

PARECER 008/2024 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE
VIZINHANÇA (CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 002/2023-CEIV – 08/02/2023
() Segunda análise – Parecer nº 039/2023 – CEIV – 16/11/2023
(x) Terceira análise – Parecer nº 008/2024 – CEIV - 06/03/2024

Processo Administrativo nº: ARQ.01.00000503/EIV.000013

Projeto: Edifício Viva 360°

Área do lote: 3.312,80 m²

Área construída (projetada): 43.171,90 m²

Número de Pavimentos: 54 + pavimento técnico + casa de máquinas + barrilete + reservatório + subsolo

Número de Unidades Autônomas: 02 salas comerciais + 83 apartamentos

Projeção de atração do empreendimento: 761 (residencial) + 02 (salas comerciais)

Vagas de Garagem: 391 vagas para automóveis + 1 carga e descarga + 25 vagas motocicletas + EPP (58 vagas para automóveis + 13 vagas motocicletas)

Endereço: Av. Normando Tedesco, nº 740

Uso: Misto

Zona: ZACC-I B

DIC: 96544

Investimento previsto: 43.171,90 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 10.915, de 03 de agosto de 2022, que "Dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente de Análise de EIV – CEIV, e dá outras providências" e, suas alterações;

CONSIDERANDO o Despacho EIV nº 10 – 1DOC_27360/2020, em 27/09/2021, que encaminhou o Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso residencial e comercial, denominado Edifício Viva Green View, requerido por Provace e Incorporações LTDA (79.244158/0001-67), situado na Av. Normando Tedesco, nº 740, no Centro, enquadrado no Art. 53, inciso II e III, da Lei Municipal nº 2794/2008;

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo #5442, processo ARQ.01.00000503;

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;

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que anteriormente à distribuição do EIV para parecer da CEIV, o projeto deve ser analisado pela equipe técnica

da Secretaria do Planejamento, devendo ser submetido à CEIV somente se estiver de acordo com a "legislação urbanística em geral";

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

10. Referente ao item 2.4, apresentar croqui do canteiro de obras, de forma detalhada, considerando as etapas construtivas conforme o Cronograma a ser apresentado, estabelecendo a dinâmica do canteiro de obras durante as etapas da fase de implantação. Indicar as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra (apresentando os raios de giro) e circulação de veículos, áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e acesso dos equipamentos e máquinas, considerando que, quanto as áreas de manobra, uma vez que nas medidas mitigadoras foi informado que haverá *"Implantação de área interna ao lote para manobras e operação de carga e descarga referente aos veículos pesados que transportarão materiais e insumos até a obra"*. Ainda, indicar a localização da(s) área(s) reservada(s) no interior do lote para estacionamento de carros e motos dos colaboradores ao longo da fase de implantação, conforme medida mitigadora apresentada na Matriz;

2ª Complementação: Projeto do canteiro de obras atualizado com informações solicitadas. Abaixo explicativo da dinâmica do canteiro nas etapas 01 e 02 e 03.

3ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Necessário rever as seguintes situações:

- Informar a quantidade de vagas de motos, carros e bicicletas em cada fase (1ª e 2ª fase);
- Retirar do projeto arquitetônico, na 2ª fase, os caminhões betoneiras "reservas" da via pública (faixa de trânsito). A área de espera poderá ser em uma via transversal, onde exista estacionamento regulamentado e tenha autorização do BCTrânsito;
- Incluir os raios de giros das manobras dos caminhões na área interna do canteiro e do momento de saída para a Avenida Normando Tedesco. OBS: os caminhões não deverão adentrar ao canteiro em marcha à ré;

14. O EIV traz as seguintes informações: *"Nessa fase a retirada de material subterrâneo pode haver rebaixamento do lençol freático e desestabilização do solo, gerando possíveis erosões"* e *"Além disso ao ser realizado a escavação pode haver instabilidade do terreno, principalmente para a região, visto que o solo tem características de moderadamente drenado, provocando danos físicos as construções da Área de Influência Direta"*. Tendo em vista as afirmações quanto a possível ocorrência de desestabilização do solo, possível erosão e danos físicos às construções vizinhas, apresentar o Laudo Cautelar de Vizinhança, com

vistoria "*ad perpetuam rei memoriam*" dos imóveis vizinhos para verificação prévia das condições físicas dos imóveis lindeiros, atestando a viabilidade do rebaixamento do solo ou do lençol, comprovando a segurança dos imóveis vizinhos e vias públicas e assumindo responsabilidade de reparar eventuais danos. O documento deve ser elaborado por profissional técnico capacitado acompanhado da Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica;

2ª Complementação: Laudo Cautelar em anexo a este protocolo.

