

PARECER 0039/2023 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE
VIZINHANÇA (CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 002/2023-CEIV – 08/02/2023
(X) Segunda análise – Parecer nº 039/2023 – CEIV - 16/11/2023

Processo Administrativo nº: ARQ.01.00000503/EIV.000013

Projeto: Edifício Viva Green View

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:

2. O item 1.4 Identificação da equipe técnica responsável pelo EIV, deve atender o Termo de Referência, identificação da equipe técnica responsável pelo EIV, identificando com nome, formação profissional, registro em conselho e dados de contato. Ainda, deve ser identificado o responsável pela coordenação da equipe, bem como apresentar a anotação de responsabilidade técnica ART ou equivalente, de todos os envolvidos na elaboração do estudo;

2ª Consideração CEIV: A CEIV reitera o item, uma vez que não foram informados os dados de contato dos responsáveis pelo estudo, conforme Termo de Referência;

7. Para a fase de OPERAÇÃO, além das 49 vagas de bicicletas privadas e 8 condominiais, há previsão de implantação de paraciclos externos ao empreendimento?

2ª Consideração CEIV: Atendido em partes. Apresentar cotas para o paraciclo público, demonstrando as medidas da área de circulação de pedestres (faixa livre/passeio);

8. É informado a existência de subsolo no empreendimento. Diante deste fato, esclarecer a necessidade de execução de tirantes para travamento da cortina de estaca, apresentar o detalhamento da metodologia de contenção para o caso em específico, uma vez que o apresentado no Anexo XI – contenção, apresenta somente exemplos. Caso utilize-se de tirantes que extrapolem o limite do terreno, buscar autorização expressa da administração municipal para uso do espaço público e as respectivas autorizações dos proprietários dos imóveis lindeiros. Acrescenta-se que se faz necessária a manifestação da EMASA quanto à viabilidade da implantação dos tirantes, no que diz respeito ao impacto a infraestrutura de água, esgoto e drenagem do sistema municipal;

2ª Consideração CEIV: O Anexo 11, informa a área do empreendimento em 43.130,84 m², contudo o projeto apresentado, demais informações no EIV e Anexo 2, consta a área é de 43.171,90 m² e 43.139,74 m², sendo assim, compatibilizar todas as informações (estudo e projetos).

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 Consideração CEIV: Esclarecer em projeto, bem como ilustrar a dinâmica do canteiro, os locais em que serão realizadas as operações de carga/descarga, movimentação de máquinas e equipamentos, estacionamento de caminhão-betoneira (na segunda fase da obra) visando não prejudicar as vias do entorno, uma vez que o pavimento térreo estará executado. Ainda, indicar os raios de giro no acesso e saída dos caminhões em todas as fases;

13. No item 2.8 Terraplanagem, considerar no cálculo do volume a ser removido o "fator empolamento", ou seja, calcular o volume de terra solta. Especificar como será realizado o transporte (local de carga, local de bota fora, vias de acesso dos caminhões e de escoamento). Com relação ao bota fora, o empreendedor deverá dar destinação adequada em local licenciado. Ainda, a execução da terraplanagem depende de autorização/licença prévia da SEMAM;

2ª Consideração CEIV: O EIV informa a retirada de um volume 6.681,42m³ de solo e o Anexo 11 informa um volume de solo 5.859 m³, o qual será levado para outra área externa ao canteiro de obras, devidamente regularizada. Adequar, tendo em vista as divergências de informações, bem como informar o local e apresentar as devidas licenças.

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 Consideração CEIV: A CEIV reitera o item, solicitando que seja apresentado o Laudo Cautelar de Vizinhança, o qual deve ser elaborado por profissional técnico capacitado acompanhado da Anotação ou Registro 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 Consideração CEIV: No item 2.9.2 é informado que o cálculo deste consumo leva em consideração uma ocupação de 04 pessoas por apartamento, já o item 2.2 o critério utilizado para dimensionamento é de 02 pessoas por quarto, sendo assim, rever as informações;

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 Consideração CEIV: Na primeira fase do canteiro de obras é informado um reservatório de 3 mil litros, para água do rebaixamento provisório do lençol freático, a qual será utilizada para lavar rodas, limpeza de calçadas e via, e excedente de água será encaminhado para a rede pública, sendo assim esclarecer a destinação da água utilizada na lavagem, bem como 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 17,11m³, o qual apresenta divergência com o informado na planta do subsolo, sendo assim adequar.

