISÃO MODAL..... | 39 |
| 16. DISTRIBUIÇÃO DE VIAGENS GERADAS E ATRAÍDAS – FASE DE OPERAÇÃO..... | 40 |
| 17. CENÁRIO FUTURO COM AUMENTO DE FLUXO GERADO PELO EMPREENDIMENTO..... | 42 |
| 18. DEMANDA POR ESTACIONAMENTO GERADA PELO EMPREENDIMENTO..... | 43 |
| 19. VAGA DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADAS DE USO ESPECIAL..... | 44 |
| 20. VAGA DE SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA..... | 45 |
| 21. ESPAÇOS SEGUROS PARA CIRCULAÇÃO E TRAVESSIA DE PEDESTRES NA ÁREA DE ESTUDO..... | 46 |
| 22. CONSIDERAÇÕES FINAIS..... | 50 |
| 23. PROPOSTAS DE MELHORIAS..... | 50 |
| 24. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS..... | 51 |
| 25. ANEXOS | 52 |
| 26. ÍNDICE DE FIGURAS..... | 56 |



1. OBJETIVO DO RELATÓRIO EIT

O relatório tem por objetivo avaliar os impactos sobre o sistema viários referentes à circulação de veículos, em decorrência do empreendimento existente e o à ser ampliado, na Rua 1919 esquinas com a Rua 1451, entre as Avenidas dos Estados e Brasil, na região Central do Município de Balneário Camboriú – SC.

Serão avaliados os impactos que possam comprometer a fluidez veicular e sua acessibilidade, com foco na região do entorno do empreendimento, sendo no caso específico o SAN MARINO CASSINO HOTEL.

Será levado em consideração as características da edificação, a categoria de uso, o número de viagens que serão geradas, a legislação pertinente, e as exigências técnicas da Comissão Municipal de Análise de Estudos de Impactos de Vizinhança da Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, sendo O ESTATUTO DA CIDADE, através da Lei nº10.257, de 10 de julho de 2001: “Estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. Regulamenta, nos Artigos 36º – 42º, o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV e a Lei 2.794, de 14 de janeiro de 2008, de USO E OCUPAÇÃO DO SOLO: “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”, onde a Seção IV dos empreendimentos de impacto e do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, Artigo 52º define os usos geradores de impacto de vizinhança.

Após a análise do impacto causado no sistema viário pelo empreendimento, serão apresentadas medidas mitigadoras, caso necessário, para manter as condições viárias no entorno em níveis aceitáveis de fluidez, determinando também o número ideal de vagas para estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque, e vaga de deficiente físico.



2. INFORMAÇÕES GERAIS DO PGV – POLO GERADOR DE VIAGENS

Nome do empreendedor: **SAN MARINO CASSINO HOTEL LTDA.**

CNPJ: 97.418.743/0001-18

Endereço do empreendimento: Rua 1919 – nº 44 – CENTRO – CEP 88.330-822

BALNEÁRIO CAMBORIÚ – SC – BRASIL

Uso: Comércio e Serviços

Atividades do empreendimento: ATIVIDADES DO EMPREENDIMENTO: HOTEL

Área do Lote: 1.968,00 m²

Área construída: 17.858,85 m²

Projeção de atração do empreendimento: 436 (400 hóspedes + 36 funcionários)

| ZACC – I - C | Índice | Permitido | Projeto |
|------------------------------------|--------|-------------------------|------------------------------|
| Coefficiente Aproveitamento Básico | 3,5 | 6.888,00 m ² | 6.888,00 m ² |
| Solo Criado | 0,88 | 1.731,84 m ² | 1.582,76 m ² |
| Gabarito | Livre | Livre | 23 p/pto |
| Taxa de Ocupação Embasamento | 100% | 100% | 80% (1.574,4m ²) |
| Taxa de Ocupação Torre Nova | 40% | 40% | 20,28% |
| Área Permeável | 15% | 15% | 15% |

Área total dos lotes: 1.968,00 m²

| Áreas | Não computável (m ²) | Computável (m ²) | TOTAL (m ²) |
|---------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------------|
| Aprovada | 2.979,23 | 2.383,56 | 5.362,79 |
| A regularizar | 600,08 | 588,14 | 1.188,22 |
| A construir | 5.801,36 | 5.506,48 | 11.307,84 |
| Totais | 9.308,67 | 8.478,18 | 17.858,85 |

SUÍTES/LEITOS:

A construir: 126 SUÍTES – 240 LEITOS

Existente: 84 SUÍTES – 196 LEITOS

Vagas de Garagens: 137 vagas

Zona: ZACCI – C – Zona de Ambiente Construído Consolidada Qualificado de Alta Densidade

3. INFORMAÇÕES DO AUTOR DO RELATÓRIO DE EIT

Autor do Projeto: Eng. civil **ANA MARIA BADURA**

CREA: 16.605-3

Endereço: Rua Marina Frutuoso 777, apto 403 – Edifício Residencial Marina – CENTRO

CEP: 89.251-500 – Jaraguá do Sul – SC – Brasil

Fone: (47) 99623-1899

E-mail: baduraana@hotmail.com



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

4. PLANTA DE SITUAÇÃO E LOCALIZAÇÃO

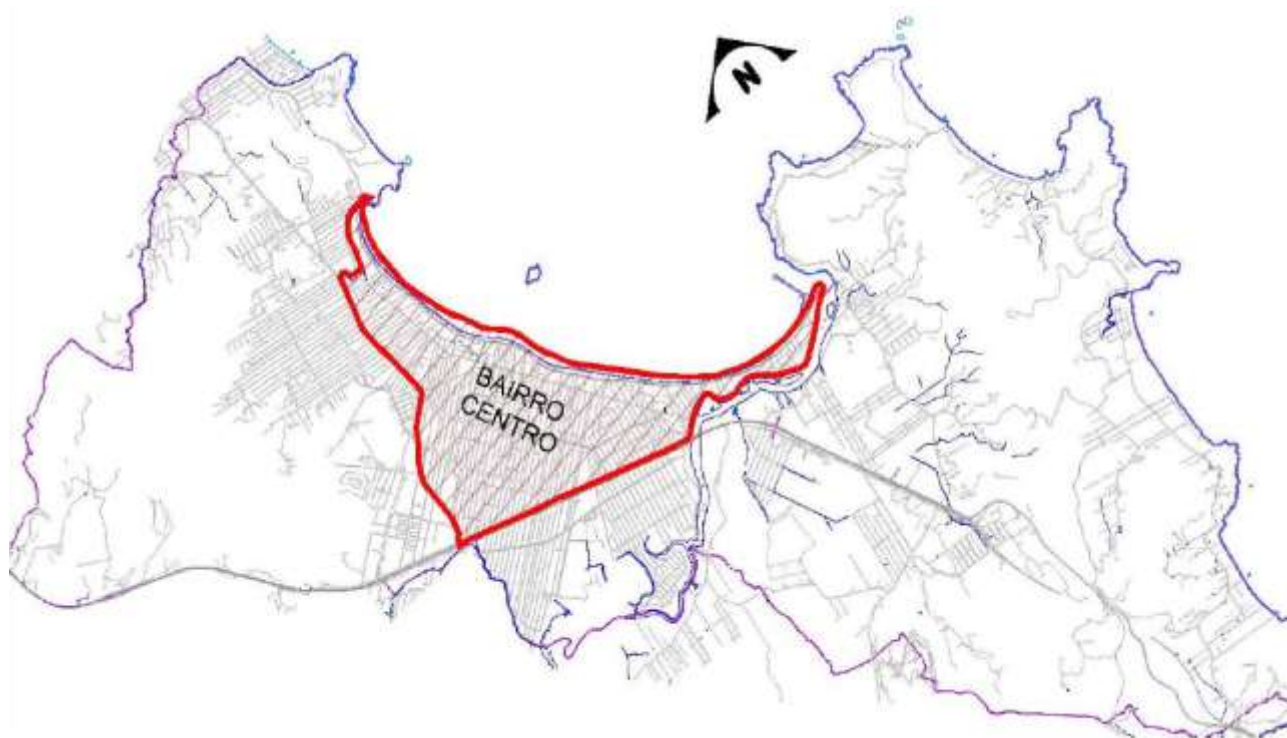


Figura 1: Bairro Centro de Balneário Camboriú – Fonte: Taiman Moreano Gois, 2018



Figura 2: Localização do Empreendimento, Fonte: Google Maps, 2019



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899



Figura 3: Fonte: Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

Ainda, pelo Mapa disponível do GEOPROCESSAMENTO no site da Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, encontramos algumas informações extras do Plano Diretor, bem como do Cadastro imobiliário, dos lotes envolvidos no Processo, assim:

INFORMAÇÃO DO(A) LOTE

| | | |
|----------------|----------------|----------------|
| INSCRIÇÃO | CÓD. CAD. | INSCR. ANT. |
| 01.02.201.0166 | 21073 | 01.02.027.0153 |
| TIPO COND. | SITUAÇÃO | |
| P | EDIÇÃO DE LOTE | |

01.0-1 25/05/2007 01.0-1 25/05/2007 AP 01.0-1 25/05/2007 AP

ENDEREÇOS CONTRIBUINTES TESTADAS ITENS CADASTRO PNG

IMÓVEL CORRESP. COMERCIAL

RUA 1512, Nº 0, BAIRRO CENTRO
LOTEAMENTO: FULVIO PINTO QUADRA: 0 LOTE: 2703/29/30/31
EDIFÍCIO:

Ins. Imob. 01.02.201.0166
Matrícula 00000000
Código 21073
Zoneamento
VIAS USO E OCUPAÇÃO
DIFERENCIADOS - (ZONA DE
AMBIENTE CONSTRUÍDO
CONSOLIDADO - I - C

Figura 4: <http://geo.bc.sc.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf>, terreno Torre existente, 2019



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

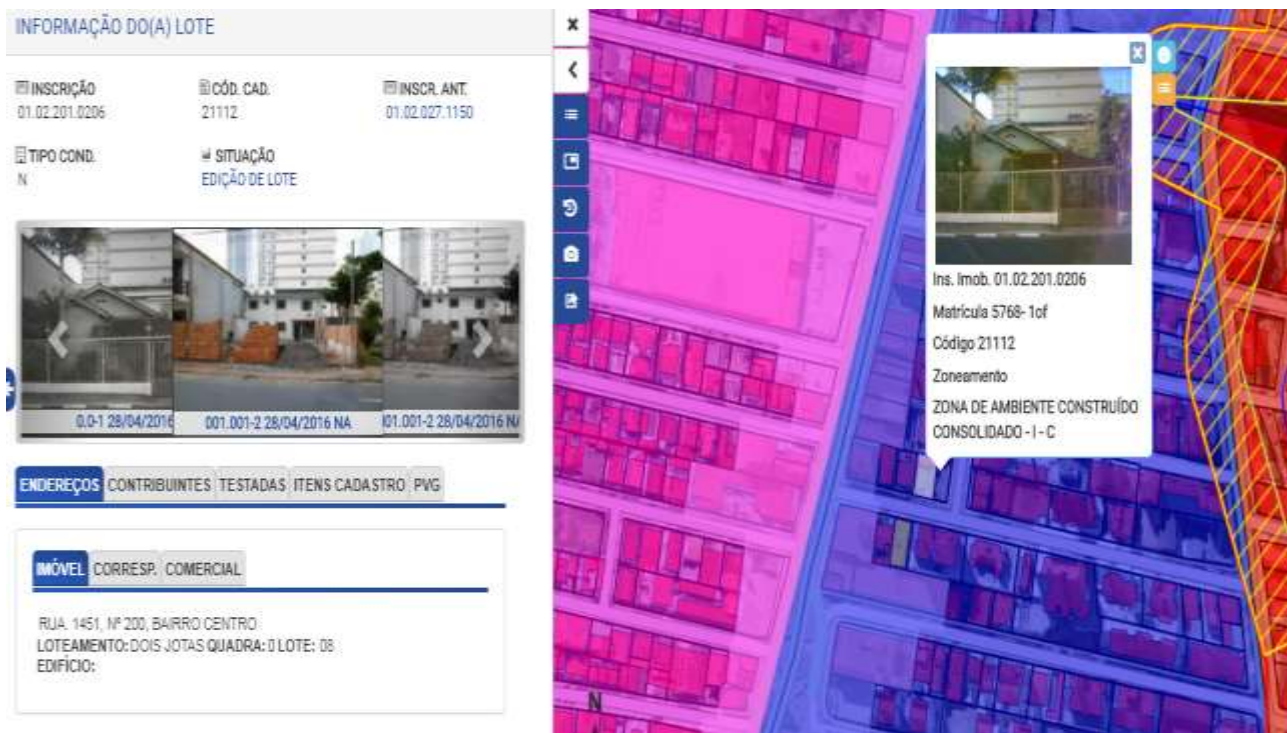


Figura 5: <http://geo.bc.sc.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf>, terreno Torre Nova, 2019

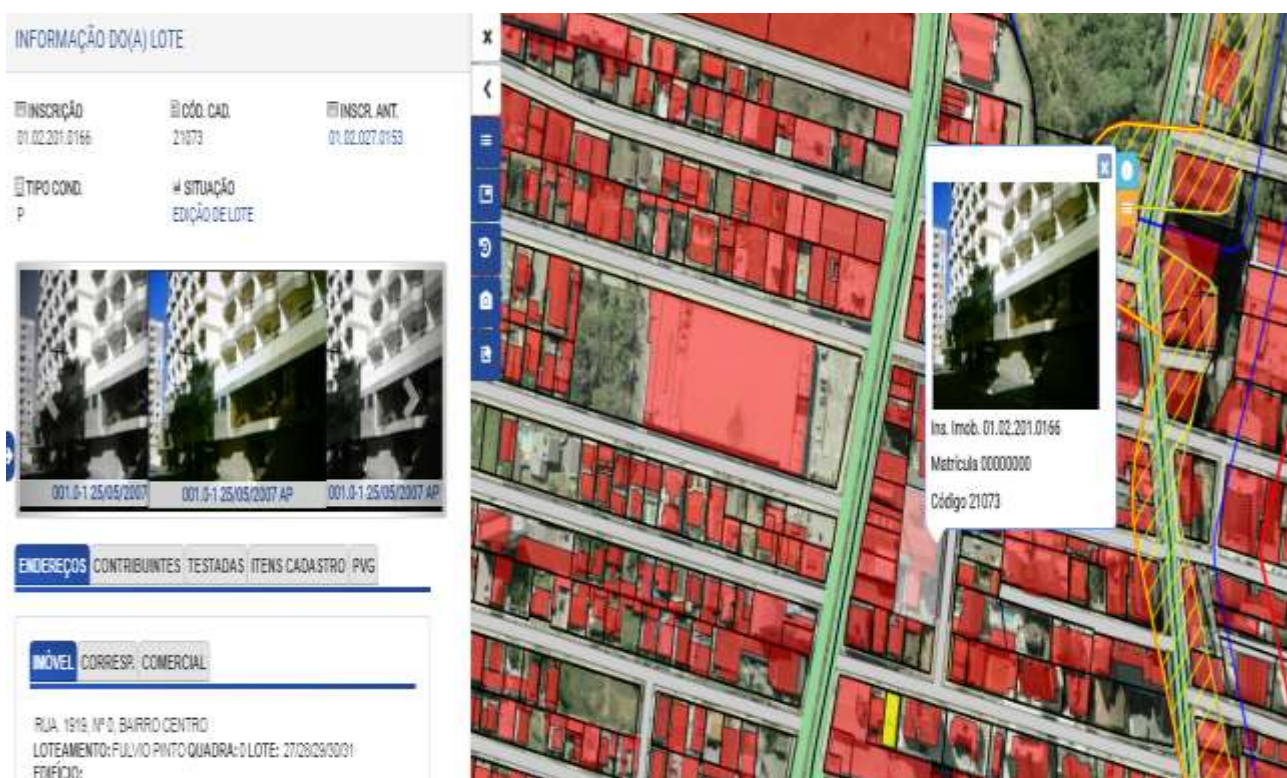


Figura 6: <http://geo.bc.sc.gov.br/pages/imobiliario/index.jsf>, Torre Existente, 2019



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

5. ACESSOS AO EMPREENDIMENTO ATUAL E A AMPLIAÇÃO

Os acessos ao empreendimento ocorrem pela Avenida do Estado, bem como pela Avenida Brasil pelas Ruas 1901 e 1451. As Ruas 1901 e 1451 possuem sentido duplo e a Rua 1919 possui sentido único da Rua 1901 em direção à Rua 1451 (Norte – Sul). O imóvel encontra-se em Zona de Ambiente Construído Consolidada – I (ZACC-I).



Figura 7: Localização acessos e sentido das vias, Fonte: Google Maps, 2019

DISTRIBUIÇÃO DE VAGAS E ACESSOS DE VEÍCULOS AO EDIFÍCIO TORRE NOVA

| QUADRO DE VAGAS E ACESSOS | | | | |
|---------------------------|-------------------|-----------------------------|---------------|-------|
| USOS | PAVIMENTO | PORTÃO DE ENTRADA E SAÍDA | VIA DE ACESSO | VAGAS |
| PCR (VAGA DEFICIENTE) | TÉRREO | EG (ESTACIONAMENTO GARAGEM) | RUA 1451 | 1 |
| GARAGEM PRIVATIVO 01 | GARAGEM 01 | EG | RUA 1919 | 16 |
| GARAGEM PRIVATIVO 02 | GARAGEM TIPO(4X) | EG | RUA 1919 | 96 |
| GARAGEM PRIVATIVO 03 | GARAGEM 06 (DESC) | EG | RUA 1919 | 24 |
| TOTAL | | | | 137 |

Figura 8: Fonte: da autora, Vagas e acessos de estacionamento, 2019



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

6. CARACTERIZAÇÃO GERAL DO EMPREENDIMENTO

Neste Item serão descritas as principais características técnicas do empreendimento.

