

Ofício 1.716/2023

De: Clelia S. - SPU - CEIV

Para: EMBRAED 109 EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS SPE LTDA

Data: 02/08/2023 às 19:10:32

Setores envolvidos:

SPU - CEIV, SPU - CEIV - MEM

Parecer 025/2023 - CEIV - 1ª Análise - LAHAM

Prezados,

segue Parecer nº 025/2023 - CEIV, referente 1ª análise do EIV do empreendimento LAHAM.

Estamos encaminhando por esta plataforma para fins de assinaturas dos membros da CEIV e para dar ciência. Após assinaturas o parecer será inserido no AprovaFácil.

Att.

—

Clelia Witt Saldanha - MATRÍCULA PMBC 40.815

Fiscal de Obras II - SPU Presidente CEIV - Decreto 10.915/2022

Anexos:

PARECER_025_2023_Ed_Laham_1_Analise_AP__11676.pdf

PARECER 025/2023 - CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE
VIZINHANÇA (CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 025/2023-CEIV – 02/08/2023

Processo Administrativo nº: AprovaFácil #11676 – ARQ.01.00000502/EIV.000012

Projeto: Ed. Laham Residencial.

Empreendedor: Embraed 109 Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda.

CNPJ nº: 44.818.006/0001-46.

Endereço do empreendimento: Avenida Brasil esq. Rua 3200 e Rua 3300 – Centro.

Área do lote: 2.426,24 m² (área de matrícula); 2.073,13 m² (área real).

Área a ser construída (projetada): 31.021,07 m².

Número de Pavimentos: 51 pavimentos totais – torre 41 pvtos.

Número Unidades Comerciais: 12 unidades comerciais (térreo).

Número de Unidades Residenciais: 74 unidades residenciais.

Projeção de atração do empreendimento – residencial: 592 pessoas/dia.

Projeção de atração do empreendimento – comercial: 114 pessoas/dia.

Vagas de Garagem privativas: 246 vagas privativas (incluindo 04 vagas PcD), 01 vaga para carga/descarga (cond.), 01 vaga PcD (cond.) e 16 vagas para motocicletas.

Vagas EPP/Comerciais: 14 vagas para veículos (pvto. Mezanino) e 02 vagas para motocicletas.

Paraciclos – externo: 10 vagas; **interno:** vagas.

Uso: Residencial e Comercial.

Zona: ZACC-I-B – Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade

DIC: 20856 e 20839.

Matrículas: 1701, 1700, 4118 e 19976 – 2º Ofício.

Investimento previsto: 41.047,75 CUB's

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

CONSIDERANDO que 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 nº #11676 – ARQ.01.00000502, com deferimento em 15/02/2023, no que diz respeito ao projeto atender a legislação urbanística geral, em cumprimento ao art. 7º, da Instrução Normativa n.º 001/2019, da SPU, de 29.08.2019, em relação à conformidade com a “legislação urbanística em geral” do projeto arquitetônico apresentado para a aprovação de projeto;

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

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

1. Apresentar o projeto arquitetônico, conforme prevê o art. 14, da LC nº 24/2018;
2. Apresentar as viabilidades de atendimento: água, esgoto, energia elétrica, coleta de resíduos, cfe. item 2.9 do TR;
3. No item 1.2 do EIV, conforme item 1.3 do Termo de Referência (TR), anexo da LC nº 24/2018, indicar o responsável legal pela pessoa jurídica (empreendedor);
4. No item 1.3 do EIV, corrigir o endereço do empreendimento;
5. Confirmar o responsável pela coordenação da equipe e, apresentar ART de todos os profissionais envolvidos (falta da Eng.^a Valéria e Eng.^o Felipe), conforme item 1.4 do TR;
6. No item 2.2 do EIV, em relação às vagas de estacionamento:
 - 6.1. Necessário acrescentar, ao menos, 1 vaga de embarque/desembarque, com a apresentação da rota/trajeto;
 - 6.2. Necessário acrescentar, ao menos, 1 vaga de idoso, no estacionamento comercial;
 - 6.3. Recomendável reservar, nas vagas totais do estacionamento privado, vagas de idoso, respeitando o Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741/2003);
 - 6.4. Apresentar no projeto arquitetônico, em prancha específica de vagas estacionamento, as dimensões/sinalizações verticais e horizontais, das vagas de PNE, idosos, carga/descarga, motos e embarque/desembarque, conforme Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN (Volume IV) e imagens a seguir:



6.5. Apresentar no projeto arquitetônico, em prancha específica de vagas estacionamento, as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução CONTRAN nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:

Toda vaga reservada deve ser demarcada com a marca delimitadora de estacionamento regulamentado e com o Símbolo Internacional de Acesso – SIA devendo sempre estar voltado para o lado direito. Nos casos em que é necessário dar contraste com o pavimento deve ser utilizado o SIA com orla.

