

RESPOSTA A COMISSÃO DO EIV | PARECER 021/2022

A **m.urb Engenharia**, representando a VINCE ENGENHARIA, encaminha à Comissão do EIV da Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, por meio deste ofício, a resposta ao Parecer 056/2021, o qual traz diferentes pontos à serem complementados ao Estudo de Impacto de Vizinhança do Empreendimento SICOOB MAXICRÉDITO AGÊNCIA BALNEÁRIO CAMBORIÚ. Trataremos do tópico referente ao Estudo de Impacto no Trânsito do empreendimento, especificamente do item “2.12 - SISTEMA VIÁRIO E O EMPREENDIMENTO” e “3.7 - SISTEMA VIÁRIO DA ÁREA DE VIZINHANÇA”, elaborado em 18 de maio de 2021.

Item “d” | Referente ao Item 5.3. DISTRIBUIÇÃO E ALOCAÇÃO DE VIAGENS

“Em 5.3, considerando o efeito do estacionamento alugado na distribuição e alocação de viagens, por que esse não foi considerado?”

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: As rotas de atração e produção representadas na Figura 21 referem-se apenas às vagas inseridas diretamente na unidade da agência bancária (1 Idoso e 1 PCD). Porém, como o estacionamento para vagas comuns também terá acesso (rebaixo de meio-fio) apenas pela Rua 2400, os cálculos encontram-se representativos da geração de viagens pelo empreendimento. Entretanto, o esboço da Figura 21 (Rotas de Atração e Produção) precisa ser corrigido: haverá atração e produção de viagens pelas vagas da agência bancária (idoso e PCD) e pelas vagas comuns do estacionamento alugado.

Portanto, para este caso, aplica-se a Figura 21 (Rotas de Atração e Produção), originalmente apresentado no Estudo de Tráfego elaborado em 18/05/2021, o qual possui a configuração de uma rota (Rota 1A e 2P) ocorrendo pela Rua 2350, o qual vai se destinar única e exclusivamente a vaga PNE.

Item “g” | Referente ao item 7.1.2. 3ª AVENIDA X RUA 2350

“Em 7.1.2 o adequado para a análise de nível de serviço da interseção é utilizar o método do HCM para interseções prioritárias, rever isso.”

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: No item 7.1, para maior precisão nas estimativas de capacidade e níveis de serviço, pode ser considerado 4 pontos referentes à geração de viagens pelo empreendimento nos deslocamentos pela Rua 2400, sendo, por exemplo:



P1: Av. 3ª Avenida nas imediações do acesso à Rua 2400 (Método de Fluxo Ininterrupto – acesso livre à esquerda)

P2: Decorrer da Rua 2400 (Método de Fluxo Ininterrupto – deslocamento livre)

P3: Rua 2400 na intersecção com a Av. 4ª Avenida (método das interseções prioritárias)

P4: Av. 4ª Avenida após a saída da Rua 2400 (Método de Fluxo Ininterrupto – deslocamento livre)

O item 7.1.2 – 3ª Avenida x Rua 2350, pode ser desprezado, considerando que não haverá acesso de veículos pela Rua 2350.





A estimativa de capacidade e nível de serviço solicitada para os exemplos trazidos pela CEIV para o ponto **P1** estão expressas na tabela 11 (Nível de Serviço da 3ª Avenida x Rua 2350) e para o ponto **P4** estão expressas na tabela 10 (Nível de Serviço da 4ª Avenida x Rua 2400).

Para o ponto **P2**, o fluxo apresentado nas contagens de tráfego durante a hora pico foi de 55 UCP/h. Ou seja, considerando um fluxo de saturação (s) de 1.160 UCP/h, obtém-se uma relação volume capacidade (v/c) de 0,05 e 0,06, respectivamente nos cenários sem e com o empreendimento. Valores estes que referem-se ao Nível de Serviço A, demonstrando um impacto não significativo nesta via.

Já para o ponto **P3**, o fluxo apresentado nas contagens de tráfego durante a hora pico foi de 55 UCP/h. Evidentemente a relação v/c é menor que 1,00, sendo assim, encontra-se que os tempos de atraso pelo método das interseções prioritárias, dado em s/UCP. Acontece que a via prioritária de sentido único (4ª Avenida) possui múltiplas faixas de rolamento (4), além de ao mesmo tempo também ser uma via semaforizada e com diversos pontos de travessia de pedestres, o que garante às vias transversais “gap” ou brechas suficientes para entrada dessa pequena quantidade de veículos na via prioritária. Tal fato claramente não será expresso por fórmulas matemáticas. Em todo caso, conforme solicitado os cálculos estimativos sem e com o empreendimento demonstram um tempo de atraso médio abaixo de 10 segundos, o que enquadra esta interseção como Nível de Serviço A, sem e com o empreendimento, como era esperado e conforme verificado em campo. Ressalta-se ainda a importância de se estabelecer critérios de maior relevância para análises de tráfego (como exemplo de um Termo de Referência para Estudos de Tráfego como muitas prefeituras já trabalham), possibilitando que seja menos contraproducente esta troca de informações entre consultores e técnicos da prefeitura.

Item “h” | Referente ao item 8. DISCUSSÕES FINAIS E APRESENTAÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS.

“Em 8., “I) Espaços seguros para circulação dos pedestres” não é medida mitigadora, é exigência legal. Ainda, as informações sobre as vagas de estacionamento em “II Assegurar a demanda por estacionamento gerada pelo empreendimento” do EIT e as apresentadas em 2.2 do EIV estão discrepantes, o primeiro informa que serão 7 vagas no empreendimento e 4 vagas em estacionamento locado, o segundo afirma que serão apenas duas vagas no espaço do empreendimento; esclarecer isso, e vagas de estacionamento não são medidas mitigadoras (são exigências legais). Idem para “III) Vagas de estacionamento regulamentadas de uso especial”, não é medida mitigadora. Sobre “IV Espaço seguro para guarda de bicicletas”, esclarecer se haverá um espaço para os funcionários guardarem suas bicicletas e ainda, paraciclos de utilização pública; por fim, esclarecer sobre o número



de vagas, serão 8 conforme apontado em 2.2 do EIV ou 6? Notar que para atender o número de viagens na hora-pico o número mínimo de vagas deve ser 9;"

2ª CONSIDERAÇÃO CEIV: Além do paraciclo de uso público com 9 vagas a ser instalado na fachada do empreendimento (testada para a Av. 4ª Avenida), será disponibilizado mais vagas para bicicletas no estacionamento privado? Incluir no projeto do estacionamento (não apresentado) as vagas destinadas para bicicletas.

Vide arquitetônico. Fazer a conta mínima de vagas que deve ser disponibilizada no estacionamento privativo, lembrando que cada paraciclo instalado na testada do empreendimento tem capacidade de estacionar 2 bicicletas por paraciclo. Ou seja, caso se instale 2 paraciclos na testada do empreendimento (4 vagas de bicicleta), deverão ser ofertadas no mínimo mais 5 vagas de estacionamento de bicicleta no estacionamento privativo.

Sem mais para o momento, aproveito o ensejo para externar os meus votos de distinta consideração e apreço.

Atenciosamente,

Balneário Camboriú, 14 de abril de 2022.

TAIMAN MOREANO GOIS

Engenheiro Civil
CREA-SC 151.893-2