Para a descrição foi utilizado como base as informações do Projeto Arquitetônico apresentado pela IDEALIZA Engenharia e Arquitetura, com sede na Rua 100, Nº37 – sala 03 – Centro – Balneário Camboriú – SC – Telefone: (47) 99977-9655 / e-mail: idealizaengenharia@hotmail.com.

O imóvel existente e a ampliar sob uma das matrículas nº 10.736, localiza-se do lado par da Rua 1919 – Balneário Camboriú – SC, distando a 91,00 m da Rua 1901, sentido Norte – Sul.

A área total do terreno que compreenderá as duas edificações (existente e a construir) do HOTEL é de 1.968,00 m².

A área do terreno do Hotel existente é igual a 1.056,00m² e área construída aprovada pela PMBC de 5.362,79m² com acréscimo a regularizar de 1.188,22 m². A área do terreno a construir a Torre Nova é de 912,00 m² e a área a construir é de 11.307,84 m² (Verificar no Resumo de áreas do Projeto Arquitetônico, Prancha 01). Totalizando uma área total construída de 17.858,85 m². Como mostra o Resumo de Áreas a seguir:

| RESUMO DE ÁREAS | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| ÁREAS DOS TERRENOS | |
| TERRENO (JÁ CONSTRUÍDO) | 1.056,00 m ² |
| TERRENO (A CONSTRUIR) | 912,00 m ² |
| ÁREA TOTAL DO TERRENO | 1.968,00 m ² |
| ÁREA EXISTENTE | |
| ÁREA JÁ APROVADA PELA PMBC | 5.362,79 m ² |
| ÁREA DE ACRÉSCIMO / A REGULARIZAR | 1.188,22 m ² |
| ÁREA A CONSTRUIR | |
| ÁREA NÃO COMPUTÁVEL | 5.801,36 m ² |
| ÁREA COMPUTÁVEL | 5.506,48 m ² |
| ÁREA A CONSTRUIR | 11.307,84 m ² |

| RESUMO GERAL DAS ÁREAS | |
|---------------------------------|--------------------------|
| ÁREA TOTAL APROVADA | 5.362,79 m ² |
| ÁREA EXISTENTE A REGULARIZAR | 1.188,22 m ² |
| ÁREA DE ACRÉSCIMO (A CONSTRUIR) | 11.307,84 m ² |
| ÁREA TOTAL DA EDIFICAÇÃO | 17.858,85 m ² |

| QUADRO DE ÁREAS COMPUTÁVEIS | | |
|-----------------------------|-------------------------|-------------------------|
| ÍNDICE DE APROVEITAMENTO | ÁREAS COMPUTÁVEIS | |
| | PERMITIDO | UTILIZADO |
| ÍNDICE BÁSICO 3,5 | 6.888,00 m ² | 6.888,00 m ² |
| SOLO CRIADO 0,88 | 1.731,84 m ² | 1.582,76 m ² |
| TPC 0,62 | 1.228,16 m ² | 252,66 m ² |
| TOTAL | 8.619,84 m ² | 8.872,50 m ² |

| QUADRO (QUANT. DE VAGAS DE ESTACIONAMENTO) | | | | |
|--|------------|--------|--------|--------|
| PAVIMENTO | INDIVIDUAL | DUPLA | P.C.R. | TOTAIS |
| TERREO | — | — | 01 | 01 |
| GARAGEM 01 | 12 | 2 x 2 | — | 16 |
| GARAGEM TIPO (4X) | 48 | 20 x 2 | 4 x 2 | 96 |
| GARAGEM 05 (DESC.) | 12 | 5 x 2 | 1 x 2 | 24 |
| TOTAIS | 72 | 54 | 11 | 137 |

Figura 9, Fonte: Projeto Arquitetônico, ARQ-R01, 2019



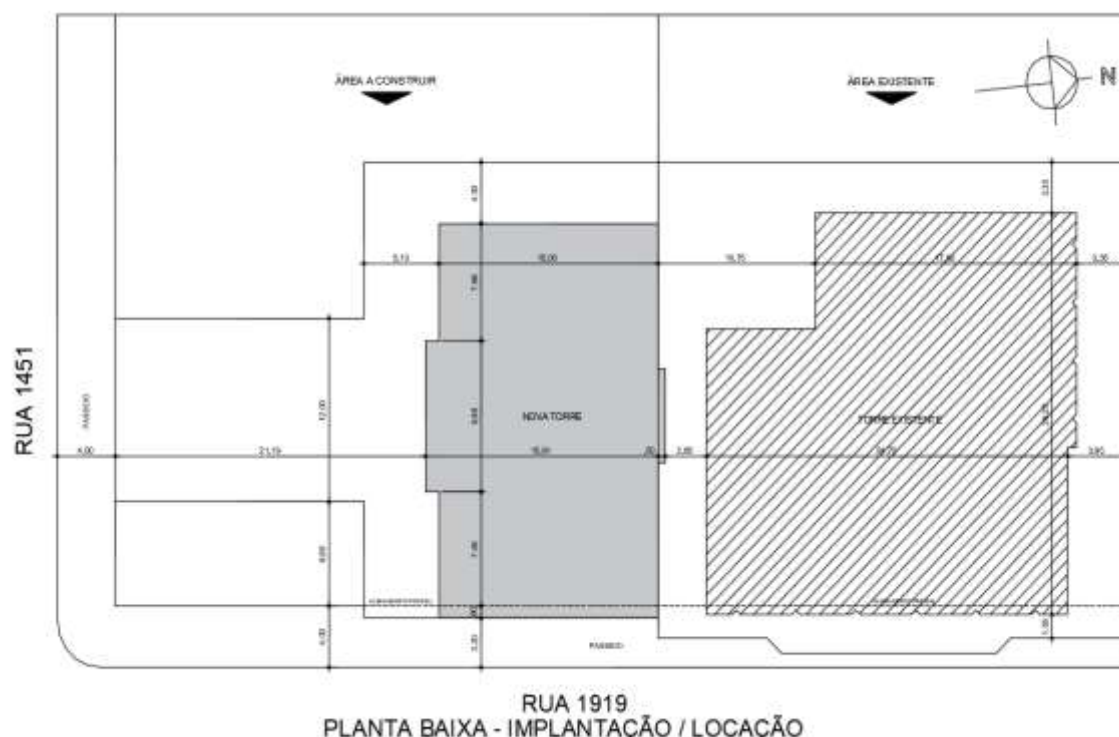


Figura 10, Fonte: Locação Torre Existente e Nova Torre, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

| QUADRO DE ÁREAS | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|-------------|-------------|----------------|----------|-------------------------|-----------|----------------|-----------|-------------|-------------|----------------|-----------|-------------|-------------|----------------|-----------|
| PAVIMENTO (A CONSTRUIR) ÁREA DO TERRENO = 912,00 m² | PAVIMENTO (EXS. A REG.) ÁREA DO TERRENO = 1.056,00 m² | EXISTENTE | | | | EXISTENTE A REGULARIZAR | | | | A CONSTRUIR | | | | TOTAIS | | | |
| | | NÃO COMP. | COMP. | NCOMP. + COMP. | T.O. | NÃO COMP. | COMP. | NCOMP. + COMP. | T.O. | NÃO COMP. | COMP. | NCOMP. + COMP. | T.O. | NÃO COMP. | COMP. | NCOMP. + COMP. | T.O. |
| 1º PAVTO (TERREO) | 1º PAVTO (TERREO) | 880,15 m² | — | 880,15 m² | 83,347 % | — | — | — | — | 726,90 m² | — | 726,90 m² | 79,704 % | 1.607,05 m² | — | 1.607,05 m² | 81,638 % |
| 2º PAVTO (GARAGEM 01) | 2º PAVTO (RESTAURANTE) | 872,79 m² | — | 872,79 m² | 82,650 % | — | — | — | — | 574,91 m² | — | 574,91 m² | 63,038 % | 1.447,70 m² | — | 1.447,70 m² | 73,562 % |
| 3º PAVTO (GARAGEM 02) | 3º PAVTO (TIPO 01) | 190,88 m² | 367,26 m² | 588,14 m² | 55,686 % | — | — | — | — | 720,83 m² | — | 720,83 m² | 79,038 % | 911,71 m² | 367,26 m² | 1.308,97 m² | 66,513 % |
| 4º PAVTO (GARAGEM 03) | 4º PAVTO (TIPO 02) | 190,88 m² | 367,26 m² | 588,14 m² | 55,686 % | — | — | — | — | 720,83 m² | — | 720,83 m² | 79,038 % | 911,71 m² | 367,26 m² | 1.308,97 m² | 66,513 % |
| 5º PAVTO (GARAGEM 04) | 5º PAVTO (TIPO 03) | 190,88 m² | 367,26 m² | 588,14 m² | 55,686 % | — | — | — | — | 720,83 m² | — | 720,83 m² | 79,038 % | 911,71 m² | 367,26 m² | 1.308,97 m² | 66,513 % |
| 6º PAVTO (GARAGEM 05) | | | | | | — | — | — | — | 720,83 m² | — | 720,83 m² | 79,038 % | 720,83 m² | — | 720,83 m² | 56,628 % |
| 7º PAVTO (GARAGEM 06) | 7º PAVTO (TIPO 04) | 190,88 m² | 367,26 m² | 588,14 m² | 55,686 % | — | — | — | — | 720,83 m² | — | 720,83 m² | 79,038 % | 911,71 m² | 367,26 m² | 1.308,97 m² | 66,513 % |
| 8º PAVTO (LAZER 01) | 8º PAVTO (TIPO 05) | 190,88 m² | 367,26 m² | 588,14 m² | 55,686 % | — | — | — | — | 399,14 m² | — | 399,14 m² | 43,765 % | 590,02 m² | 367,26 m² | 987,28 m² | 50,167 % |
| 9º PAVTO (LAZER 02) | 9º PAVTO (TIPO 06) | 190,88 m² | 367,26 m² | 588,14 m² | 55,686 % | — | — | — | — | 242,56 m² | — | 242,56 m² | 26,596 % | 439,44 m² | 367,26 m² | 830,70 m² | 42,210 % |
| 10º PAVTO (TIPO 1 - 1X) | 10º PAVTO (TIPO 07) | — | — | — | — | 588,14 m² | 588,14 m² | 55,686 % | 5,82 m² | 393,32 m² | 399,14 m² | 43,765 % | 5,82 m² | 981,46 m² | 987,28 m² | 50,167 % | |
| 11º PAVTO (TIPO 2 - 1X) | | TERRAÇO | — | — | — | — | 600,08 m² | — | 600,08 m² | 56,826 % | 5,82 m² | 393,32 m² | 399,14 m² | 43,765 % | 605,90 m² | 393,32 m² | 998,22 m² |
| 12º AO 2º PAVTO (TIPO - 12X) | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 69,84 m² | 4.719,84 m² | 4.789,68 m² | 43,765 % | 69,84 m² | 4.719,84 m² | 4.789,68 m² | 20,281 % |
| CASA DE MÁQUINAS | — | 47,74 m² | — | 47,74 m² | 4,321 % | — | — | — | — | 47,86 m² | — | 47,86 m² | 5,248 % | 95,60 m² | — | 95,60 m² | 4,858 % |
| RESERVIATÓRIOS | — | 33,27 m² | — | 33,27 m² | 3,150 % | — | — | — | — | 47,86 m² | — | 47,86 m² | 5,248 % | 81,13 m² | — | 81,13 m² | 4,122 % |
| TOTAIS | | 2.979,23 m² | 2.983,56 m² | 5.962,79 m² | — | 600,08 m² | 588,14 m² | 1.188,22 m² | — | 5.724,86 m² | 5.506,48 m² | 11.231,34 m² | — | 9.304,17 m² | 8.478,18 m² | 17.782,35 m² | — |

Figura 11, Fonte: Tabela Quadro de Áreas, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019



| ZACC – I - C | Índice | Permitido | Projeto |
|------------------------------------|--------|-------------------------|------------------------------|
| Coefficiente Aproveitamento Básico | 3,5 | 6.888,00 m ² | 6.888,00 m ² |
| Solo Criado | 0,88 | 1.731,84 m ² | 1.582,76 m ² |
| Gabarito | Livre | Livre | 23 pyto |
| Taxa de Ocupação Embasamento | 100% | 100% | 80% (1.574,4m ²) |
| Taxa de Ocupação Torre Nova | 40% | 40% | 20,28% |
| Área Permeável | 15% | 15% | 15% |

Área total dos lotes: 1.968,00 m²

| Áreas | Não computável (m ²) | Computável (m ²) | TOTAL (m ²) |
|---------------|----------------------------------|------------------------------|-------------------------|
| Aprovada | 2.979,23 | 2.383,56 | 5.362,79 |
| A regularizar | 600,08 | 588,14 | 1.188,22 |
| A construir | 5.801,36 | 5.506,48 | 11.307,84 |
| Totais | 9.308,67 | 8.478,18 | 17.858,85 |

SUÍTES/LEITOS:

A construir: 126 SUÍTES – 240 LEITOS

Existente: 84 SUÍTES – 196 LEITOS

Figura 11^a, Fonte EIV, autor: Vince Engenharia

DESCRICOÃO DE N. APTOS POR PAVIMENTO NAS TORRES EXISTENTE E NOVA

| DESCRICOÃO Nº APTOS E Nº GARAGENS POR PAVIMENTO TORRE NOVA | | DESCRICOÃO Nº APTOS POR PAVIMENTO * TORRE EXISTENTE | |
|---|----------------------------------|--|------------------------------------|
| 1º PAVTO (TÉRREO) | LOUNGE + 1PCR | 1º PAVTO (TÉRREO) | ESTAR SOCIAL+ LOBBY + AMERICAN BAR |
| 2º PAVTO (GARAGEM 01) | 16 GARAGENS | 2º PAVTO (GARAGEM 01) | RESTAURANTE + SALÃO CAFE |
| 3º PAVTO (GARAGEM 02) | 22 GARAGENS + 2 PCR | 3º PAVTO (GARAGEM 02) | 14 SUITES |
| 4º PAVTO (GARAGEM 03) | 22 GARAGENS + 2 PCR | 4º PAVTO (GARAGEM 03) | 14 SUITES |
| 5º PAVTO (GARAGEM 04) | 22 GARAGENS + 2 PCR | 5º PAVTO (GARAGEM 04) | 14 SUITES |
| 6º PAVTO (GARAGEM 05) | 22 GARAGENS + 2 PCR | 6º PAVTO (GARAGEM 05) | 14 SUITES |
| 7º PAVTO (GARAGEM 06) | 24 GARAGENS + 2 PCR + 5 MOTOS | 7º PAVTO (GARAGEM 06) | 14 SUITES |
| 8º PAVTO (LAZER 01) | FITNESS + PISCINA+ BRINQUEDOTECA | 8º PAVTO (LAZER 01) | 14 SUITES |
| 9º PAVTO (LAZER 02) | MULTIMIDIA + SALA JOGOS | 9º PAVTO (LAZER 02) | 14 SUITES |
| 10º PAVTO (TIPO 1 - 1X) | 9 SUITES | 10º PAVTO (TIPO 1 - 1X) | 14 SUITES |
| 11º PAVTO (TIPO 2 - 1X) | 9 SUITES | 11º PAVTO (TIPO 2 - 1X) | TERRAÇO + ATICO |
| 12º AO 23º PAVTO (TIPO - 12X) | 108 SUITES | * OBSERVAÇÃO: NÃO POSSUI GARAGENS | |
| CASA DE MÁQUINAS | | | |
| RESERVATORIOS | | | |

Figura 12, Fonte: Vagas de Garagens Torre Nova e Torre Existente, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

7. DEFINIÇÃO DA ÁREA DE INFLUÊNCIA

A implantação e operação de polos geradores de tráfego comumente causa impactos na circulação viária, requerendo uma abordagem sistêmica de análise e tratamento que leve em conta



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

simultaneamente seus efeitos indesejáveis na mobilidade e acessibilidade de pessoas e veículos e o aumento da demanda de estacionamento em sua área de influência. Os impactos sobre a circulação ocorrem quando o volume de tráfego nas vias adjacentes e de acesso ao polo gerador de tráfego se eleva de modo significativo, devido ao acréscimo de viagens gerado pelo empreendimento, reduzindo os níveis de serviço e de segurança viária na área de influência.

Assim, as áreas de influência são aquelas afetadas direta ou indiretamente pelos impactos, positivos ou negativos, decorrentes do empreendimento, durante as fases de implantação e operação. As áreas de influências podem ser: Direta AVD (AID), onde os impactos têm uma relação direta de causa e efeito no meio, ou INDIRETA AVI (AII), onde os impactos são secundários ou de forma indireta em relação ao anterior.

Pela tabela de Área crítica dos impactos viários e de transportes, desenvolvida por MCDM (2004), a área de influência pode ser determinada com base no número de viagens geradas no horário de pico. Para a delimitação da área de influência do empreendimento partiu-se da necessidade de identificar questões inerentes aos possíveis impactos, que o empreendimento poderá produzir durante sua implantação e operação, determinando o conjunto das áreas que sofrerão impactos positivos e negativos, direta ou indiretamente decorrentes da manifestação das atividades transformadoras relacionadas ao empreendimento em análise. Desta forma, a área de influência objetivou apresentar o conjunto de todas as áreas que sofrerão ou causarão impactos relacionados ao empreendimento, podendo ser delimitada, tal como prevê a legislação, em três âmbitos: Área Diretamente Afetada – ADA, Área de Vizinhança Direta (AVD) e Área de Vizinhança Indireta (AVI). Conforme a **Lei Complementar N. 24, de 1 de abril de 2018, Anexo I – Termo de Referência para Estudo de Impacto de Vizinhança:**

ADA: área do imóvel de implantação do empreendimento;

AVD: aquela que poderá sofrer impactos diretos do empreendimento, principalmente os relacionados ao aumento da emissão de gases, ruídos e alteração do cotidiano local;

AVI: aquela que possa sofrer impactos indiretos do empreendimento.

