



RESPOSTA AO PARECER 020/2023 – CEIV - COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

SUPERMERCADO MESCHKE

PARECER 020/2023 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

() Primeira Análise – Parecer nº 004/2023 - CEIV – 17/02/2023
(X) Segunda Análise – Parecer nº 020/2023 - CEIV – 21/07/2023

Processo Administrativo nº: ARQ.01.00000902/EIV.000019 (Protocolo #16401)

Requerente: Pedro Gabriel Kemczinski

Empreendedor: Meschke Administradora de Bens Ltda.

CNPJ nº: 08.697.977/0001-11

Empreendimento: Supermercado Meschke - Atacado

Área do lote: 6.132,59 m² (matrícula)

Área total do empreendimento (projetada): 5.265,12 m².

Número de Pavimentos Totais: 4 pavimentos. (térreo, reservatório superior, mezanino e casa de máquinas).

Número de Unidades Autônomas Residenciais: nenhuma.

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: uma.

Vagas de Estacionamento: 89 vagas

População estimada na operação: ? pessoas

Endereço: Rua Biguaçu, s/nº, - Bairro dos Municípios.

Uso: Comercial.

DIC: 58605.

Inscrição Imobiliária: 03.01.036.0927

Zona: ZACC-III-D/Rua Biguaçu: EIXO COMERCIAL – TAB 37

Enquadramento jurídico: art. 54, inc. XIV, da Lei Municipal nº 2.794/2008.

Investimento previsto: 5.265,12 CUB's

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Senhores membros da CEIV, é com grande satisfação que recebemos o parecer da SEGUNDA ANÁLISE do EIV referente ao empreendimento SUPERMERCADO MESCHKE, feita por esta douta comissão de análise da prefeitura de Balneário Camboriú. Atendemos as devidas solicitações colocando as respostas item por item, para facilitar a didática do vosso entendimento.



Membro



QUESTÕES E RESPOSTAS

1. Nos itens 1.2, 1.3 e 2.2, compatibilizar as informações sobre a área total do empreendimento com o projeto arquitetônico em análise na plataforma AprovaFácil BC;

2ª Consideração CEIV:

- Rever a possibilidade de aumento do número de vagas de motocicletas. Mesmo atendendo o número mínimo estabelecido pela legislação municipal, a CEIV entende que o número ofertado seja bem inferior a demanda que será necessária ao local. OBS: Segundo dados do IBGE (2022), a frota veicular de Balneário Camboriú é de 106.800 veículos, sendo 27.009 compostos por motocicletas (17.351), motonetas (9.569) e ciclomotores (89), ou seja, 25,28% do total de veículos;

- Rever a possibilidade de aumento do número de vagas de carga/descarga para, no mínimo, 3.

OBS: Considerando que no subcapítulo II – Viagens de Carga, do EIV, é exposto que o empreendimento gerará, diariamente, 14 viagens de carga e que a maior incidência será no período matutino, a CEIV acredita que 2 vagas ofertadas não atenderão a demanda em diversos momentos do dia, especialmente quando o veículo estiver totalmente carregado.

Resposta: Segue no ANEXO I deste documento o projeto arquitetônico atualizado, onde é possível verificar o aumento do número de vagas de carga/descarga para 3.

Quanto as vagas de moto, não há mais espaço possível. Foi mantido o atendimento a legislação.

OBS: O PROJETO ARQUITETÔNICO CONSTANTE NO ANEXO I NÃO ESTÁ ASSINADO. CASO SEJA ACEITO DESTA FORMA, SERÁ ASSINADO PARA APRESENTAÇÃO JUNTO AO EIV FINAL.

4. Informar a fonte da metodologia aplicada para o cálculo da população prevista para o empreendimento na fase de operação, na pág. 37 do EIV cita que “conforme apresentado no memorial descritivo do Projeto Hidrossanitário”, sendo considerada a estimativa de 200 funcionários e 883 ocupantes temporários. Indicar a bibliografia da fonte da seguinte informação: “1 ocupante temporário por m² da área de vendas” e o critério da estimativa de 200 funcionários;

2ª Consideração CEIV: Não atendido. Reitera-se. Ainda, no memorial descritivo



hidrossanitário foi alterada a estimativa de funcionários para 100, indicar o critério.

Resposta: Segue no ANEXO II deste documento o memorial descritivo do projeto hidrossanitário atualizado.

6. No item 2.4 Descrição das obras, apresentar as estimativas de materiais a serem utilizados;

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. As estimativas apresentadas são relacionadas, somente, à construção do galpão e pavimentações. Complementar;

Resposta: Segue no ANEXO I deste documento o memorial descritivo de obra atualizado, com complemento sobre a estimativa de materiais a serem utilizados.

7. Apresentar projeto detalhado do canteiro de obras, contemplando e demonstrando as áreas de cargas e descargas de materiais, concretagens, transporte das peças pré- moldadas, as áreas de vivência, áreas de manobra (apresentando os raios de giro) e circulação dos veículos pesados, áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e acesso dos equipamentos e máquinas; Quais os tipos de veículos serão utilizados (dimensões) no transporte e içamento das peças pré- moldadas? Descrever também como será esquema de segurança viária para se garantir que toda operação ocorra sem perigo para transeuntes;

2ª Consideração CEIV:

- O projeto do canteiro de obras apresentado não demonstra de forma clara e objetiva as solicitações iniciais. Demonstrar como se dará a manobra de acesso e saída (demarcar os raios de giros) dos caminhões que transportarão as peças pré-moldadas e do guindaste. Quais os tipos de veículos serão utilizados (dimensões)?

- Descrever também como será esquema de segurança viária para se garantir que toda operação ocorra sem perigo para pedestres/veículos que trafegam pelas vias adjacentes;

- Acrescentar no croqui, as dimensões, dos acessos (entrada/saída) dos caminhões, em todas as etapas;

- Acrescentar no croqui, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões;



- Acrescentar vagas de motos e de bicicletas (bicicletário) no canteiro de obras;

Resposta: Seguem no ANEXO III o projeto e memorial descritivo do canteiro de obras.

8. Apresentar o “Cronograma Físico” de implantação do empreendimento atualizado, pois o início da obra deverá ocorrer após o licenciamento da mesma;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se. O licenciamento referido neste item, trata-se da emissão do “Alvará de Licença para Construção”, após a aprovação dos projetos, conforme dispõe a Lei Municipal N° 223/1973, em seus art. 199 e 200: “Art. 199 Dependerá da licença prévia da Prefeitura, e pagamento desta Taxa, de acordo com a Tabela V, o início de toda e qualquer construção, reconstrução, reforma, reparo, acréscimo ou demolição de edifícios, casas, edículas ou muros, assim como o arruamento ou loteamento de terrenos e quaisquer outras obras em imóveis particulares.

Art. 200 A licença só será concedida mediante prévia aprovação das plantas ou projetos das obras, na forma da legislação urbanística aplicável.” (grifo do autor).

Resposta: O cronograma físico segue no ANEXO VI deste documento.

11. Rever cálculos no item “2.9.1.1 Fase de Implantação” e no Anexo VI (Memorial do Canteiro de Obras), referente ao “consumo de água”, compatibilizando as informações:

- 11.1. O Anexo VI – memorial do canteiro de obras - traz referências bibliográficas sobre a metodologia de cálculo, porém, na pág. 2 se refere à “operação” quando deveria ser “implantação”. Corrigir;

2ª Consideração CEIV: Não atendido. Reitera-se, o memorial do canteiro de obras deve abordar o consumo da fase de IMPLANTAÇÃO da obra considerando que a mesma deverá estar de acordo com o prazo do cronograma (11 meses). No parágrafo “Vendo os dados obtidos, pode-se concluir que o valor global de 870.255 litros de consumo de água no momento de operação da obra é adequado.” (pág. 4), deverá ser “implantação da obra”, considerando que a legislação trata de fases distintas “implantação” e “operação” do empreendimento.

Resposta: Seguem no ANEXO III o projeto e memorial descritivo do canteiro de obras.



11.2. O prazo de execução da obra mencionado no Anexo VI é de “04 (quatro) meses”, já o Cronograma informa 11 meses. Adequar;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se, no memorial do canteiro de obras ainda há o cálculo mencionando os 04 meses. Rever.

Resposta: O cronograma físico considera 11 meses de obras, conforme memorial descritivo atualizado do Projeto do Canteiro de Obras (ANEXO III).

11.3. Considerando o consumo de 870.255 litros para a obra, em 11 meses, tem-se uma média mensal de 79.114,10 l, sendo 79,114 m³/mês. E, considerando o consumo mensal dos colaboradores de 55 m³/mês, tem-se o consumo de 134,114 m³/mês. Corrigir no EIV e no Anexo VI;

2ª Consideração CEIV: Não atendido. Reitera-se.

Resposta: Seguem no ANEXO III o projeto e memorial descritivo do canteiro de obras atualizados. O consumo foi recalculado para 11 meses (330 dias) de obra e os valores atualizados constam no EIV versão final.

Consumo total = 825.000 Litros = 825 m³

Consumo mensal = 75.000 Litros/mês = 7,5 m³/mês

19. No “Anexo V - Projeto Arquitetônico”, fl. 11, quadro estatístico consta a informação do “Volume Reservatório Reuso de Águas Pluviais” de 30.000 litros; no EIV informa que “o Projeto Hidrossanitário prevê a implantação de sistema de coleta, armazenamento e utilização de águas pluviais, composto por reservatório de 15 m³” (pág. 41, pág. 52 e pág. 82) e, no Memorial Hidrossanitário (pág. 2, item 5.1) informa que o empreendimento contará com reservatório para reaproveitamento de águas da chuva com volume de 2.500 litros (2,50 m³). Compatibilizar as informações, apresentando o volume calculado de forma técnica;

2ª Consideração CEIV: Conforme demonstrado, nos projetos arquitetônico e hidrossanitário, o volume da reservação de águas pluviais para reaproveitamento não potável será de 9,00 m³. Atualizar essa informação no EIV e na Matriz.

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final a Matriz quali-quantitativa anexa a este documento.

20. Apresentar A CEIV pede complementação com relação aos ruídos gerados durante a fase de operação do empreendimento. O estudo informa a existência de gerador,



casa de bombas, casa de máquinas, áreas de docas com movimentação de caminhões, porém não informa qualquer estimativa dos ruídos a serem gerados nesses ambientes. Sugere-se realizar medições em ambientes semelhantes em outras unidades existentes do empreendimento. Ainda, questiona-se se haverá isolamento acústico nas áreas referidas?

2ª Consideração CEIV: Atendido somente em relação ao gerador. Reiteramos.

Resposta: Foram realizadas medições dos níveis de pressão sonora oriundos de outra unidade do Supermercado Meschke (bairro Pioneiros) existente em ambiente semelhante à unidade em estudo. Concluiu-se que, as atividades relacionadas à operação do empreendimento **não são fontes significativas de ruídos para interferência no entorno**, não resultando assim em impactos sobre a vizinhança. O laudo completo consta no Anexo V deste documento.

As informações acima, bem como os laudos (unidade bairro Pioneiros e do fornecedor NEMA apresentado na resposta ao Parecer 004/2023) constam na versão final do EIV (item 2.9.6.2, item 3.9 e Anexo XVI).

24. OBSERVAÇÃO: a questão de número 24 foi respondida e aceita na resposta ao Parecer 004/2023. Porém, notou-se um equívoco referente a adição de um setor censitário pertencente ao bairro Monte Alegre de Camboriú nos mapas de AVD e AVI. Desta forma, os mapas de AVD e AVI foram corrigidos, onde foi removido o setor censitário do município vizinho e mantido o atendimento as solicitações da CEIV no Parecer 004/2023.