3ª Consideração CEIV: Esclarecer o motivo do Edifício Costão da Barra, ter apenas as áreas de garagens e pavimento lazer vistoriados. Ainda, apresentar Anotação de Responsabilidade Técnica;

17. No item 2.9.2 Consumo de energia elétrica, indicar a metodologia para previsão das demandas (na fase de operação). Cálculo apresentado está confuso, rever;

2ª Complementação: Devido à diferença na metodologia de cada disciplina, hidrossanitário e preventivo, a divergência realmente existe. O projeto hidrossanitário (item 2.9.2) considera a metodologia solicitada nas NBR's 5626 e 5648, onde para cada unidade habitacional é necessário prever duas pessoas por dormitório e em unidades comerciais uma pessoa a cada 9m². Já o projeto elétrico considera a NT- 03 (321.003), onde determina alguns parâmetros e fórmulas específicas para o cálculo de demanda e etc... Para o projeto elétrico a quantidade de pessoas não é o principal fator, visto que os equipamentos necessários para uma sala por exemplo, (televisão, iluminação...) não aumentarão proporcionalmente se tivermos 01 ou 10 pessoas utilizando o espaço. Deste modo os valores de ambas as disciplinas não poderão ser equalizados pois, considerando a demanda elétrica, a hidráulica ficaria subdimensionada e ao contrário, a elétrica ficaria superdimensionada.

3ª Consideração CEIV: Tendo em vista que o ofício resposta informa que a "quantidade de pessoas não é o principal fator, visto que os equipamentos necessários para uma sala por exemplo, (televisão, iluminação...) não aumentarão proporcionalmente se tivermos 01 ou 10 pessoas utilizando o espaço", remover a segunda frase do segundo parágrafo, do item 2.9.2.2.

19. No item 2.9.5 Efluente de drenagem e águas pluviais, **na implantação**, considerando a medida mitigadora de "*implantação de sistema de coleta e armazenamento de água de reuso (água pluvial) com reservatório para uso na lavagem das rodas dos veículos que estiverem sujas com barro, evitando que espalhem barro nas vias do entorno*", indicar o volume de reservatório para armazenamento e reuso de águas pluviais e, demonstrar como

será o sistema de coleta a ser implantado na obra, indicar a localização do(s) reservatório(s) e a área de contribuição;

2ª Complementação: O revestimento da área do lava-rodas terá em média 50cm de camada drenante (brita 03 e 04) envolta nas laterais com não-tecido geotêxtil.

3ª Consideração CEIV: Atendido em partes. Reitera-se solicitando que seja esclarecido se após a finalização do rebaixamento do lençol freático o reservatório será mantido, caso sim informar de onde será coletada a água do mesmo. Para a fase de operação o EIV informa o volume da cisterna de reaproveitamento foi definido pelo projeto hidráulico em 17,11 m³, o qual apresenta divergência com o informado na planta do subsolo, sendo assim adequar.

24. Em relação ao item 3.1 Delimitação da área de vizinhança, deve atender ao Termo de Referência, identificando a delimitação específica das áreas de AVD e AVI de forma clara, indicando através de mapeamento a área de vizinhança. Bem como, atentar-se que as áreas delimitadas de AVD devem, pelo menos inserir as áreas de sombreamento do futuro empreendimento. Adequar a terminologia adotada de AID (Área de Influência Direta) para AVD (Área de Vizinhança Direta). Aplicar no EIV as terminologias indicadas no art. 4º, inc. I, alíneas a, b e c, da LC n.º 24/2018;

2ª Complementação: Para o empreendimento foi adotado o índice de abrangência de valor 2 (Impactos limitados a um raio de 1 a 3 km). Onde a Área Diretamente Afetada (ADA) apresenta um raio de ação de 100 metros a partir do centro do imóvel, a Área de Vizinhança Direta (AVD) apresenta um raio de 1 quilômetro a partir do centro do imóvel e a Área de Vizinhança Indireta apresenta um raio de 2 quilômetros a partir do centro do imóvel.

