



Balneário Camboriú, 30 de agosto de 2023.

À

**PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ – PMBC
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE
VIZINHANÇA - CEIV**

**REFERENTE AO PARECER Nº 026/2023 – CEIV – PRIMEIRA ANÁLISE
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 64.219/2023 (1DOC)
EMPÓRIO BISTEK**

BISTEK - SUPERMERCADOS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 83.261.420/0006-63, vem respeitosamente, solicitar a inclusão das considerações em resposta ao Parecer nº 026/2023 emitido pela CEIV, referente a análise do Estudo de Impacto de Vizinhaça – EIV do empreendimento Empório Bistek, localizado na Rua 511, nº 130, sala térrea, Rua 601 e Rua 701, Centro do município de Balneário Camboriú/SC, conforme abaixo:

Inicialmente, gostaríamos de informar que houve alterações de áreas construídas nos projetos arquitetônicos da área da loja (reforma), bem como da área da câmara de resfriamento/refeitório (construção nova), sendo mantida a mesma área construída da área da doca/padaria. Conforme quadro estatístico constante na Prancha 2/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0), é possível observar que a área da Loja/reforma foi alterada para 1.217,52 m², a área da doca/padaria manteve-se 251,16 m² e a área da câmara de resfriamento/refeitório foi alterada para 488,32 m².

1. No item 1.3 Identificação do empreendedor, foi incluído o número de contato do empreendedor;
2. No item 1.7 Metodologia, foi alterada a informação para “Lei Complementar nº 24/2018”;
3. No item 2. Características do empreendimento:
 - 3.1. Foi alterado o nº do DIC para 76661;
 - 3.2. É apresentado no Anexo 4.0 (Prancha 02/08) o quadro estatístico da área de reforma e ampliação, indicando índices construtivos de projeto e permitido para zoneamento (coeficiente de aproveitamento, gabarito, taxa de ocupação, área permeável);
 - 3.3. Além da Figura 12 apresentada no EIV, foram incluídas as Figuras 12.1, 12.2 e 12.3 demonstrando o empreendimento como um todo;

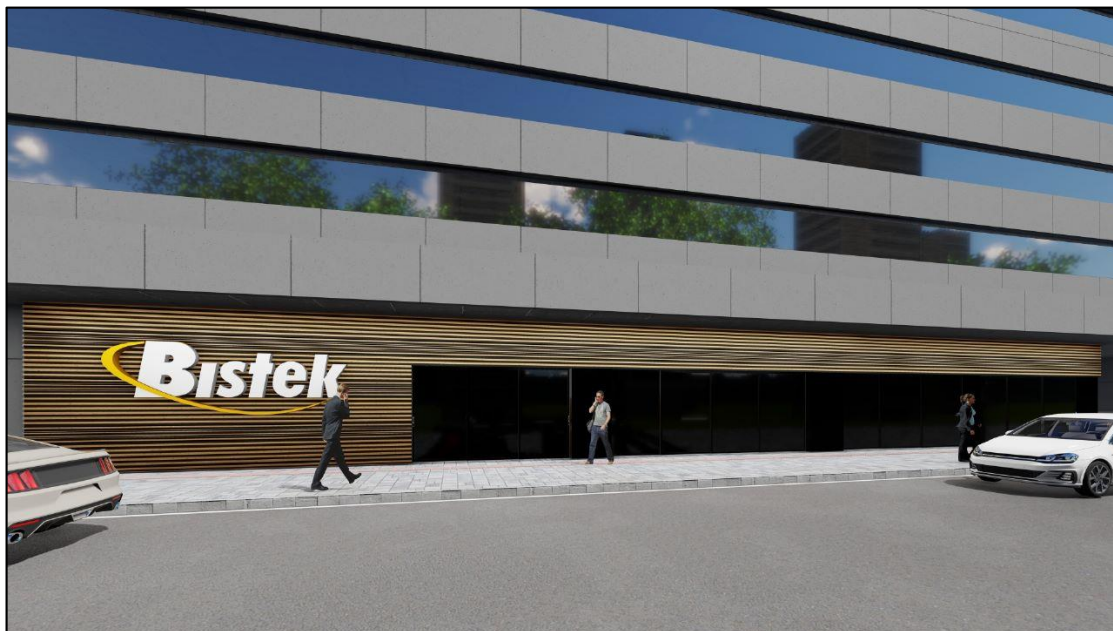


Figura 12: Imagem do futuro empreendimento BISTEK na Rua 511.



Figura 12.1: Imagem do futuro empreendimento BISTEK na Rua 601.



Figura 12.2: Imagem do futuro empreendimento BISTEK na Rua 403.



Figura 12.3: Imagem do futuro empreendimento BISTEK na Rua 403.

- 3.4. Foi alterada a informação da matrícula do terreno mencionada para nº 4155;
- 3.5. É apresentado a consulta de viabilidade para construção da Secretaria de Planejamento (Anexo 8) e Secretaria de Meio Ambiente (Anexo 8.1), para o DIC 20616;
- 3.6. No item 2.2, bem como nas Pranchas 3/8 e 4/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0) foram incluídas as vagas de bicicletas disponibilizadas pelo empreendimento, sendo que serão 08 vagas de bicicletas no G1 e 04 vagas de bicicletas (Paraciclo) localizado na Rua 601 em frente da área da câmara;
4. Com relação ao item 2.4 Descrição das obras:
 - 4.1. No Anexo 20 é apresentado o Alvará da reforma emitido pelo departamento competente;
 - 4.2. No Anexo 19 é apresentada estimativa (quantidade) de materiais a serem utilizados em todas as fases reforma/ampliação;

- 4.3. Na Prancha 8/8 do Anexo 4.0 é apresentado o projeto do canteiro de obras, indicando principalmente as áreas de cargas e descargas de materiais e área de depósito/armazenamento dos materiais da obra.
5. Foi corrigido o memorial descritivo apresentado no anexo 4.1.1, informando o Engenheiro Marcio Bonassa como responsável pela elaboração;
6. No item 2.5 Cronograma de implantação, foi atualizado o Anexo 16, indicando o mês/ano de previsão de início e término da ampliação/reforma;
7. É apresentado os memoriais do Projeto Hidrossanitário (Anexos 5.1.1, 5.2.1 e 5.3.1) atualizados e assinados;
8. Foi alterada a prancha 4 do Projeto legal da área da câmara (Anexo 4.3) no quadro de parâmetros urbanísticos para matrícula nº 4155;
9. No Anexo 13 é apresentada a Viabilidade da EMASA, constando o grau de impacto do empreendimento como BAIXO;
10. No item 2.9.2 Consumo de energia elétrica, foi incluído a estimativa de consumo, onde para a fase de implantação estimou-se 5.295 kWh/mês (Figura 18), e para a fase de operação demanda máxima estimada para o edifício será de 736kVA, conforme Anexo 14.1.

OBRA BISTEK BALN. CAMBORIU CNPJ 83.261.420/0006-63				
SUPERMERC. SPECIALE LTDA CNPJ 09.124.133/0001-44				
Av. Brasil, 1240-Centro, Balneario Camboriu, SC, CEP 88.330-040				
Equipamentos	Potencia kW	Quantidade	horas/dia	kWh
Betoneira 400 L-3 CV	0,75	2	6	9,0
Furadeira industrial	0,8	5	8	32,0
Maquina de solda 250A trifásica	10	2	6	120,0
Iluminação	5,5	1	8	44,0
Rompedor	2,2	1	6	13,2
Serra circular	3,75	1	6	22,5
				240,7
	kWh/dia	dias	kWh/mês	
	240,7	22	5.295,40	
PREVISÃO DE CONSUMO MENSAL		5.295 kWh/mês		

Figura 18: Previsão de consumo mensal de energia elétrica durante a fase de implantação. Fonte Bistek, 2023.



11. Foi alterado os projetos de gerenciamento de resíduos (Anexos 7.1, 7.2 e 7.3) para o prazo de 03 (três) meses de reforma/ampliação, compatibilizando com o cronograma;

12. Para a estimativa de volume de água na fase de instalação, foi apresentado no item 2.9.1 a seguinte referência bibliográfica: “O abastecimento de água do canteiro de obras para a composição do concreto, argamassa, limpeza de equipamentos, consumo dos operários, etc., considera-se 0,20 m³ de água consumida por m² de área construída, de acordo com Silva & Violin (2013)”. Contando que houve atualização da área total construída para 1.957,00 m² a estimativa resultou no seguinte parágrafo: “Dessa forma, sendo que a área total construída corresponde a 1.957,00 m², a demanda prevista é de 391,40 m³ de água durante toda a fase de obra, sendo que a obra será executada em aproximadamente 03 meses, conforme cronograma físico de execução, assim consumindo aproximadamente 130,46 m³ de água mensal”.

Já em relação a previsão de produção de efluentes líquidos no item 2.9.4, foi realizada a estimativa de geração de efluente sanitário relativos à obra, o qual foi considerado 10 colaboradores e foi considerado a mesma contribuição unitária de despejos considerado para funcionários nos memoriais descritivos do Projeto Hidrossanitário (Anexos 5.1.1, 5.2.1 e 5.3.1), resultando em 500 L/dia de efluentes sanitários. Além disso, sobre os efluentes de argamassa/concreto, estes deverão ser reutilizados dentro da própria obra. Os efluentes gerados da lavagem de ferramentas com tinta, devem ser armazenados e encaminhados para empresa especializada no tratamento e destinação de efluentes perigosos. Até o momento, não existe a quantificação referente ao volume de efluentes líquidos provenientes de lavagens de ferramentas na obra, pois não há metodologia de referência para essa estimativa, bem como não há como estimar quais ferramentas e frequência dessas lavagens, até porque



maior parte deste volume de efluente é reaproveitado no próprio canteiro de obras, conforme já descrito, além de que parte da água utilizada no processo de lavagem das ferramentas é proveniente das águas residuárias da própria lavagem (ciclo fechado) impossibilitando a estimativa baseada pela entrada/consumo de água;

13. No item 2.9.6 Produção de ruído, calor, vibração e radiação e emissões atmosféricas, no parágrafo 04, foi alterada a informação para: “Já na fase de operação do empreendimento a geração de ruído e vibrações, será em decorrência principalmente da entrada e saída de veículos pela Rua 403, além da utilização de sistemas de ar condicionado, bombas hidráulicas, motores de pressurização, geradores de energia”.

