

PARECER 004/2021 - CEIV

PARECER 004/2021 - CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 070/2020-CEIV – 15/12/2020
(X) Segunda Análise – Parecer nº 004/2021-CEIV – 25/02/2021

Processo Administrativo nº: ARQ.01.00000047/EIV.000002 (Aprova Fácil BC)

Projeto: KOMPRÃO KOCH ATACADISTA

Área do lote: 48.262,06 m²

Área construída: 8.857,75 m²

Número Unidades Habitacionais: 0 unidades

Número salas comerciais: 1 Supermercado Atacadista + 7 lojas

Número de pavimentos: 01 pavimentos

Projeção de atração de viagens: 250 veículo/hora

População Estimada: 2.300 pessoas/dia

Vagas de Estacionamento: 214 vagas + 25 bicicletas + 27 motos

Endereço: Rua José Alves Cabral, S/N, bairro Nova Esperança

Uso: Comercial Atacadista

Zona: ZACC-IV

Insc. Imob.: 02.01.009.0942

Investimento previsto: 8.857,75 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 9.779 e suas alterações, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o sistema Aprova Fácil BC, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso comercial, denominado KOMPRÃO KOCH ATACADISTA, de propriedade da empresa LARANJEIRAS ADMINISTRADORA DE BENS LTDA, inscrita sob CNPJ nº 05.057.200/0001-02, requerido por BRUNA KOCH, inscrito sob o CPF nº 075.303.719-08, situado na Avenida José Alves Cabral, Bairro Nova Esperança, enquadrado no Art. 53, inciso III e Art. 54, inciso I, da Lei 2794/2008,

CONSIDERANDO a manifestação do analista do Projeto Legal Arquitetônico no item 2 do processo ARQ.01.00000047/EIV.000002 do sistema Aprova Fácil BC, no qual informa que o empreendimento está em conformidade com a "legislação urbanística em geral",

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico que está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo ARQ.01.00000047 no sistema Aprova Fácil BC,

PARECER 004/2021 - CEIV

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que a atuação da CEIV se restringe a mensuração dos impactos a serem gerados pelo empreendimento e suportados pela vizinhança de carácter meramente opinativo,

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

4.2. Há também a indicação de que parte da área onde se pretende instalar o empreendimento é de baixa aptidão para utilização. Esclarecer quais medidas serão tomadas para o saneamento do terreno, bem como para que a solução adotada não impacte os lotes lindeiros.

RESPOSTA: As medidas estão especificadas no Memorial do Projeto Hidrossanitário atualizado, que se encontra no ANEXO V desde documento.

2ª Complementação da CEIV: O documento apresentado não abrange a resposta do questionamento, portanto reitera-se a consideração do item 4.2. Deverá complementar a resposta com as informações referentes ao projeto de drenagem e terraplenagem, bem como especificar as medidas adotadas para evitar alagamentos nas áreas lindeiras.

5. Em relação ao item 2.10.6.2 Produção de Ruído, Calor, Vibração, Radiação e Emissões Atmosféricas na fase de Operação e item 3.9 Avaliação dos Níveis de Pressão Sonora, deverá avaliar o impacto do ruído oriundo da operação da doca, em especial por sua proximidade com o Centro Educacional Municipal Nova Esperança.

RESPOSTA: Solicitação acatada. A atualização estará apresentada na versão final do EIV.

2ª Complementação da CEIV: A avaliação deverá ser apresentada para a apreciação da CEIV, portanto não poderá ser na versão final. Desta forma reitera-se a consideração do item 5.

6. Em relação ao item 2.13 SISTEMA VIÁRIO E O EMPREENDIMENTO e item 3.7 SISTEMA VIÁRIO DA ÁREA DE VIZINHANÇA:

6.1. Em 2.13.1.3, é fato que pedestres e ciclistas também utilizarão a Rua José Honorato da Silva para entrar ou sair do empreendimento, portanto, prever independência de

PARECER 004/2021 - CEIV

acesso e condições de trânsito seguro a esses, apresentando detalhamento específico.