3ª Consideração CEIV: A CEIV reitera, solicitando que sejam apresentados os mapas de delimitação da AVI e AVD, identificando as vias de delimitação das mesmas;

29. Atender ao Termo de Referência, no item 3.7 Leitura de Paisagem, a CEIV entende ser necessário realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas fachadas da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, aplicando-se as disposições da Lei Municipal nº 4.107/2018 (Plano de Arborização). Apresentar imagens (simulação) de como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços com a área pública e vizinhança;

2ª Complementação: Segundo Campos (2005), a paisagem urbana pode ser compreendida com a relação de interações entre o homem e o seu meio. Estas interações apresentam-se também de maneira subjetiva na forma de percepção visual da paisagem com restrições significados dados pelo homem. A paisagem urbana nas áreas de vizinhança do empreendimento é composta em sua maioria por edifícios, residenciais e comerciais e áreas verdes que fazem frente com o Rio Camboriú. Com a característica de edifícios verticais, a paisagem do entorno tende ao aumento de novos empreendimentos com

estas características. Lynch, o autor do livro “A imagem da Cidade”, destaca a maneira como percebemos a cidade e as suas partes constituintes, baseado em um extenso estudo em três cidades norte-americanas, no qual pessoas eram questionadas sobre sua percepção da cidade, como estruturavam a imagem que tinha dela e como se localizavam. Identificou-se ainda que os elementos que as pessoas utilizam para estruturar sua imagem da cidade podem ser agrupados em cinco grandes tipos: caminhos, limites, bairros, pontos modais e marcos. Conclui-se que a percepção é feita aos poucos, já que é impossível entender toda cidade de uma só vez. Portanto, o tempo é um elemento essencial. Além disso, verificou que nada é experimentado individualmente, e sim em relação a seu entorno. Elementos semelhantes, porém, localizados em contextos diferentes, adquirem significados diferentes.

Pontos positivos do Empreendimento: O Edifício Viva 360° possui sua arquitetura de alto padrão verticalizada. Sua esbeltez e beleza enriquecem o entorno, valorizando os diferentes visuais e oferecendo qualidade de vida aos moradores, através de espaço internos amplos e que promovem bem-estar como academia, pilates, sauna, salas de massagem e de relaxamento, piscina rasa, piscina profunda, quadra poliesportiva, “play ground”, sala de jogos, etc, não sobrecarregando assim os equipamentos públicos de lazer do entorno. A topografia do local é plana, o que facilita a imagem geral dos que circulam no local, sejam andando* ou em veículos. A movimentação de pessoas gerada com a implantação do empreendimento, será potencializada com a locação de duas salas comerciais no térreo, trazendo assim maior sensação de segurança na área, atraindo consequentemente maior público e vitalidade não só ao empreendimento, mas também ao entorno. Com recuo e passeio largo e a implantação de floreiras tanto no passeio quanto na área interna do lote, o espaço se torna receptivo, agradável a convivência e permanência além de trazer o verde da borda do rio para o outro lado da rua. Tendo assim uma transição harmônica entre público e privado. Portanto, cabe ressaltar que o empreendimento será de grande importância para o entorno, atendendo e cumprindo todas as exigências previstas no plano diretor do município e órgãos que regem a implantação do mesmo. Projeto de arborização adicionado em anexo a este protocolo.

3ª Consideração CEIV: Reitera-se, uma vez que não foi apresentado o Projeto de arborização, conforme a Lei Municipal nº 4107/2018, bem como, não foi apresentado imagens indicando como se dará a integração do empreendimento com o espaço público na visão do pedestre.



Imagem ilustrativa – Fonte: Google.

31. Apresentar os dados primários dos níveis de pressão sonora nos pontos 01, 02, 03 e 04, indicando os principais emissores de ruído da vizinhança;

2ª Complementação: As campanhas de medição ocorreram em dois dias distintos, ditos como dias típicos e atípicos. Primeira campanha no dia 26 de junho de 2023, uma segunda-feira, das 16h às 17h, representando o período diurno. Segunda campanha no dia 28 de junho, uma quarta-feira, no horário das 09:00h às 10:00h. Essas medições foram realizadas para avaliar o entorno antes da implantação do edifício residencial, que será construído nesse período, de acordo com o código de obras do município de Balneário Camboriú. Conforme mencionado no código, é proibido executar qualquer trabalho ou serviço que produza ruído antes das sete 07h e depois das 19h. Cada medição teve uma duração aproximada de 5 minutos, com intervalos de registro de dados de um segundo. Isso resultou em uma média de aproximadamente 300 registros por ponto, permitindo a caracterização do ruído na área em questão. A avaliação dos resultados seguiu as premissas contidas na NBR 10151:2019.