Figura 4



sem orla com orla

Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

Dimensões	Lado – L(m)	Orla – L1(m)	Cor
Mínimas	0,80	0,04	Fundo azul
Recomendadas	1,0	0,05	Pictograma e orla externa brancos

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



6.6. Apresentar no projeto arquitetônico, em prancha específica de vagas estacionamento, de forma detalhada, as placas das vagas de PNE, Idoso, Carga/Descarga, Embarque/Desembarque e de Motos;

6.7. Além de atualizar as vagas (sinalizações, dimensões e/ou numeração) nas pranchas, é necessário colocar no texto do EIT/EIV, que irá respeitar e cumprir as referências a seguir:

- 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;

6.8. Esclarecer e indicar em projeto onde ficarão as 54 vagas não residenciais, citadas na pág. 8 do EIV: *"Já para vagas não residenciais o projeto conta com 54 vagas"*. Elas serão de visitantes?

6.9. Explicar se a quantidade de vagas disponibilizadas no estacionamento ao público, também denominado estacionamento privado de uso público (EPP), atenderá o inciso III do artigo 81 da Lei Municipal nº 2.794/2008, que diz o seguinte: *"III - a área destinada*

*ao estacionamento privado de uso público deverá atender as necessidades totais de vagas de veículos para as áreas comerciais e de visitantes da edificação, e constituir pavimento específico, utilizando 100% da taxa de ocupação, excetuando-se os recuos frontais e as áreas de circulação vertical e horizontal, não sendo passível de divisão, fracionamento, ou alteração de uso, e vedado o acesso de pedestres às áreas residenciais do condomínio. **OBS.:** a quantidade de vagas disponibilizadas contempla as necessidades das áreas comerciais? As vagas para visitantes, estão inclusas? O EPP utilizou qual o % da taxa de ocupação do pavimento onde está inserido?*

6.10. Indicar a previsão do número de vagas para bicicletas no bicicletário interno (pág. 25 do EIV);

7. No item 2.5 do EIV (Descrição das obras) complementar com estimativas de gesso, vidro, revestimentos cerâmicos, tintas;

8. No item 2.6 – Canteiro de Obras e 2.6.1 – Projeto de Canteiro de Obras:

8.1. Apresentar projeto arquitetônico, em prancha específica do canteiro de obras, contemplando e demonstrando as áreas de cargas e descargas de materiais, concretagens, 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?

8.2. Conforme disposto no subcapítulo 2.6.1 – Projeto do canteiro de obras, o acesso de entrada ao canteiro, dispostos nas Figuras 38, 40 e 41, indica ser pela Rua 3200, porém o veículo estará adentrando na contramão de direção. Considerando a existência da ciclofaixa, e para maior segurança viária, é necessário ajustar a rota de entrada dos veículos pesados, fazendo-os adentrar no canteiro de obras pela Rua 3200, vindo pela Avenida Atlântica;

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

8.4. Acrescentar no croqui, as dimensões, em especial a largura e altura, dos acessos (entrada/saída) dos caminhões, em todas as etapas;

8.5. Acrescentar vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, na área interna do canteiro de obras.

9. No item 2.10.1.1.2 do EIV (pág. 37), indicar o tratamento e destinação dos “outros efluentes líquidos”;

10. No item 2.10.2.1 do EIV (pág. 38) indicar a estimativa de consumo de água para a obra (foi apresentado somente o consumo pelos funcionários);

12. No item 2.10.5 Drenagem Pluvial (pág. 42 e 43 do EIV) indicar o local de lançamento nas fases de implantação e operação.