O presente estudo deve propiciar o diagnóstico da AVD do empreendimento, refletindo as condições atuais dos meios físico, biológico e socioeconômico, e também será considerada a sua ADA. Assim, a ADA do estudo estará representada pela localização do Hotel San Marino.

A AVD, por sua vez, caracteriza-se como a área geográfica diretamente afetada pelos impactos



positivos e negativos decorrentes do empreendimento e corresponde ao espaço territorial contíguo e ampliado da ADA, estando compreendida num raio de aproximadamente 200 metros, considerando a influência no tráfego local, pois nesse raio estão as principais intercessões das vias de acesso e saída do hotel.

Tendo em vista o porte do empreendimento, no qual não se destoa em tamanho das edificações dos arredores, de existirem outros hotéis, de haverem edificações multifamiliares com inúmeros pavimentos e de que as vias que dão acesso à ADA são de grande movimento, determinou-se que a AVD do Meio Socioeconômico será composta pela área formada entre as Ruas 1951, prolongando-se até a Av. Brasil, indo nela até a Rua 1401. Segue-se por essa rua até chegar na Av. do Estado, indo nessa via até atingir novamente a Rua 1951. A delimitação supracitada, pode ser vista na figura a seguir:



Figura 14, Área de Influência Direta – AID, Fonte: a autora, 2020.





Figura 13, Mapa Área de Influência Indireta (AII), Fonte: Vince Engenharia, 2019

A ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AII), ou área de vizinhança indireta (AVI), considera o distanciamento proposto na tabela MATRIZ DE IMPACTOS, em anexo a esse estudo, com o distanciamento de 3 km para o raio de influência indireta, esta que baseia suas medidas nos impactos relatados neste estudo. Sendo o principal fator considerado os principais acessos e escoamentos em relação à área central do município e ao empreendimento. Neste raio ficam abrangidos acesso/escoamento pela Rod. Oswaldo Reis e acessos/escoamentos através da BR 101 (tanto sentido sul, como norte).

8. MODAIS DE TRANSPORTE: TRANSPORTE PÚBLICO, BICICLETA, TÁXI E PONTO DE ONIBUS

Sobre os diferentes modais , iniciaremos com uma breve resenha do Transporte Público atual e proposto pelo Planmob 2018 para o transporte público mencionando algumas diretrizes sendo: aumentar a participação do transporte na divisão modal, integrar o sistema de transporte coletivo com os outros modais (pedestres, bicicleta, etc.), integrar sistema de transportes coletivo municipal com os regionais; implantar terminais e estações de transbordo eficientes; otimizar a infraestrutura viária do transporte coletivo; aprimorar o sistema de informação ao usuário; promover políticas para



redução do valor da tarifa; modernizar a frota de veículos, visando o conforto dos usuários e reduzir a emissão de poluentes; garantir acessibilidade universal em todo o sistema.

Atualmente existe um aglomerado de linhas na cidade que possuem trajetos muito similares, com quase todas circulando pela Terceira avenida, Avenida do Estado, Quarta Avenida e Av. Martin Luther vias estruturantes de grande geração de viagens.

Nelas transitam também veículos do **Transporte Coletivo** local em vários horários, onde realizam o atendimento aos usuários da cidade, bem como da cidade limítrofe de Itajaí.

Os serviços de Transporte Coletivo urbano de Balneário Camboriú é um sistema não integrado de transporte municipal (sem terminais), operado pela Lond Part S.A. Transportes Urbanos – Expressul, contratada em 2007, através da concorrência pública n.006/2006. A empresa opera uma rede de transporte coletivo no município que conta com 13 linhas principais e suas ramificações, que no geral transforma-se em 24 linhas de ônibus de transporte coletivo urbano, 1 linha VIP e 2 linhas turísticas, Bondindinho e Panorâmico.

A empresa consta com uma frota operacional de 31 veículos e uma frota reserva de 3 veículos, rodando um percurso médio de 149.09 km/mês, transportando uma média de 218.072 passageiros/mês. A empresa ainda conta com 46 condutores e 16 cobradores.

Na Avenida Brasil, circula o Bondindinho que auxilia o deslocamento de usuários e principalmente de turistas. A cidade inaugurou há pouco tempo o Ônibus turístico de dois andares, para passeios na orla marítima e na Avenida Brasil. O serviço de BONDINDINHO tem saídas Barra Norte (via Avenida Brasil) e Barra Sul (Via Atlântica), sendo que o n. de viagens e frequência não foi determinado, com o preço de passagem atual e de R\$ 5,50.

O Planmob 2018, indica como objetivos para o transporte coletivo um incremento de participação modal de 7% a 13% até 2030, possuir sistema de transporte coletivo acessível até 2025; oferecer sistema de informações digital, contendo horários, linhas e localização em tempo real dos veículos até 2025; repor a frota atual por veículos elétricos ou por outra tecnologia não poluente até 2027; integrar o sistema de transporte coletivo municipal ao regional até 2030; elaborar políticas tarifárias para otimização dos custos do sistema de transporte coletivo; implantação de sistema de bilhetagem eletrônica com integração tarifária e temporal. O projeto é conhecido como BC Bus.

O Panmob2018 tem como diretrizes básicas para o modal **BICICLETA** incentivar o transporte ciclovitário na cidade como meio de transporte saudável, acessível e econômico; potencializar os deslocamentos de bicicleta em percursos de curta e média distância; expandir a rede ciclovitária já existente da cidade; promover a intermodalidade como o transporte coletivo; elaborar o conceito



de mobilidade urbana sustentável, incentivando campanhas educativas que difundam o uso da bicicleta; integrar o sistema cicloviário municipal com as cidades vizinhas.

Sendo como objetivos principais elevar o índice de participação modal bicicleta de 11% para 17% até 2030; aumentar, até 2030, a rede cicloviária através da implantação de 80km de ciclovias e ciclofaixas que, somados aos 36,8km existentes, resultarão em uma proporção de 29% da malha viária do município prever rede cicloviária em rotas que atendam serviços públicos e polos geradores de tráfego; prever, em todos os novos projetos com intervenção urbanística, sistema cicloviário com integração ao já existente; instalar paraciclos/bicicletários e vestiários em todos os edifícios públicos até 2030; implantar sistema público de aluguel e compartilhamento de bicicletas até 2025; monitorar e manter a estrutura cicloviária conforme os indicadores de análise, desenvolver política de incentivo para instalação de paraciclos/bicicletários e vestiários nas empresas privadas, criando uma rede de atenção ao ciclista.

Há também estudo para implementação de sistema de aluguel e compartilhamento de bicicletas como alternativa para otimizar o uso deste modal.

A integração da rede cicloviária se torna fundamental para as demandas propostas pelo plano, se fazendo necessária as devidas conexões da malha cicloviária municipal com as malhas das cidades de Camboriú, Itajaí e Itapema, visto que os três municípios trazem quantidade considerável de pessoas a Balneário Camboriú diariamente.

Ainda a malha cicloviária existente tem a necessidade de manutenção constante de acordo com a regulamentação e sinalização adequada do Manual de Sinalização Vertical e Horizontal do CONTRAN. No entorno ao empreendimento não encontramos ciclofaixas, somente na Av. Do Estado (ciclovias), e na Rua Avenida Brasil (ciclofaixa) ver figura 14, onde percebeu-se por ocasião do levantamento, falta de manutenção de sinalização horizontal e travessias adequadas na Avenida para os usuários deste modal. Por fim, também foi constatado na região do estudo, a falta de estruturas públicas de paraciclos disponíveis aos usuários de bicicletas, onde poderiam estar mais ordenadas e não amarradas e/ou acorrentadas as sinalizações verticais (placas) ou postes, etc. Segue abaixo figura da rede cicloviária.



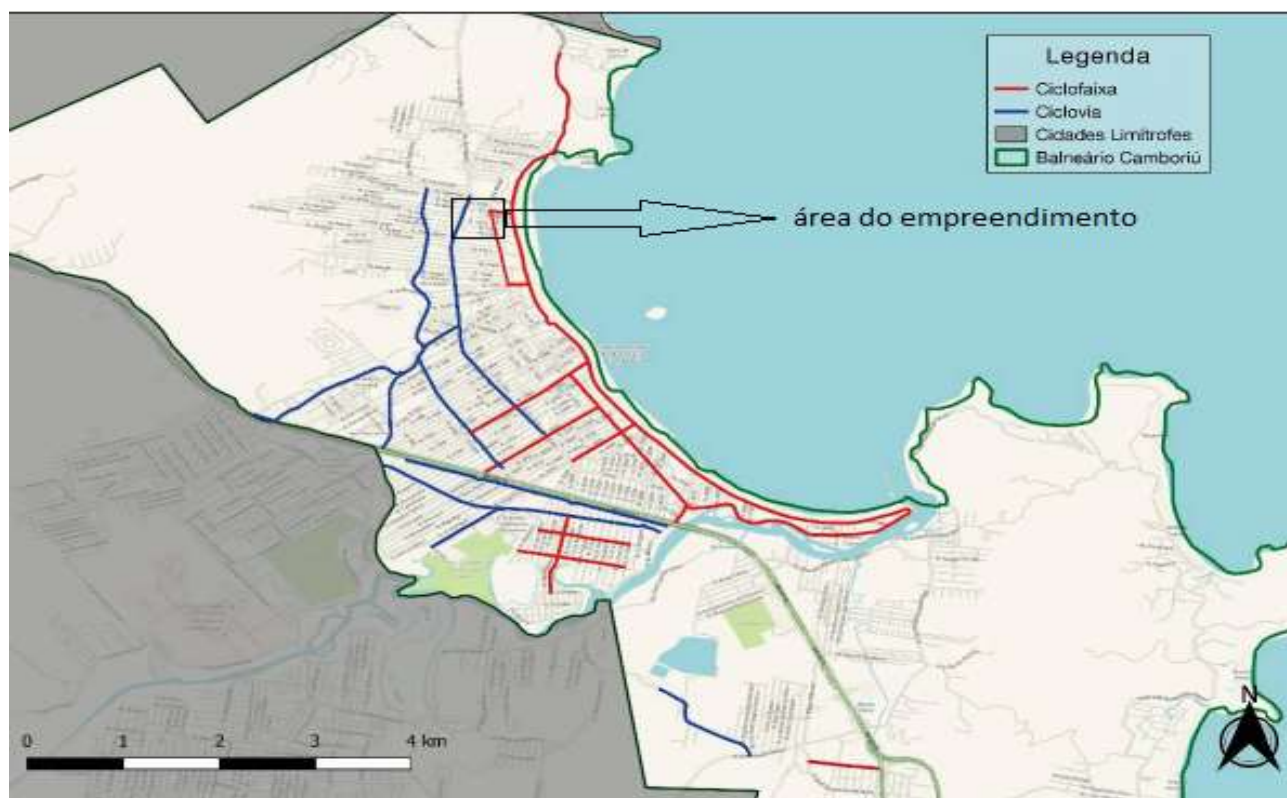


Figura 15: Rede ciclovária, Fonte: Consultran, 2018

O serviço de **táxi** em Balneário Camboriú é regulamentado majoritariamente pela Lei Municipal 1592/1996.

Os veículos devem operar, no mínimo, oito horas por dia e não podem ter idade superior a 8(oito) anos. Conforme especificações do Decreto 4880/2007, o carro deve estar pintado na cor branca e deverão ostentar ao longo de suas laterais externas faixa em adesivo quadriculado na cor azul.

Os operadores do serviço de táxi são os responsáveis por manter a organização do sistema de pontos, podendo o veículo parar apenas nos pontos devidamente designados ou nos pontos livres.

A seguir figura ilustrando a quantidade de pontos de táxi e abrigos para usuários do transporte coletivo entorno do empreendimento analisado.

A seguir Localização de pontos de taxi e de ônibus próximos ao empreendimento. Figura 16.





Figura 16: Pontos de Ônibus e Pontos de Taxi, Fonte: adaptado Consultran 2018

Os pontos de ônibus devem fornecer um lugar para os passageiros esperarem com conforto e segurança, protegidos por intempéries, além do espaço para cadeirantes. Todos os pontos com abrigo ou sem abrigo devem fornecer sinalização vertical e horizontal, com o objetivo de identificar o ponto. Em Balneário Camboriú, de acordo com levantamentos da Consultran e Expressul, há 280 pontos de ônibus, sendo 91 pontos com abrigo.

Há 4 tipos de abrigo na cidade, alvenaria, metálicos, mistos e a maioria fora do padrão satisfatório. Estes 280 pontos de ônibus estão espalhados em 13 bairros de Balneário Camboriú, excluindo o Bairro Várzea do Ranchinho, que não possui nenhuma linha de ônibus.

9. HIERARQUIA DAS VIAS

A hierarquia das vias é definida a partir da Lei Municipal N. 3.233/2010, que altera e cria dispositivos a Lei Municipal N. 2.794/2008, que disciplina o uso e ocupação do solo, as atividades de urbanização e dispõe sobre o parcelamento do solo no território de Balneário Camboriú e dá outras providências.



O sistema Viário da Macrozona urbana classifica as vias conforme a sua funcionalidade, da seguinte forma:

- I – V1 – Via Estrutural Litorânea Classe I (Av. Atlântica);
- II – V2 – Via Estrutural Litorânea Classe II (Demais vias paralelas a faixa de praia);
- III – V3 – Via Estrutural Marginal da BR 101;
- IV – V4 – Via Arterial Primária;
- V – V5 – Via Arterial Secundária;
- VI – V6 – Via Coletora Primária;
- VII – V7 – Via Coletora Secundária;
- VIII – V8 – Via Local;
- IX – V9 – Servidão;
- X – V10 – Ciclovia;
- XI – V11 – Via Exclusiva Pedestre;
- XII – V12 – Via Especial.

| LOGRADOURO | CLASSIFICAÇÃO | PISTAS | FAIXAS POR PISTA | TIPO DE PAVIMENTO | ÍNDICE DE CONSERVAÇÃO DO PAVIMENTO HCM 2010 |
|------------|-------------------|--------|------------------|-------------------|---|
| RUA 1901 | ARTERIAL PRIMARIA | 1 | 2 | RECAPE CAUQ | 4 |
| RUA 1919 | LOCAL | 1 | 1 | RECAPE CAUQ | 4 |
| RUA1451 | LOCAL | 1 | 2 | RECAPE CAUQ | 4 |

Segue nas figuras abaixo a ilustração da Hierarquia viária no Município (Anexo II) e no entorno ao empreendimento (Fig.17)





Figura 17: Hierarquia Viária Rua 1919, Fonte: Município BC, Google Maps, 2019

10. METODOLOGIAS UTILIZADAS (NÍVEIS DE SERVIÇO):

A análise parte de uma revisão bibliográfica sobre os principais modelos de geração de viagens desenvolvidos no exterior e no Brasil para diferentes categorias de hotéis.

Os métodos utilizados para análise de impacto abrangem várias etapas, sendo uma das mais importantes, a de **geração de viagens**.

Para segmentos de vias a metodologia da edição do HCM 2010 é em grande parte a mesma que a metodologia de HCM 2000, ou seja, a análise de nível de serviço está em função da velocidade do veículo, mas a determinação dos tempos de parada e de percurso do segmento está em função de mais variáveis e o procedimento do cálculo é mais complexo. No entanto, a base de cálculo para determinação do nível de serviço é determinada pela percentagem da Velocidade de Fluxo Livre (PFFS).



A partir destes dados elaboraram-se taxas de viagens e modelos de geração de viagens, através de regressão linear, relacionando o fluxo entrando e saindo dos acessos com variáveis conhecidas dos hotéis, como o número de quartos, o número de empregados, o número de vagas de estacionamento e a área total construída. Os padrões de viagens evidenciam um determinado perfil e hábitos de consumo dos moradores deste tipo de PGV. Como as unidades não possuem área específica que permita a guarda de maiores volumes de alimentos e outros produtos, força esses residentes à realização de um maior número de viagens para compras.

O maior volume de viagens geradas é aquele com motivo “compras”, “lazer” e “prática de atividades esportivas”. Como o SAN MARINO CASSINO HOTEL encontra-se na área central do Balneário, onde a oferta de serviços e comércio é bastante diversificada, existe naturalmente uma maior propensão à realização desse tipo de viagem pelos residentes. Por outro lado, é importante ainda considerar, que a maioria das viagens realizadas, incluindo aquelas que ocorrem nos horários em que a rede viária está mais sobrecarregada, tem o carro particular como principal modo de transporte, contribuindo dessa forma para aumentar os impactos na rede. Ao mesmo tempo, a caminhada é o segundo modo de transporte mais utilizado.

Na realidade, devemos salientar que os hóspedes em geral, ou chegam ao local de ônibus ou ainda deixam seus veículos estacionados no empreendimento e realizam suas viagens a pé, em sua grande maioria.

Como cerca de 50% das viagens realizadas têm extensão inferior a 5 km, justificar ia-se um maior incentivo a viagens de bicicleta e a caminhada, onde observa-se que a proposta de mobilidade da cidade caminha nessa direção.

Assim, no período pico, julho, férias escolares e temporada de verão, o pico aumenta e é predominantemente turístico, sendo os passeios a pé, seguidos pelas viagens de automóvel serem os meios de transportes mais utilizados para estas atividades.

A seguir, apresenta-se as tabelas utilizadas para o cálculo de geração de viagens e taxa de serviço das ruas que compreendem o San Marino Cassino Hotel.