ÁREA DE VIZINHANÇA INDIRETA



ÁREA DE VIZINHANÇA DIRETA



26. Na tabela 16 (EIV, pág. 127) esclarecer quanto à aplicação dos índices urbanísticos da “Tabela IU - 37” (Anexo da Lei Municipal n.º 2.794/2008) e da “Tabela IU - 9”, referente a zona ZACC III D, considerando a individualização dos índices para cada zona;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se em relação aos lotes com frente para a Rua Araranguá. Considerando que a área, onde será implantado o empreendimento, está localizada em duas classificações distintas de zoneamento. Sendo, que todos os lotes unificados pertencem à ZACC III D, mas para os lotes originários do loteamento lindeiros à Rua Biguaçu (considerando a sua profundidade original) podem ser aplicados os índices urbanísticos da Tabela IU 37 (Anexo da Lei Municipal n.º 2.794/2008). A viabilidade de construção solicitada apresenta os índices para à Rua Biguaçu (Tabela 37) e, nas observações cita que “as disposições da presente consulta são válidas somente para os lotes lindeiros às vias originárias do loteamento aprovado, especialmente quanto à profundidade”. Logo, a análise deve ser considerando os lotes originários pela



KOEDDERMANN

CONSULTORES ASSOCIADOS

Rua Biguaçu (aplicando TAB IU 37) e os lotes originários com frente para a Rua Araranguá (aplicando TAB IU 9 – ZACC III D).

Resposta: Seguem duas tabelas confrontando os dados apresentados pelo projeto arquitetônico com a ZACC-III-D e com a Tabela IU 37 da Lei Municipal 2.794/2008. Estas tabelas estão também apresentadas no EIV Versão Final.

Tabela 1 - Compatibilização projeto arquitetônico x legislação (ZACC-III-D).

Compatibilização Legislação x Projeto				
Consulta de Viabilidade Para Construção 60868/2022		ZACC-III-D	Projeto	
Consulta de Viabilidade Ambiental 60868/2022				
ATIVIDADES	PERMITIDAS	C1 Comércio de âmbito local, C2 Comércio varejista, S1 - Serviços de âmbito local, S2 Serviços Diversificados,E1 - Instituições de âmbito local, IG1	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR, COMERCIAL E MISTO.	Atende
	TOLERADAS	S2 - Serviços diversificados, S3 Serviços especiais, S4, E1 Instituições de âmbito local , E2 Instituições diversificadas, IG4		
GABARITO	EMBASAMENTO	*EMBASAMENTO: (ATÉ 02 PAVIMENTOS TOTAIS): 100% À PARTIR DO RECUO DO ALINHAMENTO.	Atende	
		*TORRE: 55%.		
	EDIFICAÇÃO	ATÉ 7 PVTOS		
AFASTAMENTOS E RECUOS	FRONTAL	EMBASAMENTO E TORRE: 10,00M DO EIXO PELA RUA BIGUAÇU. (LARGURA DOS PASSEIOS= 4,00M).	Atende	
	LATERAL	2,30 M	Atende	
	FUNDOS	2,30 M	Atende	
	RIO CAMBORIÚ	33M	Atende	
	RIOS E CÓRREGOS	15M	Atende	
TAXA DE OCUPAÇÃO	EMBASAMENTO	100% a partir do recuo do alinhamento	Atende	
	EDIFICAÇÃO	55%	Atende	
COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO	BÁSICO	BÁSICO: 2	Atende	
PÉ DIREITO MÍNIMO	HABITÁVEL	2,6m	Atende	
	NÃO HABITÁVEL	2,4m	Atende	
TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA		15%	Atende	
ÍNDICE DE COBERTURA VEGETAL		2%	Atende	
VAGAS DE ESTACIONAMENTO	DIMENSÕES MÍNIMAS	2,5m x 5,0m	Atende	
	DIMENSÕES CIRCULAÇÃO	5,0m	Atende	
	Nº VAGAS MOTOCICLETA	10	Atende	
	Nº VAGAS	89	Atende	



Membro

Bal. Camboriú – SC- Rua Dom Luiz, nº 400 – Vila Real - CEP 88.337-100
Fone/WhatsApp 47 3065-0472 / 47 99103-0548 / 47 99945 0548
contato@koeddermann.com.br site www.koeddermann.com.br



	Nº VAGAS PNE	2 (2%)	Atende
	Nº VAGA CARGA E DESC.	2	Atende
	Nº VAGA EMBARQUE E DES.	1	Atende
	Nº VAGAS IDOSOS	5 (5%)	Atende
RESERVA P/ REUSO ÁGUAS PLUVIAIS/SERVIDAS		OBRIGATÓRIA	Atende
ARRUAMENTO	LARGURA TOTAL VIAS	RUA BIGUAÇU (16,00M/4,00M/2,00M).	Atende
	PREV. DE ALARGAMENTO	LARGURA DOS PASSEIOS= 4,00M.	Atende
OBSERVAÇÕES	DCLV. MAX. PASSEIO	3%	Atende
	DCLV. MAX. RAMPA PNE	8,33%	Atende
	RAMPA ACESSO VEÍCULOS	Início somente a partir do RECUO da EDIFICAÇÃO	Atende
RESPEITAR AS DISPOSIÇÕES DA LEI FEDERAL Nº12651/2012			Atende

Fonte: Autor, 2023.

Tabela 2 - Compatibilização projeto arquitetônico x legislação (TABELA IU-37).

Compatibilização Legislação x Projeto				
Consulta de Viabilidade Para Construção 60868/2022		TAB IU-37	Projeto	
Consulta de Viabilidade Ambiental 60868/2022		VIAS DIFERENCIADAS		
ATIVIDADES	PERMITIDAS	C1 Comércio de âmbito local, C2 Comércio varejista, S1 - Serviços de âmbito local, S2 Serviços Diversificados,E1 - Instituições de âmbito local, IG1	RESIDENCIAL MULTIFAMILIAR, COMERCIAL E MISTO.	Atende
	TOLERADAS	S2 - Serviços diversificados, S3 Serviços especiais, S4, E1 Instituições de âmbito local , E2 Instituições diversificadas, IG4		
GABARITO	EMBASAMENTO	acima de 300m2: 03 pavimentos, sendo um pavimento terreo, um pavimento de garagem e um pavimento de lazer (podendo ser ocupado 50% deste pavimento como estacionamento descoberto)	Atende	
	EDIFICAÇÃO	acima de 300m2: 04 pavimentos tipo conforme formula QMA		
AFASTAMENTOS E RECUOS	FRONTAL	RUA ARARANGUA: MURO-A-MURO:14,0/MURO-A-MEIOFIO:3,0/MURO-A-EDIFICAÇÃO:1,0	Atende	
	LATERAL	2,30 M	Atende	
	FUNDOS	2,30 M	Atende	
	RIO CAMBORIÚ	33M	Atende	



Membro



	RIOS E Córregos	15M	Atende
TAXA DE OCUPAÇÃO	EMBASAMENTO	100% a partir do recuo do alinhamento	Atende
	EDIFICAÇÃO	55%	Atende
COEFICIENTE DE APROVEITAMENTO	BÁSICO	BÁSICO: 2	Atende
PÉ DIREITO MÍNIMO	HABITÁVEL	2,6m	Atende
	NÃO HABITÁVEL	2,4m	Atende
TAXA DE PERMEABILIDADE MÍNIMA		15%	Atende
ÍNDICE DE COBERTURA VEGETAL		-	Atende
VAGAS DE ESTACIONAMENTO	DIMENSÕES MÍNIMAS	2,5m x 5,0m	Atende
	DIMENSÕES CIRCULAÇÃO	5,0m	Atende
	Nº VAGAS MOTOCICLETA	10	Atende
	Nº VAGAS	89	Atende
	Nº VAGAS PNE	2 (2%)	Atende
	Nº VAGA CARGA E DESC.	2	Atende
	Nº VAGA EMBARQUE E DES.	1	Atende
	Nº VAGAS IDOSOS	5 (5%)	Atende
RESERVA P/ REUSO ÁGUAS PLUVIAIS/SERVIDAS		FACULTATIVA	Atende
ARRUAMENTO	LARGURA TOTAL VIAS	RUA ARARANGUA: MURO-A-MURO:14,0/MURO-A-MEIOFIO:3,0/MURO-A-EDIFICAÇÃO:1,0	Atende
	PREV. DE ALARGAMENTO		Atende
OBSERVAÇÕES	DCLV. MAX. PASSEIO	3%	Atende
	DCLV. MAX. RAMPA PNE	8,33%	Atende
	RAMPA ACESSO VEÍCULOS		Atende
RESPEITAR AS DISPOSIÇÕES DA LEI FEDERAL Nº12651/2012			Atende

Fonte: Autor, 2023.

Com estas informações e as tabelas acima conclui-se que o empreendimento **atende as legislações pertinentes do município**. Caso haja alguma divergência o empreendedor se compromete em adequar as normas exigidas.

27. Na pág. 141, item 3.6.1 do EIV, cita que O empreendimento SUPERMERCADO MESCHKE não gerará incremento na demanda por serviços do sistema público de saúde existente no município de Balneário Camboriú.". Rever a afirmação pois, considerando a proximidade do empreendimento aos equipamentos de saúde é natural que ocorra demanda. Informar a viabilidade de atendimento;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se, pois não pode ser afirmado categoricamente que não haverá incremento, considerando a proximidade do empreendimento aos equipamentos de saúde é natural que ocorra demanda na AVI. Rever.

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e matriz quali-quantitativa.

Texto do último parágrafo do item 3.6.1 foi refeito conforme a seguir:



Membro



“Apenar de a imensa maioria dos cerca de 100 funcionários a serem contratados para trabalhar no empreendimento já ser de Balneário Camboriú, estima-se um pequeno incremento na demanda por serviços do sistema público de saúde existente no município de Balneário Camboriú.”

Impacto incluído, conforme apresentado a seguir:

4.5.6 Pressão nos Equipamentos Públicos de Uso Comunitário

Apenar de a imensa maioria dos cerca de 100 funcionários a serem contratados para trabalhar no empreendimento já ser de Balneário Camboriú, estima-se um pequeno incremento na demanda por serviços nos equipamentos dos sistemas público de saúde e de educação existentes no município de Balneário Camboriú.

A análise qualitativa da pressão nos equipamentos públicos de uso comunitário está apresentada na Tabela 66.

Tabela 36 – Análise qualitativa da pressão nos equipamentos públicos de uso comunitário – fase de operação.

ATRIBUTO	CRITÉRIO
Fase de Ocorrência	Operação
Expectativa de Ocorrência	Incerta
Abrangência	AVI
Importância	Baixa
Reversibilidade	Irreversível
Prazo	Permanente

4.5.6.1 Magnitude do Impacto

Para o cálculo da magnitude do impacto, tem-se:

$$\text{Valor total} = 104,1$$

*Portanto, a **magnitude do impacto** é considerada **alta**.*

4.5.6.2 Aplicação de Medida Mitigadora

- Implantação de Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA);
- Fornecimento de Planos de Saúde (UNIMED e CLINIPAN) para os funcionários.

4.5.6.3 Redução da Magnitude

*Após a aplicação das medidas mitigadoras, considera-se que o impacto sofrerá redução de 80%. Portanto, o novo cálculo da **magnitude do impacto** resultou em 20,82, ou seja, **nula**.*

28. No item 3.6.2, qual a base para a afirmativa: “O empreendimento SUPERMERCADO MESCHKE não gerará incremento na demanda por serviços do sistema público de educação existente no município de Balneário Camboriú.” ? Rever;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se, pois não pode ser afirmado categoricamente que não haverá incremento, considerando a proximidade do empreendimento a equipamentos de educação é natural que ocorra demanda na AVI/AVD. Rever.