No item 2.10 Insolação e sombreamento, foi acrescentado no estudo do comportamento da insolação e do sombreamento a apresentação das imagens com a volumetria da futura edificação (novas construções), conforme acrescentado no EIV:

“

2.1. INSOLAÇÃO E SOMBREAMENTO

Os seres humanos, em comum com a maioria dos outros seres vivos, dependem da luz natural para ativar uma série de funções nos seus sistemas fisiológicos. Segundo BAKER (2002) no período da manhã o corpo necessita de luz solar para estimular a glândula pineal e para encerrar a produção de melatonina liberada quando estamos expostos a escuridão.

A demonstração da projeção da sombra se faz necessária para novas edificações, mas considerando que o projeto irá manter a construção existente na área do empreendimento para utilização de área de vendas e garagens, e que as áreas de ampliação correspondem a pavimento térreo com mezanino, é demonstrado nas imagens a seguir o comportamento da



insolação e sombreamento ocasionados pelas novas construções, considerando as condições atuais do local.

Para o estudo de sombras no empreendimento levou em consideração o comportamento de sombras na vizinhança com a inserção do referido empreendimento (destacado em branco). Utilizou-se a ferramenta Sketch Up Pro 2023 para as simulações em diversos horários e estações do ano. Considerou-se a altura real da torre, bem como as características de incidência solar da região.

Além disso, para fins de comparação do sombreamento com as construções mais próximas do empreendimento (destacadas em cinza), também foi realizada simulações com as alturas aproximadas (contabilizando n° de pavimentos das mesmas) das construções com alturas representativas e mais próximas do empreendimento.

As simulações no período de verão (Figuras 22.1 a 22.3), pode-se observar as sombras geradas pelo empreendimento estudado. No mês de Janeiro próximo às 8:00h (Figura 22.1), percebe-se que a sombra a ser gerada pela construção, nestas condições, incide na maior parte na porção oeste do empreendimento, sendo que as sombras das construções do entorno, neste caso do Edifício João Sandri, incide totalmente em cima do sombreamento ocasionado pela construção do empreendimento.

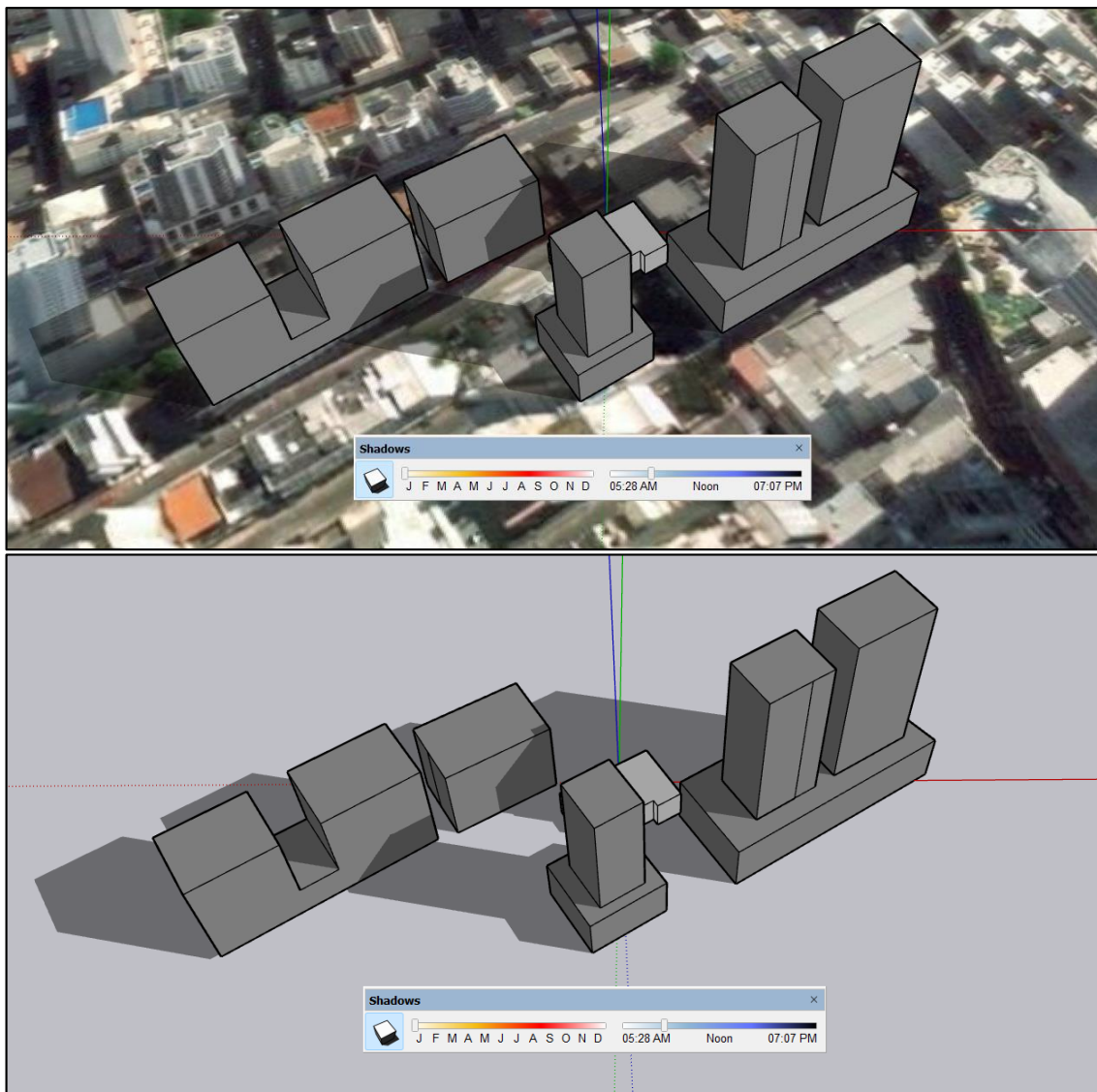


Figura 22.1: Simulações de sombras em Janeiro próximo às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

No horário próximo as 12:00 horas (Figura 22.2) observa-se as sombras geradas pelas construções em Janeiro, havendo pouca geração de sombra devido à localização do sol. Assim, nestas condições, não há incidência de sombra em outras construções causado pelo empreendimento.

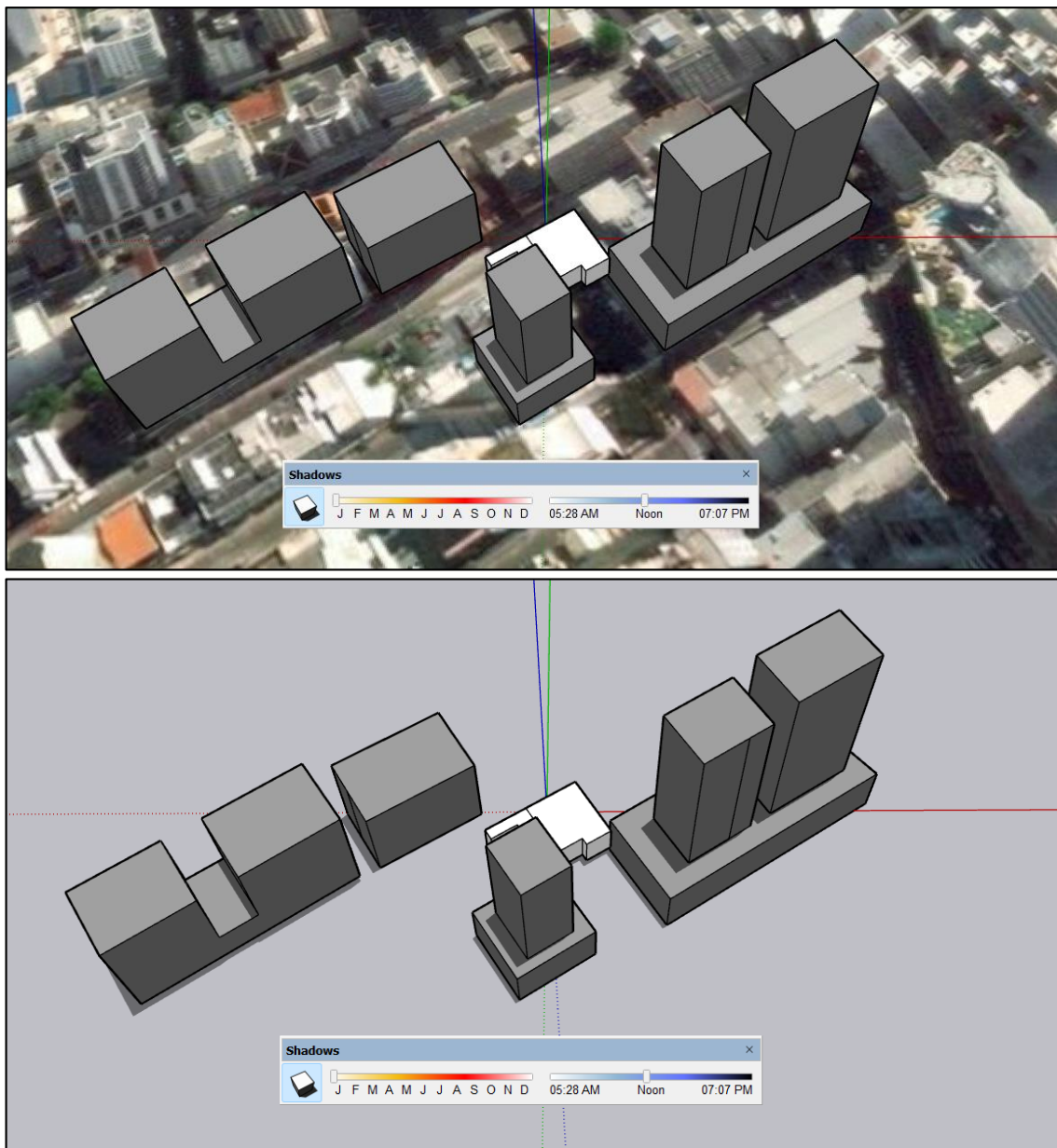


Figura 22.2: Simulação de sombras em Janeiro às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já as sombras geradas pelas construções em Janeiro às 17:00 horas (Figura 22.3), nestas condições, incide na parte leste do empreendimento, porém percebe-se as sombras das construções vizinhas localizadas a oeste do empreendimento, incide totalmente em cima do sombreamento ocasionado pela construção do empreendimento.