3ª Consideração CEIV: A CEIV entende ser necessário apresentar medições no período noturno, uma vez que o empreendimento possui duas salas comerciais. Ainda, quanto ao horário de execução da obra, deve seguir a Lei Municipal nº 2377/2004.

32. Os índices aplicados para o cálculo do Valor de Compensação, através do grau de impacto, serão analisados após a apresentação clara das áreas AVD e AVI;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se, e aguarda-se o atendimento do item 24.

Análise referente ao Sistema Viário:

34. Com relação ao item 2.1 – Características de localização e acessos:

34.2. Algumas informações precisam ser compatibilizadas:

b) Para o estacionamento privado de uso público (EPP) são indicadas 58 vagas no subitem 2.1 e na Imagem 03 (subitem 2.2), 61. Compatibilizar.

2ª Complementação: Ajustamos a quantidade de vagas PNE, totalizando 02 vagas, bem como adicionamos ao projeto as considerações em relação as sinalizações, numerações e símbolos solicitados no Contran nº 965/2022. Segue a planta-baixa do subsolo atualizado em anexo a este protocolo.

3ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário alocar as vagas de PNE (EPP e residenciais) o mais próximo possível do hall de elevadores (rota acessível). OBS: as vagas PNE devem estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos, ou seja, devem estar posicionadas de maneira a não interferir com as áreas de acesso dos veículos que adentrarão/sairão do estacionamento;

37. Com relação ao item 2.3 - Acesso para pedestres e veículos:

37.1. Indicar (mapa ou recorte de projeto) a localização e os tipos de acesso por veículos e pedestres ao empreendimento. De acordo com o Art. 40 da Lei Municipal 2794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes;

2ª Complementação: Adicionamos a locação dos dispositivos luminosos na plantabaixa do pavimento térreo para a fase de operação e nas plantas do canteiro de obras para a fase de implantação. devido à limitação de altura do embasamento definido pela legislação municipal, não será possível aumentar o pé direito do pavimento. Observa-se que para o atendimento aos empreendimentos deste porte, as operações de carga e descarga são realizadas com veículos como os demonstrados abaixo, ambos com até 2,20m. O portão de acesso será basculante, com altura livre de 3m. Resposta: O acesso dois terá 9,00m Devido a extensão frontal do empreendimento e implantação do EPP, serão necessários dois rebaixos para acesso. O primeiro será utilizado para a entrada e saída da garagem privativa do empreendimento com 6m de largura e o segundo estará localizado na extremidade oposta e será destinado ao acesso ao EPP e colaboradores. Solicitamos a análise e aprovação para implantação do segundo rebaixo com 9m devido aos 03 acessos paralelos existentes neste trecho, onde dois deles atendem a implantação do EPP (entrada e saída EPP) e o outro a entrada/saída de motocicletas dos colaboradores. O padrão será considerado. As medidas foram acrescentadas ao projeto arquitetônico, pavimento térreo, anexo a este protocolo.

3ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário reduzir a largura do rebaixo do meio-fio, referente ao segundo acesso (EPP), para no máximo 6,0 metros;

39. Com relação ao item 2.5 – Previsão de viagens atraídas em hora/pico na fase de operação e distribuição no sistema viário:

39.1. Considerar que as projeções são baseadas usualmente em quatro tipo de veículos: automóveis, moto, ônibus e caminhões, que possuem os respectivos fatores de equivalência para conversão em unidades de carro de passeio (ucp);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

39.2. Indicar a fonte do penúltimo parágrafo da página 11, o qual cita uma estatística de três mil estudos de tráfego realizados a partir das metodologias do ITE;

1ª Complementação: Atendido: Solicitação 39 a 53.2, apresentada a descrição correta no item 3.7 do EIV e no Estudo de tráfego no Anexo 12.