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e matriz quali-quantitativa.

O impacto apresentado na questão 27 acima (Pressão nos Equipamentos Públicos de Uso Comunitário) refere-se também a esta questão 28 sobre educação.

Texto do último parágrafo do item 3.6.2 foi refeito conforme a seguir:

“Apenar de a imensa maioria dos cerca de 100 funcionários a serem contratados para trabalhar no empreendimento já ser de Balneário Camboriú, estima-se um pequeno incremento na demanda por serviços do sistema público de educação existente no município de Balneário Camboriú”.

31. No Anexo V – Projeto Arquitetônico, prancha Térreo, cita que o cumprimento da Lei de Arborização nº. 4.107/2018, estaria no EIV. Apresentar o projeto de arborização conforme a legislação citada;

2ª Consideração CEIV: Considerando que o Projeto Arquitetônico – Prancha “Pavimento Térreo” traz variadas informações, solicita-se que o projeto de arborização seja apresentado de forma independente com as seguintes informações mínimas: indicando a localização dos exemplares arbóreos quanto aos acessos de veículos (apresentar as distâncias cotadas); indicar a largura dos passeios, canteiros, largura livre para pedestres, rampas de acessibilidade, faixas de desaceleração/aceleração (cotados); levar em consideração a rede elétrica pela Rua Araranguá (porte da árvore x rede elétrica); observar os elementos e mobiliários urbanos nas calçadas (ver Tabela 3 – no Anexo da Lei 4.107/2018); não obstruir visão de placas de sinalização; indicação das espécies, entre outros.

Resposta: No projeto arquitetônico constante no ANEXO I deste documento, está a prancha de arborização com as solicitações atendidas.

32. Em relação ao item 3.5.4 Drenagem Pluvial, será analisado após apresentação da memória de cálculo (quantidade, distribuição temporal e local de lançamento) do item 2.9.5.2;

2ª Consideração CEIV: Corrigir no EIV a informação referente ao volume de reservação de águas pluviais para fins de reaproveitamento (de 15 m³ para 9,00 m³).

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e a Matriz quali-quantitativa anexa a este documento.

34. As Figuras 127 e 130 estão, parcialmente, com os dados ilegíveis. Apresentar de forma legível;

2ª Consideração CEIV: Reitera-se.

Resposta: As Figura 127 e 130 estão novamente apresentadas conforme EIV versão final.

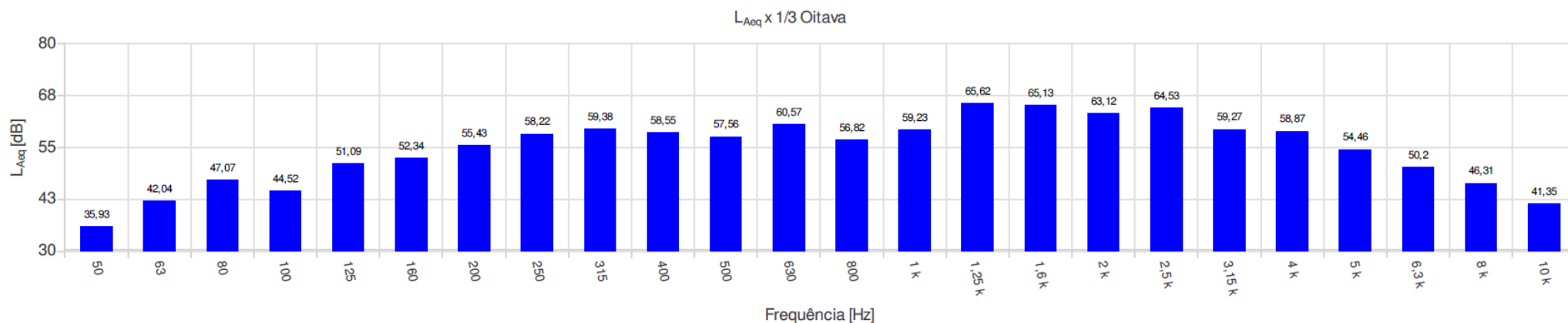


Figura 1 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #01.

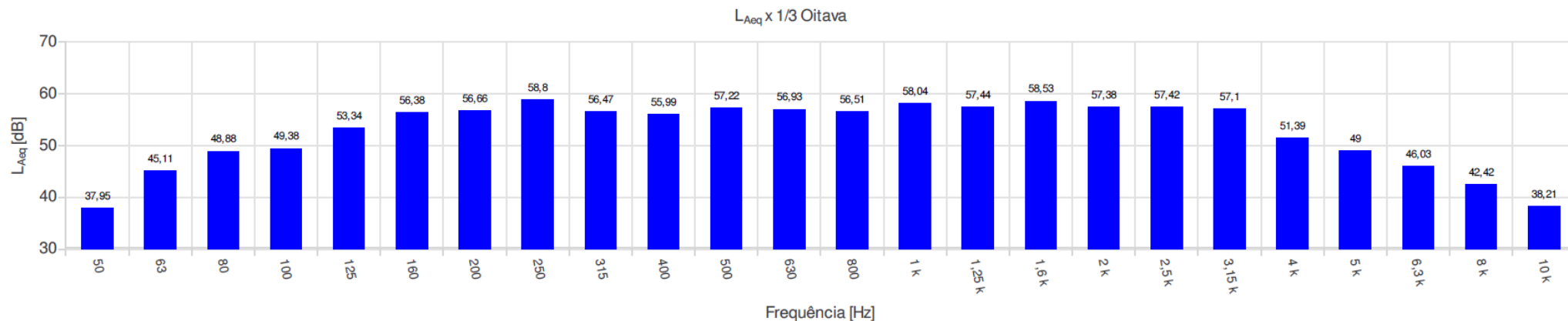


Figura 2 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #02.



35. Considerando a informação do horário de funcionamento do empreendimento (das 8:00 às 21:00 h/8:00 às 22:00 h); o horário de carga/descarga de mercadorias das 6:30 às 12:00 h e das 13:30 às 17:00 h e, os equipamentos que permanecem ligados de forma ininterrupta (máquinas de refrigeração, etc). A CEIV entende que devem ser realizadas medições do nível de pressão sonora entorno das 6 horas (da manhã) e das 22 horas;

2ª Consideração CEIV: Solicita-se que os dados apresentados em gráficos, sejam apresentados através de gráficos ou tabelas legíveis (não está sendo possível a leitura dos valores).

Resposta: Os gráficos e tabelas do Item 3.9.3 estão apresentados de maneira legível a seguir. Vale destacar que serão apresentados no EIV nas mesmas resoluções aqui apresentadas.

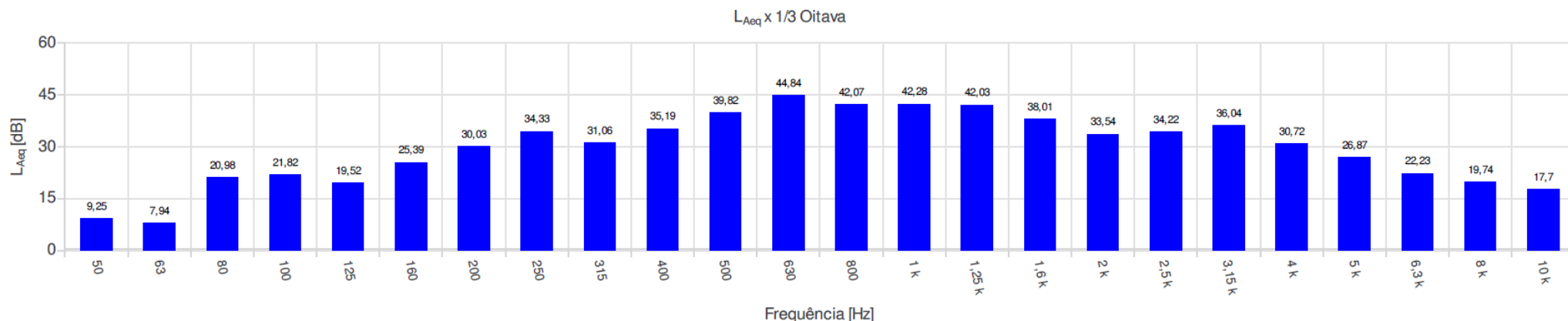


Figura 3 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #01 às 06h.

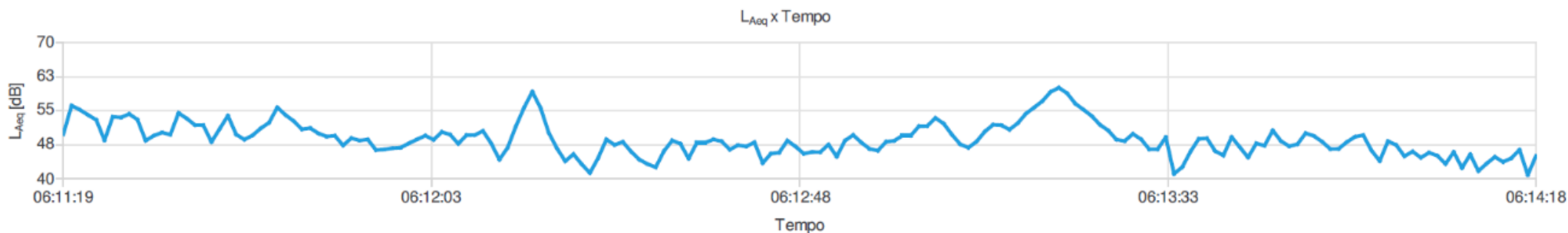


Figura 4 – Gráfico com a frequência dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #01 às 06h.



Configurações

Evento: 2	Tarefa: Ensaio02
Tempo de amostragem [s]: 1	Duração: 00:03:00
Hora de início: 06:11:19	Tempo em pausa: 00:00:00
Hora de término: 06:14:18	Análise de oitavas: 1/3

Verificação de campo @ 1kHz

Pré verificação [dB]: ---
Pós verificação [dB]: ---
Desvio [dB]: ---

Resultados

L [dB]: 55,22 <small>Z_{eq}</small>	L [dB]: 77,78 <small>Z_E</small>	L [dB]: 77,60 <small>Z_{peak}</small>
L [dB]: 53,72 <small>C_{eq}</small>	L [dB]: 76,27 <small>C_E</small>	L [dB]: 75,39 <small>C_{peak}</small>
L [dB]: 50,55 <small>A_{eq}</small>	L [dB]: 73,10 <small>A_E</small>	L [dB]: 72,08 <small>A_{peak}</small>

Máx/Mín

L [dB]: 41,15 <small>Z_{lmin}</small>	L [dB]: 72,80 <small>Z_{lmax}</small>	L [dB]: 43,10 <small>Z_{Fmin}</small>	L [dB]: 69,17 <small>Z_{Fmax}</small>	L [dB]: 45,46 <small>Z_{Smin}</small>	L [dB]: 63,76 <small>Z_{Smax}</small>
L [dB]: 38,06 <small>C_{lmin}</small>	L [dB]: 65,31 <small>C_{lmax}</small>	L [dB]: 40,06 <small>C_{Fmin}</small>	L [dB]: 64,52 <small>C_{Fmax}</small>	L [dB]: 45,21 <small>C_{Smin}</small>	L [dB]: 63,17 <small>C_{Smax}</small>
L [dB]: 35,33 <small>A_{lmin}</small>	L [dB]: 62,55 <small>A_{lmax}</small>	L [dB]: 36,98 <small>A_{Fmin}</small>	L [dB]: 60,70 <small>A_{Fmax}</small>	L [dB]: 39,06 <small>A_{Smin}</small>	L [dB]: 59,50 <small>A_{Smax}</small>

Estatísticos

Ponderação em frequência: A
Ponderação de tempo: Rápida (F)

L [dB]: 55,47 <small>05</small>	L [dB]: 54,06 <small>10</small>	L [dB]: 47,89 <small>50</small>	L [dB]: 42,10 <small>90</small>	L [dB]: 40,84 <small>95</small>
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Figura 5 – Quadro dos resultados obtidos na medição dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #01 às 6h.