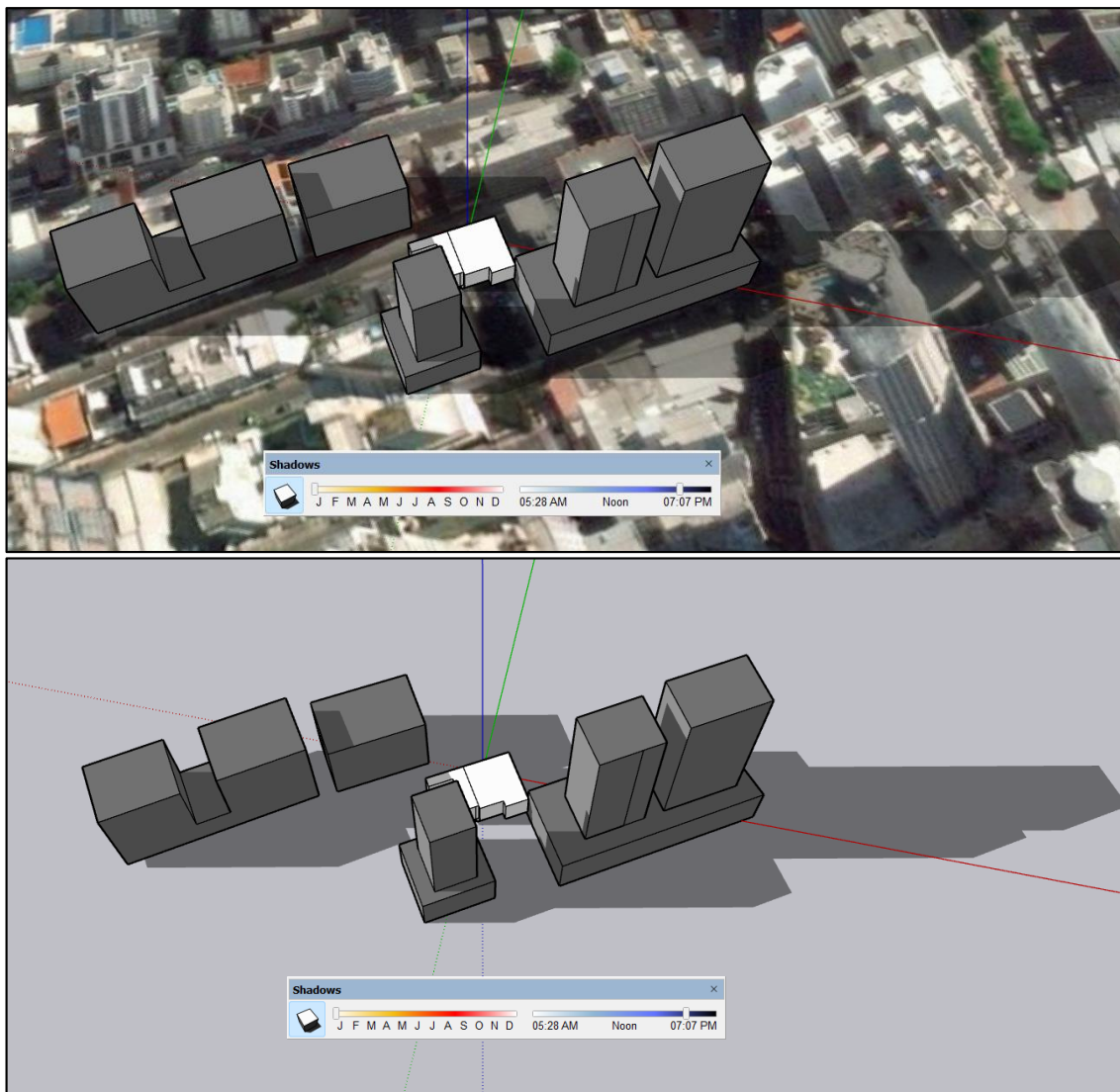


Figura 22.3: Simulação de sombras em Janeiro às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

As simulações na estação de Outono (Figuras 22.4 a 22.6), pode-se observar as sombras geradas pela construção. No mês de Abril próximo às 8:00h (Figura 22.4), nestas condições, incide na maior parte na porção sudoeste do entorno, sendo que as sombras das construções vizinhas incidem quase que totalmente em cima do sombreamento ocasionado pela construção do empreendimento.

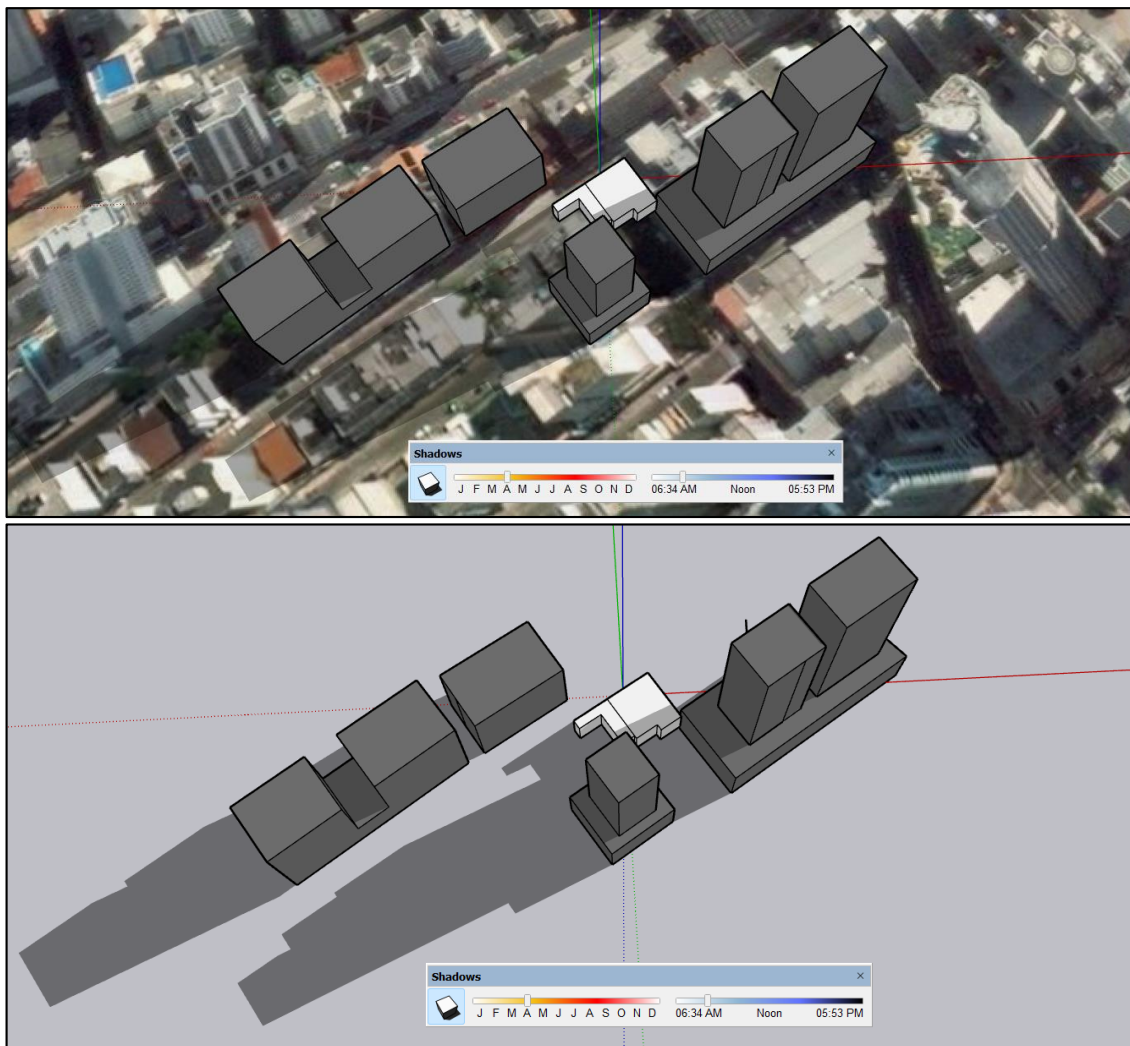


Figura 22.4: Simulações de sombras em Abril próximo às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

No horário próximo as 12:00 horas (Figura 22.5) observa-se a sombra a ser gerada pela construção em Abril, com a geração de sombra devido à localização do sol, com pouca incidência para o sentido sudoeste do entorno empreendimento.