21. Abordar os temas “produção de calor, vibração e radiação”, conforme TR;

2ª Consideração CEIV: A medida informada “Realização das obras no período diurno”, é de obrigação do empreendedor, uma vez que deve atender a Lei Municipal nº 2377/2004. Ainda, informar a produção de calor, vibração e radiação, na fase de operação do empreendimento (Indicar os equipamentos geradores).

23. No item 2.13, rever a informação referente ao volume do “reservatório de reaproveitamento” de 160,30 m³, visto que no memorial hidrossanitário foi calculado o volume de 16,60 m³. Esclarecer;

2ª Consideração CEIV: Rever, uma vez que a tabela 14, informa o valor adotado de 17,11 m³, e no corpo do EIV item 2.13 o valor é de 16,60 m³.

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 Consideração CEIV: Em relação à delimitação da área de vizinhança (AVD), não foi possível a identificação da delimitação específica da mesma, apresentar de forma clara. Conforme a delimitação da área deve adequar o valor utilizado para IA (Índice Abrangência).

26. Apresentar Consulta de Viabilidade emitida pela CELESC;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o item, solicitando que seja apresentada a Consulta de Viabilidade emitida pela CELESC;

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 Consideração CEIV: 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 para a permanência dos usuários, etc. Ainda, atender a Lei Municipal nº 4107/2018, apresentando o projeto de arborização: indicar as espécies (de acordo com anexo da Lei 4107/2018) no projeto, detalhar os canteiros (de acordo com art. 8º, inc. IX, alíneas "a", "b" e "c", da Lei 4107/2018).

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 Consideração CEIV: No Anexo 07, informa que os ruídos e vibrações afetam a Área de Influência Direta (AID), adequar a nomenclatura conforme Lei Complementar nº 24/2018. Não foram informados os horários de coleta, portanto, a CEIV solicita que seja realizada uma amostragem de níveis de pressão sonora com horários diversificados.

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:

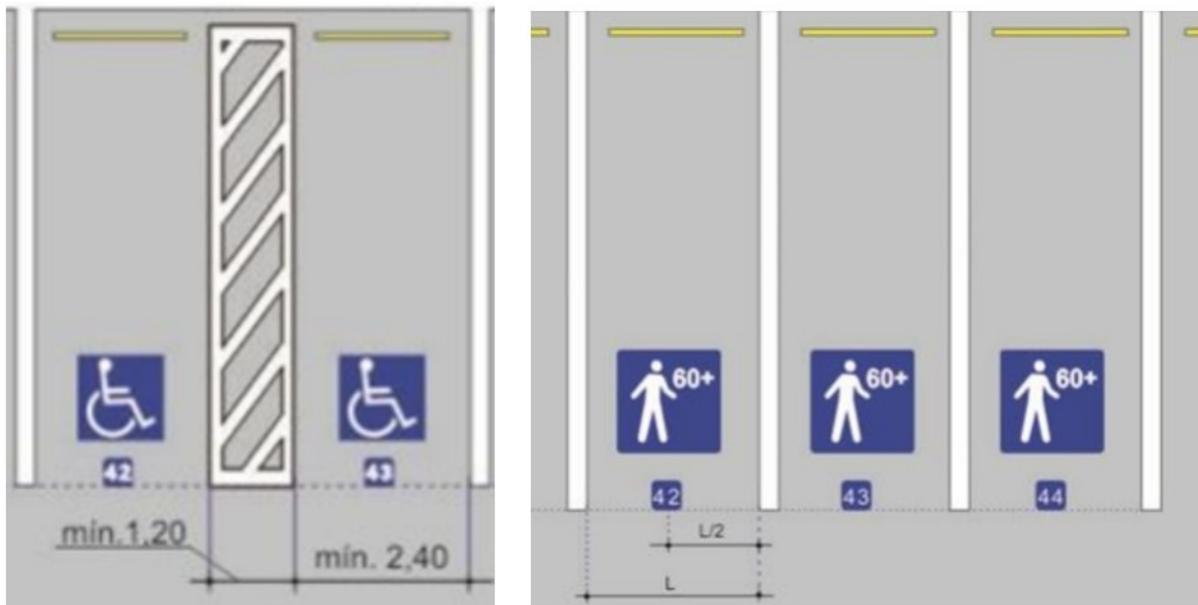
34. Com relação ao item 2.1 – Características de localização e acessos:

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.

1ª Complementação: Ajustado: Serão 59 vagas para o estacionamento EPP.

2ª Consideração CEIV: Atendido, porém é necessário acrescentar 1 vaga PNE no estacionamento EPP e no privado, visto que o arredondamento do cálculo de número de vagas será feito considerando-se o número imediatamente superior. Ademais, nas pranchas referentes ao estacionamento é necessário rever e acrescentar as dimensões e as sinalizações horizontais e verticais das vagas de PNE e Idoso, do Símbolo Internacional de Acesso – SAI, do Símbolo de Idoso, e das numerações das vagas PNE/Idoso, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir



1.4. Numeração

Todas as vagas reservadas em áreas de estacionamento privado de uso coletivo devem ser numeradas. O numeral deve ter altura de 0,10m, na cor branca, inserido num retângulo azul, conforme exemplo de aplicação da Figura 5, exceto quando o pavimento for também azul, conforme Figura 6.

Figura 5



c) Há previsão de horário de funcionamento das salas comerciais?

1ª Complementação: Não temos como prever o horário pois dependerá do tipo de comércio ou serviço que se implantar no local.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

36. No caso de estacionamentos privados de uso público, verificar o atendimento ao Decreto nº 9578/2019.

1ª Complementação: O estacionamento EPP será privado de uso público e atenderá ao decreto nº 9578/2019.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido, sendo necessário colocar no texto do EIV Final, que atenderá as diretrizes expostas no Decreto Municipal nº 9578/2019.

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

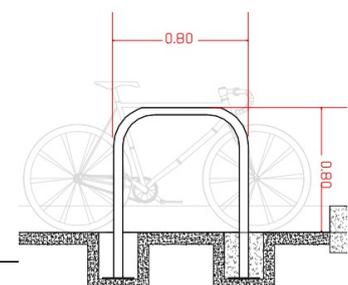
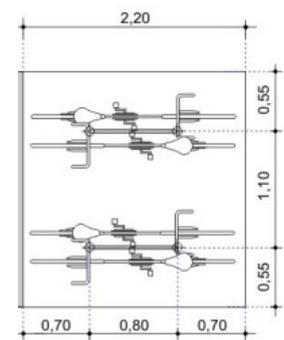
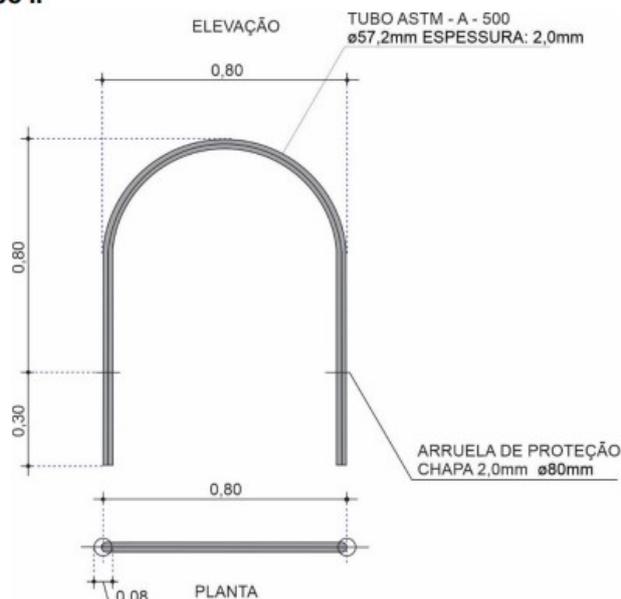
37.1. Indicar (mapa ou recorte de projeto) a localização e os tipos de acesso por veículos e pedestres ao empreendimento. De acordo com o Art. 40 da Lei Municipal 2794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes;