Membro

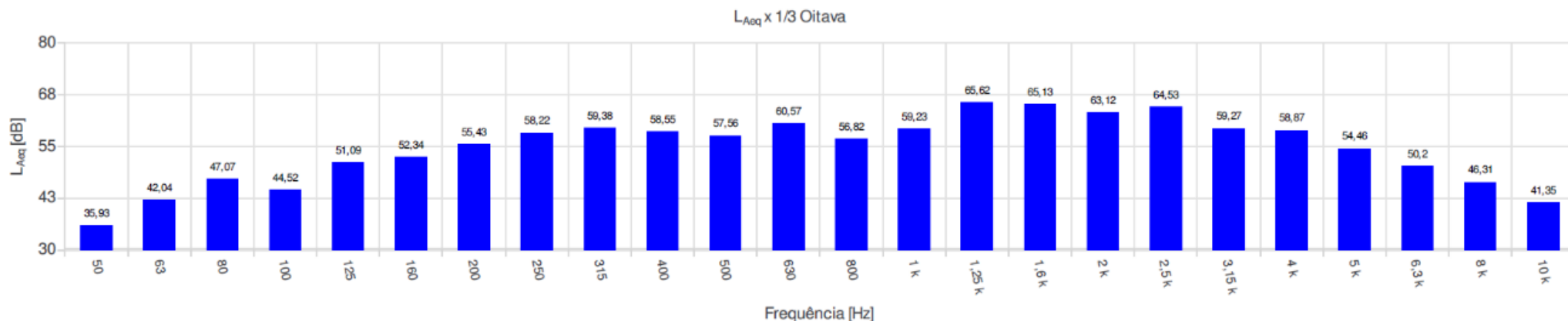


Figura 6 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #01.

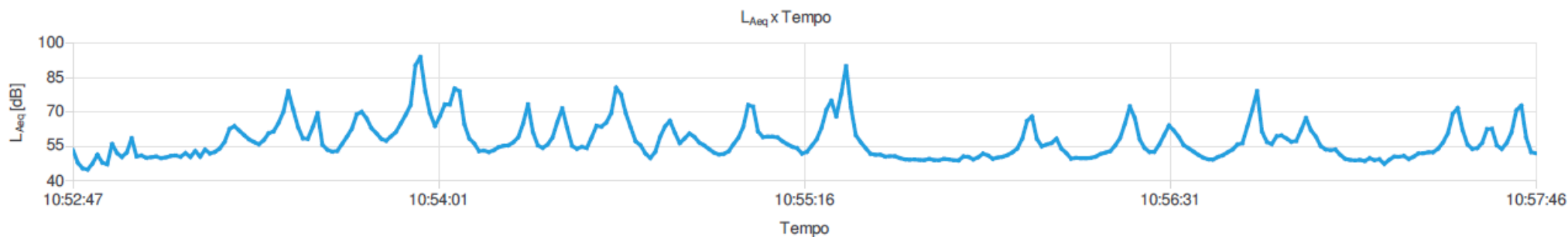


Figura 7 – Gráfico com a frequência dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #01 às 11h.



Configurações

Evento: 1	Tarefa: Ensaio04
Tempo de amostragem [s]: 1	Duração: 00:05:00
Hora de início: 10:52:47	Tempo em pausa: 00:00:00
Hora de término: 10:57:46	Análise de oitavas: 1/3

Verificação de campo @ 1kHz

Pré verificação [dB]: 114,00 (12/01/2023 10:52)
Pós verificação [dB]: ---
Desvio [dB]: ---

Resultados

L [dB]: 80,10 <small>Z_{eq}</small> L [dB]: 77,75 <small>C_{eq}</small> L [dB]: 73,00 <small>A_{eq}</small>	L [dB]: 104,88 <small>Z_E</small> L [dB]: 102,52 <small>C_E</small> L [dB]: 97,77 <small>A_E</small>	L [dB]: 117,16 <small>Z_{peak}</small> L [dB]: 116,30 <small>C_{peak}</small> L [dB]: 115,75 <small>A_{peak}</small>
--	---	---

Máx/Mín

L [dB]: 53,56 <small>Z_{lmin}</small> L [dB]: 50,81 <small>C_{lmin}</small> L [dB]: 42,69 <small>A_{lmin}</small>	L [dB]: 102,04 <small>Z_{lmax}</small> L [dB]: 101,80 <small>C_{lmax}</small> L [dB]: 100,76 <small>A_{lmax}</small>	L [dB]: 55,77 <small>Z_{Fmin}</small> L [dB]: 52,92 <small>C_{Fmin}</small> L [dB]: 43,67 <small>A_{Fmin}</small>	L [dB]: 100,58 <small>Z_{Fmax}</small> L [dB]: 100,36 <small>C_{Fmax}</small> L [dB]: 99,04 <small>A_{Fmax}</small>	L [dB]: 61,01 <small>Z_{Smin}</small> L [dB]: 55,07 <small>C_{Smin}</small> L [dB]: 46,93 <small>A_{Smin}</small>	L [dB]: 95,48 <small>Z_{Smax}</small> L [dB]: 95,28 <small>C_{Smax}</small> L [dB]: 94,02 <small>A_{Smax}</small>
--	---	--	--	--	--

Estatísticos

Ponderação em frequência: A
Ponderação de tempo: Rápida (F)

L [dB]: 73,55 <small>05</small>	L [dB]: 68,98 <small>10</small>	L [dB]: 55,40 <small>50</small>	L [dB]: 48,46 <small>90</small>	L [dB]: 46,67 <small>95</small>
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Figura 8 – Quadro dos resultados obtidos na medição dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #01 às 11h.

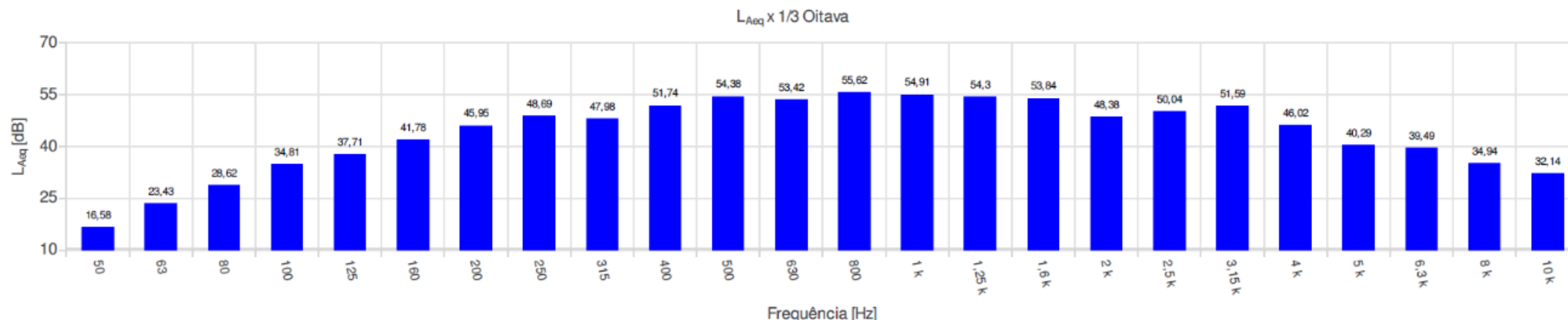


Figura 9 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #01 às 22h.

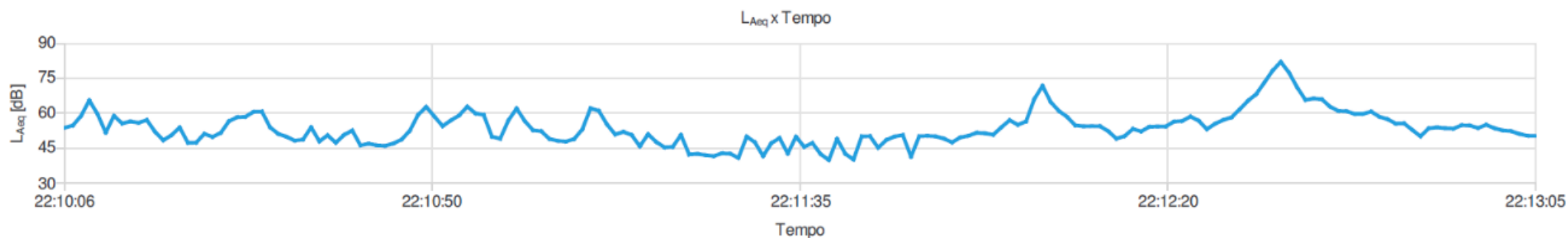


Figura 10 – Gráfico com a frequência dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #01 às 22h.



Configurações

Evento: 3	Tarefa: Ensaio03
Tempo de amostragem [s]: 1	Duração: 00:03:00
Hora de início: 22:10:06	Tempo em pausa: 00:00:00
Hora de término: 22:13:05	Análise de oitavas: 1/3

Verificação de campo @ 1kHz

Pré verificação [dB]: ---
Pós verificação [dB]: ---
Desvio [dB]: ---

Resultados

L [dB]: 67,17 Z _{eq}	L [dB]: 89,72 Z _E	L [dB]: 96,52 Z _{peak}
L [dB]: 66,90 C _{eq}	L [dB]: 89,45 C _E	L [dB]: 96,22 C _{peak}
L [dB]: 63,75 A _{eq}	L [dB]: 86,31 A _E	L [dB]: 94,06 A _{peak}

Máx/Mín

L [dB]: 41,32 Z _{lmin}	L [dB]: 86,24 Z _{lmax}	L [dB]: 42,63 Z _{Fmin}	L [dB]: 85,50 Z _{Fmax}	L [dB]: 45,19 Z _{Smin}	L [dB]: 83,53 Z _{Smax}
L [dB]: 40,37 C _{lmin}	L [dB]: 86,10 C _{lmax}	L [dB]: 41,42 C _{Fmin}	L [dB]: 85,36 C _{Fmax}	L [dB]: 44,61 C _{Smin}	L [dB]: 83,39 C _{Smax}
L [dB]: 35,40 A _{lmin}	L [dB]: 83,76 A _{lmax}	L [dB]: 36,42 A _{Fmin}	L [dB]: 83,06 A _{Fmax}	L [dB]: 40,97 A _{Smin}	L [dB]: 80,91 A _{Smax}

Estatísticos

Ponderação em frequência: A
Ponderação de tempo: Rápida (F)

L [dB]: 66,84 05	L [dB]: 63,09 10	L [dB]: 52,45 50	L [dB]: 44,24 90	L [dB]: 41,86 95
---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

Figura 11 – Quadro dos resultados obtidos na medição dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #01 às 22h.