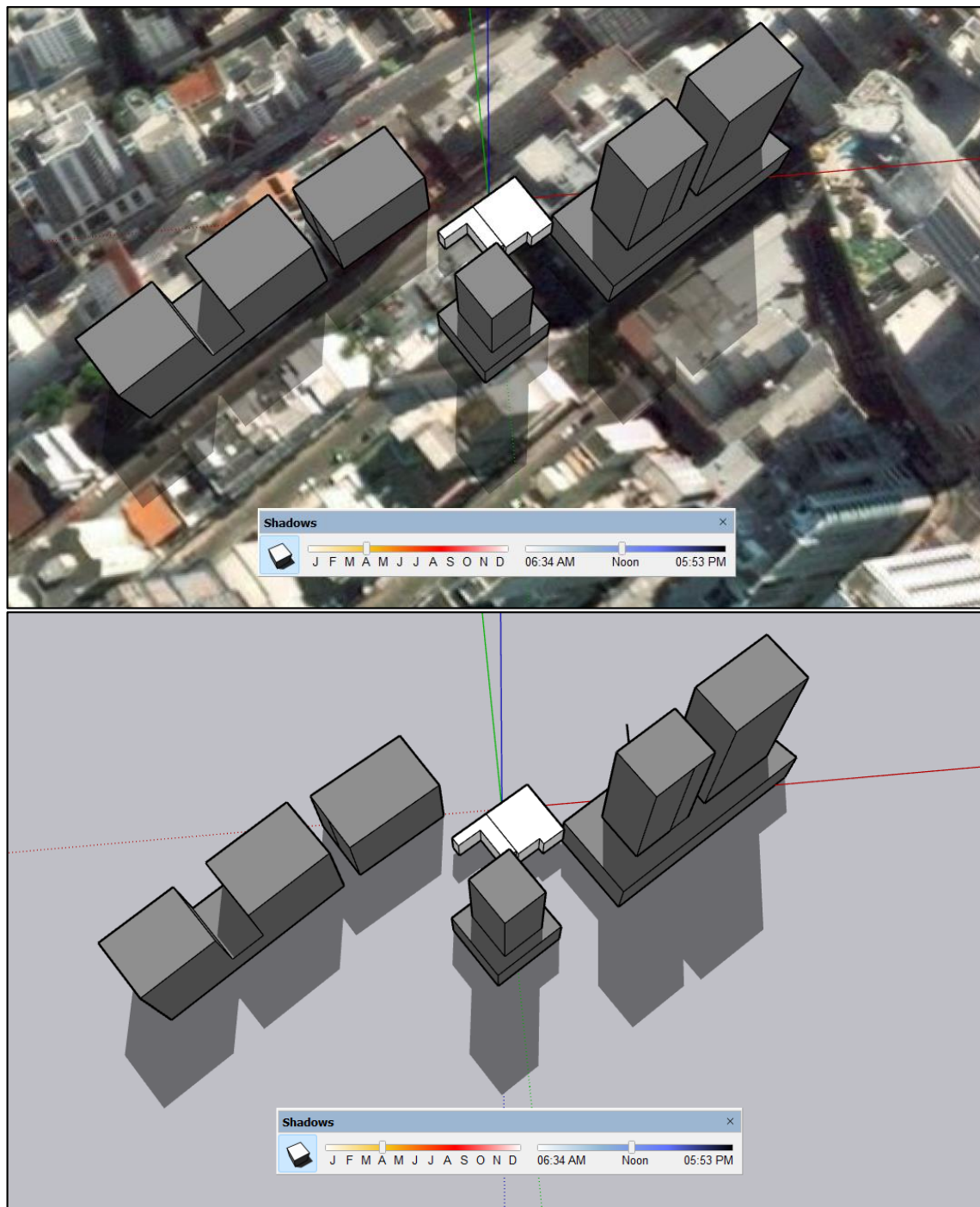


Figura 22.5: Simulação de sombras em Abril às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já as sombras geradas pelas construções em Abril próximo às 17:00 horas (Figura 22.6), nestas condições, incidem no sentido sudeste, sendo que

as sombras das construções vizinhas incidem totalmente em cima do sombreamento ocasionado pela construção do empreendimento.

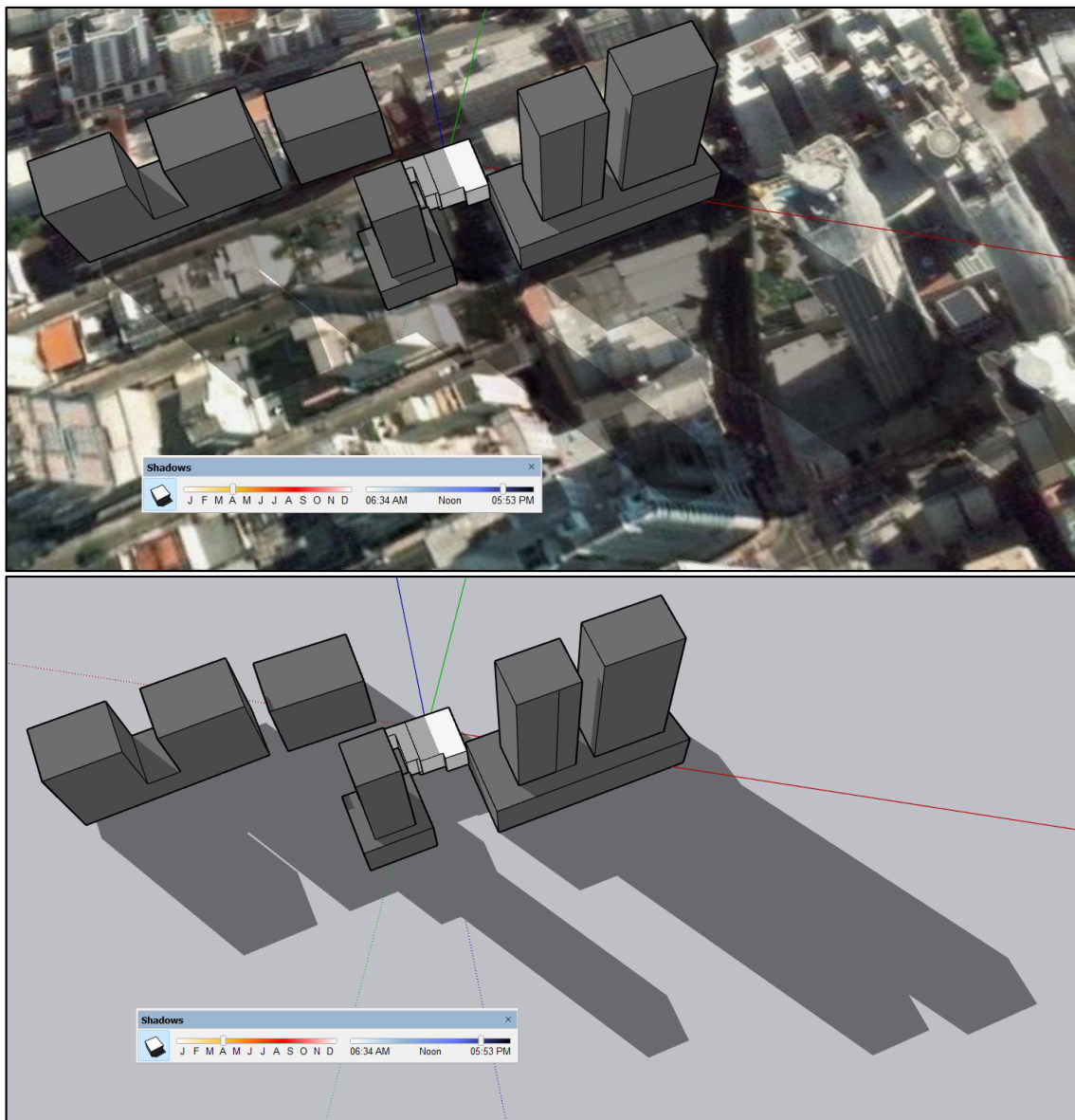


Figura 22.6: Simulação de sombras em Abril às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

No inverno, é possível observar a sombra gerada pela construção (Figuras 22.7 a 22.9). Em Julho próximo às 9:00h (Figura 22.7), a sombra gerada pelo empreendimento em questão, nestas condições, incide em outras construções no sentido sudoeste.

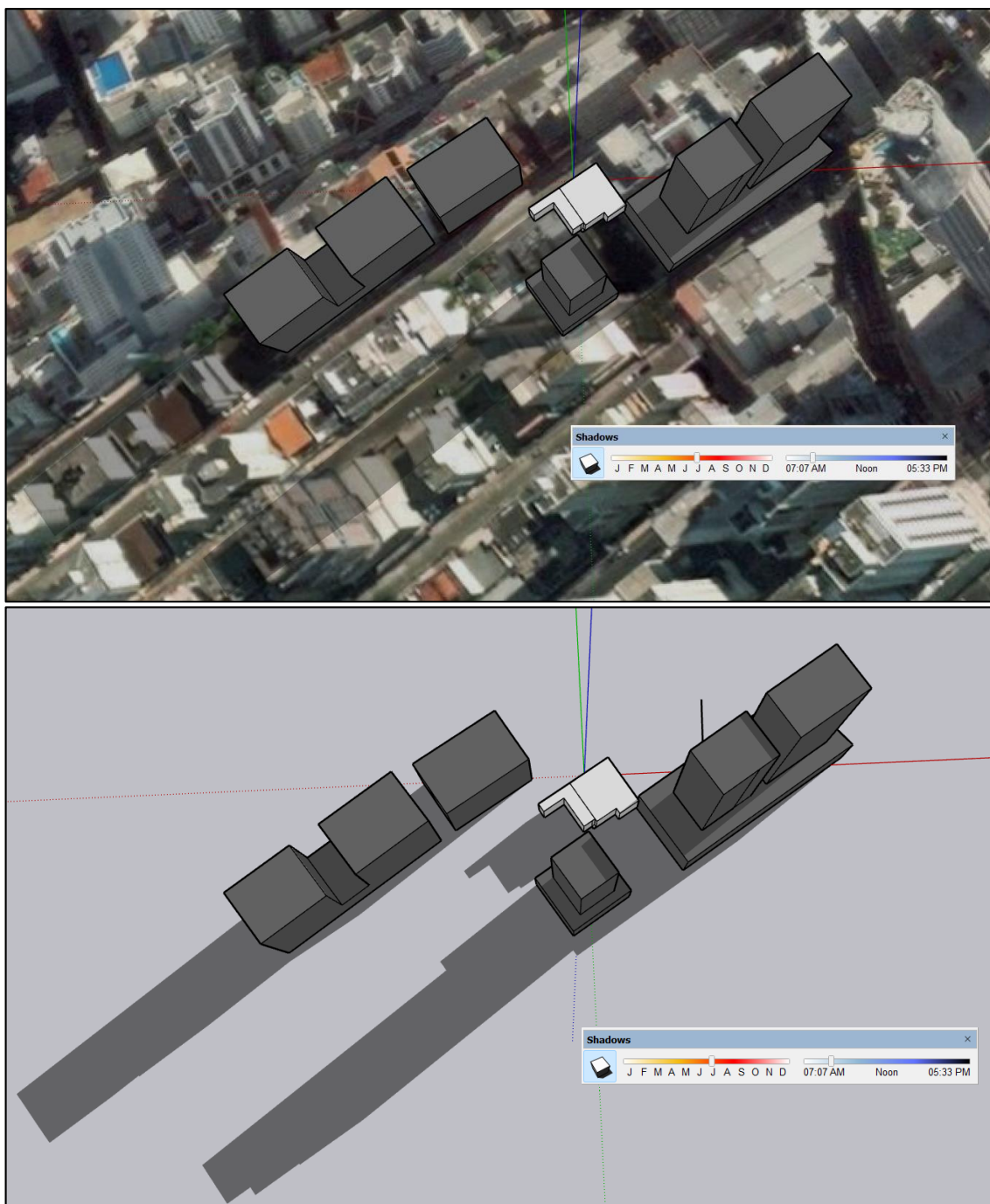


Figura 22.7: Simulação de sombras em Julho às 9:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Observa-se na Figura 22.8 a sombra gerada pela construção em Julho às 12:00h. Percebe-se que a sombra gerada pelo empreendimento em questão, nestas condições, incide principalmente na via pública localizada ao sul do empreendimento.