RESPOSTA: A entrada e saída de pedestres e ciclistas ao empreendimento se dará por um acesso exclusivo pela Avenida José Alves Cabral, prevendo assim independência entre o acesso dos veículos e pedestres. Haverá a pintura de uma faixa de pedestres dentro do estacionamento indicando o caminho que os pedestres devem ter do passeio até a entrada do empreendimento, garantindo assim condições seguras de trânsito a esses. Considera-se que os ciclistas irão acessar o empreendimento a pé e, portanto, são tratados como pedestres. O acesso e a rota sinalizada possuem largura de 2,00 metros e ambos podem ser visualizados na Figura 1.

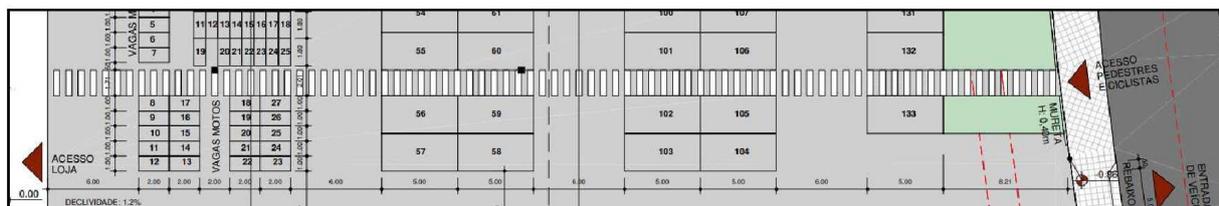


Figura 1 – Acesso pedonal e ciclável. Fonte: Projeto arquitetônico, 2021.

2ª Complementação da CEIV: De que forma o empreendimento impedirá que ciclistas e pedestres utilizem o acesso da Rua José Honorato da Silva? Ainda, o Anexo VI (projeto arquitetônico) contradiz o que é apresentado no relatório do EIV, pois indica que o acesso na rua já citada também será utilizado por veículos leves. Quais medidas serão adotadas para garantir exclusividade desse acesso aos veículos pesados (ou conforme afirma-se na resposta ao item 6.11, veículos de carga)?

6.5 Em 2.2, A CEIV entende necessário que a medida mitigatória "A movimentação de logística relacionada à carga e descarga de mercadorias ocorrerá entre às 07h00 e 19h00.", seja programada para não coincidir com o horário de entrada e saída de escolares da AVD.

PARECER 004/2021 - CEIV

RESPOSTA: As operações de carga e descarga irão ocorrer das 07:00 às 19:00, exceto nos horários de entrada e saída de escolares da AVD, visto que compromete a segurança dos alunos, bem como a fluidez do tráfego do entorno e a dos próprios veículos que irão realizar as operações.

2ª Complementação da CEIV: Ok. Incluir na versão final do EIV.

6.6. Em 2.13.1.6, item c) Divisão modal, com relação ao impacto, incremento no sistema público de transporte, a CEIV entende que deve ser adotada como medida mitigatória: implantar (substituir ou fazer melhorias, sob orientação da BC Trânsito) abrigo de passageiros de transporte coletivo, em ambos os lados da Av. José Alves Cabral ou em logradouro que atenda as viagens geradas pelo empreendimento.

RESPOSTA: Não existe atualmente abrigo de ônibus materializado na Av. José Alves Cabral próximo ao empreendimento, no entanto, junto ao CEM Nova Esperança há um abrigo de ônibus materializado e em ótimo estado de conservação conforme apresentado na Figura 4. Esse abrigo está localizado a aproximadamente 200 metros a pé para os clientes e funcionários do empreendimento, portanto, uma distância pequena para aqueles que decidirem fazer o uso do transporte coletivo. Portanto, sugere-se como melhoria para o abrigo existente, a implantação de sinalização vertical de informação do ponto de ônibus em acordo com a sinalização existente em outros locais do município, conforme figura abaixo.



Figura 4 – Abrigo de ônibus junto ao CEM. Fonte: Autor, 2020.

2ª Complementação da CEIV: O abrigo de passageiros não foi apresentado

PARECER 004/2021 - CEIV

conforme está descrito na resposta: “há um abrigo de ônibus materializado e em ótimo estado de conservação conforme apresentado na Figura 4.” Prever como medida mitigatória dois abrigos de passageiros na Av. José Alves Cabral; quando da implantação, solicitar à BC Trânsito a indicação do local, e à Secretaria de Planejamento o projeto (modelo) do abrigo de passageiros. Ainda, incluir o impacto na MATRIZ DE AVALIAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO DOS IMPACTOS CAUSADOS PELO EMPREENDIMENTO: Aumento na demanda por transporte coletivo.