O Nível de Serviço é definido como uma medida qualitativa das condições de operação, que aqui se convencionou como um índice de conforto e conveniência de motoristas, e depende de fatores como: liberdade na escolha da velocidade, finalidade para mudar de faixas nas ultrapassagens e saídas e entradas na via e proximidade dos outros veículos. É resultante de um número de fatores, que incluem velocidade e tempo de viagem, tais como: interrupções de tráfego, liberdade de manobra,



inclinação da via, conforto e conveniência do motorista, segurança, custos operacionais. Reflete também as condições (desempenho) operacionais do tráfego, o que configuram as medidas de efetividade e desempenho, tais como a velocidade e tempo de viagem, a densidade de veículos e os atrasos.

As normas norte americanas definidas na publicação "*Highway Capacity Manual*", ou HCM, editadas pelo *Institute of Transportation Engineers* (ITE), são efetivamente as mais utilizadas para o cálculo de capacidades de vias e consequentemente na definição dos níveis de serviço. No Brasil diversos órgãos relacionados ao setor rodoviário, como o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transporte (DNIT) e os Departamentos de Estrada utilizam como referência o HCM, obviamente adaptados às condições brasileiras, sem, contudo, afetar os conceitos básicos do manual. A exemplo temos o Manual de Estudos de Tráfego do DNIT de 2006, que se baseia no HCM 2000.

O HCM (2010) estabelece seis níveis de serviço em função do desempenho da via analisada, designados por letras de "A" a "F", sendo "A" as melhores condições operacionais e "F" as piores, conforme se verifica.

Os níveis classificados são:

- **Nível de Serviço A:** Fluxo Livre, liberdade de manobra e de seleção de velocidade;
- **Nível de Serviço B:** A presença de outros usuários já se faz notar, mas ainda está dentro do fluxo estável. A seleção de velocidade é praticamente livre, mas a liberdade de manobra é menor que o nível de serviço A;
- **Nível de Serviço C:** A seleção de velocidade já é afetada pela presença de outros veículos e as manobras requerem perícia por parte dos motoristas;
- **Nível de Serviço D:** Fluxo de alta densidade, mais ainda estável. A seleção de velocidade e as manobras são muito restritas;
- **Nível de Serviço E:** As condições operacionais se encontram na capacidade ou próximas dela. As velocidades são reduzidas, porém relativamente uniformes. Estas condições operacionais são instáveis;
- **Nível de Serviço F:** O fluxo é forçado ou congestionado.

Para a determinação de capacidade de Trechos Genéricos, onde há conversão em fluxo livre ou em trechos retilíneos sem conflito, se utilizou a equação de capacidade do HCM 2010.



Posteriormente busca-se analisar o volume de tráfego inserido no trecho genérico e é realizada a análise de Volume (V) sobre a Capacidade (C), para então extrair um nível de serviço pontual.

$$s = s_o \times N \times f_w \times f_{HV} \times f_g \times f_p \times f_{bb} \times f_a \times f_{LU} \times f_{LT} \times f_{RT} \quad [1]$$

Onde:

S = taxa de fluxo de saturação para um grupo de pistas (veic/h);

So = taxa de fluxo de saturação base para um grupo de pistas (cp/h/pista);

N número de pistas no grupo de pistas;

fw = ajuste para largura da pista;

fHV = ajuste para veículos pesados;

fg= ajuste para inclinações;

fp= ajuste para estacionamentos;

fbb = ajuste para bloqueio de ônibus;

fa = ajuste para o tipo de área;

f_{LU} = ajuste para utilização da pista;

F_{LT} = ajuste para conversões à esquerda;

F_{RT}= ajuste para conversões à direita;

11. SERVIÇOS, ESTRUTURAS, CIRCULAÇÃO VIÁRIA, SINALIZAÇÕES EXISTENTES E MELHORIAS À SEREM CONSIDERADAS.

A Rua 1919, via frontal a “torre existente” e endereço atual do HOTEL SAN MARINO, bem como o endereço da área a ser ampliada identificada no projeto arquitetônico como “nova torre”, tem como infraestrutura viária o leito de 10,00 (dez) metros de largura e passeio em ambos os lados de 4,00 (quatro) metros de largura. A Rua classifica-se como via LOCAL e sua velocidade máxima permitida é de 40 km/h. A área do terreno é plana e os acessos de entrada e saída, se dão pelas Ruas 1901 e Rua 1451. Sendo que estas se direcionam nos dois sentidos tanto para a Avenida Brasil como para a Avenida dos Estados, ambas de classificação viária como estrutural.

Sobre as sinalizações viárias horizontais e verticais existentes no local e entorno:

- **Lado Direito sentido Rua 1901 a Rua 1451:** na Rua 1919, na quadra do empreendimento existente e o empreendimento a ser construído (Torre Nova), há sinalização de pintura amarela contígua ao



meio-fio em toda a sua extensão, indicando a proibição de estacionamento de veículos e placa R-6c – proibido parar e estacionar no início e final de Rua. Existem 2 (duas) placas de sinalização vertical de embarque e desembarque delimitando uma área de aproximadamente de 4 veículos. A calçada possui piso com acessibilidade em toda a extensão do passeio e próximo a entrada principal do hotel há rampas de acessibilidade no meio fio. O passeio possui circulação apropriada para trânsito de pedestres, livre de obstáculos para pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. O passeio possui larguras diferentes, variáveis entre 2,00 m e 4,00 m do alinhamento predial.

- **Lado Esquerdo sentido Rua 1901 a Rua 1451:** na Rua 1919, na quadra do empreendimento existente e o empreendimento a ser construído (Torre Nova), há sinalização de pintura amarela contígua ao meio-fio em toda a sua extensão, indicando a proibição de estacionamento de veículos e placa R-6c – proibido parar e estacionar no início e final de Rua. Há um estacionamento de veículos em uma área de terreno defronte ao Hotel com capacidade de aproximadamente 15 veículos.

Este local, é utilizado para vagas de estacionamento de funcionários e carga e descarga de serviços terceirizados. É necessário complementar com Dispositivo Luminoso e Sonoro de entrada e saída de veículos para a segurança de circulação de pedestres no passeio.

Existe também uma pequena baia menor que 5,00 m onde não se identificou o uso da mesma.

Deve-se observar que há legendas de setas de forma errônea executada no leito da via, pois a Rua 1919 possui sentido único da Rua 1901 a Rua 1451 e existem sinalizações que não correspondem indicando contramão. Deverão ser retificadas, raspadas ou ainda passar tinta preta, para não causar dúvidas quanto ao sentido da via.

Nas esquinas das Ruas 1919 e 1451 há sinalização vertical de PARE, R-1 Parada Obrigatória, mas deverá ser indicado também a sinalização horizontal com PARE e faixa de retenção para complementar a sinalização vertical existente.

OBS.: Todas as sinalizações deverão ser conforme normas do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV, Sinalização Horizontal, Conselho Nacional de Trânsito CONTRAN.

No Anexo I, apresentamos o Projeto de Sinalização Viária existente e melhorias para a circulação da via.





Figura 18 e 19, Fotos da autora, Estacionamento, Legendas na via, julho 2019

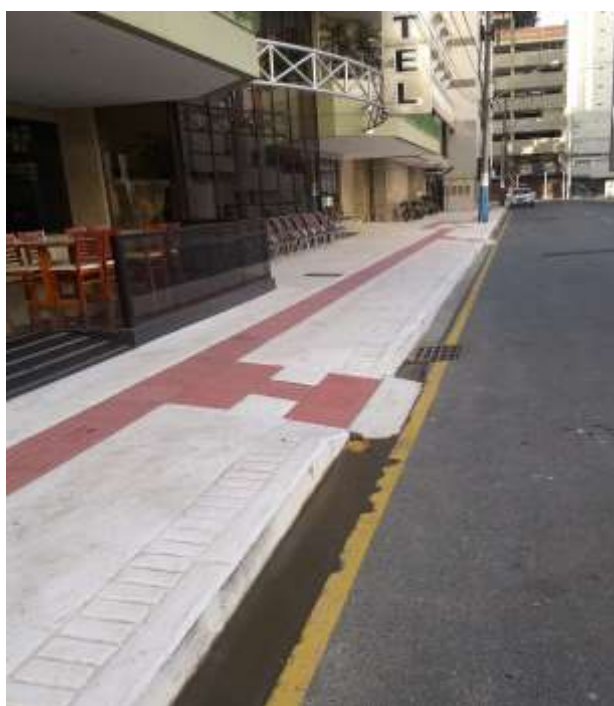


Figura 20 e 21, Fotos da autora, rampas de acessibilidade e sinalização esquina Ruas 1451 e 1919, julho 2019



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899



Figura 22 e 23, Fotos da autora, Fachada HOTEL SAN MARINO e frente ao estacionamento, julho 2019

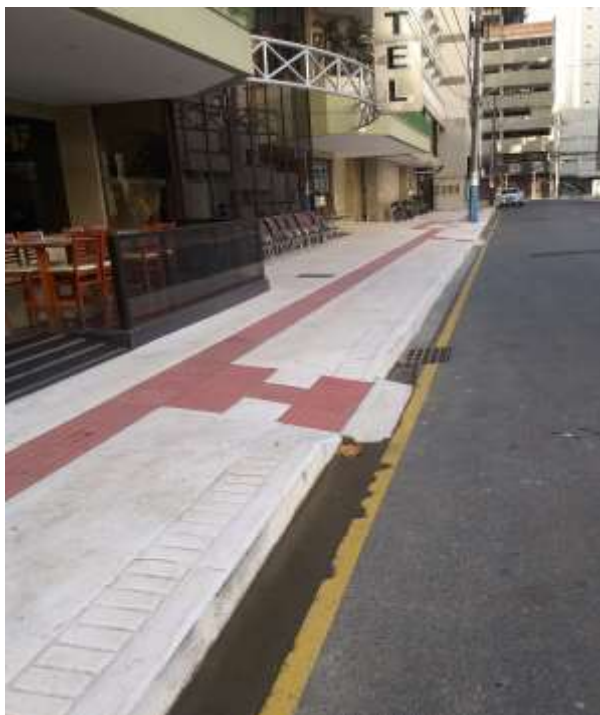


Figura 24 e 25, Fotos da autora, Fachada e calçada HOTEL SAN MARINO e vista panorâmica da Rua 1919, Julho 2019.





Figura 26: Fachada da Nova Torre com acesso à Rua 1451, Google Maps, 2019.

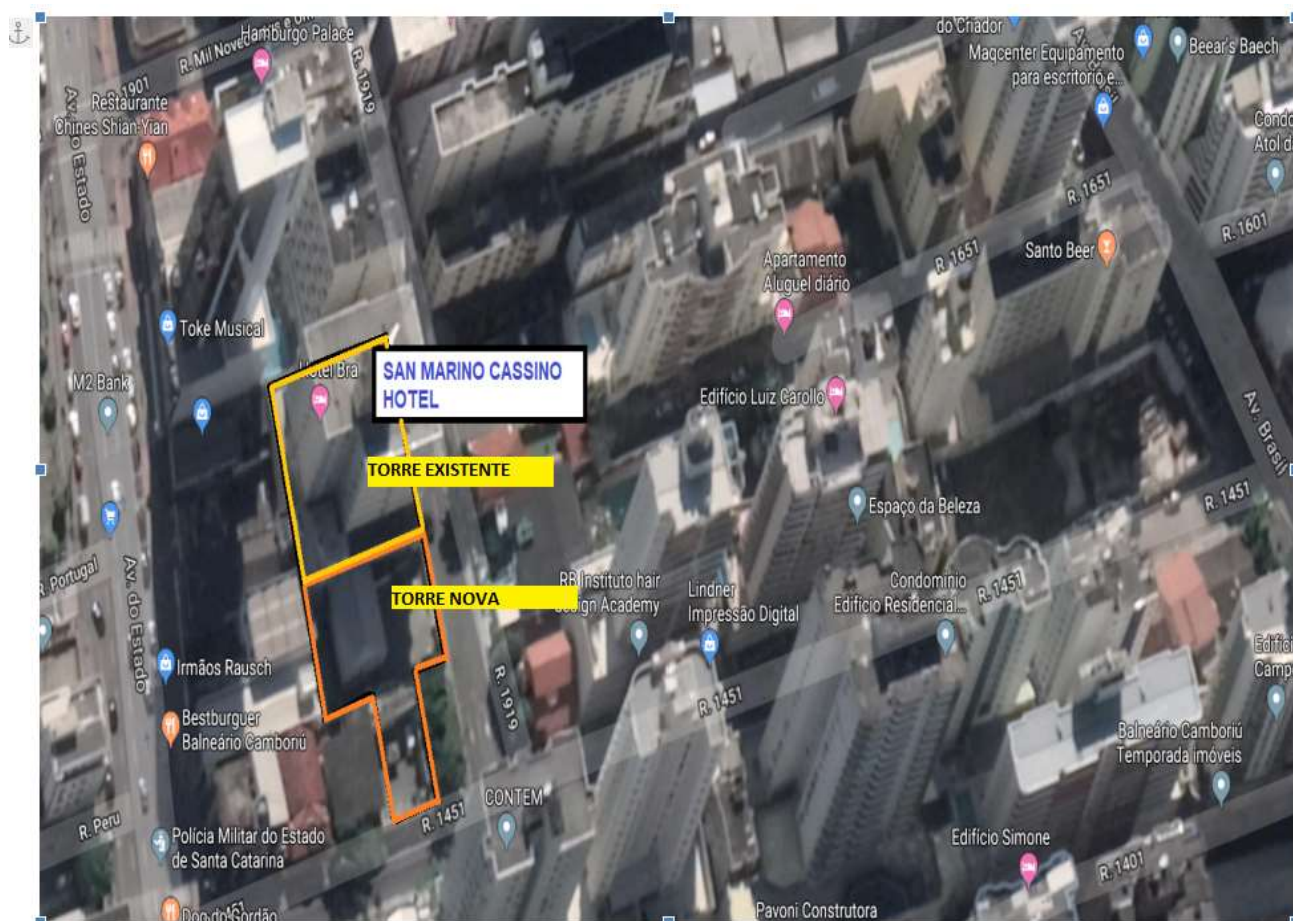


Figura 27, SAN MARINO CASSINO HOTEL 3D, Google Earth 2019.



12. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA

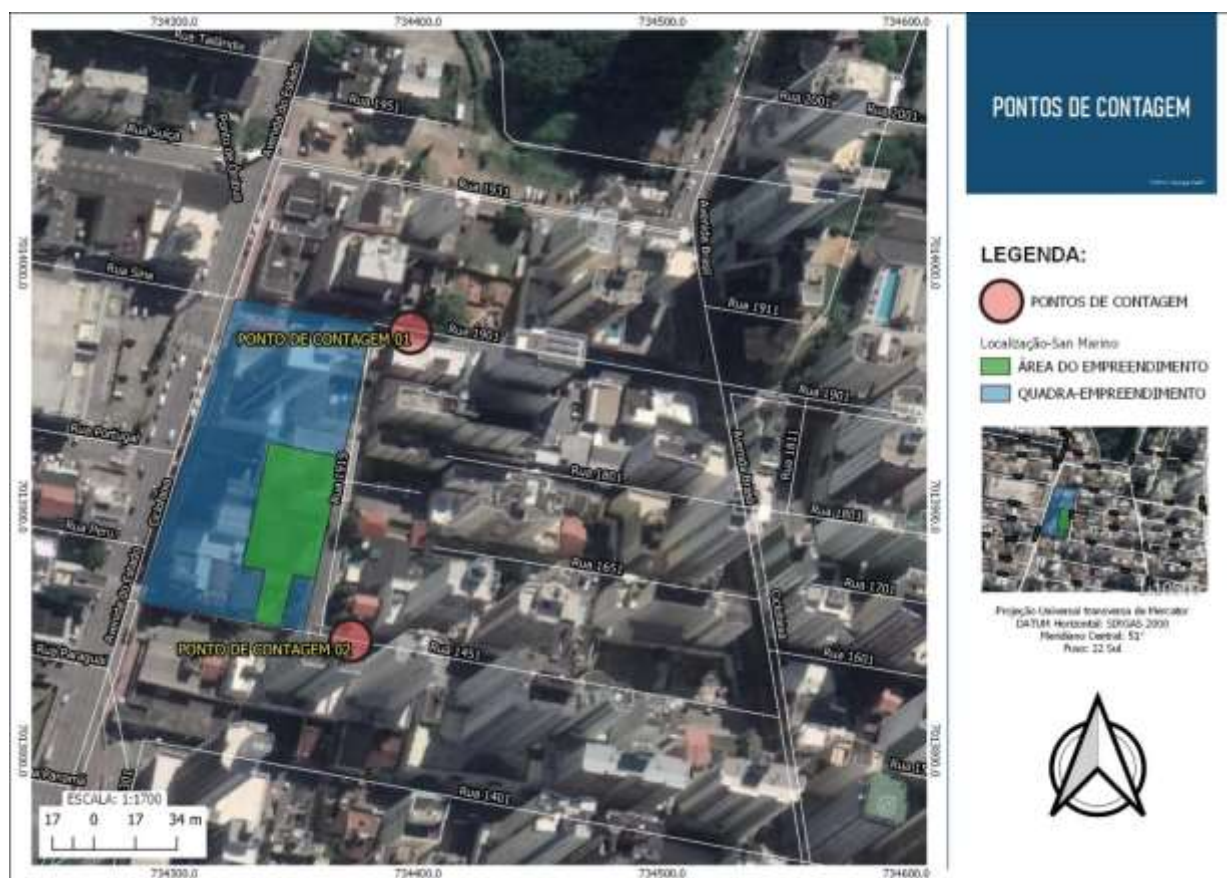


Figura 28, PONTOS DE CONTAGENS, Google Earth 2019.