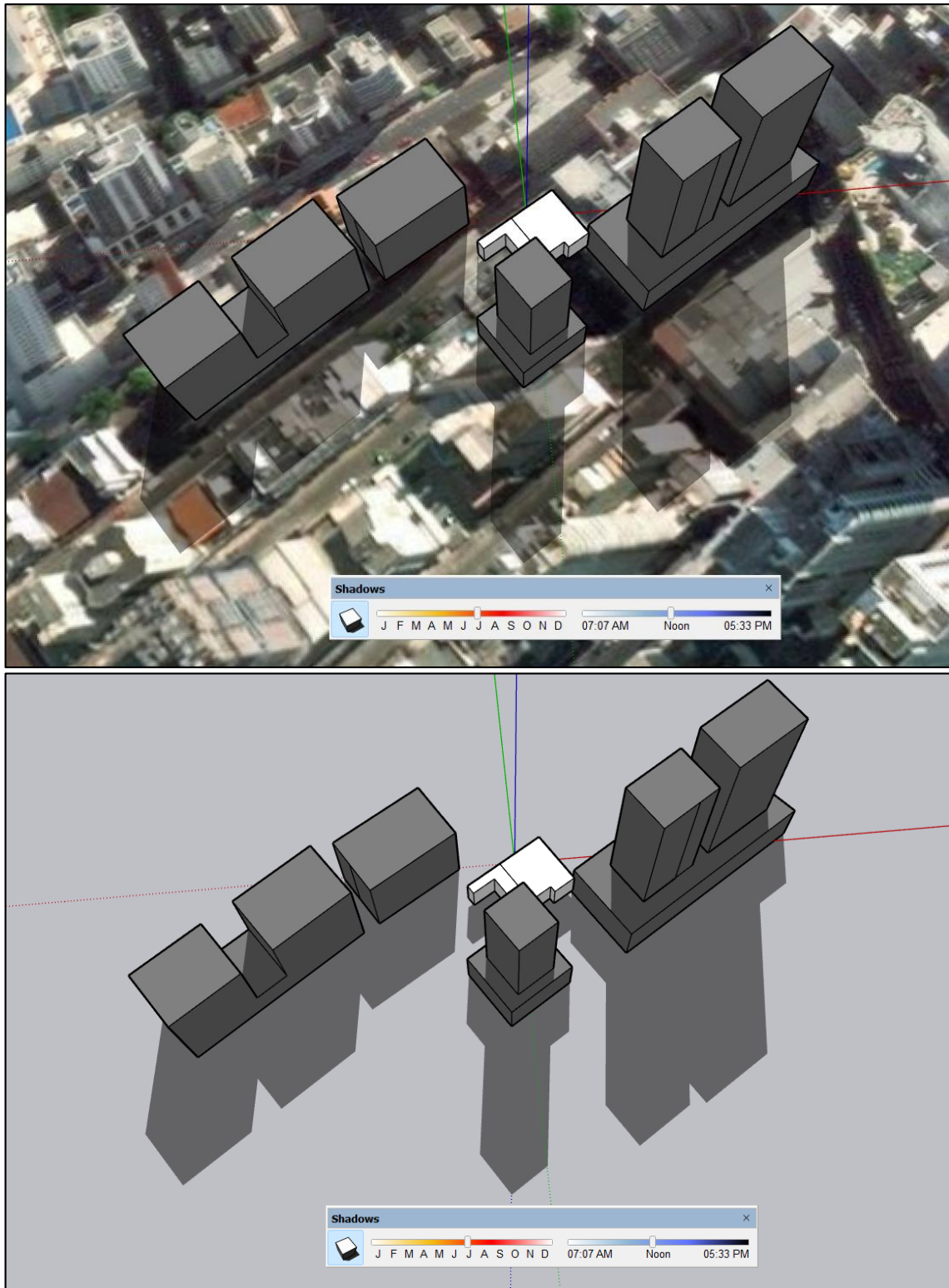


Figura 22.8: Simulação de sombras em Julho às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já as sombras geradas pelas construções em Julho às 16:00h (Figura 22.9), percebe-se, nestas condições, a incidência na porção sudeste do empreendimento, sendo que as sombras das construções vizinhas incidem em cima da sombra ocasionada pelo empreendimento.

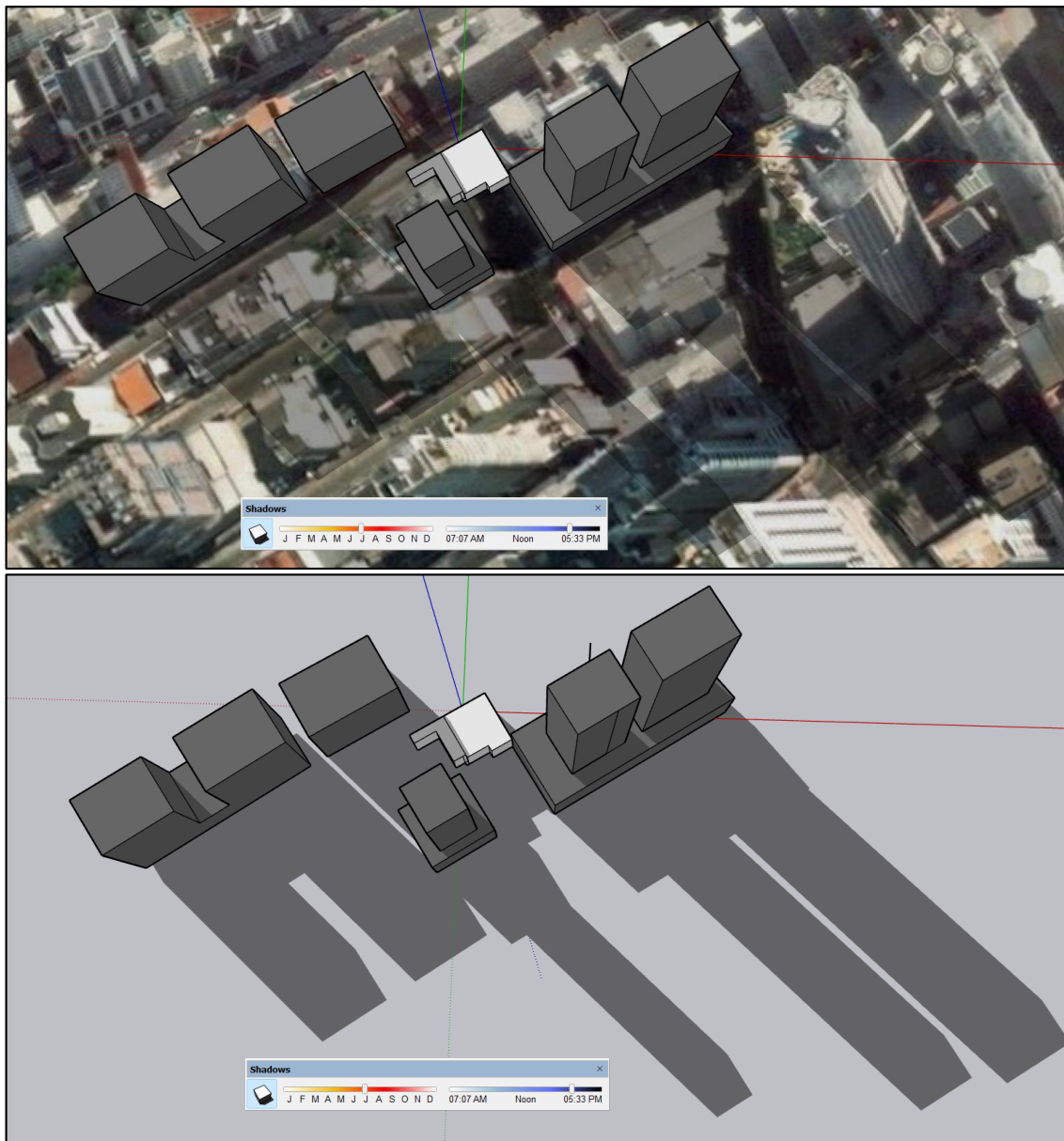


Figura 22.9: Simulação de sombras em Julho às 16:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Na primavera, o comportamento das sombras pode ser observado, no mês de Outubro próximo às 8:00h (Figura 22.10), nas condições atuais do

entorno, as sombras das construções vizinhas incidem totalmente na sombra ocasionada pelo empreendimento.

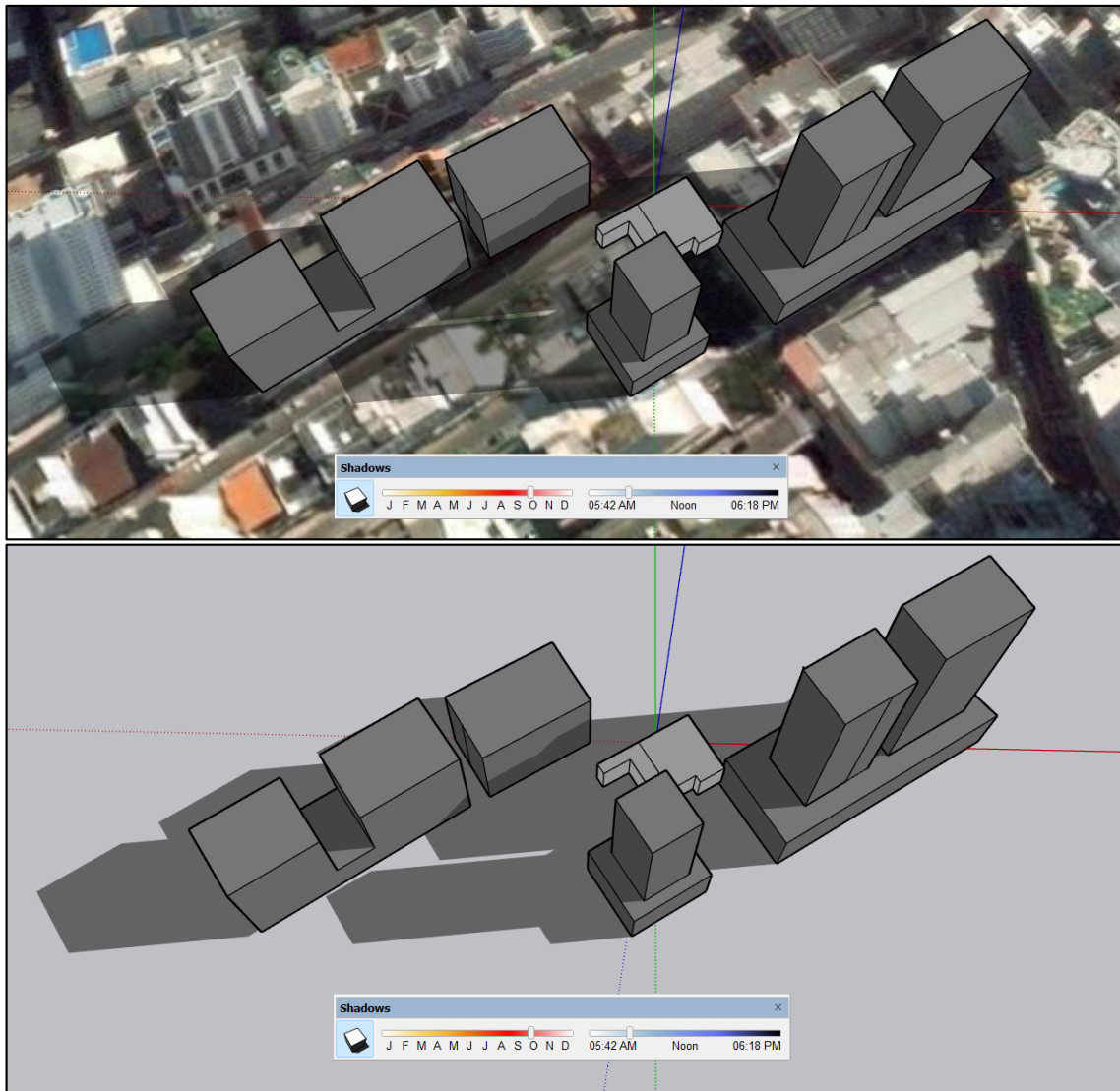


Figura 22.10: Simulação de sombras em Outubro às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Observa-se na Figura 22.11 as sombras geradas pelas construções em Outubro às 12:00h, nestas condições, incide pouco parte sul do empreendimento, em direção da Rua 601.