6.8. Em 3.7.1.3, A CEIV entende como necessária a inclusão da medida mitigadora de implantar ciclovia na Rua José Honorato da Silva, entre as Ruas Paulo M. Cunha e Av. José Alves Cabral, conforme Plano Cicloviário da PMBC.

RESPOSTA: Será implantada junto com a obra do empreendimento uma ciclovia na Rua José Honorato da Silva, entre as Ruas Paulo M. Cunha e a Av. José Alves Cabral, conforme diretrizes do Plano Cicloviário da PMBC.

2ª Complementação da CEIV: Apresentar projeto de implantação da ciclovia. Obs.: projetá-la de forma que não ocupe a atual largura da Rua José Honorato da Silva.

6.11. Em 3.7.1.8 o acesso do empreendimento na Rua José Honorato da Silva não foi considerado para os veículos leves, o que contradiz o ilustrado no projeto arquitetônico: “entrada/saída de caminhões e veículos leves”.

RESPOSTA: O acesso da Rua José Honorato da Silva será utilizado para o transporte de cargas grandes e pequenas, portanto caminhões (veículos pesados) e veículos utilitários (veículos leves). Na Figura 33 foi demonstrado as rotas de entrada e saída de “veículos pesados” para demonstrar que esse será um acesso de serviço, e não um acesso para os clientes. Será substituída a legenda da Figura 33 para “Rotas de entrada e saída de veículos de carga”.

2ª Complementação da CEIV: Reitera-se o exposto no item 6.1.

6.12. Em 3.7.1.10: a interseção da Av. José Alves Cabral com a Rua José Honorato da Silva será o ponto viário mais afetado, pois serão aproximadamente 125 veículos cruzando-o; e considerando que a contagem realizada não contém o

PARECER 004/2021 - CEIV

volume gerado das atividades escolares, qual é a proposta do empreendedor para melhorar as condições de trânsito na interseção?

RESPOSTA: A interseção da Av. José Alves Cabral com a Rua José Honorato da Silva já se encontra atualmente em situação crítica. Aproximadamente, sem considerar o volume gerado pelas atividades escolares e sem considerar o novo empreendimento, 1448 veículos utilizam esse cruzamento na hora pico, o que já demonstra um alto volume para um cruzamento com tantas aproximações, permissões de movimentos e, conseqüentemente, elevado tempo de espera total.

Não há soluções de infraestrutura que poderiam melhorar as condições que o cruzamento apresenta atualmente. A implantação de sinalização semafórica, por exemplo, geraria mais atrasos e mais filas, além de reduzir drasticamente a capacidade em cada aproximação.

Assim como a Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, o empreendedor se preocupa com a saúde da rede viária e sua saturação, pois entende que os clientes precisam chegar até seu empreendimento da forma mais simples, rápida e segura possível. No entanto, considerando que existe um limite de capacidade da rede viária, entende-se que a única solução que cabe ao empreendedor para a redução de viagens que carreguem as vias, nomeadamente os veículos motorizados, é incentivar o uso de transportes ativos e transportes coletivos, os quais possuem uma capacidade muito elevada por m² quando comparada aos carros, além de serem mais sustentáveis para o meio ambiente. Neste sentido, o empreendedor irá implantar ciclovia na Rua José Honorato da Silva, entre as Ruas Paulo M. Cunha e a Av. José Alves Cabral, além de disponibilizar vagas para o estacionamento de bicicletas em local coberto e seguro.

2ª Complementação da CEIV: Uma porcentagem das viagens será através de automóveis conforme cálculos de geração de viagens, portanto, a interseção da Rua José Honorato da Silva com a Av. José Alves Cabral e demais vias será afetada negativamente por esse tipo de veículo. Reitera-se, quais medidas o empreendedor propõe para mitigar o impacto neste ponto do sistema viário? Considerando que o

PARECER 004/2021 - CEIV

gargalo do sistema viário na AVD é essa interseção.

Apresentar propostas para essa interseção como sinalização viária, alterações geométricas e de sentido de via; avaliá-las (por meio de indicadores de tráfego, Nível de Serviço no mínimo) e apresentá-las a esta comissão; ainda, como sugestão: a microssimulação de tráfego é uma ferramenta que auxilia esse processo de decisão considerando diferentes cenários para a interseção.