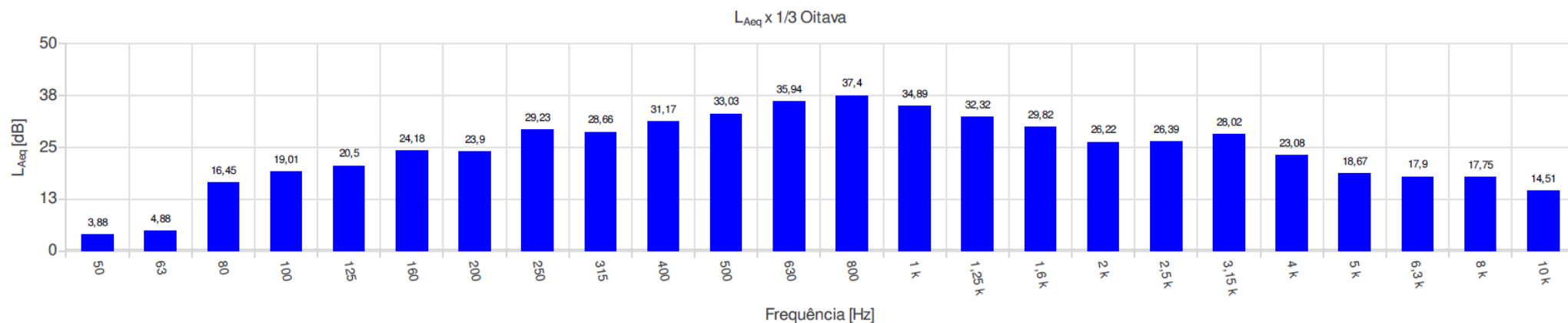


Figura 12 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #02 às 06h.



Figura 13 – Gráfico com a frequência dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #02 às 06h.



Configurações

Evento: 1	Tarefa: Ensaio01
Tempo de amostragem [s]: 1	Duração: 00:03:00
Hora de início: 05:54:55	Tempo em pausa: 00:00:00
Hora de término: 05:57:54	Análise de oitavas: 1/3

Verificação de campo @ 1kHz

Pré verificação [dB]: ---
Pós verificação [dB]: ---
Desvio [dB]: ---

Resultados

L [dB]: 49,55 <small>Z_{eq}</small>	L [dB]: 72,10 <small>Z_E</small>	L [dB]: 74,24 <small>Z_{peak}</small>
L [dB]: 48,10 <small>C_{eq}</small>	L [dB]: 70,65 <small>C_E</small>	L [dB]: 74,39 <small>C_{peak}</small>
L [dB]: 43,49 <small>A_{eq}</small>	L [dB]: 66,04 <small>A_E</small>	L [dB]: 74,48 <small>A_{peak}</small>

Máx/Mín

L [dB]: 36,93 <small>Z_{lmin}</small>	L [dB]: 64,47 <small>Z_{lmax}</small>	L [dB]: 37,80 <small>Z_{Fmin}</small>	L [dB]: 61,80 <small>Z_{Fmax}</small>	L [dB]: 39,48 <small>Z_{Smin}</small>	L [dB]: 71,18 <small>Z_{Smax}</small>
L [dB]: 35,44 <small>C_{lmin}</small>	L [dB]: 64,37 <small>C_{lmax}</small>	L [dB]: 36,29 <small>C_{Fmin}</small>	L [dB]: 61,69 <small>C_{Fmax}</small>	L [dB]: 38,27 <small>C_{Smin}</small>	L [dB]: 67,88 <small>C_{Smax}</small>
L [dB]: 31,46 <small>A_{lmin}</small>	L [dB]: 63,07 <small>A_{lmax}</small>	L [dB]: 32,01 <small>A_{Fmin}</small>	L [dB]: 60,43 <small>A_{Fmax}</small>	L [dB]: 34,25 <small>A_{Smin}</small>	L [dB]: 55,31 <small>A_{Smax}</small>

Estatísticos

Ponderação em frequência: A
Ponderação de tempo: Rápida (F)

L [dB]: 49,16 <small>05</small>	L [dB]: 47,27 <small>10</small>	L [dB]: 40,34 <small>50</small>	L [dB]: 35,70 <small>90</small>	L [dB]: 35,13 <small>95</small>
------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------

Figura 14 – Quadro dos resultados obtidos na medição dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #02 às 06h.

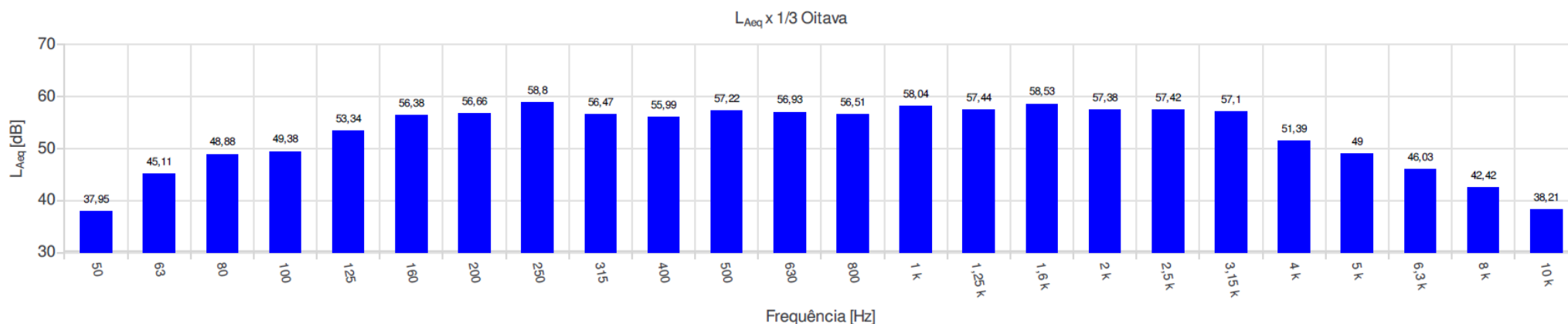


Figura 15 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #02 às 11h.

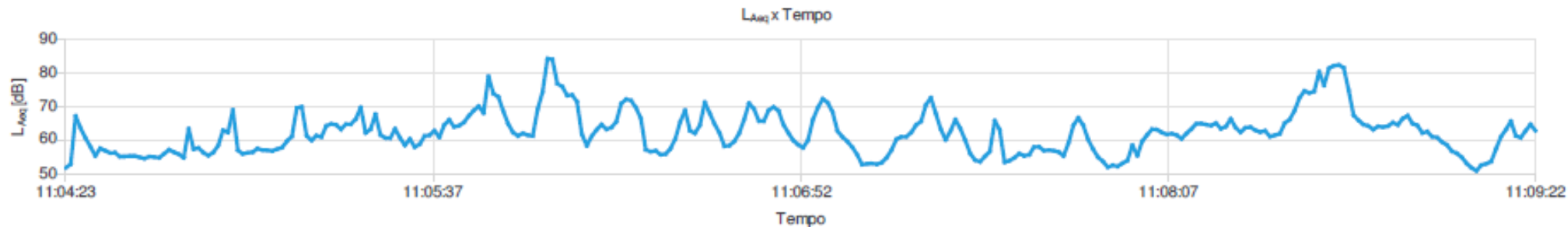


Figura 16 – Gráfico com a frequência dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #02 às 11h.



KOEDDERMANN

CONSULTORES ASSOCIADOS

Configurações

Evento: 2	Tarefa: Ensaio05
Tempo de amostragem [s]: 1	Duração: 00:05:00
Hora de início: 11:04:23	Tempo em pausa: 00:00:00
Hora de término: 11:09:22	Análise de oitavas: 1/3

Verificação de campo @ 1kHz

Pré verificação [dB]: 114,00 (12/01/2023 11:04)
Pós verificação [dB]: ---
Desvio [dB]: ---

Resultados

L [dB]: 81,69 Zeq	L [dB]: 106,47 ZE	L [dB]: 109,34 Zpeak
L [dB]: 78,82 Ceq	L [dB]: 103,59 CE	L [dB]: 109,51 Cpeak
L [dB]: 69,07 Aeq	L [dB]: 93,84 AE	L [dB]: 99,24 Apeak

Máx/Mín

L [dB]: 60,09 Zlmin	L [dB]: 99,61 Zlmax	L [dB]: 62,74 ZFmin	L [dB]: 98,09 ZFmax	L [dB]: 67,95 ZSmin	L [dB]: 94,36 ZSmax
L [dB]: 58,65 Clmin	L [dB]: 99,43 Clmax	L [dB]: 59,92 CFmin	L [dB]: 97,85 CFmax	L [dB]: 61,55 CSmin	L [dB]: 94,06 CSmax
L [dB]: 49,68 Almin	L [dB]: 90,84 Almax	L [dB]: 50,39 AFmin	L [dB]: 89,08 AFmax	L [dB]: 51,56 ASmin	L [dB]: 84,95 ASmax

Estatísticos

Ponderação em frequência: A
Ponderação de tempo: Rápida (F)

L [dB]: 74,51 05	L [dB]: 70,93 10	L [dB]: 61,49 50	L [dB]: 53,96 90	L [dB]: 51,98 95
---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

Figura 17 – Quadro dos resultados obtidos na medição dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #02 às 11h.



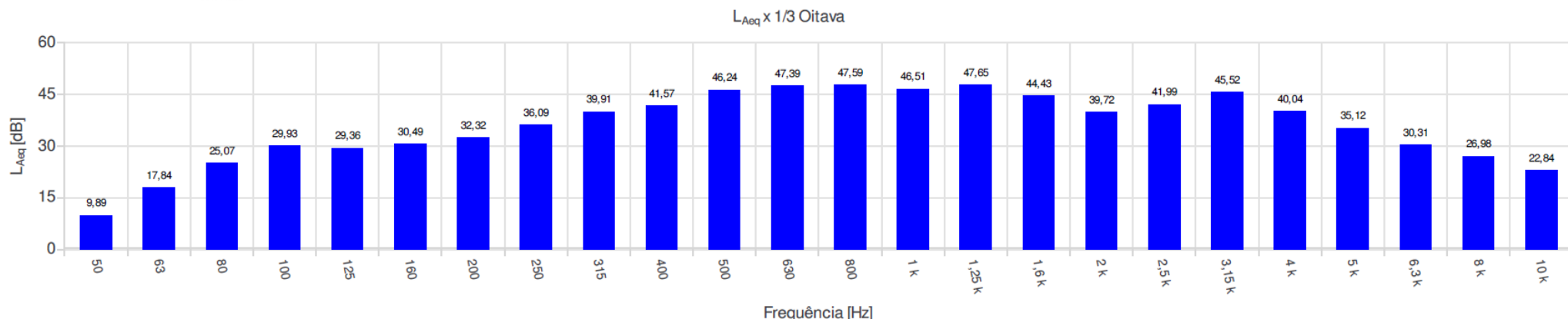


Figura 18 – Gráfico com a frequência dos níveis em banda de 1/3 de oitava identificados no Ponto Amostral #02 às 22h.

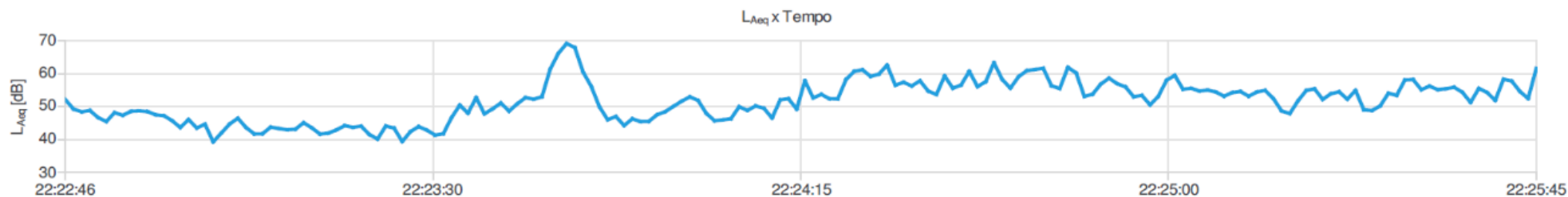


Figura 19 – Gráfico com a frequência dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #02 às 22h.