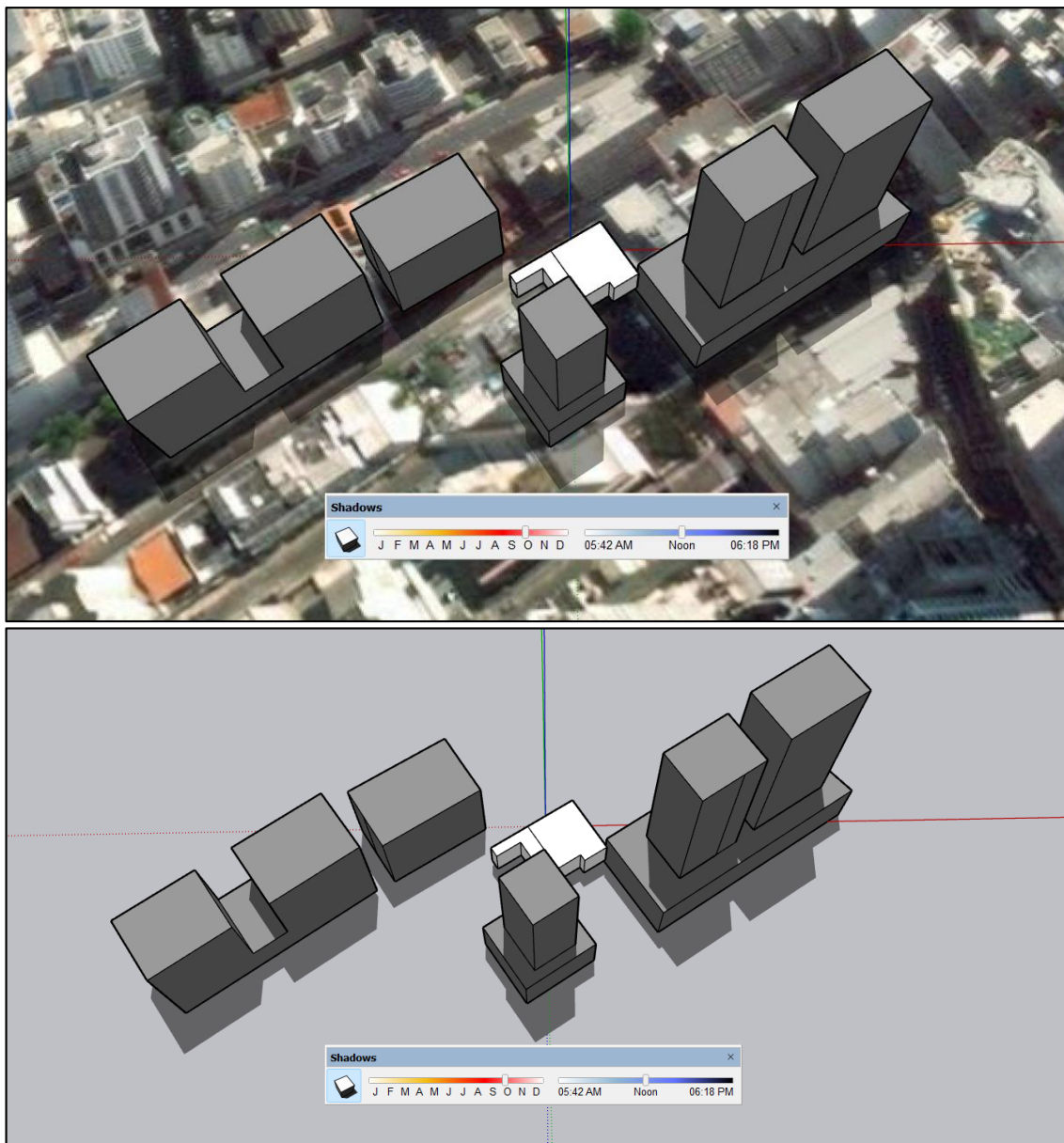


Figura 22.11: Simulação de sombras em Outubro às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já a sombra gerada pela construção em Outubro próximo às 17:00h (Figura 22.12), percebe-se, nestas condições, que a construção vizinha do empreendimento incide totalmente na sombra ocasionada pelo empreendimento, direcionada para a porção sudeste.

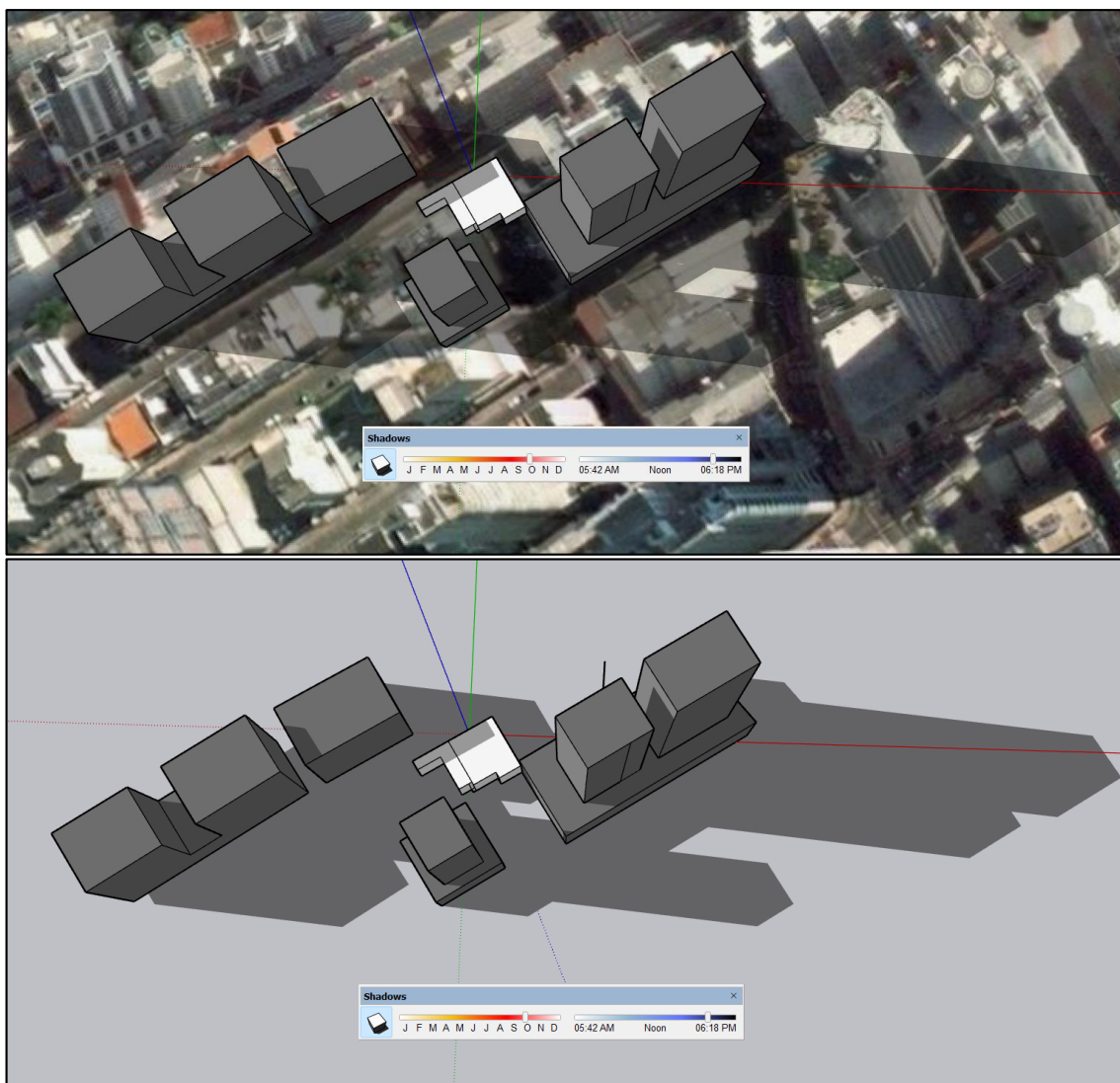


Figura 22.12: Simulação de sombras em Outubro às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Assim, pode-se concluir que o empreendimento, que é composto por dois pavimentos, está inserido em uma região com grandes construções, o qual incide de forma mais significativa no sombreamento do entorno e inclusive sobrepondo o próprio sombreamento ocasionado pelo empreendimento.”