13. Sobre os volumes dos reservatórios de reaproveitamento e de retardo, informados no item 2.2.1 do EIV (pág. 18), apresentar memória de cálculos e indicar o cumprimento do Decreto nº 3.858, de 06 de fevereiro de 2004;

14. No item 3.5.5 do EIV, referente à “Leitura da Paisagem” (pág. 83) apresentar imagens da maquete digital de forma mais real, pelas três vias que circundam o empreendimento, 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, já considerando o projeto de arborização;

Obs.: as Figuras 86 a 89 demonstram basicamente a volumetria.

15. No item 3.8 – **Sistema Viário da Área de Vizinhança** / 3.8.1 Sistema Viário:

15.1. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário, necessário criar subcapítulos específicos para cada tema (ex: 3.8.1.1 – vias de acesso, gabarito e hierarquização; 3.8.1.2 acessos e faixas de acumulação; 3.8.1.3 – caracterização das vias 3.8.1.4 – tipos de modais existentes; 3.8.1.5 7.2. sistema ciclovitário, etc). **Obs.:** os itens supracitados foi mera exemplificação, devendo o técnico seguir a ordem que achar necessário para dar mais clareza e disciplina ao capítulo;

15.2. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (Acessos):

a) Apresentar estudo e proposta, dos dois acessos (privados e comercial) serem pela Rua 3200. (OBS 1: de acordo com dados de acidentes/sinistros de trânsito da Polícia Militar de Balneário Camboriú, a Rua 3200 não teve nenhum acidente/sinistro de trânsito nos anos de 2022, 2021 e 2020, ao passo que a Rua 3300 teve 12 acidentes em 2022, 7 em 2021 e 18 em 2020. OBS 2: o volume veicular, apresentado no capítulo Pesquisa de Tráfego do CEIV, aponta que a Rua 3200 apresenta um fluxo veicular bem inferior que o da Rua 3300);

b) Independentemente da via a serem localizados os acessos (Rua 3200 e/ou Rua 3300), deverão ser previstas faixas de desaceleração para os acessos, de modo a reduzir as interferências no tráfego externo, permitindo maior segurança e fluidez nos deslocamentos de veículos, pedestres e ciclistas pelas vias públicas. OBS I: 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. OBS II: 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;

c) Deverá ser apresentado, uma prancha específica, em formato pdf e dwg, dos respectivos acessos, com todas as dimensões detalhadas, incluindo dos portões de

entrada/saída e dos rebaixamentos de guia;

15.3. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (Sistema Cicloviário): necessário além de criar um subcapítulo específico ao tema Sistema Cicloviário, atualizar a figura 105 (página 104) com a estrutura cicloviária existente e a projetada ao entorno, de acordo com o Plano Cicloviário de Balneário Camboriú/SC. OBS: o Mapa Cicloviário Municipal e o Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú deverão ser utilizados para referenciar os dados desse subcapítulo;

15.4. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (nomes e sentidos da via): necessário acrescentar na Figura 106 (página 106), a indicação dos nomes das vias da área diretamente afetada (ADA) e da área de influência direta (AVD). OBS: Deverá haver o contraste de cores entre o nome das vias e as setas indicando o sentido, de modo a ficar mais claro possível como está estruturação viária atual no entorno do futuro empreendimento.

16. No item 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança / 3.8.2 Sistema de transporte público coletivo e individual:

16.1. Para uma melhor organização do estudo se faz necessário criar subcapítulos específicos para cada um dos temas;

16.2. Com a mudança da empresa responsável pelo transporte coletivo de Balneário Camboriú, será necessário atualizar os itens sobre transporte 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

16.3. É necessário inserir o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento. **Obs.:** o mapa/rota está presente no site da empresa responsável pelo transporte coletivo de Balneário Camboriú;

16.4. necessário desmembrar a figura 108 - Localização dos pontos de ônibus e de taxi na AVD do empreendimento, em duas figuras diferentes, uma somente com os pontos/abrigos de ônibus e outra somente com os pontos de táxis. **Obs.1:** não foi possível identificar os pontos de ônibus sem abrigo na figura 108. Necessário melhorar a visibilidade da imagem. **Obs. 2:** acrescentar imagens que mostrem pontos de ônibus com abrigos nas proximidades do empreendimento.