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

39.3. Considerar a distribuição direcional indicada pela metodologia utilizada (ITE), uma vez que o percentual de entrada e saída em horários de pico depende do comportamento dos usuários (nas viagens residenciais, geralmente a saída/produção é maior pela manhã e a entrada/atração à tarde, enquanto que, no caso das lojas comerciais, depende dos horários de funcionamento);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

39.4. Como foi constatado que o horário de pico é verificado no período da tarde e não de manhã? Devem ser analisados dados históricos para verificação e determinação do horário de pico ou realizar contagens nos dois períodos e efetivar a comparação.

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

40. Com relação ao item 2.6 – Sistema de Transporte: previsão de incremento no sistema público de transporte: a Imagem 05 (página 13) indica a divisão modal da região da ANFRI, que considera viagens intermunicipais. Tendo em vista as viagens intramunicipais, deverão também ser consideradas as estatísticas estimadas pelo plano de mobilidade urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018). Ainda, as estimativas devem demonstrar a distribuição direcional das viagens (atração e produção) de cada modal de transporte;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

41. Com relação ao item 2.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança: as informações deste item estão muito simplificadas e precisam ser mais claras e precisas;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

42. Com relação ao item 3.1 – Indicação das principais vias da Área de Vizinhança: incluir mapa com representação das vias da área de vizinhança e seus respectivos sentidos de tráfego (a imagem 07 da página 17 precisa ser mais abrangente, considerando a AVD);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

43. Com relação ao item 3.2 – Gabarito existente e projetado – Hierarquização: incluir mapa com a indicação da Hierarquia Viária na AVD do empreendimento (Mapa de Hierarquia Viária na AVD);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

44. Com relação ao item 3.5 – Tipos de Modais Existentes: incluir gráfico representativo (gráfico em “pizza”) da divisão modal do município de Balneário Camboriú, de acordo com a PlanMob (2018);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

45. Com relação à sinalização e caracterização das vias:

45.1. Incluir levantamento das sinalizações vertical e horizontal (apresentar imagens e mapas indicativos);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

45.2. Apresentar mapa indicativo dos dispositivos redutores de tráfego existentes (travessia elevada de pedestres, lombadas, *Traffic Calming*, fiscalizadores eletrônicos) no entorno do empreendimento;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

46. Com relação ao item 3.8 – Abrigos de ônibus: apresentar mapa indicativo dos pontos de ônibus (caso existam) na Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento (diferenciar a representação dos pontos com abrigo e sem abrigo).

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

47. Com relação ao item 3.9 – Pontos de Táxi:

47.2. Apresentar informações sobre o sistema de transporte individual por aplicativo (Decreto nº 9.444/2019);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

47.3. Incluir a apresentação de outros tipos de transporte individual (caso exista);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

48. Com relação ao item 3.10 – Sistema Ciclovitário: melhorar a qualidade de apresentação da Imagem 12 (página 21). Considerar o mapa do Plano Ciclovitário Municipal, com os dados atualizados;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

49. Com relação aos veículos pesados e as operações de carga e descarga: incluir informações referentes à Zona Central de Tráfego (Decreto Nº 4.020/2004) e ao fluxo de veículos pesados no município, demonstrando a relação destes veículos com a Área de Vizinhaça Direta (AVD) do empreendimento;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

50. Com relação aos polos geradores de viagens no entorno: incluir mapa com a indicação dos Polos Geradores de Viagens no entorno do empreendimento;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

51. Com relação às Contagens de tráfego:

51.1. Incluir mapas representativos das rotas de acesso (entrada) e de saída do empreendimento;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

51.2. A partir das rotas de entrada e de saída, deverão ser realizadas as contagens direcionais e classificatórias nas intersecções (definidas em função dos impactos do empreendimento), de modo a estimar as interferências no tráfego de veículos nos pontos principais de produção e atração de viagens;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

51.3. Apresentar mapas representativos dos pontos de contagem de tráfego e os respectivos tipos de movimentos;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

52. Com relação à Projeção de Tráfego: projetar estimativas de tráfego para um horizonte de 5 e 10 anos **a partir do início das operações**, considerando os tipos de movimentos e os cenários com e sem a atuação do empreendimento. Por exemplo, se o início das operações do empreendimento estiver projetado para 2027, as simulações deverão ser correspondentes aos anos de 2032 e 2037;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

53. Com relação aos Níveis de Serviço:

53.1. Calcular os níveis de serviço conforme as metodologias do HCM (Highway Capacity Manual), considerando os períodos das projeções de tráfego (5 e 10 anos após o início das operações) e os cenários com e sem a atuação do empreendimento;

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

53.2. Incluir imagem/mapa demarcando os pontos de análise de nível de serviço e o tipo de metodologia do HCM utilizada em cada ponto (movimentos ininterruptos, cruzamentos semaforizados, interseção prioritária,...);

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do estudo de tráfego.