14. No item 2.12.1 Características de localização e acesso, foi acrescentado o seguinte parágrafo para atendimento ao Termo de Referência: “Conforme Projeto Arquitetônico (Prancha 2/8 do Anexo 4.0) o



empreendimento disponibiliza 24 vagas totais de estacionamento, sendo 01 vaga PNE, 1 vaga para Idosos, além de 3 vagas para motocicletas e 12 vagas para bicicletas. Os acessos para pedestres (clientes) serão pela Rua 511 e veículos será pela Rua 403 e 601 o qual está indicado no Projeto Arquitetônico (Prancha 3/8 do Anexo 4.0). Os controladores de acessos serão de forma manuais. As previsões de viagens atraídas em hora/pico na fase de operação estão apresentadas no item 3.6.1.5.5. A distribuição no sistema viário (principais rotas) está indicada no item 3.6.1.4. A previsão de incremento no sistema público de transporte estão apresentadas no item 3.6.1.5.4.”;

15. No item 2.14 Geração de emprego e renda, foi acrescentado: No Anexo 21.1 que indica os principais postos de trabalho a serem gerados e remuneração média prevista, e no Anexo 21.2 indica os cursos de qualificação e trilhas de aprendizagem disponibilizados pela universidade corporativa da rede Unibistek;
16. No item 2.15 Valor de Investimento, para atendimento do TR conforme descrito no Art. 6º da lei Complementar nº 24/2018, é apresentado no Anexo 16.2 a Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica da planilha de Investimentos já apresentado no Anexo 16.1;
17. No item 3.1 Delimitação da área de vizinhança, foi revisto a delimitação de AVD para um raio de 500 metros de distância do empreendimento, onde irá abranger os impactos de trânsito, principais vias de acesso ao empreendimento e os impactos na infraestrutura do entorno conforme alterado e apresentado na Figura 27, sendo mantido o município de Balneário Camboriú como área AVI, conforme Figura 28:

“

A Área de Vizinhança Direta (AVD) foi delimitada levando em consideração as ações das fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento, que incidem diretamente e de forma primária sobre os



elementos dos meios: físico (solo, água e ar); socioeconômico (uso e ocupação do solo, aspectos sociais e econômicos, e aspectos arqueológicos); e biótico (vegetação e fauna).

Destacando que principalmente o impacto no trânsito, refletirá diretamente e de forma mais ampla no entorno imediato do empreendimento, seus acessos, nos cruzamentos de aproximações, e também nas vias de principal ligação com a via de acesso ao mesmo. Considerou-se então que a Avenida Central e a Avenida Brasil, representam as vias na direção norte/sul que irão sofrer diretamente impactos no trânsito; E a Rua 511 e Rua 401 são as vias na direção leste/oeste que sofrerão impactos diretos no trânsito. Contudo, além de considerar a abrangência das principais vias de acesso ao empreendimento também foi considerado os impactos na infraestrutura do entorno, definindo a AVD o um raio de 500 metros do empreendimento (Figura 27).

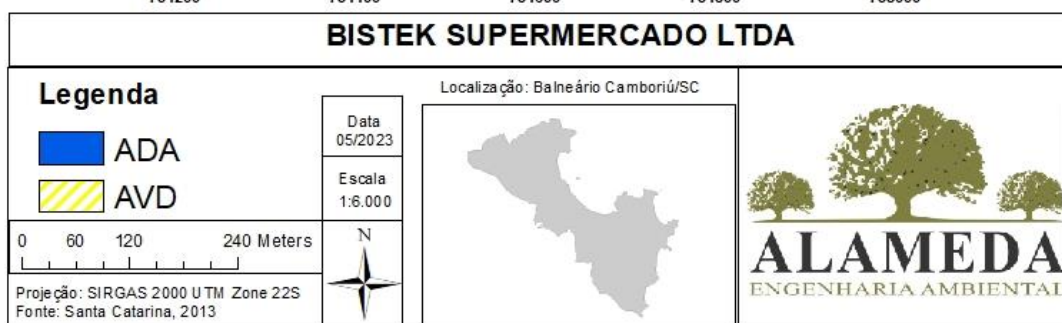
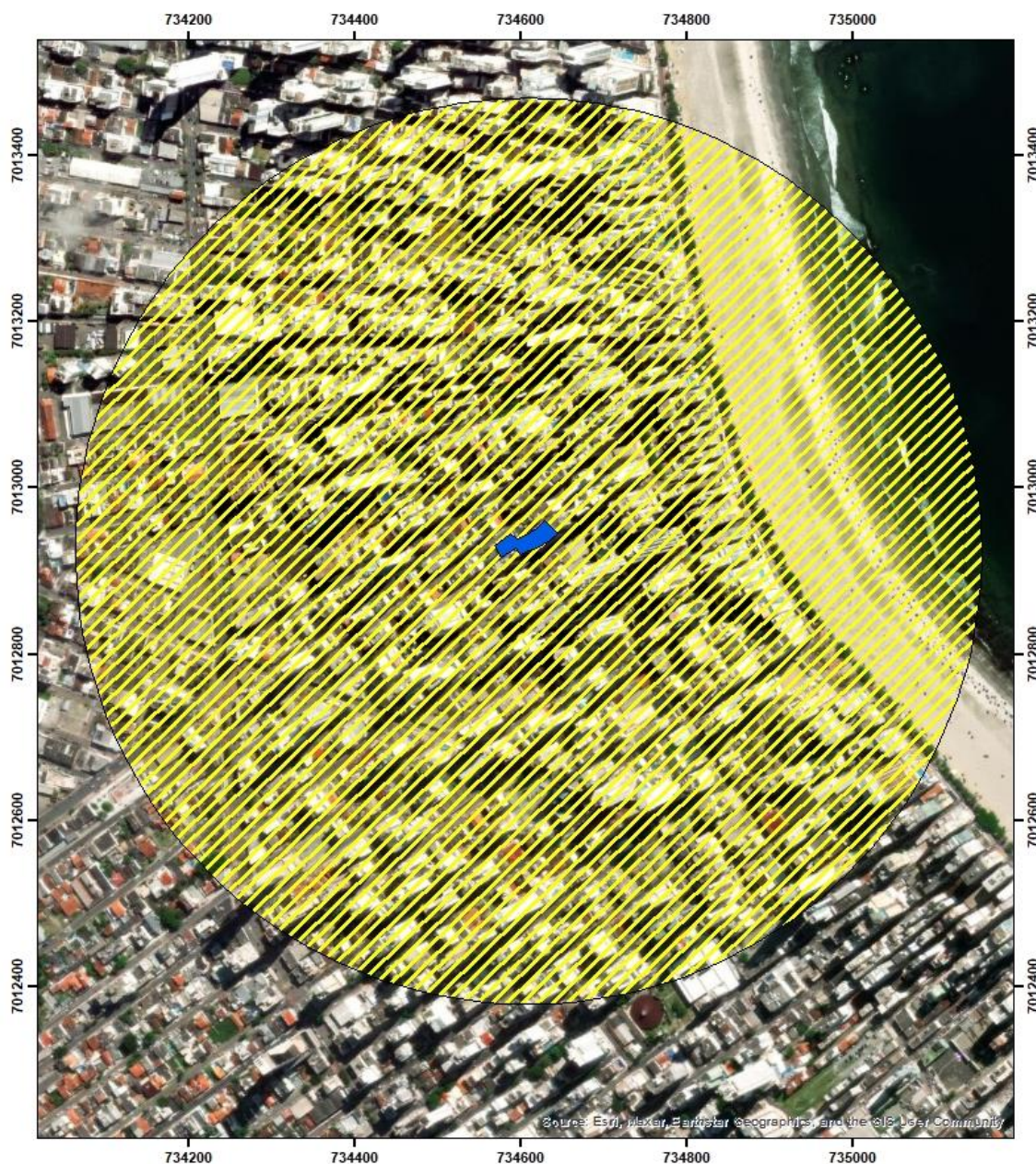


Figura 27: Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento. Fonte: ALAMEDA, 2023.



A Área de Vizinhança Indireta (AVI) foi considerada a área real ou potencialmente ameaçada pelos impactos indiretos da atividade, abrangendo os ecossistemas e os meios físico e socioeconômico que podem ser impactados por alterações ocorridas nesta área, assim como áreas susceptíveis de serem impactadas por possíveis acidentes na atividade.

Contudo, foi utilizado os mesmos critérios recomendados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB, 2014) para os limites da AII que “podem ser estabelecidos como sendo os limites municipais para o meio socioeconômico...” Assim, definiu-se como AVI o município de Balneário Camboriú, conforme Figura 28.

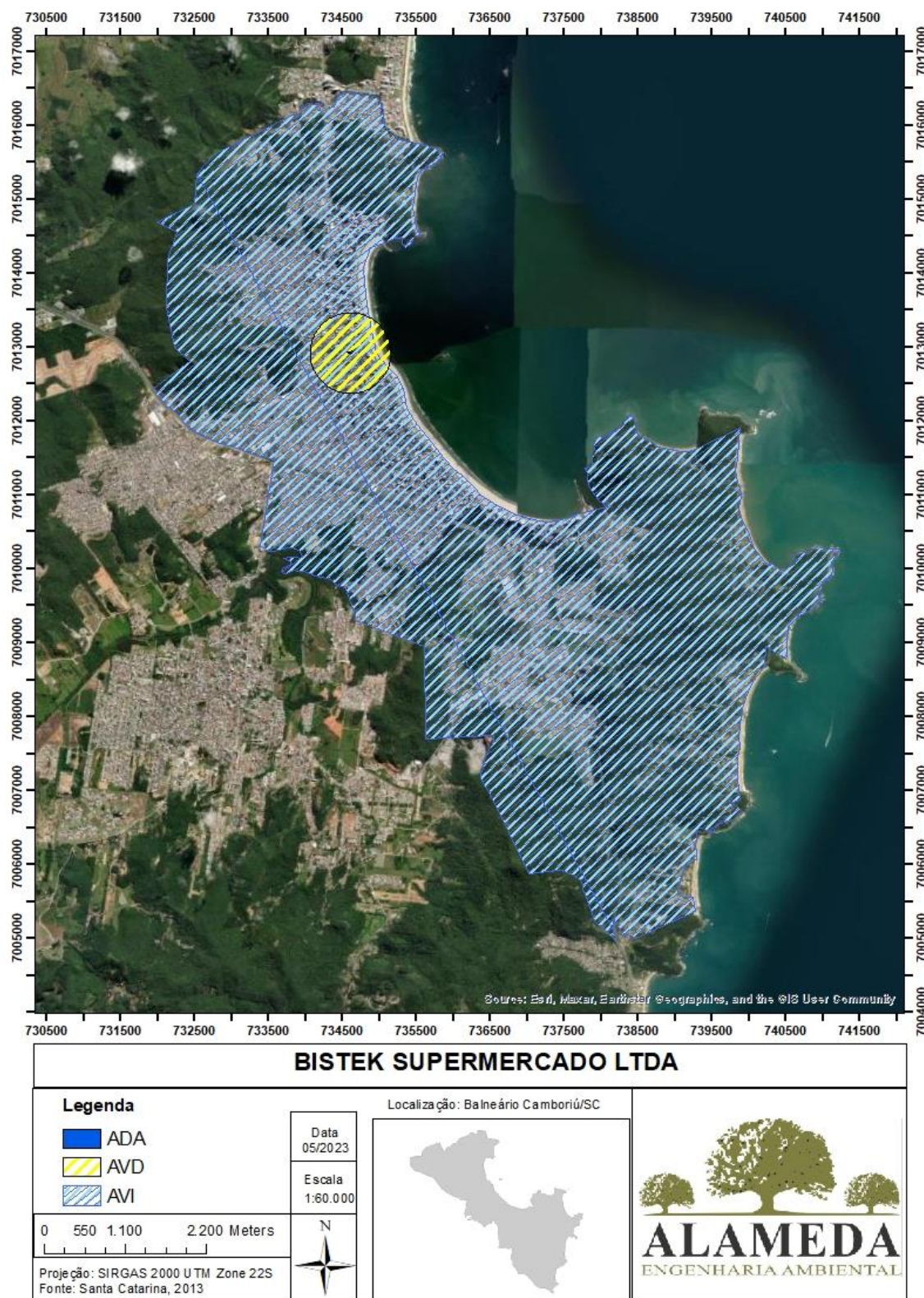


Figura 28: Área de Vizinhança Indireta (AVI) do empreendimento. Fonte: ALAMEDA, 2023.”