17. No item 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança / 3.8.3 Sinalização:

17.1. Necessário incluir (texto e figuras) sobre a sinalização semafórica e dispositivos de fiscalização eletrônica (avanço semafórico/controladores/redutores) existentes na área

Página 7 de 15

de influência direta do empreendimento;

17.2. Necessário incluir (texto e figuras) das Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP), ondulações transversais (lombadas) e outros dispositivos traffic calming na área de influência direta do empreendimento;

17.3. Necessário incluir (texto e figuras) da sinalização vertical, incluindo da ciclofaixa, dos rebaixamentos de acessibilidade e da sinalização tátil na área de influência direta do empreendimento;

17.4. Corrigir o trecho que diz, de maneira equivocada, que é ciclovia e não ciclofaixa (página 120 do EIV).

18. No item 3.9.2 – Resultado de Contagem:

18.1. Necessário revisar todos os dados apresentados nas tabelas 31, 32, 33, 34 e 35. Foram encontradas inconsistências no que se refere a soma dos vetores em cada ponto analisado. Ex: na hora-pico do ponto 1 (17:30-18h30 – sexta-feira), a soma dos vetores D1, D2, D3, D8 e D9 não resulta em um valor igual ao apresentado na coluna Total Geral, que nesse caso é 1611. OBS: alguns dos outros exemplos são os valores apresentados na hora-pico do ponto 4 (tabela 34) e na hora-pico do ponto 5 (tabela 35). OBS 2: outras tabelas, como a tabela 43, deverão ser atualizadas também, na medida que os dados das tabelas de 31 a 35 são alterados;

18.2. Necessário revisar todos os dados apresentados no Anexo A – Planilha de dados brutos de tráfego. Foram encontradas inconsistências no que se refere a soma dos vetores em cada ponto analisado. Ex: na hora-pico do ponto 1 (17:30-18h30 – sexta-feira), a soma dos vetores D1, D2, D3, D8 e D9 não resulta em um valor igual ao apresentado na tabela 31 do relatório da EIV. É necessário compatibilizar os dados do Anexo A, com os apresentados no relatório da EIV. OBS: necessário indicar se os dados apresentados no Anexo A estão em veículos/hora ou UCP.

18.3. Necessário calcular o FHP (Fator Horário de Pico) de acordo com a seguinte equação:

$$FHP = \frac{V_{hp}}{4V_{15max}}$$

onde:

FHP = fator horário de pico

V_{hp} = volume da hora de pico

V_{15max} = volume do período de quinze minutos com maior fluxo de tráfego dentro da hora de pico

19. No item 3.9.3 – Condição futura do fluxo na interseção / 3.9.3.1 Previsão da influência do empreendimento:

19.1. Necessário compatibilizar os dados da tabela 37, no que se refere ao número de viagens atraídas por dia (42), com o número de viagens de entrada (27) e o número de viagens de saída (16);

19.2. Rever os dados da tabela 38 ou explicar como o empreendimento irá comportar as 126 viagens atraídas por dia (uso comercial) tendo apenas 14 vagas de automóveis e 2 vagas de motos no estacionamento público;

19.3. Necessário compatibilizar os dados das viagens geradas, na hora-pico, pelo empreendimento (residencial + comercial). Na página 127 do EIV, diz que serão 169 viagens, já na página 129 é informado que serão 171 viagens e na tabela 42 é dito que serão 169 viagens.

20. No item 3.9.4 – Nível de Serviço - NS / 3.9.4.1 Interseção semaforizada (P1):

Necessário corrigir o texto do primeiro parágrafo, onde é colocado "*sem acordo com os critérios apresentados na Tabela 44*". O correto seria "de acordo com os critérios apresentados na Tabela 44".

21. No item 3.9.5 – Conclusões do EIT:

Necessário evidenciar de maneira clara se o empreendimento é viável ou não no que se refere ao sistema viário e de transportes. Ainda, incrementar na conclusão do EIT, as outras medidas mitigadoras solicitadas pela CEIV.