12.1. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA – PONTO 1

LOCAL..... M1 - Rua 1901 com a Rua 1919

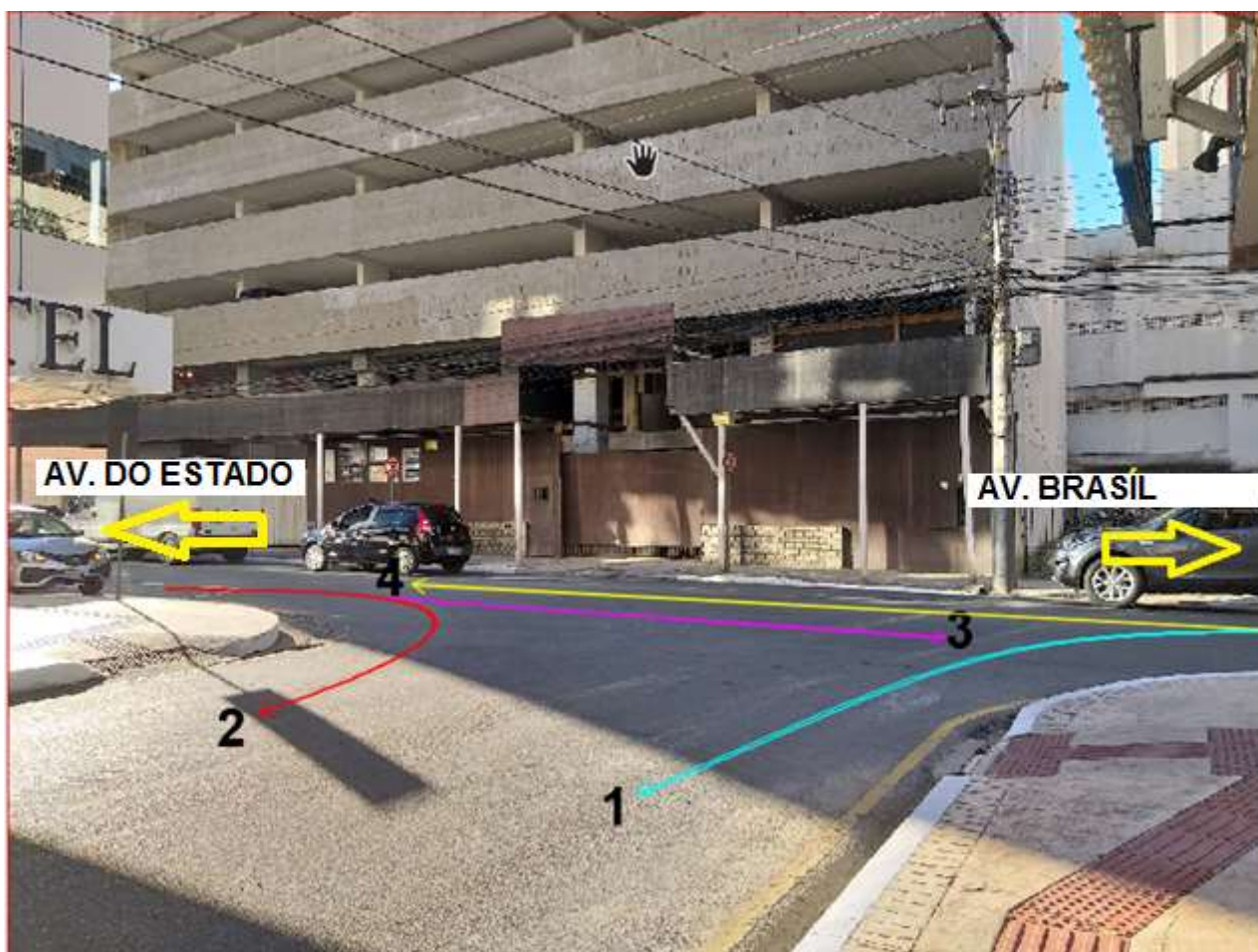
DATAS..... 02/07/2019 - terça feira
04/07/2019 - quinta feira

HORÁRIOS... 7:00 – 8:00 hs / 8:01 – 9:00 hs / 10:00 – 11:00 hs / 11:01 - 12:00 hs / 12:01 - 13:00 hs
/ 13:01 - 14:00hs / 17:00 - 18:00 hs / 18:01 - 19:00 hs

TEMPO..... manhã: Bom tarde: Bom noite: x



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899



PESQUISA
CONTAGEM DE TRÁFEGO, julho 2019
Foto 1, da autora



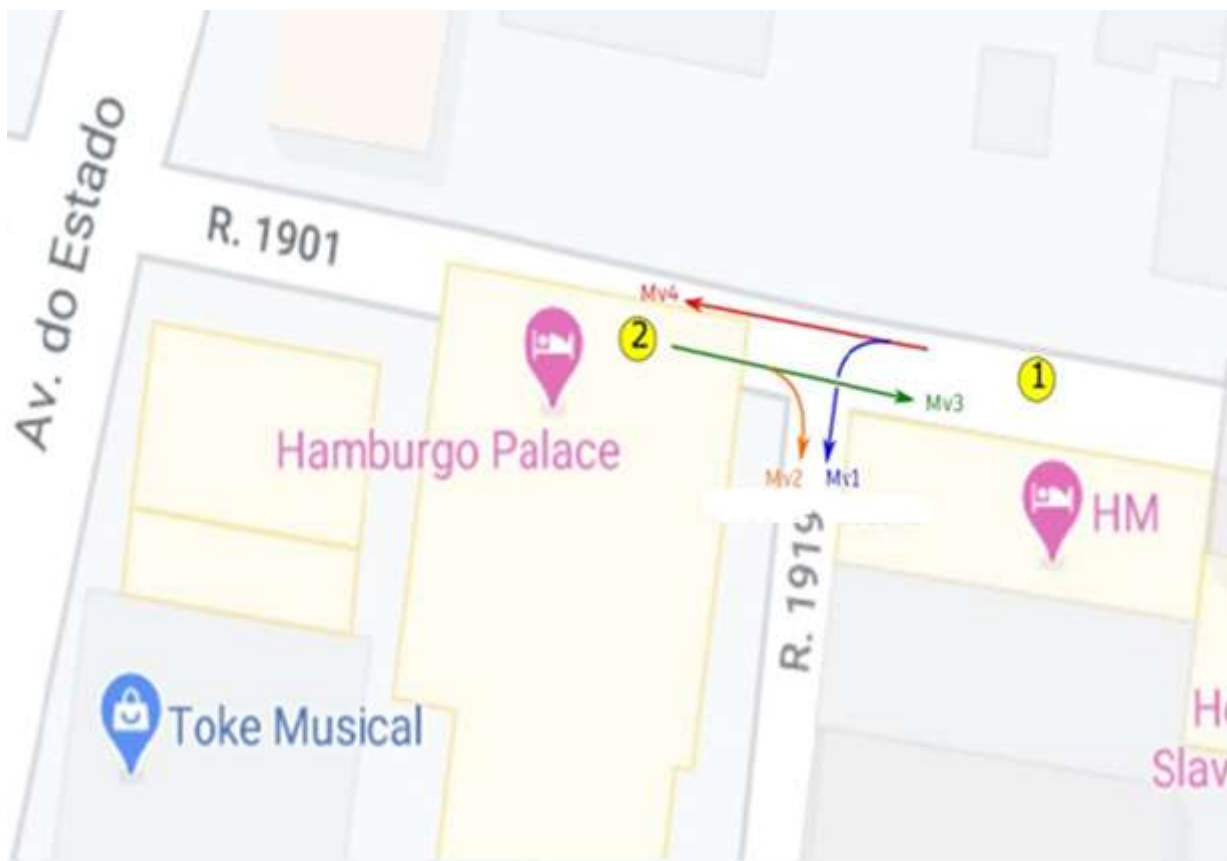


Figura 30, Movimentos veiculares Rua 1901 esquina Rua 1919, autora 2019

Foram feitas contagens veiculares para mapear os horários de pico durante terça-feira e quinta-feira, tendo sido tomado o volume mais crítico registrado como critério de análise, que neste caso se deu na quinta-feira.

O que se observou durante a contagem diária foi um valor de fluxo intensamente maior nos sentidos MV3 e MV4 em relação aos demais, ou seja, ao longo da Rua 1901, com pequenos volumes entrando na Rua 1919. Os picos dos movimentos se deu após entre as 18:00 e 19:00 h. O movimento MV4, também apresentou pico, de igual intensidade entre as 17:00 e 18:00, reforçando o pico da tarde neste cruzamento. O movimento mais expressivo de todo o cruzamento se deu no MV4, com 95,05% do total da Aproximação 1, proveniente da Avenida Brasil em sentido à Avenida do Estado. Da mesma forma o Movimento MV3 computou 90,98% dos movimentos da Aproximação 2. As tabelas de contagem encontram-se no anexo III.



| Movimento | 1 | 2 | 3 | 4 |
|--------------|----|----|-----|-----|
| Automóveis | 13 | 10 | 108 | 265 |
| Motocicletas | 1 | 1 | 3 | 11 |
| Ônibus | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Caminhões | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bicicletas | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | |
|---------|----|----|-----|-----|
| Total * | 14 | 11 | 111 | 269 |
|---------|----|----|-----|-----|

* Considerando os fatores de conversão para Unidades de Carros de Passeio (UCP)

| | | | | |
|-------------------------|-------|-------|--------|--------|
| Percentual do Movimento | 4,95% | 9,02% | 90,98% | 95,05% |
|-------------------------|-------|-------|--------|--------|

| | | |
|---------------|-----|-------|
| Aproximação 1 | 283 | i =0% |
| Aproximação 2 | 122 | i =0% |

Fator de Hora Pico

FHP adotado 0,86

| Movimento | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-------------------|----|----|-----|-----|
| Volumes ajustados | 17 | 13 | 130 | 313 |

| | | |
|---------------|-----|-------|
| Aproximação 1 | 330 | i =0% |
| Aproximação 2 | 143 | i =0% |

Cálculo do Nível de Serviço Atual

A) Capacidade atual das vias de acesso.

Aplicando-se a equação [1] de HCM

$$s = s_o \times N \times f_w \times f_{HV} \times f_g \times f_p \times f_{bb} \times f_a \times f_{LU} \times f_{LT} \times f_{RT} \quad [1]$$

Onde:

S = taxa de fluxo de saturação para um grupo de pistas (veic/h);

So = taxa de fluxo de saturação base para um grupo de pistas (cp/h/pista);

N número de pistas no grupo de pistas;

fw = ajuste para largura da pista;

fHV = ajuste para veículos pesados;

fg= ajuste para inclinações;

temos,

| Aproximação | S0 | N | fw | fhv | fg | fp | fbv | FLU | FRT | FLT | s |
|---------------|------|---|------|------|------|-------|-----|-----|------|------|------|
| 1 (MV1 + MV4) | 1900 | 1 | 0,96 | 1,00 | 1,00 | 0,875 | 1,0 | 1,0 | 1,00 | 0,98 | 1550 |
| 2 (MV2 + MV3) | 1900 | 1 | 0,96 | 1,00 | 1,00 | 0,865 | 1,0 | 1,0 | 0,99 | 1,00 | 1549 |

sendo que assim, temos a capacidade da aproximação 1, que compreende os movimentos MV1 e MV4 e 1550 UCP/h, e a capacidade da aproximação 2 que compreende os movimentos MV2 e MV3 e 1549 UCP/h

B) Análise de Capacidade / Demanda atual

| N S | Relação V/C | |
|-----|-------------|-------|
| A | < | 0,3 |
| B | 0,301 | 0,45 |
| C | 0,451 | 0,7 |
| D | 0,701 | 0,85 |
| E | 0,851 | 0,999 |
| F | > 1,0 | |

Análise do Nível de Serviço em 2020 sem o Empreendimento na esquina da Rua 1901 com a Rua 1919.

| APROXIMAÇÃO | Fluxos (UCP) | Relação V/C | Nível de Serviço atual |
|-------------|--------------|-------------|------------------------|
| 1 | 330 | 0,213 | A |
| 2 | 143 | 0,092 | A |

Assim, temos que ainda que na hora de pico do final da tarde, o nível de serviço na Rua 1901 atual do cruzamento encontra-se conforme HCM em categoria “A”. Pelo Percentual que entra na Rua 1919, de seção similar, com 4,95% do fluxo do total proveniente da Aproximação 1 e 9,02% do fluxo total da Aproximação 2, conclui-se estar também esta via, neste cruzamento e neste horário de pico, em categoria “A”.

12.2. ANÁLISE DA CAPACIDADE VIÁRIA – PONTO 2

LOCAL..... M1 - Rua 1451 com a Rua 1919

DATAS..... 02/07/2019 - terça feira

04/07/2019 - quinta feira

HORÁRIOS... 7:00 – 8:00 hs / 8:01 – 9:00 hs / 10:00 – 11:00 hs/ 11:01 - 12:00 hs / 12:01 - 13:00 hs
/ 13:01 - 14:00hs / 17:00 - 18:00 hs / 18:01 - 19:00 hs

TEMPO..... manhã: Bom tarde: Bom noite: x

P 02



Figura 31, Foto da autora, contagem e movimentos veiculares Rua 1451, foto autora, 2019



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

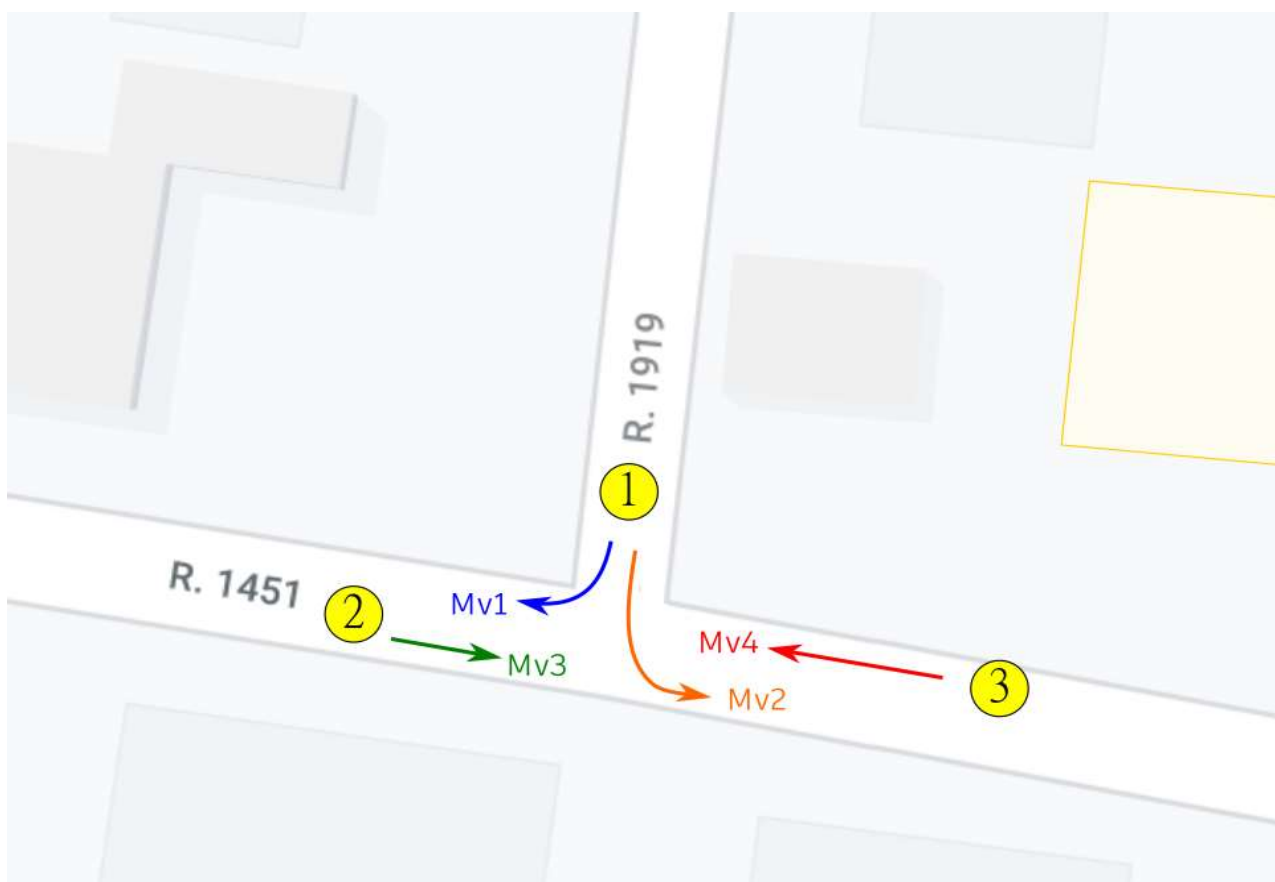


Figura 32, Movimentos veiculares Rua 1919 esquina Rua 1451, autora 2019

De maneira análoga ao cruzamento anterior, foram feitas contagens veiculares para mapear os horários de pico durante terça-feira e quinta-feira, tendo sido tomado o volume mais crítico registrado como critério de análise, que neste caso se deu na terça-feira.

O que se observou durante a contagem diária foi um valor de fluxo intensamente maior nos sentidos MV3 com 37,58% de todo o movimento registrado no cruzamento e Mv4 com 40,61% de todo o movimento registrado no cruzamento, caracterizado como **tráfego passante**.