54.4 O recuo de estacionamento com 2 vagas na via pública (Avenida Normando Tedesco) indicado no projeto (térreo) deverá ser autorizado pelo Departamento de Engenharia de Tráfego (BC Trânsito) e as medidas do passeio pela Secretaria de Planejamento Urbano (SPU);

2ª Complementação: Em avaliação pelo BC Trans. O posicionamento e o dimensionamento foram ajustados no requerimento apresentado ao BC Trans e no projeto arquitetônico, anexo a este protocolo.

3ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário as seguintes medidas:

- Incluir na versão final do EIV a aprovação das vagas pela BC Trânsito e das medidas do passeio pela Secretaria de Planejamento Urbano;
- Incluir no projeto arquitetônico as sinalizações verticais referentes as vagas de carga/descarga e de curta duração. Seguem modelos exemplificativos.



Após a análise da Matriz Qualiquantitativa e medidas mitigatórias apresentadas, temos as seguintes colocações:

56. No impacto "Pressão no sistema de drenagem", o percentual de mitigação será analisado após apresentação do projeto de drenagem provisória e resposta ao item 19 deste parecer;

2ª Complementação: O revestimento da área do lava-rodas terá em média 50cm de camada drenante (brita 03 e 04) envolta nas laterais com não-tecido geotêxtil.

3ª Consideração CEIV: A CEIV reitera uma vez que não possui ações mitigadoras que justifiquem a mitigação de 30%. Ainda, remover as ações: "Cobrir com lonas os caminhões para evitar a queda de resíduos nas vias" e "Realizar varrição das vias sempre que houver carreamento do solo o entorno", uma vez que as mesmas não referem-se ao sistema de drenagem.

60. Incluir o impacto referente a geração de tráfego, tendo em vista o aumento do tráfego de veículos pesados, levando à pressão no sistema viário (considerando o grande fluxo de caminhões, transporte de solo, as entregas de materiais, as concretagens, etc.);

2ª Complementação: Matriz de Impacto atualizada, anexo a este protocolo.
5.3.12.2 Medidas Mitigadoras Priorizar que as viagens de carga durante a fase de implantação ocorram fora do horário de pico do meio-dia, ou seja, entre 11:00 e 13:00; Organizar as viagens de carga durante a obra de forma que não ocorram simultaneamente, sendo espaçadas ao longo do tempo, a fim de impedir fluxos de veículos de carga concentrados em pequenos períodos; As manobras de cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras sempre que possível; Sempre que possível impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local; Evitar o trânsito de máquinas, equipamentos e caminhões em horários de pico; Disponibilizar vagas de bicicletas para os funcionários como forma de incentivo do uso de meios alternativos de transporte.

3ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. A CEIV reitera que o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos é infração de trânsito, devendo o empreendedor acrescentar as seguintes medidas mitigadoras:

- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;
- Solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito, a Autorização Especial de Trânsito (AET), com no mínimo 48h de antecedência, nas situações excepcionais de operações de carga/descarga, de acordo com as diretrizes expostas no Decreto Municipal nº 4.020/2004;

64. O impacto “Pressão no sistema viário próximo”, na fase de operação, não contempla medidas que justifique o percentual de 30% de mitigação. Para a fase de OPERAÇÃO, incluir como medida mitigadora a aquisição e a instalação de equipamentos (câmeras de vídeodetecção ou laços indutivos, etc.) em cruzamento semaforizado. Quando da implantação dos equipamentos, solicitar à BC Trânsito a definição do local para torná-los integrados à central de controle de tráfego em tempo real do município e/ou para a prioridade seletiva ao Transporte Coletivo;

2ª Complementação: Em avaliação junto ao BC Trans

3ª Complementação CEIV: Aguardando a inclusão e a atualização das medidas mitigadoras do impacto. Ademais, considerando que o EPP ser um requisito obrigatório para o empreendimento em questão, é necessário retirar a seguinte medida mitigadora, citada na matriz: “O empreendimento será dotado de um estacionamento público privado que auxiliará na demanda não só do empreendimento como também de todo o entorno”.