AVALIAÇÃO DA MATRIZ QUALIQUANTITATIVA E DESCRIÇÃO DOS IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS:

22. Os impactos citados no item "*5 Descrição dos impactos e medidas mitigadoras e compensatórias*" do EIV deverão estar citados e ter mesma nomenclatura tanto na Matriz e quanto no EIV, sendo classificados conforme as fases de implantação e operação;

23. No item "5.1 Fase de Implantação" do EIV foram citados os impactos nos itens 5.1.2 e 5.1.3 e na matriz estão classificados como na fase de ocorrência de "operação";

24. Para o impacto "*Alteração nos fluxos de veículos pesados*" (fase de implantação):

24.1. Entende-se que a importância deve ser classificada como ALTA (5), considerando que no decorrer de 4 anos haverá o tráfego de caminhões no abastecimento de insumos, concretagens, etc. Rever a valoração;

24.2. Acrescentar as seguintes medidas mitigadoras:

- Evitar o trânsito de máquinas, equipamentos e caminhões em horários de pico;

- Todas as manobras, cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras;
- Notificar a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, com no mínimo 48 horas de antecedência, de evento que possa interferir no fluxo viário, mesmo que seja de maneira parcial e temporária, respeitando o artigo 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e o artigo 6 do Decreto Municipal nº 4020/2004;
- Implantação, antes do início das obras, de dispositivos de sinalização e alerta luminoso e sonoro junto as saídas e entradas de veículos em trabalhos na área;
- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local.

25. Para o impacto “*Deterioração das vias públicas*” (fase de implantação) a CEIV entende que:

25.1. A expectativa de ocorrência é CERTA (3), considerando o tráfego de caminhões pesados (com insumos para a obra);

25.2. A reversibilidade deve ser considerada PARCIAL (3), visto que nem todo trajeto dos caminhões terá recuperação;

25.3. Considerando que nas medidas mitigadoras cita “*Danos causados à infraestrutura viária (drenagem, pavimentação, sinalização e outros elementos de via) serão reparados pelo empreendedor (se causados pelo mesmo) ...;*” solicitamos que seja elaborado um laudo cautelar das vias do entorno (Rua 3200, Rua 3300 e Avenida Brasil) atual/antes do início da obra (inclusive antes do início da demolição).

26. Para o impacto “*Geração de efluentes líquidos*” (implantação):

26.1. Entende-se que a reversibilidade é PARCIAL (3), rever a valoração;

26.2. Solicita-se a apresentação do Plano de Gestão Ambiental para a obra, para fins de avaliação do percentual de mitigação. Considerando que foi citado como medida mitigadora o sistema de gestão ambiental conforme requisitos da ISO 14001, se faz necessária a análise de quais medidas de mitigação em relação aos efluentes líquidos constam no plano/sistema.

27. No impacto “*Alteração da geração de resíduos sólidos*” (implantação):

27.1. Adequar a sua nomenclatura no item 5.1.10 do EIV para “*Alteração da geração de resíduos sólidos*”, conforme consta na matriz;

27.2. Entende-se que a reversibilidade é PARCIAL (3), levando em consideração que nem todo o volume de resíduos poderá ser reutilizado ou reciclado. Rever a valoração;

28. Na descrição do impacto “*Alteração da qualidade do ar e suspensão de poeira*” (item 5.1.7 do EIV) prever a emissão de CO2 por parte dos veículos/equipamentos, bem como,

medidas mitigadoras;

29. No impacto “Alteração da qualidade dos recursos hídricos” (implantação):

29.1. Entende-se que a expectativa de ocorrência é CERTA (3), considerando que os efluentes líquidos de atividades da obra poderão sofrer vazamentos;

29.2. Nas medidas (item 5.1.8.1) cita que “*As obras possuem um Plano de Gerenciamento de Efluentes Líquidos da Obras que visa garantir que os efluentes líquidos das obras possuam tratamento ambientalmente adequado.*”. O percentual de mitigação será avaliado após apresentação do referido plano.

30. No impacto “Interferências no ambiente natural” (implantação), nas medidas mitigadoras, cita que “*Fornecedores devem comprovar as suas licenças ambientais de operação, e quando químico, a FISPQ conforme o Procedimento de Suprimentos (anexada ao processo de EIV).*”. Esclarecer, visto que não foi localizado o documento no EIV;

31. Na fase de operação foi citado o impacto “Demanda por transporte coletivo ativo” como sendo “positivo” e como medida “mitigadora” (na Tabela 65 e no item 5.2.6) “*Implantar paraciclos internos e externos no empreendimento*”. Indica-se que essa medida seja aportada no impacto “*Demanda por transporte coletivo*”;