No EIV do empreendimento não foi apresentado o Nível de Serviço da interseção da Av. José Alves Cabral com a Rua José Honorato da Silva, Rua Doralice Linhares Bernardes e Rua Morro da Pedra Branca, sem o empreendimento e com o empreendimento para o horizonte de implantação de 5 e 10 anos. O parâmetro mais próximo à interseção é o Ponto 04, mas insuficiente para uma compreensão abrangente do nível de serviço que a interseção oferece aos seus usuários. De posse da situação do Ponto 04, é provável que a interseção esteja operando em situação mais precária que aquele, e portanto, qualquer incremento no número de viagens afeta a sua operação, com tempos de atraso, números de parada maiores etc.

7. Em relação ao item 3.6.3 Esporte e Lazer, complementar as informações, pois há equipamentos de lazer no entorno do empreendimento, como o Centro Comunitário Darci Virgílio, além de outros equipamentos esportivos privados.

RESPOSTA: Solicitação acatada. A atualização estará apresentada na versão final do EIV.

2ª Complementação da CEIV: A avaliação deverá ser apresentada para a apreciação da CEIV, portanto não poderá ser na versão final. Desta forma reitera-se a consideração do item 7.

8. Em relação ao item 3.8 LEITURA DA PAISAGEM, a CEIV entende ser necessário realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) na fachada da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nesta área de transição. A abordagem deve focar em relação ao impacto (positivo ou negativo) que o empreendimento possa causar na segurança, vitalidade e atratividade que os pedestres experimentam ao andarem pela rua, e, principalmente, como tornar o local agradável e prazeroso para a permanência dos usuários. Como se dará a integração da fachada do empreendimento e a inter-relação destes espaços? Haverá telas, muros ou outros obstáculos? Como será o acesso de pedestres e ciclistas para o interior dos estabelecimentos? Apresentar soluções que integrem a fachada, contemplando a valorização do espaço público.

PARECER 004/2021 - CEIV

RESPOSTA: O empreendimento visa estar integrado com o ambiente, priorizando a acessibilidade dos clientes e colaboradores. Foi optado por um ambiente térreo, sem rampas, escadas ou outros obstáculos. Além disso, o pátio será de livre acesso, sem muros, cercas ou cancelas. Uma faixa de segurança para pedestres e ciclistas assegura o caminho da calçada até a entrada principal do empreendimento.

Na Avenida José Alves Cabral haverá também um acesso destinado exclusivamente a pedestres e ciclistas, o qual é conectado a uma rota sinalizada horizontalmente que liga o acesso até a entrada da loja. O acesso e a rota possuem largura de 2,00 m.

Além dessas medidas, o empreendimento terá estrutura para iluminação parcialmente natural, utilização de sacolas plásticas biodegradáveis, política de reciclagem de plástico e papel/papelão gerado e também irá contribuir com a sociedade através do programa “troco solidário”, além de diversas outras ações que podem ser desenvolvidas.

A imagem 3D do empreendimento pode ser observada a seguir (Figura 6).



Figura 6 – Imagem 3D do empreendimento.

2ª Complementação da CEIV: A CEIV reitera que o empreendimento deverá realizar uma integração espacial com as áreas próximas ao logradouro público. Na imagem

PARECER 004/2021 - CEIV

apresentada nem foi considerada o Projeto de Paisagismo, que foi aplicado como medida mitigadora. Sugere-se adotar como medida mitigadora a arborização urbana nos passeios públicos e no estacionamento descoberto, de modo a realizar uma integração espacial entre público e privado.

9. Com relação ao item 4 AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS SOBRE A VIZINHANÇA:

9.3 Com relação à 4.3.6.2, não é possível considerar a pintura de um eixo seccionado como medida mitigadora; o acesso a um empreendimento mais a via não são sinalizados como uma interseção. O fato de que não haverá cancela já foi considerado em 4.3.5; e os veículos para acessarem o empreendimento farão conversões à direita ou à esquerda, o que gera uma perda na capacidade da via nos pontos de acesso ao empreendimento. O acesso de veículos pesados através da Rua José Honorato da Silva não mitiga o impacto gerado na Av. José Alves Cabral, apenas não o agrava. Como medida mitigadora, sugere-se a implantação de faixas de acesso adjacentes à via, para os veículos que transitam do sentido Oeste para o Leste, e faixa de acúmulo, para os veículos que transitam do sentido Leste para o Oeste, assim, mantendo as faixas de trânsito livres para os veículos que não tiverem por destino o polo gerador de tráfego.