KOEDDERMANN

CONSULTORES ASSOCIADOS

Relatório de ruído @ OCTAVA+ SN: 035000765

Configurações

Evento: 4	Tarefa: Ensaio04
Tempo de amostragem [s]: 1	Duração: 00:03:00
Hora de início: 22:22:46	Tempo em pausa: 00:00:00
Hora de término: 22:25:45	Análise de oitavas: 1/3

Verificação de campo @ 1kHz

Pré verificação [dB]: ---
Pós verificação [dB]: ---
Desvio [dB]: ---

Resultados

L [dB]: 59,67 Zeq	L [dB]: 82,22 ZE	L [dB]: 89,53 Zpeak
L [dB]: 58,91 Ceq	L [dB]: 81,46 CE	L [dB]: 90,23 Cpeak
L [dB]: 56,00 Aeq	L [dB]: 78,55 AE	L [dB]: 88,96 Apeak

Máx/Mín

L [dB]: 40,05 Zlmin	L [dB]: 77,49 Zlmax	L [dB]: 41,32 ZFmin	L [dB]: 74,79 ZFmax	L [dB]: 44,18 ZSmin	L [dB]: 71,59 ZSmax
L [dB]: 39,17 Clmin	L [dB]: 76,87 Clmax	L [dB]: 40,66 CFmin	L [dB]: 74,23 CFmax	L [dB]: 43,64 CSmin	L [dB]: 71,40 CSmax
L [dB]: 34,51 Almin	L [dB]: 74,48 Almax	L [dB]: 35,54 AFmin	L [dB]: 72,95 AFmax	L [dB]: 40,72 ASmin	L [dB]: 69,62 ASmax

Estatísticos

Ponderação em frequência: A
Ponderação de tempo: Rápida (F)

L [dB]: 62,67 05	L [dB]: 59,72 10	L [dB]: 51,09 50	L [dB]: 41,91 90	L [dB]: 40,35 95
---------------------	---------------------	---------------------	---------------------	---------------------

Figura 20 – Quadro dos resultados obtidos na medição dos níveis de pressão sonora identificados no Ponto Amostral #02 às 22h.





Itens do sistema viário da área de vizinhança:

36. Com relação ao item 2.12.1.3 – Estacionamento:

a) Na Figura 32 (página 71), as vagas de Táxi e Embarque/Desembarque estão diferentes do apresentado no Projeto Arquitetônico (Anexo V). Não deverá haver conflito das vagas de moto com as de Táxi e Embarque/Desembarque (tais vagas deverão ser sinalizadas vertical e horizontalmente);

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Rever:

- o trajeto de rota acessível das PNE. Devido à possibilidade de manobras e obstrução, a rota acessível passando entre as vagas de motos e de táxi não é recomendável;

- as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022.

- Rever as sinalizações das vagas de PNE, idosos, carga/descarga e embarque/desembarque, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV);

- Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, todas as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga, embarque/desembarque e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e/ou anexos da Resolução Contran nº 965/2022;

- Além de atualizar as vagas (sinalizações, dimensões e/ou numeração) nas pranchas, é necessário colocar no texto do EIT/EIV, que respeitará e cumprirá as seguintes referências:

• Dimensões e sinalização das vagas gerais (simples, duplas, carga/descarga e visitantes) de automóveis e motociclistas deverão respeitar os Manuais de Sinalização Vertical e Horizontal do Contran (Volume I e IV), regulamentados pela Resolução Contran nº 973/2022;

• Dimensões, sinalização e numeração das vagas PNE e de idosos (automóveis) deverão respeitar a Resolução Contran nº 965/2022 e anexos;

• Dimensões e sinalização das vagas de embarque e desembarques deverão respeitar os Manuais de Sinalização Vertical e Horizontal do Contran (Volume I e IV), regulamentados pela Resolução Contran nº 973/2022;

• Dimensões e sinalização das vagas para bicicletas deverão respeitar o Manual de Sinalização Cicloviário do Contran (Volume VIII), regulamentado pela Resolução Contran nº 973/2022;

Resposta: A rota acessível das vagas PcD foi alterada, retirando o conflito com as vagas de moto e táxi.

As sinalizações das vagas foram atualizadas conforme apresentado no Projeto Arquitetônico (ANEXO I).

O texto adicional foi inserido no EIV versão final.

b) Conforme a Figura 33 (página 72), os caminhões ficarão estacionados em marcha ré para acesso às plataformas da Doca. Demonstrar, através de modelos de raios de giro (veículo-tipo: caminhão de referência para as operações carga e descarga – o mais crítico/maior), como serão realizadas as manobras de acesso à Doca. Todas as manobras deverão ocorrer dentro do lote, não sendo permitido intervenções a marcha à ré pela via pública (Rua Araranguá). Os modelos de veículos para a demonstração dos raios de giro poderão ser aqueles indicados no Manual de Projeto de Interseções do DNIT (Veículos de Projeto);

2ª Consideração CEIV: O comprimento do veículo tipo usado ($c = 7,0\text{ m}$) refere-se a Veículo Urbano de Carga (VUC). O caminhão toco/semi-pesado e o caminhão truck/caminhão pesado possuem, geralmente, o comprimento máximo de 14,0 m. Considerar eixo duplo, visto ser necessário avaliar o cenário com o maior/mais crítico. OBS: caminhões frigoríficos e/ou de laticínios geralmente não usam o tipo VUC. Necessário rever;

Resposta: O empreendimento em questão se caracteriza por um atacarejo, porém com pequena área de vendas e de estoque. Além disso, próximo a ele há um centro de distribuição do mercado, por isso que a maior parte das viagens de carga serão com veículos menores, como os Veículos Urbanos de Carga (VUC), os quais possuem comprimento de veículo tipo de 7,0m. Cabe ressaltar que esses veículos não terão problemas para acessar o empreendimento pela Rua Araranguá.

Caso ocorra viagens com veículos maiores, como por exemplo com caminhões frigoríficos e/ou de laticínios, os quais possuem comprimento máximo de 14,0m, as mesmas ocorrerão de forma pontual e programada no empreendimento. Haverá o apoio de um funcionário auxiliando essa manobra de acesso ao empreendimento, que ocorrerá de forma rápida na via. Cabe ressaltar que antes do acesso as docas, há uma lombada próxima, a qual diminui a velocidade de circulação da via. Para acessar a Rua Araranguá, os veículos terão que fazer uma pequena manobra na esquina com a 5ª Avenida, conforme apresentado na Figura 1.



Figura 1 – Manobra de acesso na Rua Araranguá com veículos de 14,0m. Fonte: Google Earth, adaptado por Autor, 2023.

Estas informações foram inseridas na versão final do EIV.

37. Com relação ao item 2.12.1.4 – Acessos:

Deverão ser previstas faixas de desaceleração para os acessos pelas ruas Biguaçu e Botuverá, de modo a reduzir as interferências no tráfego externo, permitindo maior segurança e fluidez nos deslocamentos de veículos, pedestres e ciclistas pelas vias públicas;

2ª Consideração CEIV: As Faixas de Desaceleração (Acumulação) e Aceleração deverão ser previstas na área do empreendimento. Não deverão ser executadas em via pública, ou seja, não devem ser retiradas vagas de estacionamento. Necessário rever. OBS I: a equipe técnica da BCTrânsito informou que as vagas de estacionamento na via pública são utilizadas diariamente pela população. OBS II: o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008 deverá ser atendido com a execução da Faixa de Desaceleração (Acumulação) e a preservação de ao menos 1 vaga na área de acumulação, sem prejudicar o passeio público;

Resposta: Conforme o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008, é necessário possuir 1 (uma) vaga para área de acumulação e não desaceleração. A área de acumulação está apresentada no Projeto Arquitetônico atualizado, visto que não haverá



controle no acesso ao empreendimento, o espaço existente do recuo frontal dentro do terreno servirá de espaço de acumulação para veículos.

Quanto a faixa de desaceleração, cabe ressaltar que na Rua Biguaçu, há aproximadamente 90m do acesso ao empreendimento, há regulação semafórica no cruzamento. Além disso, próximo ao acesso do empreendimento há uma lombada para o controle da velocidade da via, já alterando-a para no máximo 30km/h, a mesma velocidade necessária para o acesso do empreendimento. Entende-se que a implantação de uma faixa de desaceleração poderá funcionar como um teste neste momento, mas talvez não faça sentido na operação do empreendimento.

Além disso, foi acordado em reunião com a CEIV nos dias 18/04/2023 e 03/08/2023, que essa faixa poderia ser implantada na via, com a supressão de vagas de estacionamento, uma vez que não há obrigação da mesma; sendo que enquanto haverá uma supressão de vagas pública, por outro lado, terá o aumento de 3 a 4 vagas na vida pública com a retirada de uma guia rebaixada à montante do novo acesso.

41. Realizar estudo de viabilidade de implantação de ciclofaixas/ciclovias nas vias propostas na Figura 113: Alameda Delfim de Pádua Peixoto Filho, Rua Blumenau (trecho entre as avenidas 59 e 69 Avenida) e Rua Biguaçu (segmento entre as avenidas 59 Avenida e Marginal Oeste), incluindo como medida mitigadora para a fase de operação, a execução das mesmas (sinalizações vertical e horizontal conforme as disposições do CONTRAN). A implantação deverá ser aprovada e supervisionada pelo Departamento de Engenharia de Tráfego – BC Trânsito;

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. OBS: A CEIV entende que o estudo da Rua Blumenau deverá ser realizado, visto que tal via se engloba dentro da área de vizinhança/influência direta do empreendimento. Necessário incluir tal via no estudo. Em relação ao prazo, entende-se ser razoável.

Resposta: A ciclofaixa na Rua Blumenau não seria utilizada pelo empreendimento, uma vez que o mesmo não tem acesso a essa rua. Além disso, já existe atualmente ciclofaixa na Rua Biguaçu e Rua Angelina, as quais são paralelas a Rua Blumenau e mais próximas ao empreendimento. Sendo assim, a ciclofaixa na Rua Blumenau não seria uma medida mitigadora.

Já na Alameda Delfim de Pádua Peixoto Filho (6ª Avenida) e na Biguaçu (entre 5ª Avenida e Marginal Oeste), a ciclofaixa poderia ser utilizada pelos usuários do empreendimento e poderia mitigar o impacto no mesmo.



Quanto ao projeto de implantação desta ciclofaixa ou ciclovia, está apresentado no ANEXO IV deste documento.

OBS: Conforme reuniões realizadas com a CEIV em 18/04/2023 e 03/08/2023 a Rua Blumenau não foi incluída neste projeto.

42. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO:

a) Verificar o atendimento aos artigos 41 e 184 da Lei Municipal nº 2794/2008 referente à largura dos acessos e dos rebaixos de meio-fio;

2ª Consideração CEIV:

- Considerando que o art. 1º da Instrução Normativa nº 001/2023 diz que “o rebaixamento de guias (meio-fio), para fins de acesso à vagas de estacionamento e/ou garagens, poderão ser de até 02 por testada do terreno”, solicita-se que os acessos, tanto o de carga/descarga, como o veicular, da Rua Araranguá, tenham largura de 6,0 metros, visto que são bidirecionais. OBS: o acesso veicular da Rua Araranguá deverá possuir Faixa de Desaceleração (Acumulação), atendendo o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008; e,

- Considerando as diretrizes constantes no artigo 41 e seu parágrafo único, da Lei Municipal nº 2794/2008, todos os acessos citados no projeto arquitetônico deverão possuir, ao menos, 1 (uma) vaga para área de acumulação, sem prejudicar o passeio público. Necessário rever.

Resposta: Os acessos estão com 6,0 m de largura, conforme ilustra o projeto arquitetônico (ANEXO I) para garantir movimentos bidirecionais.