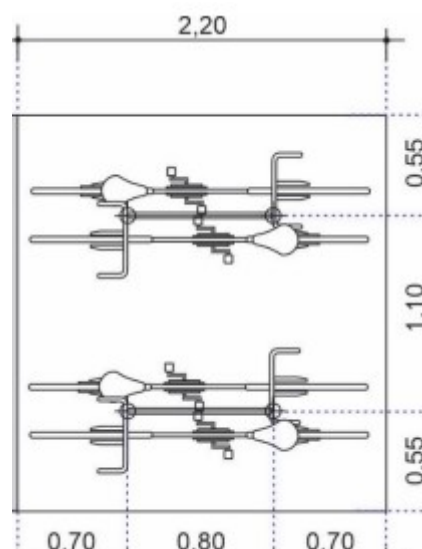
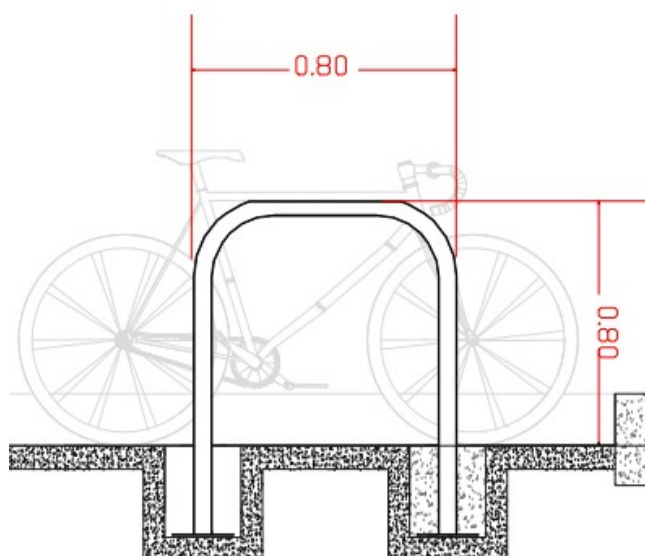
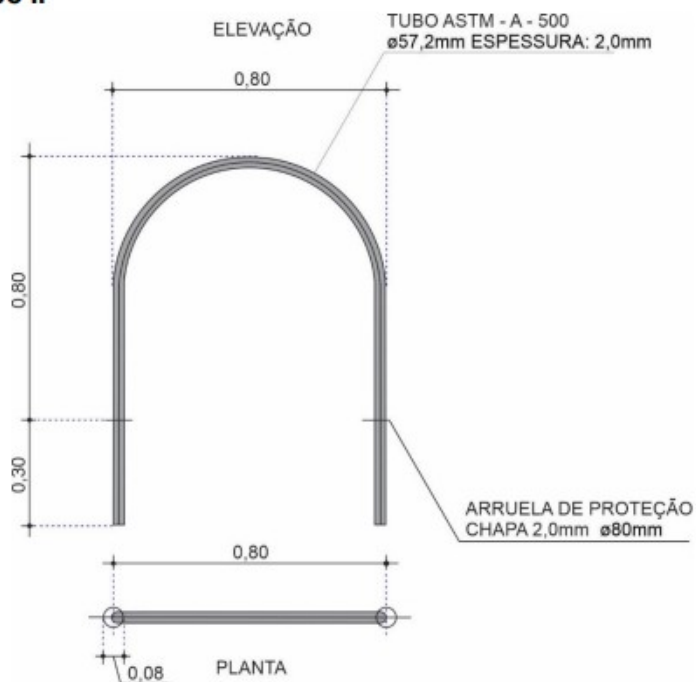
32. Na fase de operação, para o impacto “*Demanda por transporte coletivo*”:

32.1. Incluir como medidas mitigadoras:

- 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;
- realizar a doação de 05 placas de sinalização vertical refletivas, indicando a parada de ônibus. Dimensões e características serão especificadas pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito; e,
- implantar paraciclos internos e externos no empreendimento (conforme solicitado no item 31 – devendo indicar o número de vagas a serem disponibilizadas, interna e externamente).

32.2. Demonstrar no projeto arquitetônico, onde serão os paraciclos mencionados na medida mitigadora. Ademais, 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



33. Na fase de operação, para o impacto *"Alteração na demanda por equipamentos urbanos"*:

33.1. Entende-se que a expectativa de ocorrência é CERTA (3), pois não é possível determinar que não haverá a utilização de equipamentos de educação, saúde, esporte, lazer. Rever.