Já do tráfego que sai da Rua 1919, 86,11% perfizeram o Movimento MV1, enquanto 13,89% perfizeram o Movimento MV2. Será aplicada esta mesma taxa na proporção de crescimento futuro. Os picos dos movimentos se deu entre as 17:00 e 18:00. O movimento MV4, também apresentou pico, de igual intensidade entre as 18:00 e 19:00, reforçando o pico da tarde neste cruzamento. O movimento mais expressivo de todo o cruzamento se deu no **MV4**, proveniente da Avenida Brasil para a Avenida do Estado. As tabelas de contagem encontram-se no anexo III. A Rua 1451 possui dois sentidos, sendo que a conversão para a Rua 1919 não é possível, pois é contramão.



| Aproximação | 1 | 2 | 3 |
|-------------|---|---|---|
| Movimento | 1 | 2 | 3 |

| | | | | |
|--------------|----|---|----|----|
| Automóveis | 31 | 4 | 59 | 65 |
| Motocicletas | 0 | 1 | 9 | 4 |
| Ônibus | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Caminhões | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Bicicletas | 0 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | |
|---------|----|---|----|----|
| Total * | 31 | 5 | 62 | 67 |
|---------|----|---|----|----|

* Considerando os fatores de conversão para

Unidades de Carros de Passeio (UCP)

Percentual do Movimento em relação ao total

18,79% 3,03% 37,58% 40,61%

Divisão no movimento

86,11% 13,89% 100,00% 100,00%

| | | |
|---------------|----|-------|
| Aproximação 1 | 36 | i =0% |
| Aproximação 2 | 62 | i =0% |
| Aproximação 3 | 67 | i =0% |

Fator de Hora Pico

FHP adotado 0,85

| Movimento | 1 | 2 | 3 | 4 |
|-------------------|----|---|----|----|
| Volumes ajustados | 37 | 6 | 73 | 79 |

| | | |
|---------------|----|-------|
| Aproximação 1 | 43 | i =0% |
| Aproximação 2 | 73 | i =0% |
| Aproximação 3 | 79 | i =0% |

C) Capacidade atual das vias de acesso.

Aplicando-se a equação [1] de HCM,

$$s = s_o \times N \times f_w \times f_{HV} \times f_g \times f_p \times f_{bb} \times f_a \times f_{LU} \times f_{LT} \times f_{RT} \quad [1]$$

Onde:

S = taxa de fluxo de saturação para um grupo de pistas (veic/h);

So = taxa de fluxo de saturação base para um grupo de pistas (cp/h/pista);

N número de pistas no grupo de pistas;

fw = ajuste para largura da pista;

fHV = ajuste para veículos pesados;

fg= ajuste para inclinações;

temos,



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

| Aproximação | S0 | N | fw | fhv | fg | fp | fb | FLU | FRT | FLT | s |
|---------------|------|---|------|------|------|-------|-----|-----|------|------|------|
| 1 (MV1 + MV2) | 1900 | 1 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 0,92 | 0,82 | 1283 |
| 2 (MV3) | 1900 | 1 | 1,00 | 1,00 | 1,00 | 0,9 | 1,0 | 1,0 | 1,00 | 1,00 | 1710 |
| 3 (MV4) | 1900 | 1 | 0,96 | 1,00 | 1,00 | 0,885 | 1,0 | 1,0 | 1,00 | 1,00 | 1606 |

Assim, temos a capacidade da aproximação 1, que compreende os movimentos MV1 e MV2, provenientes da Rua 1919 em 1283 UCP/h. A capacidade da aproximação 2 que compreende os movimentos MV3, proveniente da Avenida do Estado em 1710 UCP/h e a capacidade da aproximação 3, correspondente ao movimento proveniente da Avenida Brasil em 1606 UCP/h.

Análise de Capacidade / Demanda atual

| N S | Relação V/C | |
|-----|-------------|-------|
| A | < | 0,3 |
| B | 0,301 | 0,45 |
| C | 0,451 | 0,7 |
| D | 0,701 | 0,85 |
| E | 0,851 | 0,999 |
| F | > 1,0 | |

Análise do Nível de Serviço em 2020 sem o Empreendimento na Rua 1919 esquina com a Rua 1451.

| APROXIMAÇÃO | Fluxos (UCP) | Relação V/C | Nível de Serviço atual |
|-------------|--------------|-------------|------------------------|
| 1 | 43 | 0,033 | A |
| 2 | 73 | 0,043 | A |
| 3 | 79 | 0,049 | A |

Assim, temos que ainda que na hora de pico do final da tarde, o nível de serviço atual do cruzamento encontra-se conforme HCM em categoria “A”.



A seguir, resumo dos fluxos e níveis de serviços sem e com o empreendimento:

| CRUZAMENTO | APROXIMAÇÕES | 2020 em UCPs sem o empreendimento | NS | 2020 em UCPs com o empreendimento | NS |
|------------|--------------|-----------------------------------|----|-----------------------------------|----|
| 1 | 1(MV1+MV4) | 330 | A | 366 | A |
| | 2(MV2+MV3) | 143 | A | 293 | A |
| 2 | 1(MV1+MV2) | 43 | A | 243 | A |
| | 2(MV3) | 73 | A | 96 | A |
| | 3(MV4) | 79 | A | 119 | A |

13. Cálculo da projeção do volume de tráfego para o horizonte de 5 e 10 anos.

Para estimar o crescimento em prognóstico para os próximos 10 anos, será feita a análise do histórico de crescimento da frota da cidade entre 2009-2019 e utilizar-se-á a média de crescimento observado para a projeção futura.

O histórico da frota fixa da cidade de Balneário Camboriú nos últimos 10 anos (2009-2019) conforme o DETRAN-SC é demonstrado à Tabela 1 a seguir:

Tabela 1 - Frota veicular de Balneário Camboriú - período 2009 - 2019

| Ano | Automóveis | Motos | Total |
|------|------------|--------|--------|
| 2009 | 34.755 | 15.600 | 58.778 |
| 2010 | 37.331 | 17.114 | 63.855 |
| 2011 | 39.415 | 18.795 | 68.786 |
| 2012 | 41.742 | 19.935 | 73.379 |
| 2013 | 44.071 | 20.838 | 77.937 |
| 2014 | 45.836 | 22.512 | 81.559 |
| 2015 | 47.291 | 21.968 | 84.579 |
| 2016 | 48.382 | 22.234 | 87.008 |
| 2017 | 49.057 | 22.470 | 88.771 |
| 2018 | 49.946 | 22.822 | 91.343 |
| 2019 | 51.227 | 23.244 | 94.443 |

Fonte: DETRAN-SC (2019). Disponível em www.detransc.gov.br. Acessado em 06/05/2020.



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

O que temos no histórico é um crescimento de 60,68% da frota total nos últimos 10 anos.

Assim, para os cenários de 5 e 10 anos no futuro, o volume de tráfego a ser considerado será o volume de veículos obtidos na contagem, considerando o aumento natural da frota de veículos utilizando estes dados históricos.

Conforme DNIT (2006), no caso de projetos rodoviários, a projeção de tráfego é feita através da expressão de crescimento geométrico: $F_p = T_{No} \cdot (1 + g)^t$, onde:

F_p = tráfego no ano "n" em veículos/dia

T_{No} = tráfego no ano base em veículos/dia

g = taxa de crescimento do tráfego t = período de projeção.

Sendo consideradas taxas de crescimento da ordem dos 4,88% ao ano para o tráfego, e aplicados o fator de projeção de $(F_p = (1+4,88\%)^5 = 1,26)$ ao tráfego atual (2020), para obtenção dos fluxos futuros, teremos **do ano 5(2025)**, que serão posteriormente somados ao tráfego gerado pela implantação e consolidação do empreendimento.

Para o cenário **no ano 10 (2030)**, aplicando a mesma equação, obteremos um fator **Fp de 1,61**.

Abaixo o resumo para o cenário atual 2020,2025 e 2030 dos volumes de trafego e respectivos níveis de serviço:

14. Geração de Viagens

Para a geração de viagens, utilizou-se de regressão linear relacionando-se as variáveis: volume com número de quartos e número de empregados conforme proposto por Goldner e Inocêncio (2007)¹

| Variável "Y" | Variável "X" | Equação | Nº de casos | R ² | Erro Padrão | Teste "t" student | Signif. |
|---------------|--------------|---------------|-------------|----------------|-------------|-------------------|---------|
| V entra | Nº quartos | $Y = 0,972 X$ | 9 | 0,824 | 74,96 | 6,114 | 0,000 |
| V sai | Nº quartos | $Y = 1,025 X$ | 9 | 0,798 | 85,93 | 5,620 | 0,000 |
| V entra + sai | Nº quartos | $Y = 1,997 X$ | 9 | 0,811 | 160,59 | 5,861 | 0,000 |

| | TOTAL (entra + sai) | ENTRANDO | SAINDO |
|------------------|---------------------|--------------------|---------------------------|
| Total de 436 | | | |
| Equação=1,997 X1 | Y = 871 viagens/dia | Y= 424 viagens/dia | Y saindo= 447 viagens/dia |
| R2=0,811 | | | |

Foi utilizado o número de atração para o empreendimento de 436, sendo o total de leitos (hóspedes) e funcionários do Hotel San Marino. Assim, com este cenário de atração mais crítico, optando pela margem de segurança dos fluxos previstos e gerados para o entorno do empreendimento, verificamos que ainda assim, o nível de serviço não representa um aumento significativo para a carga das vias do local. Ainda, o nível de serviço permanece em A mesmo com a inserção do total de leitos do empreendimento. A piora do nível de serviço acontece em 2030, para a categoria B, ocorre sem o empreendimento, apenas com o crescimento da frota natural do Município, com 100% dos veículos chegando pela Rua 1901.

15. DIVISÃO MODAL

De acordo com o Plano de Mobilidade Urbana BC 2016, temos os seguintes índices:

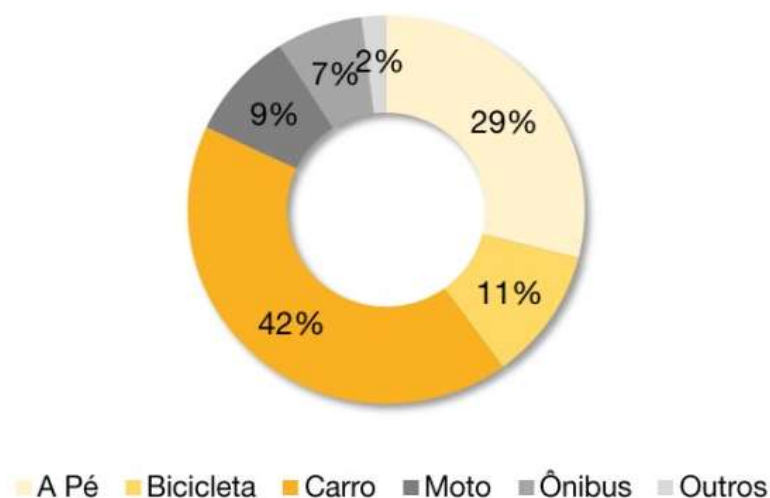


Figura - Divisão modal de Balneário Camboriú - cenário manutenção, Fonte: PLANMOB2016²



Assim, temos que as viagens geradas pelo empreendimento, se mantidos os índices do PlanMob, ficariam da seguinte forma:

| MODAL | INDICE | TOTAL | CHEGADA | SAIDA |
|-----------|--------|-------|---------|-------|
| A pé | 29% | 253 | 123 | 130 |
| Bicicleta | 11% | 96 | 47 | 49 |
| Carro | 42% | 366 | 178 | 188 |
| Moto | 9% | 78 | 38 | 40 |
| Ônibus | 7% | 61 | 30 | 31 |
| Outros | 2% | 17 | 8 | 9 |

Desta forma, temos que o carregamento para o transporte coletivo, considerando os volumes observados no pico, se dará em 61 viagens diárias.

16. DISTRIBUIÇÃO DE VIAGENS GERADAS E ATRAÍDAS – FASE DE OPERAÇÃO:

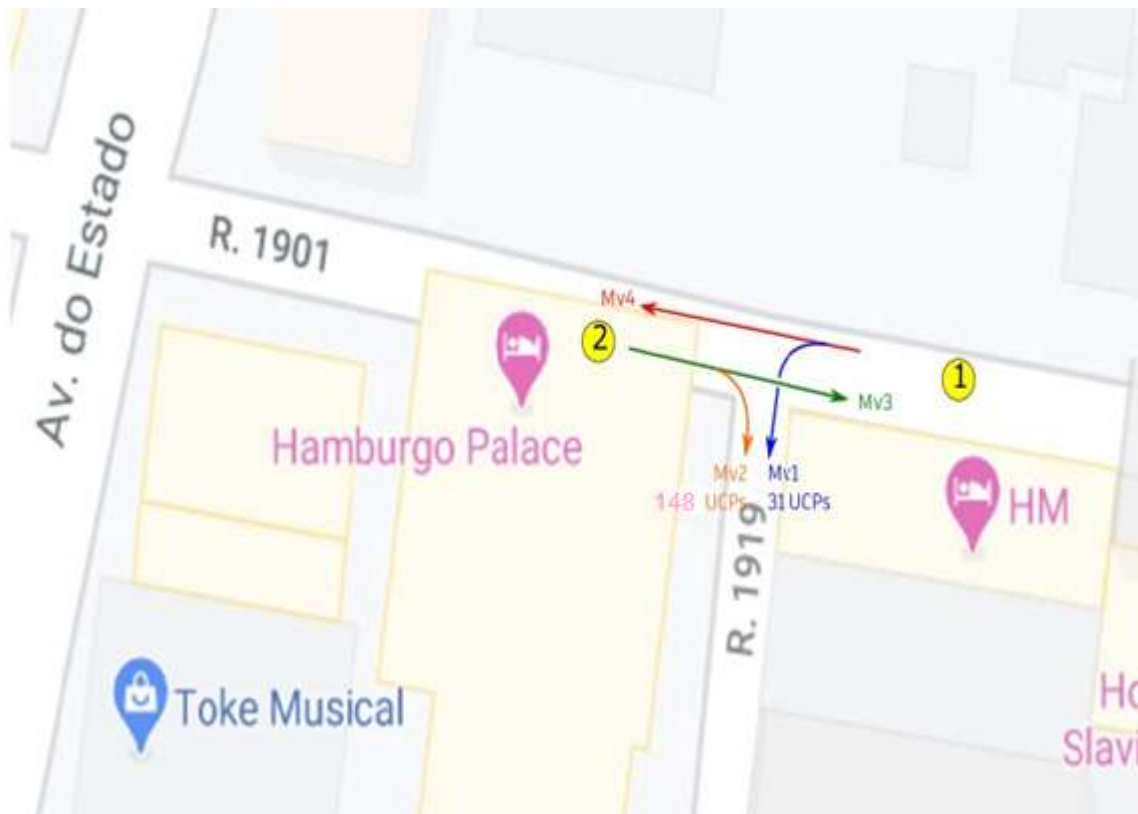
O acesso as garagens se dá pela Rua 1919, proveniente da Rua 1901. A entrada e saída das garagens será construído uma área de espaço de embarque e desembarque com manobrista no local. Na Rua 1451 há uma área de embarque e desembarque com uma vaga preferencial para cadeirante. O estacionamento dos veículos será pela Rua 1919 provenientes da Rua 1901, sendo que a Rua 1451 defronte ao acesso do LOUNGE do HOTEL da TORRE NOVA há uma área de embarque e desembarque para check-in dos hóspedes e uma vaga regulamentada para uso especial. Vale mencionar que no Relatório também mencionamos uma garagem de apoio defronte à Torre 1 Antiga na Rua 1919 com 18 vagas. A Torre Nova e/ou Torre 2, as garagens foram projetadas para atender ambas as Torres, dentro da legislação municipal vigente e no Arquitetônico fornecido pelo resp. técnico.



Chegada

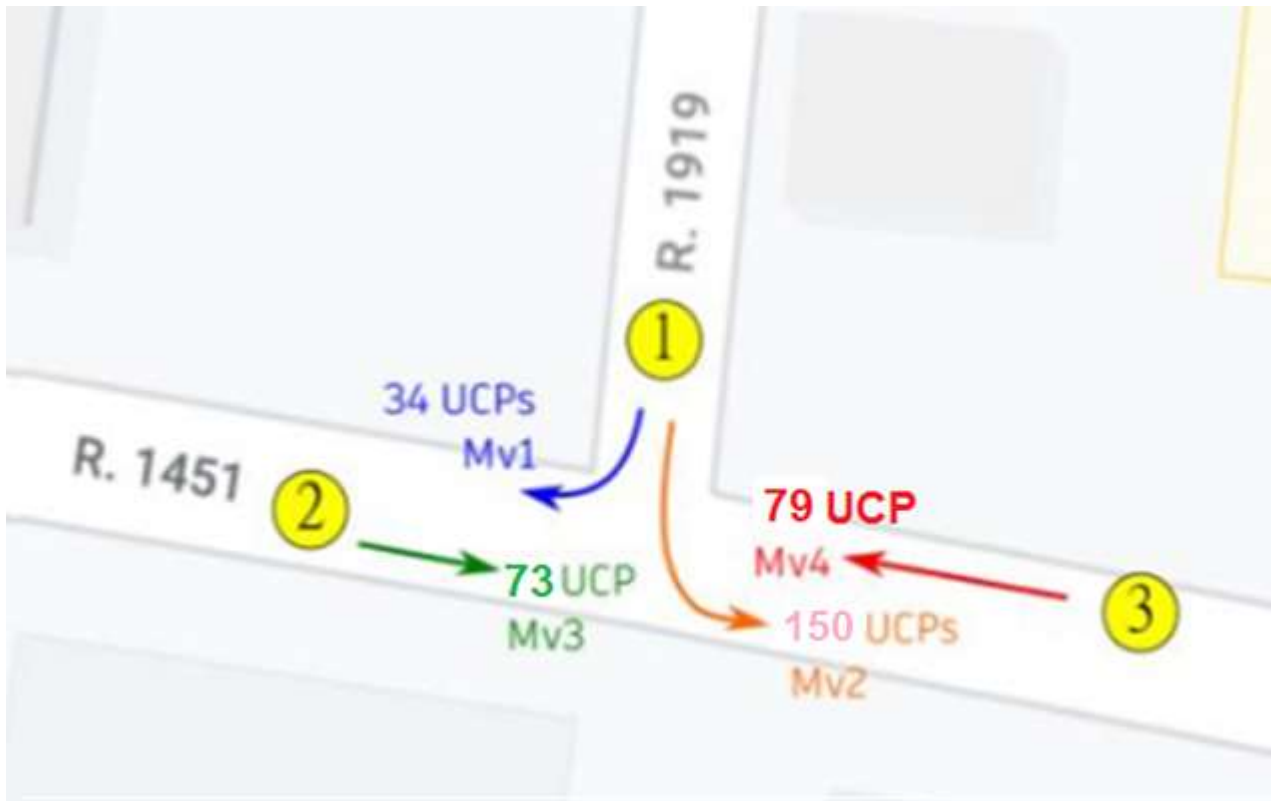
O volume de chegada foi estimado em 178 UCPs. Foram previstas 100 % das viagens chegando pela Rua 1901.