Conforme o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008, é necessário possuir 1 (uma) vaga para área de acumulação e não desaceleração. A área de acumulação está apresentada no Projeto Arquitetônico atualizado, visto que não haverá controle no acesso ao empreendimento, o espaço existente do recuo frontal dentro do terreno servirá de espaço de acumulação para veículos.

b) Com a inclusão das faixas de desaceleração nos acessos pelas ruas Biguaçu e Botuverá, deverá ser indicado em projeto as sinalizações vertical e horizontal pertinentes;

2ª Consideração CEIV: As Faixas de Desaceleração (Acumulação) e Aceleração deverão ser previstas na área do empreendimento. Não deverão ser executadas



em via pública, ou seja, não devem ser retiradas vagas de estacionamento. Necessário rever. Obs: a equipe técnica da BCTrânsito informou que as vagas de estacionamento na via pública são utilizadas diariamente pela população. As sinalizações horizontais e verticais deverão ser previstas. OBS: o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008 deverá ser atendido com a execução da Faixa de Desaceleração (Acumulação) e a preservação de ao menos 1 vaga na área de acumulação, sem prejudicar o passeio público;

Resposta: Conforme resposta ao item 37.

c) Indicar o modelo de sinalização (vertical e horizontal) para as vagas de Táxi e embarque/desembarque;

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Rever as seguintes ponderações:

- Na vaga de embarque/desembarque a placa a ser utilizada é a R-6a (Proibido Estacionar), com a legenda "EMBARQUE E DESEMBARQUE;"

- Na vaga de embarque/desembarque, como é proibido estacionar, somente realizar paradas, a sinalização horizontal delimitando a vaga deve ser amarela. A legenda no solo é branca, mas a delimitação da vaga é em cor amarela. No restante das vagas, onde é permitido o estacionamento, a cor deve continuar sendo a branca;

- Necessário acrescentar a sinalização vertical e horizontal das vagas de PNE, Idoso, carga e descarga e motos, de acordo com os Manuais e Resoluções do CONTRAN, já citadas anteriormente;

Resposta: O Projeto Arquitetônico (ANEXO I) foi atualizado para atender os itens apontados.

d) Indicar qual será o trajeto feito pelas pessoas com deficiência (PCD) das vagas reservadas até a entrada/saída do supermercado;

2ª Consideração CEIV: Rever o trajeto de rota acessível das PNE. Devido à possibilidade de manobras e obstrução, a rota acessível passando entre as vagas de motos e de táxi não é recomendável.

Resposta: A rota acessível das vagas PcD foram alteradas, retirando o conflito com as vagas de moto e táxi (ANEXO I – Projeto Arquitetônico);

e) Deverá ser prevista a instalação de paraciclos públicos, com a indicação da localização e a capacidade, em atendimento à demanda de funcionários e usuários do

empreendimento. A capacidade (nº de bicicletas) deverá ser suficiente para suprir a demanda em horários de pico, podendo ser distribuídas em vagas internas e externas ao lote (calçada). Conforme as informações da página 81 (item 2.12.1.6 – Geração de viagens), estima-se a geração de 50 viagens por usuários de bicicletas nos horários de pico. Portanto, serão necessários, no mínimo, 50 vagas para os paraciclos (pelo menos 50% deverão ser cobertas).

2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Rever as seguintes ponderações:

- Considerando que serão 25 paraciclos para 50 bicicletas e que existe um projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano, de acordo com o TIPO II do Manual de Sinalização Ciclovitária do CONTRAN (Volume VII), as dimensões das imagens a seguir devem ser respeitadas e acrescentadas no projeto arquitetônico.

Resposta: O Projeto Arquitetônico (ANEXO I) foi atualizado de forma a serem implantadas vagas de bicicleta em acordo com o projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano.

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

OBS.: Considerar como medida mitigadora somente o que for passível de cumprimento.

FASE de IMPLANTAÇÃO:

43. Para a classificação do impacto “Contaminação do solo por resíduos da construção civil”, a CEIV entende ser um impacto “real”. Adequar na Matriz Qualiquantitativa e nas demais descrições pertinentes;

2ª Consideração CEIV: A CEIV entende que a expectativa de ocorrência é certa “3”; a reversibilidade é no mínimo parcial “3” e, o percentual de mitigação máximo de 50%. Rever.

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e Matriz quali-quantitativa.

44. Para a classificação do impacto “Pressão na Infraestrutura de Mobilidade Urbana no Entorno”, considerando o fluxo de veículos pesados devido a obra, a CEIV entende ser um impacto “real”. Adequar na Matriz Qualiquantitativa e nas demais descrições pertinentes;

2ª Consideração CEIV: A CEIV entende que a importância deve ser considerada



como alta "5", considerando o fluxo de veículos pesados e vias locais estreitas. O percentual de mitigação será analisado após a apresentação do projeto do canteiro de obras atualizado. Rever.

Considerando que o único acesso (entrada/saída) de veículos pesados durante a implantação ocorrerá pela Rua Biguaçu, necessário informar a rota viária viável e segura até ele chegar nesse acesso. OBS.: necessário verificar os raios de giros de curva e manobras nas interseções próximas, apontando a viabilidade ou não do trajeto.

Resposta: O impacto teve importância alterada para alta.

O Projeto do Canteiro de Obras sofreu alteração e demonstra o giro de um caminhão de no máximo 18,60m de comprimento acessando o canteiro de obras, fazendo a manobra interna ao lote e saindo do canteiro de obras.

A rota viável para o caminhão chegar à obra será 6ª Avenida, com conversão à direita na Rua Biguaçu.

45. Para o impacto "Pressão no sistema municipal de abastecimento de água", a CEIV entende que a importância é "alta" (5), visto que a construção civil é uma das maiores consumidoras de água do país. Além dos "trabalhos de educação ambiental com os funcionários", apresentar outras medidas para uma redução de 10% no impacto.

Rever;

2ª Consideração CEIV: A CEIV entende que o percentual de mitigação máximo é de 10%, visto que no projeto do canteiro de obras indica a destinação das águas pluviais à rede pública. Rever.

Resposta: O percentual de mitigação do impacto é de 10%, conforme solicitado. Verificar Matriz quali-quantitativa.

51. Para o impacto "Deterioração de vias públicas" pela movimentação de veículos pesados, a importância é alta (5) e parcialmente reversível (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);

2ª Consideração CEIV: Inserir na matriz a medida mitigadora "Realização de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno", antes do início da obra.

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e Matriz quali-quantitativa.

52. Em relação ao impacto “Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno do empreendimento”, 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, motos e bicicletas dos colaboradores ao longo da fase de implantação, 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;

2ª Consideração CEIV: Acrescentar vagas de motos e de bicicletas (bicicletário) no interior do canteiro de obras;

Resposta: Foram acrescentadas vagas de estacionamento no canteiro de obras do empreendimento (ANEXO III). Há no total espaço reservado de 15 vagas para bicicletas e 10 vagas para carros, porém essas vagas de carros poderão ser utilizadas também por motos, onde 1 vaga de carro comporta 5 motos.

53. Entende-se que deverá ser levando em consideração o impacto do aumento do tráfego de veículos pesados levando à pressão no sistema viário (considerando o grande fluxo de caminhões, entrando e saindo da obra, em vias estreitas com tráfego em duas direções (Ruas Araranguá e Botuverá) e via com fluxo elevado e com ciclofaixa (Rua Biguaçu);

2ª Consideração CEIV: Considerando que o único acesso (entrada/saída) de veículos pesados durante a implantação ocorrerá pela Rua Biguaçu, necessário informar a rota viária viável e segura até ele chegar nesse acesso. OBS: necessário verificar os raios de giros de curva e manobras nas interseções próximas, apontando a viabilidade ou não do trajeto.

Resposta: Essas considerações foram consideradas no item 44 deste parecer.

54. Dentro do aspecto “interferência no ambiente natural” (cfe. Item 5.3 do TR, XI), levar em consideração o impacto referente ao aumento do consumo de recursos naturais (“A construção civil é um dos setores que mais consomem recursos naturais. De acordo com dados do Conselho Brasileiro de Construção Sustentável, o setor é responsável pelo consumo de 40% a 75% dos recursos naturais extraídos do planeta” – <https://portal.unila.edu.br/noticias/construcoes-sustentaveis>);

2ª Consideração CEIV: Em relação ao “Aumento do Consumo de Recursos Naturais”, a CEIV entende que a importância é no mínimo moderada “3” (construção de médio porte) e o prazo é permanente “5” (considerando que os



materiais/recursos naturais aplicados na obra, continuarão a fazer parte da obra – ex.: areia, pedra, vidros, blocos, gesso, asfalto, etc). Rever.

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e Matriz quali-quantitativa anexa a este documento.

FASE de OPERAÇÃO:

56. A CEIV entende que o impacto “Congestionamento no acesso ao empreendimento” deve ser avaliado como “real” e inseridas suas valorações na Matriz;

2ª Consideração CEIV: Reiteramos a solicitação, devendo ser atendido as diretrizes expostas no item 37 e 42-b, sobre as Faixas de Desaceleração.

Resposta: Conforme resposta do item 37 e 42-b, o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008, é necessário possuir 1 (uma) vaga para área de acumulação e não desaceleração. A área de acumulação está apresentada no Projeto Arquitetônico atualizado, visto que não haverá controle no acesso ao empreendimento, o espaço existente do recuo frontal dentro do terreno servirá de espaço de acumulação para veículos.

Quanto a faixa de desaceleração, cabe ressaltar que na Rua Biguaçu, há aproximadamente 90m do acesso ao empreendimento, há regulação semaforica no cruzamento. Além disso, próximo ao acesso do empreendimento há uma lombada para o controle da velocidade da via, já alterando-a para no máximo 30km/h, a mesma velocidade necessária para o acesso do empreendimento. Entende-se que a implantação de uma faixa de desaceleração poderá funcionar como um teste neste momento, mas talvez não faça sentido na operação do empreendimento.

Além disso, foi acordado em reunião com a CEIV nos dias 18/04/2023 e 03/08/2023, que essa faixa poderia ser implantada na via, com a supressão de vagas de estacionamento, uma vez que não há obrigação da mesma; sendo que enquanto haverá uma supressão de vagas pública, por outro lado, terá o aumento de 3 a 4 vagas na vida pública com a retirada de uma guia rebaixada à montante do novo acesso.

Manteve-se, portanto, o impacto “Congestionamento no Acesso ao Empreendimento” como potencial devido à baixa chance de ocorrer. Portanto o impacto foi descrito, mas não classificado ou avaliado.

58. Para o impacto “Alteração no padrão de escoamento de águas pluviais”, entende-se que a valoração do atributo abrangência é “3” (AVD) e do atributo “importância” é



“alta” (5), pois trata-se de uma área, na sua maioria, passará a ser impermeabilizada, com volume de água a ser lançado na rede pública;

2ª Consideração CEIV: Corrigir na Matriz o número na valoração da importância “5” (na coluna “alta” foi escrito o número “3”) e o volume do reservatório de reaproveitamento (de “15 m³” para 9,00 m³).

Resposta: Solicitação atendida no EIV Versão Final e Matriz quali-quantitativa anexa a este documento.

59. Para o impacto “pressão na infraestrutura de mobilidade urbana no entorno”:

b) Com relação à medida mitigadora apresentada (item 14), a implantação da sinalização vertical sugerida deverá ser autorizada e fiscalizada pelo Departamento de Engenharia de Tráfego – BC Trânsito. Ainda, esta medida não traz efetividade para redução da magnitude do impacto, devendo serem incluídas medidas efetivas;

2ª Consideração CEIV: Considerando a baixa efetividade da medida mitigadora proposta, a CEIV solicita que sejam acrescentadas outras medidas que visem o cumprimento do horário de carga/descarga, impedindo que caminhões cheguem nas vias ao entorno, com antecedência ao horário estipulado.