RESPOSTA: Faixas exclusivas para conversão à direita e à esquerda são justificáveis quando o fluxo de veículos é intenso a ponto de não permitir a realização de tais movimentos sem comprometer a fluidez das vias.

No caso dos veículos que transitam do sentido Oeste para Leste, mesmo no cenário com o empreendimento no ano de 2030, o fluxo de veículos que irá circular é de 321 veíc/h, o qual não justifica a necessidade de implantação de uma faixa de acesso adjacente a via, mesmo com uma pequena redução na capacidade devido os veículos que irão realizar a conversão à direita, visto que a capacidade viária neste sentido está em torno de 1500 veíc/h.

Quanto aos veículos que transitam do sentido Leste para Oeste e que não tem como destino final o polo gerador de viagens, os mesmos não irão ter problemas com a fluidez, conforme demonstrado nos cálculos abaixo.

(...)

2ª Complementação da CEIV: Reitera-se: a via e o acesso ao empreendimento não são sinalizados como uma interseção. Rever. Ainda, faltou resposta para: "O fato de que não haverá cancela...", e "O acesso de veículos pesados através da Rua José Honorato da Silva..."

PARECER 004/2021 - CEIV

9.4. Em 4.3.7, tabela 61, a expectativa de ocorrência é certa, já que esse é um sistema utilizado no Bairro, rever; e por que o impacto foi classificado como parcialmente reversível?

RESPOSTA: A Expectativa de Ocorrência foi alterada para certa na versão final do EIV e na Matriz Quali-Quantitativa de Compensação constante no ANEXO VIII deste documento. O impacto foi considerado como parcialmente reversível pois atualmente os usuários de bicicletas não possuem o conforto e segurança para utilizá-las devido à falta de infraestrutura exclusiva e alto volume de pesados na região; podendo esse impacto ser reversível com a implantação de ciclovia.

2ª Complementação da CEIV: O impacto é irreversível enquanto o empreendimento existir. A implantação da ciclovia entra como percentual de mitigação.

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

12. Anexar os anexos X, XI e XII.

RESPOSTA: Os anexos solicitados estão apresentados no ANEXO VII deste documento.

2ª Complementação da CEIV: Anexar as contagens de tráfego pois essas não estão no Anexo XI.

Item novo 14.

2ª Complementação da CEIV: Adicionalmente, a CEIV sugere como medida mitigadora ampliar a Rua Osvaldo J. da Silva conforme o gabarito constante na Análise de Viabilidade, implantar calçada adjacente à área do empreendimento e executar a pavimentação da via no trecho em que não há. Isso em conjunto com ação da prefeitura na extensão ocupada próxima à Av. José Alves Cabral possibilitará uma outra rota de acesso ao empreendimento e redução do fluxo de veículos na interseção crítica das vias: Av. José Alves Cabral, Rua José Honorato da Silva, Rua Doralice Linhares Bernardes e Rua Morro da Pedra Branca.

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

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

PARECER 004/2021 - CEIV

Balneário Camboriú, 25 de fevereiro de 2021.

Michela Denise Parno Alcantara Lima
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA (Presidente) MARIA HELOÍSA LENZI (Vice-presidente)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA (membro) FÁBIO MIRANDA BECKER (membro)

BEATRIZ NUNES VIEIRA (membro) RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (membro)

GILBERTO BIANCHINI DE SOUZA (membro) TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (membro)

MAURINO ADRIANO VIEIRA (membro)

Obs.: este parecer é assinado digitalmente, sendo válido somente com as assinaturas.



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: B5EA-E3D6-5EB4-0CA5

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 26/02/2021 16:44:57 (GMT-03:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 01/03/2021 14:43:14 (GMT-03:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 01/03/2021 16:00:44 (GMT-03:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 01/03/2021 16:02:46 (GMT-03:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 01/03/2021 17:37:41 (GMT-03:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MICHELA DENISE PARNO ALCANTARA LIMA (CPF 004.XXX.XXX-24) em 10/03/2021 14:29:21 (GMT-03:00)
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/B5EA-E3D6-5EB4-0CA5>