65. Para a fase de OPERAÇÃO, incluir como impacto o “aumento na demanda por transportes públicos”, considerando como medida mitigadora a construção ou reforma de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento, conforme modelo disponibilizado pela Secretaria de Planejamento Urbano e indicação de localização pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

2ª Complementação: Matriz de Impacto atualizada 5.4.10 Aumento demanda transporte público A fase de operação do empreendimento proporcionará a contratação de mão de obra local fazendo com que aumente o fluxo de veículos próprios e a demanda por transportes públicos.

3ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário as seguintes medidas:

- Alterar a expectativa de ocorrência para Certa, a importância para Alta e a redução da magnitude para, no máximo, 30%;
- Retirar as seguintes medidas mitigadoras colocadas: “Aumento da demanda do uso de transporte por aplicativos” e “Implantação de parada rápida e carga e descarga pública em frente ao empreendimento”.

66. Apresentar relatório de avaliação da sinalização (vertical e horizontal) das ruas transversais às Avenidas Normando Tedesco e Atlântica no trecho compreendido entre as ruas 4000 e 4900. A partir das adversidades identificadas no relatório, propor medidas mitigadoras para correção/ajustes da sinalização de trânsito, avaliando também as interferências dos controladores de trânsito no sistema de drenagem;

2ª Complementação: Estudo de sinalização em desenvolvimento/atualização. Será apresentado em breve.

3ª Consideração CEIV: Aguardando o envio do relatório de avaliação da sinalização e dos sistemas de drenagem.

69. Apresentar a Matriz atualizada e o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer. O valor da contrapartida deverá ser apresentado em CUB/SC.

3ª Consideração CEIV: Aguarda-se os atendimentos acima solicitados.

Medidas complementares a serem observadas:

1. Observar a disposição da LC nº 24/2018, art. 11, § 1º:

“O EIV será **arquivado definitivamente**, na hipótese **do empreendedor não prestar esclarecimentos, ou deixar de atender a qualquer das solicitações, num prazo de 180** (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, mediante justificativa técnica, a contar do despacho da CEIV.”

2. Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC nº 24/2018:

“Art. 16 No pedido de certidão de habite-se, o empreendedor deverá comprovar à CEIV, o recolhimento aos cofres públicos municipais, da medida compensatória, e o **Relatório de Cumprimento das medidas mitigatórias**. (grifo do autor)

Parágrafo único. As medidas compensatórias, resultantes do não cumprimento de medidas mitigatórias, previstas no art. 17, deste diploma legal, deverão ser pagas em uma única parcela, num prazo máximo de 10 (dez) dias, a serem contados a partir da notificação da CEIV ao empreendedor.

Art. 17 Verificado pela CEIV, o descumprimento da execução de qualquer medida mitigatória, estará o empreendedor sujeito a notificação, com direito a regularização em até 5 (cinco) dias úteis, sendo que, **pelo não cumprimento ou na reincidência**, será estabelecida medida compensatória, considerando 10 (dez) vezes o valor proporcional a medida mitigatória não executada. “(grifo do autor)

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em formato digital.

Ressaltando que a análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis, é o que recomenda esta Comissão.

Balneário Camboriú, 06 de Março de 2024.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA (presidente)

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

ALEXANDRE GUISLOTE MOTTA – EMASA
(membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA - SEMAM
(membro da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO –
Eng.º de Tráfego (membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA - SPU
(membro da CEIV)

WALTER H. GRUETER NETO - SPU
(membro da CEIV)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU
(membro da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA - SPU
(membro)

Obs.: este parecer é assinado digitalmente pelos membros da CEIV que possuem acesso à plataforma 1DOC.



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: B766-6267-6096-2CB2

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

- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 07/03/2024 10:49:57 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 07/03/2024 10:59:09 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 07/03/2024 11:39:22 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 07/03/2024 11:46:14 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 07/03/2024 13:12:04 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 07/03/2024 13:27:52 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 07/03/2024 13:29:00 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 07/03/2024 14:01:32 (GMT-03:00)
Papel: Parte
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/B766-6267-6096-2CB2>