1ª Complementação: Atendido: Itens 37 ao 38 apresentados no estudo de tráfego, itens 2.3 e seus subitens. Anexo 12

2ª Consideração CEIV:

- Necessário colocar nas pranchas e no texto do EIV, que os acessos veiculares, tanto na implantação como na operação, terão dispositivos luminosos e sonoros, indicando a entrada e saída de veículos;
- Necessário colocar nas pranchas e no texto do EIV, se o portão de entrada nos acessos (especialmente o que vai levar a vaga de carga/descarga no G1), será basculante ou não, se atentando a altura máxima dos futuros caminhões que adentrarão na vaga de carga/descarga. OBS: a altura máxima de 2,20 m, apontada no capítulo 2.3.2.4 - VAGA DE CARGA E DESCARGA, deverá ser revista, visto que ela não atenderá nem caminhão de pequeno porte, como por exemplo VUC (Veículo Urbano de Carga). OBS 2: necessário verificar e prever uma margem de segurança no que se refere à altura máxima de abertura dos portões, com a altura máxima dos caminhões, respeitando as normas técnicas vigentes do assunto;
- Na figura 5 não é possível verificar a cota do rebaixo do meio-fio no 2º acesso. Corrigir;
- Em relação ao espaço destinado a bicicletas de uso público (capítulo 2.3.2.5), considerando que existe um projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano, de acordo com o TIPO II do Manual de Sinalização Cicloviária do CONTRAN (Volume VII), as dimensões das imagens a seguir devem ser respeitadas e acrescentadas no projeto arquitetônico:

Modelo Tipo II



37.3. No Projeto Arquitetônico, demonstrar as medidas (cotas) dos **rebaixos de meio-fio** e dos **acessos de veículos**, em atendimento às diretrizes determinadas pela Lei Municipal nº 2794/2008 (artigos 41 e 184);

1ª Complementação: Atendido: Itens 37 ao 38 apresentados no estudo de tráfego, itens 2.3 e seus subitens. Anexo 12

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido quanto ao acesso residencial do projeto arquitetônico. Necessário cotar o rebaixo do meio-fio e do acesso veicular em si.

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);

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido. Segue uma tabela exemplificativa, referenciada em Manuais/Normativas de trânsito, dos fatores de equivalência que podem ser utilizados no estudo.

FATOR DE EQUIVALÊNCIA				
Bicicleta	Moto	Carro	Ônibus	Caminhão
0,20	0,33	1,00	2,00	2,25

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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);

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido. Ademais, necessário apresentar, em anexo, o estudo com as contagens direcionais de tráfego, de cada movimento (vetor). Nesse estudo, deverão ser apresentados a interseção/o local exato da contagem, a data, o horário, os volumes veiculares a cada 15 minutos, dentro do horário de pico, e a conversão em Unidade de Carro de Passeio (UCP), utilizando os fatores de equivalência, para cada movimento (vetor). Segue tabelas exemplificativas.

MOVIMENTO 1																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	13	51	0	1	15	56	0	0	16	69	0	1	20	79	0	0
18:00	19:00	25	70	0	0	18	64	0	0	14	55	0	0	11	48	0	0

VOLUME (veic/h) NA HORA PICO		EQUIVALENTE (UCP) NA HORA PICO	
MOV 1	362	MOV 1	310

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.

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido. Necessário utilizar referências reconhecidas e tradicionais na área de trânsito/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;

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.

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Apesar da inserção dos dados do PLANMOB, a previsão do incremento nos modais de transporte utilizou os dados das viagens intermunicipais. Os dados das viagens geradas em cada modal de transporte, apresentados na página 28, deverão ser revisados. OBS: usar como referência as informações do PLANMOB, para o bairro onde se instalará o empreendimento.