Das viagens chegando pela Rua 1901, foram estimadas 80% ou 148 UCPs pela Avenida do Estado e 20% ou 31 UCPs pelas Avenidas Brasil/Atlântica.



Saída

O volume de saída, computado em 188 UCPs, foi dividido estimando-se 80% das viagens ou 150 UCPs utilizando a Rua 1451 para a Avenida Brasil e 20% do volume de saída ou 34 UCPs pela mesma via, com acesso a Avenidas do Estado.



17. CENÁRIO FUTURO COM AUMENTO DE FLUXO GERADO PELO EMPREENDIMENTO

O cenário após a ampliação futura da Torre Nova do SAN MARINO CASSINO HOTEL e a parte do Hotel em funcionamento atualmente, demonstra que a via local Rua 1919 e as vias Coletoras secundárias Ruas 1901 e 1451 não comprometem a fluidez do entorno com o fluxo gerado pelo empreendimento.



A contagem de fluxo e o nível de serviço apresentado e calculado demonstram não haver alteração significativa no ambiente, ou sobrecarga na capacidade viária, no período da medição efetuada (julho de 2019 – período de férias escolares).

Possivelmente, a demanda no período de verão aumenta esse volume de tráfego, pois configura alta temporada, onde a cidade recebe uma quantidade expressiva de visitantes como um todo, onde configura pico máximo de capacidade. No Hotel em funcionamento atualmente, observou-se o número de veículos no meio-fio de embarque/desembarque, e que o tempo médio de permanência no estacionamento era mínimo, apenas para descida de passageiros e bagagens na área sinalizada. O estacionamento defronte ao hotel tem capacidade para 18 veículos, e é utilizado para estacionamento de funcionários bem como para carga e descarga.

O Hotel recebe hóspedes na sua maioria que se transladam de ônibus, deixando as pessoas nas vagas de embarque e desembarque na Rua 1919 permitido e já sinalizado, num período de tempo variável, não sobrecarregando os espaços de circulação da via, do passeio e do estacionamento mencionado.

| Cruzamento | Aproximações | 2020 em UCPs sem o empreendimento | NS | 2020 UCPs com empreendimento | NS | 2025 UCPs sem empreendimento | NS | 2025 UCPs com empreendimento | NS | 2030 UCPs sem empreendimento | NS | 2030 UCPs com empreendimento | NS |
|------------|---------------|-----------------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|----|------------------------------|----|
| 1 | 1 (MV1 + MV4) | 330 | A | 366 | A | 416 | A | 452 | A | 530 | B | 566 | B |
| | 2 (MV2 + MV3) | 143 | A | 293 | A | 183 | A | 333 | A | 230 | A | 375 | A |
| 2 | 1 (MV1 + MV2) | 43 | A | 243 | A | 57 | A | 257 | A | 69 | A | 269 | A |
| | 2 (MV3) | 73 | A | 96 | A | 93 | A | 186 | A | 118 | A | 211 | A |
| | 3 (MV4) | 79 | A | 119 | A | 99 | A | 139 | A | 128 | A | 168 | A |

ANÁLISE SUCINTA FINAL: O nível de serviço permanece em A mesmo com a inserção de empreendimento. A piora do nível de serviço em 2030, para a categoria B, se dá sem o empreendimento, apenas com o crescimento da frota natural do Município.

18. RESUMO DEMANDA POR ESTACIONAMENTO GERADA PELO EMPREENDIMENTO

A demanda gerada pela futura ampliação (Torre Nova) do SAN MARINO CASSINO HOTEL é absorvida pelo acesso principal de entrada e saída de veículos identificado no PROJETO ARQUITETÔNICO e suficiente para absorver a demanda diária.



Ainda poderão ser complementadas em tabelas após coleta de informações do local no período de alta temporada, informando os picos quando do funcionamento do empreendimento como um todo. O modelo de geração de viagens menciona-se nas páginas anteriores, nas tabelas com suas equações de cálculo.

Assim, podemos considerar, com o conhecimento das viagens nos principais acessos e das variáveis representativas dos hotéis, nos permite a obtenção das taxas de viagens do empreendimento.

O nível de serviço calculado é a variável necessária para obter a capacidade da via ser suficiente ou não para o volume de geração de viagens na via em estudo.

19. VAGA DE ESTACIONAMENTO REGULAMENTADAS DE USO ESPECIAL

Segundo a Figura 12, Fonte: Vagas de Garagens Torre Nova e Torre Existente, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019, a Edificação Nova possui 11 vagas para deficientes físicos. Uma vaga encontra-se no estacionamento defronte ao Lounge principal de entrada pela Rua 1451 e o restante da área é para embarque e desembarque. As outras vagas que transportam pessoas com deficiência física, encontram-se nas garagens de estacionamento, sendo 2(duas) vagas por pavimento. A norma ABNT NBR 9050, Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, estabelece o critério de vaga de PCR (Pessoas em cadeira de rodas) e o módulo de referência de 1,20 x 0,80 m e a vaga de estacionamento de 2,50 x 5,00 m com espaço adicional de 1,20 de largura. Assim, o Nº total de vagas é de 137, sendo 11 vagas correspondem para PCR. Sugere-se pavimentar o estacionamento do Hotel localizado defronte a este, para assim sinalizar horizontal e verticalmente, segundo normas CONTRAN, 1(uma) vaga também para deficiente físico. A área de vagas para deficientes físicos e/ou idosos sempre deverão ter piso de acessibilidade segura.

Ver projeto Sinalização viária Anexo I. Obs. Medidas da placa podem ser conforme normas vigentes do Departamento de Trânsito do Município.



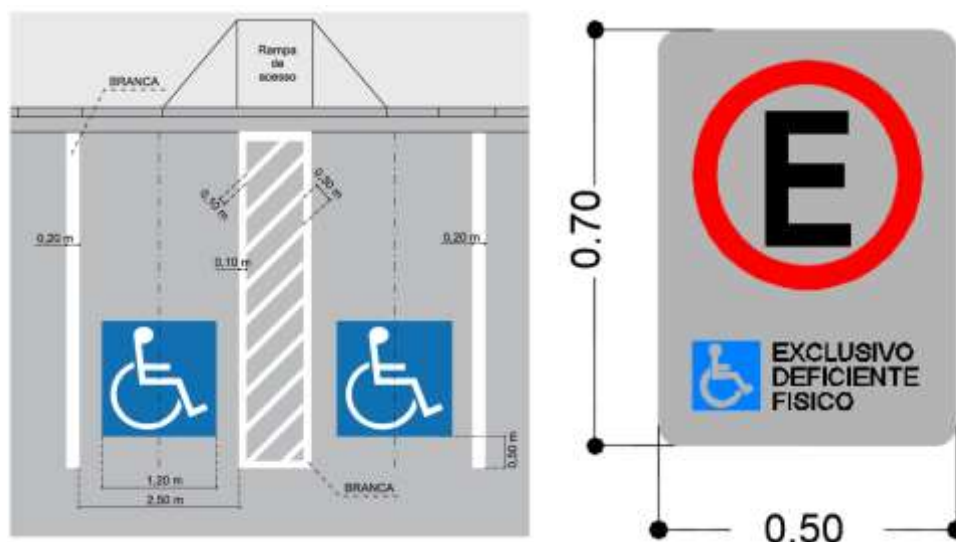


Figura 33, detalhe genérico para sinalização vertical, detalhe genérico para sinalização horizontal de PCR, Volume IV, CONTRAN

20. VAGA DE SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA

No dia a dia o processo de carga e descarga é extremamente comum. Assim, é necessário garantir que todas as leis sejam seguidas, evitando conflitos na fluidez da via, bem como multas e prejuízos para o motorista. Havendo permissão de estacionamento na via, disponibilizado previamente pelo BCTran – Departamento de Trânsito e Engenharia da Secretaria de Planejamento Urbano da Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, o veículo de carga e descarga pode estacionar sem problemas nos locais permitidos. A sinalização específica (Norma do CONTRAN) é importante para assegurar que aqueles que dependem dessas vagas encontrem-as livres e a fluidez seja garantida.

Ainda no Decreto Nº 4020/2004 que **DISCIPLINA O TRÂNSITO DE CAMINHÕES E O SERVIÇO DE CARGA E DESCARGA DE MERCADORIAS EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ, CONFORME PREVISTO NO ARTIGO 5º DA LEI Nº1416/1994.**

“...Considerando finalmente a necessidade de compatibilização entre o funcionamento das atividades comerciais e de serviços na periferia e na Área Central deste Município e o estacionamento de veículos utilitários em operação de carga e descarga, DECRETA:

Art. 1º O serviço de carga e descarga de mercadorias em geral, de mudanças, de materiais de construção, argamassa e concreto, de distribuição de bebidas e gás entre outros, no âmbito da **"Zona Central de Tráfego"**, fica sujeito às normas especiais estabelecidas no presente instrumento. ”



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

O empreendimento analisado neste Relatório encontra-se na Zona Central de Tráfego, mencionados os perímetros no Anexo I deste Decreto.

Ainda:

“...**Art. 3º** A circulação de caminhões e o serviço de carga e descarga na "Zona Central de Tráfego", definida no artigo anterior, obedecerão aos seguintes horários, de acordo com a capacidade de carga útil e comprimento dos veículos em operação: I – Veículos utilitários de até 1,8 toneladas:

a) é livre em qualquer horário em espaços demarcados para estacionamento de automóveis, sujeito às regulamentações destes...”

Cabe ressaltar que o SAN MARINO CASSINO HOTEL, disponibiliza um local para Estacionamento defronte ao imóvel, já foi mencionado, que poderá disponibilizar 1(uma) vaga de carga e descarga, onde o atrapalhar o trânsito em situações e horários de pico e/ou volume alto de veículos e pedestres no local.

OBSERVAÇÃO: Faz-se a opção de compensar o impacto, visto que a Lei Federal 9503/1997 – CTB, no art. 90, § 1º determina que “O órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via é responsável pela implantação da sinalização, respondendo pela sua falta, insuficiência ou inco

21. ESPAÇOS SEGUROS PARA CIRCULAÇÃO E TRAVESSIA DE PEDESTRES NA ÁREA DE ESTUDO

As diretrizes do Planmob2018 do Município são garantir a acessibilidade universal de todas as calçadas e passeios; estabelecer vias de tráfego moderado (calmo), oferecendo maior segurança para os modos não motorizados; desenvolver redes de caminhabilidade, através das centralidades dos bairros que possuem todos os serviços e produtos necessários para seus moradores; definir o pedestres como prioridade dos sistema viário; sinalizar e informar de forma eficiente todas as pessoas que utilizarem as calçadas; elaborar medidas educativas para difundir o conceito de mobilidade urbana sustentável; reduzir o número de acidentes envolvendo pedestres.

Os objetivos do Plano é adequar todas as calçadas transversais à Av. Atlântica e Terceira Avenida / Av. do Estado, e as calçadas dos centros dos bairros à acessibilidade universal até 2025; adequar todas as calçadas da cidade à acessibilidade universal até 2030; tornar obrigatória a existência de calçadas e passeios acessíveis em todos os futuros projetos viários, entre outros tópicos



Quanto a acessibilidade, em termos gerais, ela significa “garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto”. Portanto, trata-se de uma medida de inclusão social e é um dos três macros objetivos definidos pelo Ministério das Cidades para a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU. Deve-se assegurar as condições adequadas em espaços públicos e/ou coletivos para a locomoção segura e confortável de forma independente ou assistida a todos os usuários que possam vir a utilizá-los. Na mobilidade urbana, as pessoas que se deslocam de um ponto para outro no espaço urbano utilizam as redes de serviços públicos constituído pelo sistema viário (ruas e calçadas) e os meios de transporte público.

Considera-se ainda que acessibilidade é a “facilidade em distância, tempo e custo, de alcançar, com autonomia, os destinos desejados da cidade”, o que adiciona a esse conceito dois novos componentes fundamentais para as análises: o tempo e o custo dos deslocamentos.

Duas outras dimensões devem ainda ser agregadas ao conceito de acessibilidade dentro da política de mobilidade urbana, que não se limitam ao atendimento das pessoas com restrições de mobilidade e sim à provisão das infraestruturas urbanas. A primeira é a adequação das redes às necessidades de deslocamentos das pessoas em termos de abrangência, quantidade e qualidade. Tanto para o sistema viário como para o transporte coletivo urbano, é comum a existência de regiões da cidade com limitações de acessibilidade expressa, por exemplo, ruas em estado de conservação precária, intransitáveis em períodos de chuvas, ausência de calçadas ou bairros desatendidos por linhas de ônibus ou com atendimento parcial e insuficiente.

A segunda dimensão é qualitativa. Trata-se de repensar os padrões de mobilidade da sociedade atual, no qual o automóvel é o principal modo de locomoção pela cidade, em detrimento do transporte não motorizado. Significa ainda, analisar a cidade na sua integralidade, de forma a considerar seu desenho urbano, localização dos equipamentos públicos, bem como a distribuição de atividades. Tal análise tem o propósito de reduzir as necessidades de viagens motorizadas, reforçar as novas centralidades, desconcentrar o processo de urbanização e valorizar as relações locais (Ministério das Cidades - SeMob, 2007).

Para avaliar a infraestrutura disponível para os pedestres foram utilizadas a metodologia proposta no Highway Capacity Manual 2000 (HCM 2000) elaborado pelo Transportation Research Board (TRB). Essa metodologia propõe que seja definida a largura efetiva das calçadas (descontando o espaço ocupado por placas, postes, lixeiras, e demais componentes viários) para determinar, de acordo com o fluxo de pedestres, o nível de serviço experimentado por eles.



Para as análises, a metodologia considera que uma pessoa ocupa, em média, 0,30 m² e para questões de conforto e segurança, considera-se que ela utiliza uma área efetiva de 0,75 m².

O Nível de Serviço (NS) é a representação do conforto e segurança percebidos pelos pedestres ao trafegar por uma determinada calçada. O NSA apresenta as melhores condições e o NSF apresenta as condições mais desfavorável para trafegar em determinado local. Para o cálculo do Nível de Serviço é necessário calcular o Volume Unitário (Vu), expresso em Pessoas/min./m, através da seguinte equação:

$$Vu = V_{hr} / 60 \cdot Le$$

Onde:

Vu é o Volume Unitário [pessoas/min/m]

Vhr é o Volume no Horário de Pico [pessoas/hora]

Le é a largura efetiva das calçadas [m]

A Tabela abaixo apresenta os **Níveis de Serviço para pedestres**, a descrição, os parâmetros e exemplos de cada um deles.

A *American Association of State Highway and Transportation Officials (AASHTO)*, uma respeitada organização americana, recomenda que a largura efetiva mínima para uma calçada seja de 1,5 m. Para fins de avaliação de nível de serviço, calçadas com largura inferior a essa serão consideradas com Nível de Serviço igual a F.



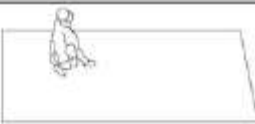




| Nível de Serviço | Parâmetro | Exemplo |
|--|--------------------|--|
| A – Os pedestres trafegam da maneira que desejam, sem desviar de outros pedestres. | $V_u \leq 16$ |  |
| B – Há área suficiente para os pedestres escolherem suas rotas e evitarem conflito com os demais pedestres. | $16 < V_u \leq 23$ |  |
| C – Há área suficiente para caminhar a velocidades normais e ultrapassar pedestres no mesmo sentido. Fluxo no sentido oposto pode causar pequenos conflitos e redução na velocidade. | $23 < V_u \leq 33$ |  |
| D – A liberdade de velocidade e ultrapassagem é restrita. Elevada probabilidade de conflitos e mudanças obrigatórias de direção. Há fluidez de movimento, mas o contato entre pedestre é frequente. | $33 < V_u \leq 49$ |  |
| E – Virtualmente todos os pedestres restringem sua velocidade, se ajustando ao fluxo. Não há espaço para ultrapassagens nem para fluxo no sentido oposto. O limite da capacidade foi atingido. | $49 < V_u \leq 75$ |  |

Figura 34, Fonte: Highway Capacity Manual 2000

Assim:

$$V_u = V_{hr} / 60 \cdot L_e$$

$$V_u = 602 / 60 \cdot 3,00$$

$$V_u = 3,35 \text{ pessoas/min/m}$$

Conclusão: O Nível de Serviço é A pela tabela HIGHWAY CAPACITY MANUAL 2000

Portanto, considerando que a Rua 1919 possui apenas este empreendimento e larguras acima de 2,00m para as calçadas, podemos considerar o Nível de Serviço da calçada satisfatório para a Caminhabilidade das pessoas do Hotel em condições de volume em horário de pico e lotação acima de 80% e incluso para a locomoção de pessoas idosas e com mobilidade reduzida.



22. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Avaliando os dados coletados na pesquisa volumétrica de tráfego, e com base nos cálculos do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego para um empreendimento do tipo HOTEL de área total construída de 17.858,85 m², conclui-se que haverá um aumento mínimo (dados os n. de quartos e n. total de vagas de estacionamentos) dos volumes de tráfego com a implantação do empreendimento. Porém este aumento não acarretará em alteração no nível de serviço das vias na região da área de influência do empreendimento no horário de pico. Representa-se assim um acréscimo pouco significativo sobre os volumes totais encontrados, levando em consideração os elevados volumes de tráfego já existentes na Avenida do Estado, por exemplo.