OBS.: caminhões frigoríficos e/ou de laticínios geralmente não desligam o motor do veículo, causando ruídos e poluição sonora no entorno. Deverão ser previstas medidas que visem que veículos de carga/descarga não cheguem com antecedência e fiquem nas vias públicas aguardando o horário estipulado;

- Acrescentar como medida mitigadora, a implantação de dispositivos de sinalização e alerta luminoso e sonoro junto as saídas e entradas de veículos;

Resposta: Uma vez que as mercadorias saíam do depósito do próprio empreendimento e não de terceiros, poderá ser garantido que os caminhões não cheguem com antecedência no empreendimento, garantindo organização de fluxo de veículos pesados.

Além disso, foi acrescentada como medida mitigadora a implantação de dispositivos de sinalização e alerta luminoso e sonoro junto as saídas e entradas de veículos.

c) A CEIV indica: incluir como medida mitigadora a aquisição e a instalação de equipamentos (câmeras de videodetecção ou laços indutivos, etc.) em cruzamento semaforizado. Quando da implantação, 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;

- Em tempo, indica-se a inserção do impacto pela geração de ruídos na operação.

ÁREA VERDE = 37,31m

FAIXA DE ACESSO 1.00

FAIXA LIVRE 1.00

FAIXA DE SERVIÇO 1.00

9.02

7.00

6.00

ESTACIONAMENTO

ESTACIONAMENTO

PLACA: CAMINHÕES
DESIGAR MOTOS
AO ESTACIONAR



60. Incluir na avaliação dos impactos na Matriz o impacto “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. O empreendedor deverá solicitar, quando da implantação, o modelo do abrigo à Secretaria de Planejamento Urbano e a indicação de localização à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

2ª Consideração CEIV: Demanda atendida, devendo rever a seguinte ponderação:

- Com a mudança da empresa responsável pelo transporte coletivo de Balneário Camboriú, será necessário atualizar os itens do Subcapítulo 3.7.1.2 - Serviço de Transporte Coletivo do EIV, com as informações presentes no site da nova empresa de transporte e da prefeitura, constantes a seguir:

<http://transpiedadebc.com.br/>

https://www.bc.sc.gov.br/imprensa_detalhe.cfm?codigo=35597

https://www.bc.sc.gov.br/imprensa_detalhe.cfm?codigo=35587

Resposta: O item 3.7.1.2 Serviços de Transporte Coletivo foi atualizado conforme abaixo (a numeração de figuras não reflete a versão final do EIV, somente o texto. Por fim o número de figuras será atualizado no EIV inteiro para evitar erros).

A partir de 12 de junho de 2023, por meio de contratação emergencial da empresa Transpiedade, iniciou-se o transporte coletivo no município, chamado de BC Bus.

Conforme os dados no site oficial da Prefeitura de Balneário Camboriú, a operação conta com uma frota de 10 ônibus novos e seminovos equipados com ar condicionado, Wi-Fi gratuito, acessibilidade e monitoramento das viagens por meio de aplicativo.

A grande diferença desse serviço é que ele possui tarifa zero a todos os usuários, ou seja, a passagem é totalmente gratuita.

São 4 linhas em operação normal, além de uma linha operante em dias de evento no Expocentro. Todas as informações das linhas, horários e itinerários estão apresentadas no site da Transpiedade: <http://transpiedadebc.com.br>

Dentre as linhas operadas, a 003 – Linha Amarela – IATE CLUBE / PRAIA DOS AMORES passa próximo ao empreendimento, mais precisamente na Rua Angelina e na Rua Blumenau. Pode-se observar na Figura 1 os horários de operação dessa linha, bem como um mapa da mesma.

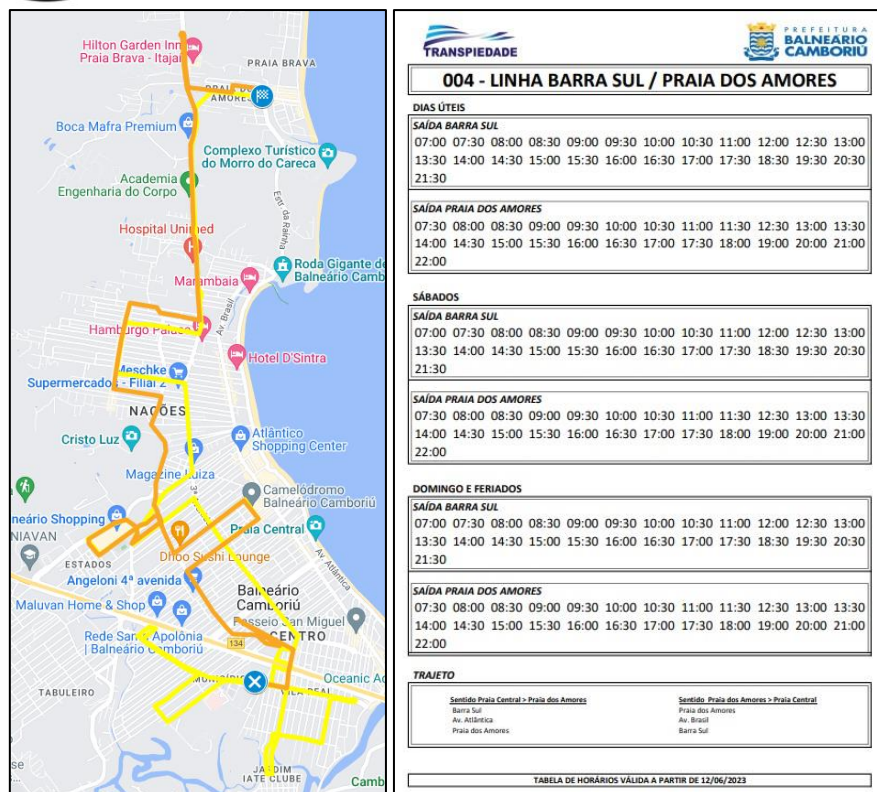


Figura 1 – 003 – Linha Amarela – IATE CLUBE / PRAIA DOS AMORES. Fonte: TRANSPIEDADE, 2023.

Há dois pontos de ônibus na Rua Angelina, nas imediações do local de implantação do empreendimento, ambos com abrigo. O ponto de ônibus P01 fica próximo a 5ª Avenida, enquanto que o P02 fica do outro lado da via, mais próximo à 6ª Avenida, conforme Figura 2.



Figura 2 – Localização dos pontos de ônibus PO1 e PO2. Fonte: Google Earth, adaptado por Autor, 2023.

Está apresentado na Figura 3 e na Figura 4 os pontos de ônibus, onde é possível visualizar sinalização vertical e horizontal adequada, além do abrigo.



Figura 3 – Ponto de ônibus (PO1) próximo à 5ª Avenida. Fonte: Autor, 2023.



Figura 4 – Ponto de ônibus (PO2) próximo à 6ª Avenida. Fonte: Google Maps, 2022.

Além desse serviço, a cidade também conta com o transporte coletivo operado pela Viação Praiana, a qual conta com linhas intermunicipais, fazendo ligação entre os municípios de Itajaí, Balneário Camboriú, Itapema, Tijucas e Bombinhas.

Portanto, observa-se que no entorno do empreendimento há uma oferta reduzida de viagens para atender os usuários que desejarem utilizar esse modo de transporte.

62. Ainda, realizar avaliação de impactos relacionados aos aspectos: iluminação, ventilação, equipamentos comunitários, paisagem urbana e patrimônio natural.
Rever;

2ª Consideração CEIV: Em relação à iluminação e ventilação a CEIV reitera, mesmo que o impacto seja considerado baixo, considerando as que as edificações imediatas são baixas, as mesmas serão impactadas com a implantação do empreendimento.

Resposta: Textos a seguir inseridos no EIV Versão Final para impactos relacionados a iluminação e ventilação. Estes impactos constam também na Matriz quali-quantitativa.

4.5.9 Sombreamento do Entorno Próximo ao Empreendimento

As análises realizadas através da simulação do empreendimento no item 2.10 Estudo de Insolação e Sombreamento, mostram que a sombra se projeta em grandes



distancias principalmente início e final do dia quando o posicionamento solar está mais baixo. A região onde a sombra se projeta oscila conforme a rotação da terra.

Por se tratar de uma construção com característica horizontal, as manchas de sombras não impactam a vizinhança indireta, somente a vizinhança direta (Tabela 68).

Tabela 68 – Análise qualitativa do sombreamento no entorno próximo ao empreendimento – fase de operação.

<i>ATRIBUTO</i>	<i>CRITÉRIO</i>
<i>Fase de Ocorrência</i>	<i>Operação</i>
<i>Expectativa de Ocorrência</i>	<i>Certa</i>
<i>Abrangência</i>	<i>AVD</i>
<i>Importância</i>	<i>Baixa</i>
<i>Reversibilidade</i>	<i>Irreversível</i>
<i>Prazo</i>	<i>Permanente</i>

4.5.9.1 Magnitude do Impacto

Para o cálculo da magnitude do impacto, tem-se:

$$\text{Valor total} = 104,3$$

Portanto, a **magnitude do impacto** é considerada **alta**.

4.5.9.2 Aplicação de Medidas Mitigadoras

Não há medidas mitigadoras para esse impacto.

4.5.9.3 Redução da Magnitude

Não há redução de magnitude para este impacto, portanto a mesma permanece **alta**.

4.5.10 Alteração das Correntes de Ventos Atualmente Existentes

De acordo com o estudo realizado no item 2.11 Ventilação considerando a simulação em 3D do empreendimento e a localização geográfica do mesmo, conclui-se que a região possui edificações de baixo gabarito como residências e alguns pequenos edifícios. A implantação do empreendimento não foge das características das demais construções no entorno no que diz respeito a altura/gabarito, não criando assim bloqueio significativo de correntes de ventos.



Sobre as considerações na análise de impactos, foi considerado que não há reversibilidade enquanto a construção existir (Tabela 69).

Tabela 69 – Análise qualitativa da alteração das correntes de ventos atualmente existentes – fase de operação.

ATRIBUTO	CRITÉRIO
Fase de Ocorrência	Operação
Expectativa de Ocorrência	Incerta
Abrangência	AVD
Importância	Baixa
Reversibilidade	Irreversível
Prazo	Permanente

4.5.10.1 Magnitude do Impacto

Para o cálculo da magnitude do impacto, tem-se:

$$\text{Valor total} = 94,5$$

*Portanto, a **magnitude do impacto** é considerada **média**.*

4.5.10.2 Aplicação de Medidas Mitigadoras

Não há medidas mitigadoras para esse impacto.

4.5.10.3 Redução da Magnitude

*Não há redução de magnitude para este impacto, portanto a mesma permanece **média**.*

64. 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.

2ª Consideração CEIV: Reitera-se.

Resposta: Seguem Matriz e Valor de Compensação atualizados no ANEXO VII deste documento.



KOEDDERMANN
CONSULTORES ASSOCIADOS

Sem mais, e sempre à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, agradecemos antecipadamente.

Atenciosamente,

KOEDDERMANN CONSULTORIA LTDA.

CNPJ 17.288.405/0001-70

Balneário Camboriú, 17 de agosto de 2023.



Membro

Bal. Camboriú – SC- Rua Dom Luiz, nº 400 – Vila Real - CEP 88.337-100
Fone/WhatsApp 47 3065-0472 / 47 99103-0548 / 47 99945 0548
contato@koeddermann.com.br site www.koeddermann.com.br