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;

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido. Ademais, verificar os dados da figura 23 - página 29 (A Rua 4200 não seria Rua 4100? A Rua 4100 não seria a Rua 4000?);

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);

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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);

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

45. Com relação à sinalização e caracterização das vias:

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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).

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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);

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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 Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento;

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

51. Com relação às Contagens de tráfego:

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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;

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido, em conjunto com as solicitações feitas no item 39.3.

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

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido, em conjunto com as solicitações feitas no item 39.3.

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;

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido (figura 30 – página 37 do EIV está incompleta).

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;

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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,...);

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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

54. Com relação ao Projeto Arquitetônico:

54.2. A vaga reservada para carga/descarga deverá ser projetada de modo que o acesso de caminhões não seja feito em marcha ré pela via pública (Avenida Normando Tedesco). Manobras em marcha ré para acesso à vaga de carga/descarga do empreendimento

causarão interferências no tráfego de veículos, prejudicando a segurança e o nível de serviço (qualidade de operação) da via;

1ª Complementação:Atendido: A vaga de carga e descarga foi relocada para o G1. Apresentado descrição correta no Anexo 12 – Estudo de Tráfego, item 2.3.2.4.

2ª Consideração CEIV:

- Necessário colocar nas pranchas e no texto do EIV, se o portão de entrada nos acessos (especialmente o que vai levar a vaga de carga/descarga no G1), será basculante ou não, se atentando a altura máxima dos futuros caminhões que adentrarão na vaga de carga/descarga. OBS: a altura máxima de 2,20 m, apontada no capítulo 2.3.2.4 - VAGA DE CARGA E DESCARGA, deverá ser revista, visto que ela não atenderá nem caminhão de pequeno porte, como por exemplo VUC (Veículo Urbano de Carga). OBS 2: necessário verificar e prever uma margem de segurança no que se refere à altura máxima de abertura dos portões, com a altura máxima dos caminhões, respeitando as normas técnicas vigentes do assunto;

- Além do disposto nas considerações acima, a vaga de carga/descarga, apresentada no piso G1, deverá ter as seguintes dimensões mínimas (2,50 m x 8,00 m), além da sinalização da figura a seguir, a ser incrementada no projeto arquitetônico:



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);

1ª Complementação Atualizamos a solicitação de requerimento para a implantação de 03 vagas. Duas de parada-rápida e uma de carga e descarga para as salas comerciais. Anexo 12. Temos um protocolo em aberto junto ao BC trânsito, protocolo nº111.363/2022 porém, como não tivemos retorno, anexamos a este processo o requerimento atualizado para análise. Atendido: As medidas do passeio foram ajustadas conforme solicitação da SPU.

2ª Consideração CEIV: Considerando ainda não existir a aprovação por parte Departamento de Engenharia de Tráfego (BC Trânsito) e da Secretaria de Planejamento, é necessário a retirada do projeto das 3 vagas de estacionamento defronte ao empreendimento (2 vagas de curta duração e 1 de carga/descarga). A vaga de carga/descarga não poderá ser no local mencionado, visto que a abertura das portas traseiras do caminhão, durante a operação, prejudicaria o trânsito/estacionamento do veículo na vaga anterior. Ademais, a vaga de carga/descarga deverá ter o comprimento maior que 5,0 m (mínimo 8,0 m).

54.7. Como serão realizadas as operações de embarque e desembarque (carros de aplicativos, táxi e outros) para atendimento dos usuários das salas comerciais?

1ª Complementação: Atendido. Apresentado descrição correta no Anexo 12 – Estudo de Tráfego, item 2.5

2ª Consideração CEIV: Reitera-se o pedido, considerando a necessidade de uma eventual vaga de embarque/desembarque ser na área interna do lote.

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 Consideração CEIV: Aguarda-se a resposta ao item 19 deste parecer, ainda não possui ações mitigadoras que justifiquem a mitigação de 30%;

58. Para o impacto “Deterioração de vias públicas” pela movimentação de veículos pesados, a importância é alta (5), abrangência (5) e reversibilidade é de no máximo parcial (3). Ainda, como medidas mitigadoras incluir a elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra, etc) e, reparação dos danos causados pelos caminhões/equipamentos, incluindo os serviços de recuperação do pavimento, do sistema de drenagem, meio-fio, passeio, etc;

2ª Consideração CEIV: Atendido em partes. A CEIV reitera uma vez que entende que a reversibilidade é de no máximo parcial (3).