Podemos concluir, pois, que esse estudo serve de suporte para os planejadores urbanos do município, de modo a orientá-los sobre como minimizar ao máximo a perturbação do tráfego de passagem gerado com a nova instalação e viabilizar a segurança e os transtornos ocasionados pelo Polo Gerador de Viagem.

23. PROPOSTA DE MELHORIAS

As propostas de melhorias se encontram essencialmente no Anexo I – Projeto de Sinalização Viária. São de modo geral, sinalizações verticais e horizontais (pinturas), como substituição de placas e raspagem de setas na via Rua 1919 que indicam o luxo contrário existente, causando assim, insegurança para o usuário de modais em geral.

Há necessidade de inserir faixas de pedestres nas esquinas do empreendimento para dar segurança aos pedestres. Na Torre Nova a implantar não há caixa de acomodação para veículos na entrada e saída do empreendimento. Assim há a necessidade de instalar um **dispositivo sonoro e luminoso** que sirva de alerta para quem transita na calçada observar que haverá movimentação de veículos na saída do estacionamento. Nas outras vias Rua 1901 e Rua 1451 não há necessidade de melhorias.



24. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

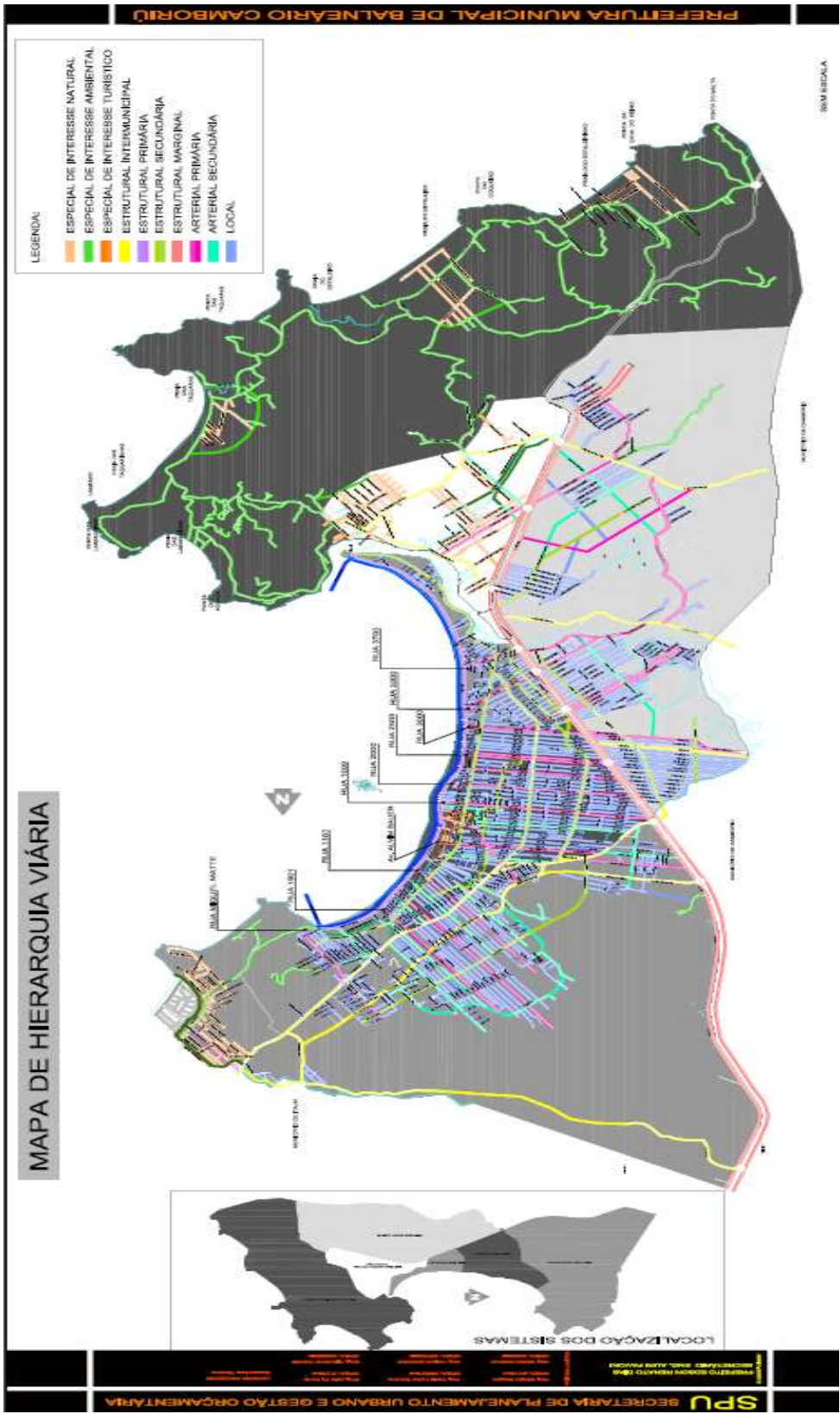
- Goldner, L. G; Inocêncio, P. (2007) Elaboração de modelos de geração de viagens terrestres para hotéis. Anais do XXI ANPET - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro, RJ.
- Hosea, R. C. (1992) Trip Generative Rates for Las Vegas Area Hotel - Casinos.
- Highway Capacity Manual (HCM2010).
- KNEIB, E. C. (2004), Caracterização de empreendimentos geradores de viagens: contribuição conceitual à análise de seus impactos no uso, ocupação e valorização do solo urbano. Tese de M.Sc., Engenharia de Transportes, ENC/FT/UnB, Brasília, DF, Brasil.
- CET/SP – Companhia de Engenharia de Tráfego (1983) Polos Geradores de Tráfego. Boletim Técnico, São Paulo, n. 32.
- CET/SP – Companhia de Engenharia de Tráfego (2001) Polos Geradores de Tráfego II. Boletim Técnico, São Paulo, n. 36.
- Código de Trânsito Brasileiro, lei nº 9503 de 23 de setembro de 1997, Diário Oficial da União, Brasília DF.
- DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito (2001) Manual de procedimentos para o tratamento de Polos Geradores de Tráfego. Brasília. Estatuto das Cidades, lei 10.257 de 10 de julho de 2001, Diário oficial da União, Brasília, DF.
- Feitosa, T. C. G.; Balassiano, R. (2003) Gerenciamento da mobilidade em Polos Geradores de Tráfego: análise de hotéis - residência no município do Rio de Janeiro. Anais do XVII ANPET- Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Rio de Janeiro.
- Feitosa, T. C. G. (2003) Gerenciamento da mobilidade em Polos Geradores de Tráfego: análise de hotéis- residência no município do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado. Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro, RJ.
- ANPET - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, Brasília, DF.
- Plano de Mobilidade Urbana do Município de Balneário Camboriú - PlanMob/BC, Lei Complementar N.42, de 22 de julho de 2019, Anexo II.
- Código Brasileiro de Trânsito e normatizações do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAM.
- MCDM – Missouri City Design Manual (2004). Traffic Impact Analysis Requirements. Missouri, Texas.



Anexo I - PROJETO DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA

[illegible]

Anexo II – MAPA HIERARQUIA VIÁRIA DE BALNÉRIO CAMBORIÚ



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899

Anexo III – CONTAGENS DE FLUXO VEICULAR P1 E P2

P 1 = RUA 1919 ESQ RUA 1901
TERÇA FEIRA-02/07/20:

MOVIMENTO – M1

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 1 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | 1 | 3 | 2 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 1 | 2 | x | x |
| 10:00/11:00 | 1 | x | 2 | x | x |
| 11:01/12:00 | 1 | 4 | 3 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | 2 | 2 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | x | 1 | x | x |
| 17:01/18:00 | 1 | 2 | 8 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 1 | 10 | x | x |
| TOTAL | 4 | 14 | 30 | x | x |

MOVIMENTO – M2

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO2 | | | | |
|---------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 2 | 2 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 1 | x | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 2 | x | x |
| 11:00/12:00 | x | 1 | 6 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 4 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | x | 1 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | x | 3 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 1 | 6 | x | X |
| TOTAL | x | 5 | 24 | x | x |

MOVIMENTO – M3

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 3 | | | | |
|---------------|-----------|----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 1 | 40 | x | 1 |
| 8:01/9:00 | x | x | 32 | x | 1 |
| 10:00/11:00 | 1 | x | 25 | x | x |
| 11:00/12:00 | 2 | 2 | 37 | 1 | 1 |
| 12:01/13:00 | x | 1 | 34 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | x | 26 | x | x |
| 17:01/18:00 | 1 | 2 | 39 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 1 | 26 | x | x |
| TOTAL | 4 | 7 | 253 | 1 | 3 |

MOVIMENTO – M4

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 4 | | | | |
|---------------|-----------|------------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | 2 | 35 | 95 | x | 2 |
| 8:01/9:00 | x | 15 | 98 | x | x |
| 10:00/11:00 | 2 | 15 | 67 | x | x |
| 11:00/12:00 | 4 | 30 | 70 | x | 1 |
| 12:01/13:00 | 3 | 20 | 86 | x | x |
| 13:01/14:00 | 3 | 12 | 100 | x | x |
| 17:01/18:00 | 3 | 19 | 94 | x | x |
| 18:01/19:00 | 2 | 25 | 114 | x | x |
| TOTAL | 17 | 171 | 724 | x | 3 |

P 1 = RUA 1919 ESQ RUA 1901
QUINTA FEIRA - 04/07/2019

MOVIMENTO – M1

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 1 | | | | |
|---------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 1 | 7 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | x | 6 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | 1 | 2 | x | x |
| 11:01/12:00 | 1 | x | x | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 1 | x | x |
| 13:01/14:00 | 1 | 1 | 1 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 1 | 13 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | x | 6 | x | x |
| TOTAL | 2 | 4 | 21 | x | x |

MOVIMENTO – M2

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO2 | | | | |
|---------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | 2 | 2 | 4 | x | x |
| 8:01/9:00 | 1 | 1 | x | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 3 | x | x |
| 11:00/12:00 | 1 | x | 3 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 3 | x | X |
| 13:01/14:00 | x | x | 9 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 1 | 10 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 1 | 5 | x | x |
| TOTAL | 1 | 5 | 33 | x | x |

MOVIMENTO – M3

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 3 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 3 | 67 | x | 1 |
| 8:01/9:00 | x | 5 | 78 | x | 1 |
| 10:00/11:00 | x | 2 | 54 | x | x |
| 11:00/12:00 | x | 3 | 66 | 1 | 1 |
| 12:01/13:00 | 1 | 5 | 70 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 8 | 94 | 2 | x |
| 17:01/18:00 | x | 3 | 108 | 1 | x |
| 18:01/19:00 | 1 | 1 | 91 | x | x |
| TOTAL | 1 | 30 | 628 | 4 | 3 |

MOVIMENTO – M4

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 4 | | | | |
|---------------|-----------|------------|-------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | 1 | 34 | 189 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 28 | 236 | x | x |
| 10:00/11:00 | 1 | 15 | 147 | x | x |
| 11:00/12:00 | x | 22 | 189 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | 31 | 176 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 30 | 200 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 32 | 256 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 11 | 265 | x | x |
| TOTAL | 2 | 203 | 1658 | x | x |

P 2 = RUA 1919 ESQ RUA 1451
QUINTA FEIRA - 04/07/2019

MOVIMENTO - M1

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 1 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | 1 | 1 | 29 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | x | 22 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | 2 | 10 | x | x |
| 11:01/12:00 | x | x | 12 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | 1 | 15 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 1 | 17 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 6 | 29 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 3 | 34 | x | x |
| TOTAL | 1 | 14 | 168 | x | x |

MOVIMENTO - M2

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO2 | | | | |
|---------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | 1 | x | 2 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 1 | 4 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 1 | x | x |
| 11:01/12:00 | x | x | 4 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 2 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 1 | 4 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 1 | 3 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | x | 2 | x | x |
| TOTAL | 1 | 3 | 22 | x | x |

MOVIMENTO - M3

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 3 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 1 | 20 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | x | 24 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 18 | x | x |
| 11:00/12:00 | x | x | 22 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 12 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 5 | 31 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 2 | 27 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 2 | 30 | x | x |
| TOTAL | x | 10 | 184 | x | x |

MOVIMENTO - M4

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 4 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 6 | 55 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 5 | 67 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | 2 | 35 | x | x |
| 11:01/12:00 | x | 2 | 33 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | 3 | 29 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 4 | 42 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 9 | 67 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 4 | 65 | x | x |
| TOTAL | x | 35 | 393 | x | x |

P 2 = RUA 1919 ESQ RUA 1451
TERÇA FEIRA - 02/07/2019

MOVIMENTO - M1

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 1 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 4 | 27 | x | x |
| 8:00/9:00 | x | x | 14 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 12 | x | x |
| 11:01/12:00 | x | 1 | 10 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | 1 | 12 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 6 | 17 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 3 | 22 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | x | 31 | x | x |
| TOTAL | x | 15 | 145 | x | x |

MOVIMENTO - M2

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO2 | | | | |
|---------------|-----------|----------|-----------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 1 | 1 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | x | 3 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 1 | x | x |
| 11:00/12:00 | x | x | 4 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 2 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 1 | 4 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 1 | 3 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | x | 2 | x | x |
| TOTAL | x | 3 | 20 | x | x |

MOVIMENTO - M3

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 3 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 4 | 37 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 6 | 28 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | x | 18 | x | x |
| 11:01/12:00 | x | x | 22 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | x | 12 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 5 | 31 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 9 | 59 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 2 | 49 | x | x |
| TOTAL | x | 26 | 256 | x | x |

MOVIMENTO - M4

TEMPO : BOM

| CATEGORIA | FLUXO 4 | | | | |
|---------------|-----------|-----------|------------|----------|----------|
| FAIXA HORÁRIA | BICICLETA | MOTO | AUTO | ÔNIBUS | CAMINHÃO |
| 7:00/8:00 | x | 3 | 38 | x | x |
| 8:01/9:00 | x | 2 | 30 | x | x |
| 10:00/11:00 | x | 1 | 27 | x | x |
| 11:00/12:00 | x | 2 | 33 | x | x |
| 12:01/13:00 | x | 3 | 29 | x | x |
| 13:01/14:00 | x | 4 | 42 | x | x |
| 17:01/18:00 | x | 5 | 32 | x | x |
| 18:01/19:00 | x | 4 | 35 | x | x |
| TOTAL | x | 10 | 266 | x | x |

26. FIGURAS

Figura 1: Bairro Centro de Balneário Camboriú – **Fonte:** Taiman Moreano Gois, 2018

Figura 2: Localização do Empreendimento, **Fonte:** Google Maps, 2019

Figura 3: **Fonte:** Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

Figura 4: [Fhttp://geo.bc.sc.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf](http://geo.bc.sc.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf), terreno Torre existente, 2019

Figura 5: [Fhttp://geo.bc.sc.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf](http://geo.bc.sc.gov.br/pages/planodiretor/index.jsf), terreno Torre Nova,2019

Figura 6: [Fhttp://geo.bc.sc.gov.br/pages/imobiliario/index.jsf](http://geo.bc.sc.gov.br/pages/imobiliario/index.jsf), Torre Existente,2019

Figura 7: Localização acessos e sentido das vias, **Fonte:** Google Maps, 2019

Figura 8: **Fonte:** da autora, Vagas e acessos de estacionamento, 2019

Figura 9: **Fonte:** Projeto Arquitetônico, ARQ-R01, 2019

Figura 10: **Fonte:** Locação Torre Existente e Nova Torre, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

Figura 11: **Fonte:** Tabela Quadro de Áreas, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

Figura 12: **Fonte:** Vagas de Garagens Torre Nova e Torre Existente, Projeto Arquitetônico, ARQ-R01,2019

Figura 13: Áreas de Influência Indireta, **Fonte:** adaptado VINCE ENGENHARIA, Google Maps, 2019.

Figura 14: Áreas de Influência Direta, **Fonte:** adaptado da Autora, Google Maps, 2019.

Figura 15: Rede ciclo viária, **Fonte:** Consultran, 2018

Figura 16: Pontos de Ônibus e Pontos de Taxi, **Fonte:** adaptado Consultran 2018

Figura 17: Hierarquia Viária do entorno do San Marino Cassino Hotel, **Fonte:** a autora, 2019

Figura 18 e 19: Fotos da autora, Estacionamento, Legendas na via, julho 2019

Figura 20 e 21: Fotos da autora, rampas de acessibilidade e sinalização esquina Ruas 1451 e 1919, julho 2019

Figura 22 e 23: Fotos da autora, Fachada HOTEL SAN MARINO e frente ao estacionamento, julho 2019

Figura 24 e 25: Fotos da autora, Fachada e calçada HOTEL SAN MARINO e vista panorâmica da Rua 1919, julho 2019.

Figura 26: Fachada da Nova Torre com acesso à Rua 1451, Google Maps, 2019.

Figura 27: SAN MARINO CASSINO HOTEL 3D, Google Earth 2019.

Figura 28: Pontos de Contagens, **Fonte:** da autora, Google Maps 2019.

Figura 29: Foto da autora, contagem e movimentos veiculares Rua 1901, foto autora, 2019

Figura 30: Movimentos veiculares Rua 1919 com a Rua 1901

Figura 31: Foto da autora, contagem e movimentos veiculares Rua 1451, foto autora, 2019

Figura 32: Movimentos veiculares Rua 1919 com a Rua 1451

Figura 33: detalhe genérico para sinalização horizontal e horizontal, Volume IV, CONTRAN

Figura 34: **Fonte:** Highway Capacity Manual 2000



Eng.Civil ANA MARIA BADURA - baduraana@hotmail.com - (47) 99623-1899