33.2. Entende-se que a valoração do atributo reversibilidade é "5" – irreversível, ou seja, que a demanda será por toda a operação do empreendimento.

34. Para o impacto *"Alteração no consumo de água"*, na operação, entende-se que a valoração do atributo de reversibilidade é "5" (irreversível). Alterar ou justificar tecnicamente;

35. Com relação ao item *"5.2.8 Alteração no fluxo de automóveis"*, indica-se a inserção das seguintes medidas mitigadoras:

- aquisição e instalação de equipamentos (câmeras de vídeodetecção ou laços indutivos, etc.) em cruzamento semaforizado. Quando da implantação, solicitar à BC Trânsito a definição do local para torná-lo integrado à central de controle de tráfego em tempo real do município e/ou para a prioridade seletiva ao Transporte Coletivo;

- revitalização e/ou implantação das sinalizações horizontais e verticais existentes nas testadas da Área Diretamente Afetada – ADA, de acordo com os Manuais do CONTRAN e diretrizes a serem solicitadas à equipe técnica da BCTRÂNSITO;

- aquisição e doação de placas de regulamentação refletivas, para serem utilizadas na revitalização e modernização dos espaços cicloviários próximos ao empreendimento. As placas deverão ser entregues à equipe técnica da BCTRÂNSITO. Os quantitativos, as dimensões e as características das placas são:

- 20 placas de sinalização de regulamentação – Tipo R-34 – Circulação exclusiva de bicicletas.

Dimensões: diâmetro 0,50 m, tarja 0,050 m e orla 0,050 m. Placa de formato circular.

Características das placas: placa em ACM e Película Refletiva grau técnico prismático, com impressão digital 1200 x 1200 dpi's, com aplicação de overlay, anti UV, na cor padrão Munsell com pintura eletrostática, conforme Manuais/Resoluções do Contran e normas ABNT NBR 16.179/21, NBR 14.644/21, NBR 14.891/21 e NBR 14.890/21.

36. Para o impacto *"Alteração na geração de escoamento superficial"* (operação):

36.1. Entende-se que a valoração do atributo reversibilidade é "5" – irreversível, considerando que a área permanecerá impermeável e que o volume do reservatório de reaproveitamento é pequeno (17,16 m³) em relação a demanda calculada no item 2.10.5 do EIV (pág. 42);

36.2. Para a medida mitigadora *"Implantação de jardinagem e implantação de vasos de plantas previstas para o empreendimento já é suficiente para gerar **impacto positiva***

acerca da drenagem, com uma maior retenção pluvial do que a condição atual”, informar qual a área a ser destinada para que ocorra a permeabilidade;

36.3. Retirar as referências, nas duas medidas mitigadoras deste impacto, referente à geração de **“impacto positivo”**, pois estão equivocadas. As medidas mitigam, mas não “transformam” o impacto em positivo.

36.4. Sobre o percentual de mitigação de 80%, apresentado na matriz, o mesmo será avaliado após resposta ao item 13 deste parecer.

37. Na fase de implantação incluir no EIV/Matriz os impactos:

- pressão nas vagas de estacionamento do entorno; e,
- pressão no sistema viário próximo.

38. Na fase de operação, incluir no EIV/Matriz o impacto:

- pressão nas vagas de estacionamento do entorno; Obs.: a não ser que tenha disponibilidade de vagas para visitantes no empreendimento – neste caso demonstrar em projeto.

39. Apresentar a matriz quali-quantitativa atualizada com os apontamentos acima;

40. Apresentar a Tabela 65 atualizada;

41. Apresentar o cálculo do Valor de Compensação após os ajustes da matriz.

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, 02 de agosto de 2023.

Michela Denise Parno
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA – SPU
(presidente)

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

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA -
SEMAM (membro)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO – BC Trânsito

MAURINO ADRIANO VIEIRA (membro)

TANYARA TRETTIN CAMPELLO – SPU
(membro)

WALTER H. GRUETER NETO (membro)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 0A97-5DEC-A245-544D

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



CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 02/08/2023 19:11:05 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 03/08/2023 14:01:28 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 03/08/2023 14:05:40 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 03/08/2023 14:11:16 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 03/08/2023 14:34:30 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 03/08/2023 16:23:12 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 03/08/2023 16:27:59 (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/0A97-5DEC-A245-544D>