59. Em relação ao impacto “Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno do empreendimento”, na fase de implantação, considerar como “Parcialmente Reversível” (3). Será analisado após a apresentação do projeto de canteiro de obras, uma vez que uma das mitigações deste impacto é: a reserva de área interna ao lote para estacionamento de carros e motos dos colaboradores ao longo da fase de implantação e 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. OBS.: Considerar como medida mitigadora somente o que for passível de cumprimento;

2ª Consideração CEIV: Aguarda-se a resposta ao item 10 deste parecer.

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 Consideração CEIV: incluiu o impacto, mas não colocou nenhuma medida mitigadora. Solicitar a colocação das seguintes 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;
- Todas as manobras, cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras;
- 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.

61. Entende-se que deverá ser levado em consideração impacto(s) referente(s) ao aspecto "emissões atmosféricas" (cfe. Item 5.3 do TR, inc. IX);

2ª Consideração CEIV: Não há medidas que justifiquem a mitigação de 50%; Considerar "Parcialmente Reversível" (3), expectativa de ocorrência Certa (3) e "Área de abrangência" (5);

62. Em relação ao aspecto "interferência no ambiente natural" (conforme, Item 5.3 do TR, XI), não foi abordado o impacto referente ao aumento do consumo de recursos naturais sendo a construção civil grande consumidora dos recursos naturais. Rever;

2ª Consideração CEIV: A CEIV entende que a abrangência é AVD (3). Rever;

63. Para o impacto "Pressão no Sistema de Tratamento de Efluentes", na fase de operação, a medida mitigadora apresentada (*projeto hidrossanitário dimensionado adequadamente para conduzir os efluentes a rede pública*) é uma exigência legal que não traz mitigação ao impacto. Apresentar outra(s) medida(s);

2ª Consideração CEIV: Reitera-se. A CEIV entende que projeto hidrossanitário não pode ser considerado como medida, uma vez que é uma exigência legal.

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 Consideração CEIV: Reitera-se o pedido.

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 Consideração CEIV: Reitera-se o pedido, sendo necessário a inclusão, no EIV e na matriz, tanto do impacto, como das medidas mitigadoras.

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;

2º Consideração CEIV: Reitera-se o pedido. Além do relatório de avaliação da sinalização (vertical e horizontal), a solicitação se refere da relação entre os controladores de trânsito (ondulações transversais/lombadas; faixas elevadas de travessias de pedestres) e os sistemas de drenagem. Conforme as Resoluções Contran nº 600/2016, nº 738/2018 e nº 973/2022, os controladores de trânsito supracitados deverão ser executados mantendo-se as condições de drenagem superficial da via.

67. Realizar a avaliação de impactos relacionados aos aspectos: equipamentos comunitários, paisagem urbana, patrimônio natural e cultural, interferências no meio natural. Rever;

68. Considerando que a fachada frontal, com pele de vidro, está voltada para o Rio Camboriú, apresentar estudo relacionado à avifauna e o risco de colisões com o empreendimento, avaliando o impacto e propondo medidas mitigadoras;

2º Consideração CEIV: Apresentar Anotação de responsabilidade técnica, do responsável técnico pelo estudo de Avi-fauna, ainda deve ser analisado os impacto de reflexão e colisão das aves, bem como incluir na matriz.

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.

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, 16 de novembro de 2023.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA (presidente)

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

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA -
SEMAM (membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA - SPU (membro da
CEIV)

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

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU (membro
da CEIV)

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

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 5168-9193-E988-B0DC

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

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 16/11/2023 16:57:16 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 16/11/2023 17:18:28 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 16/11/2023 17:29:37 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 17/11/2023 15:28:23 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 17/11/2023 15:59:51 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 20/11/2023 12:02:13 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 22/11/2023 13:16:42 (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/5168-9193-E988-B0DC>