18. Na abordagem referente a “Leitura da Paisagem”, foi item 3.7, foi acrescentado o seguinte parágrafo com as imagens:

“O empreendimento Bistek (Figuras 93), segundo seu Projeto Arquitetônico, possui uma arquitetura moderna para o comércio de mercadorias com design de alto padrão trazendo vitalidade e atratividade aos pedestres e frequentadores. Além disso, são apresentadas nas Figuras 94 a relação entre a área privada e a pública (calçada) como acessos, paisagismo, paraciclo, vagas para motocicletas, lixeira, etc. nas Ruas 511, 601 e 403.



Figuras 93.1 e 93.2: Representação da integração do espaço público e privado do empreendimento na Rua 511. Fonte: Bistek, 2023.

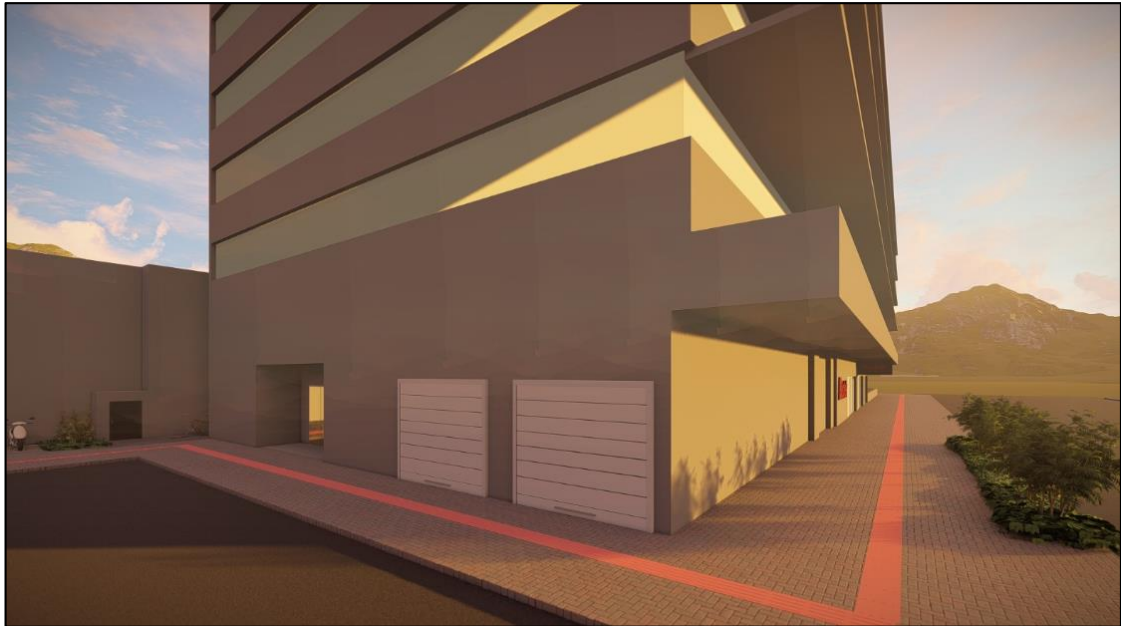


Figura 94.1 e 94.2: Representação da integração do espaço público e privado do empreendimento nas Ruas 511 e 601, respectivamente.



Figura 94.3 e 94.4: Representação da integração do espaço público e privado do empreendimento nas Ruas 601 e 403.”

19. Item 3.8.1 Análise dos níveis de pressão sonora, foram acrescentadas medições noturnas e também foram repetidas as medições diurnas para que todas fossem realizadas no mesmo dia. Além disso foi acrescentado outras fontes de ruído para a operação, levando em consideração a



atividade prevista no local. Dessa forma é apresentado a alteração do item 3.8.2 a seguir:

“

3.8.2. RESULTADOS E DISCUSSÕES

Para os limites permissíveis da emissão dos níveis de ruído, foram considerados os exigidos pela NBR 10.151:2000 e pela Lei Municipal nº 1971/2009. Para os Pontos 1 e 2 foi considerado estar localizado em uma área mista, com predominância de atividades comerciais e/ou administrativa, devido a estar localizada próximo da Avenida Brasil com características e concentrações de comércio, nota-se que os limites são de 60 dB no período diurno e 55 no período noturno. Assim, são demonstrados os valores dos limites permissíveis para o período diurno na Tabela 17.

Tabela 17: Limites permissíveis de emissão de nível do ruído para os pontos de coleta.

Ponto	NBR 10.151:2000 (dB)	Lei 1971/2009 (dB)
1 – DIURNO	60	60
2 – DIURNO	60	60
1 – NOTURNO	55	55
2 – NOTURNO	55	55

Os dados obtidos nas medições realizadas nos Pontos 1 e 2 estão demonstrados através do gráfico de variação ilustrados através das Figuras 96.1 e 96.2 para o período diurno e 97.1 e 97.2 para o período noturno, respectivamente. Para melhor comparação dos dados e análises das variações de ruído elaborou-se a Tabela 18.

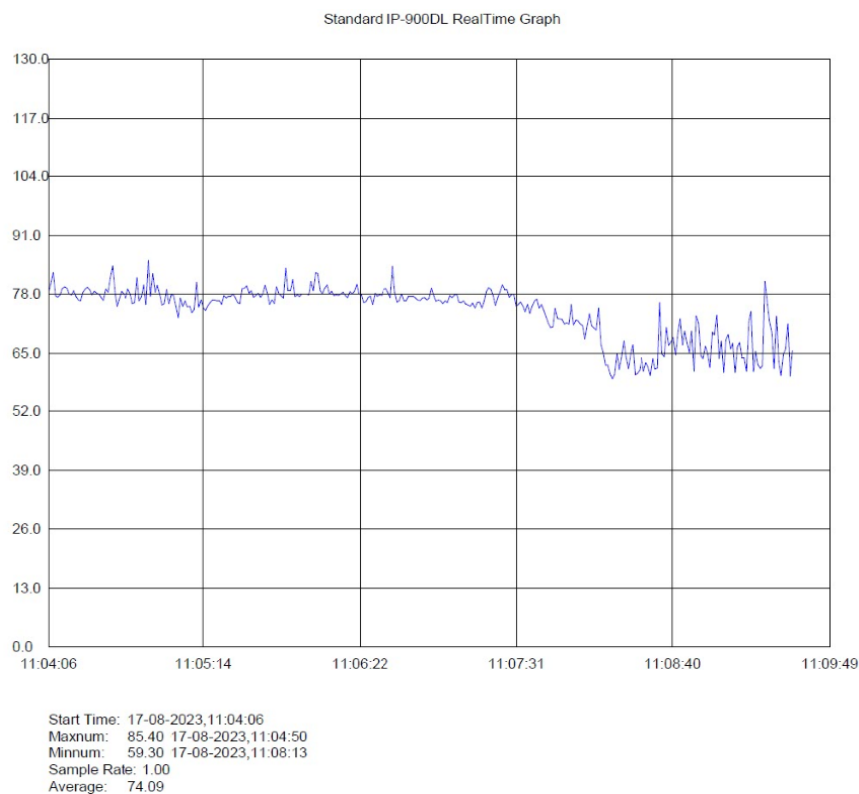


Figura 96.1: Registro de ruído diurno no Ponto 1. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.

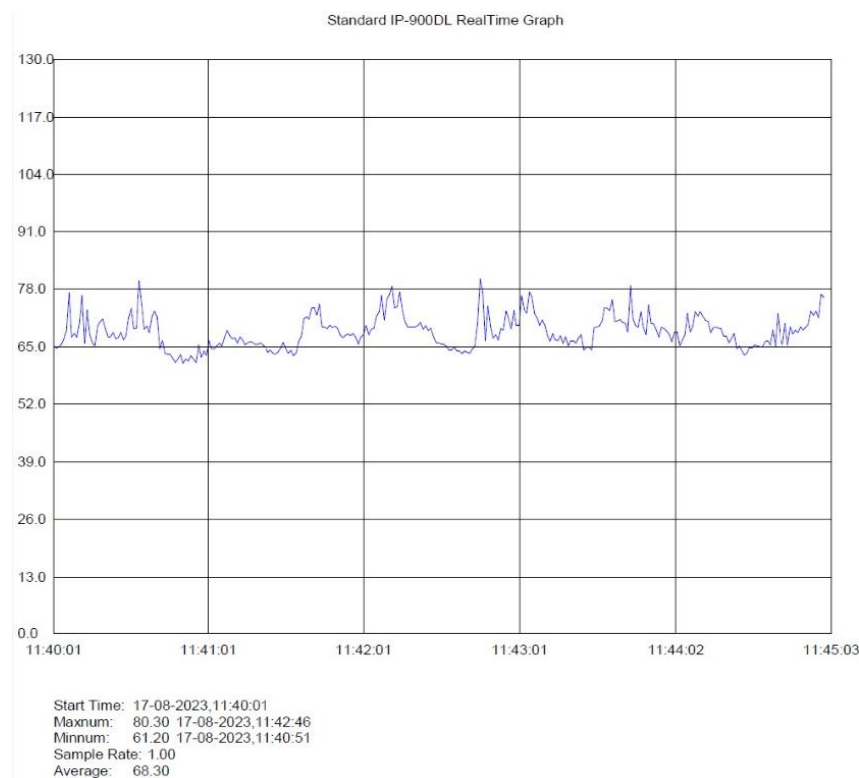


Figura 96.2: Registro de ruído diurno no Ponto 2. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.

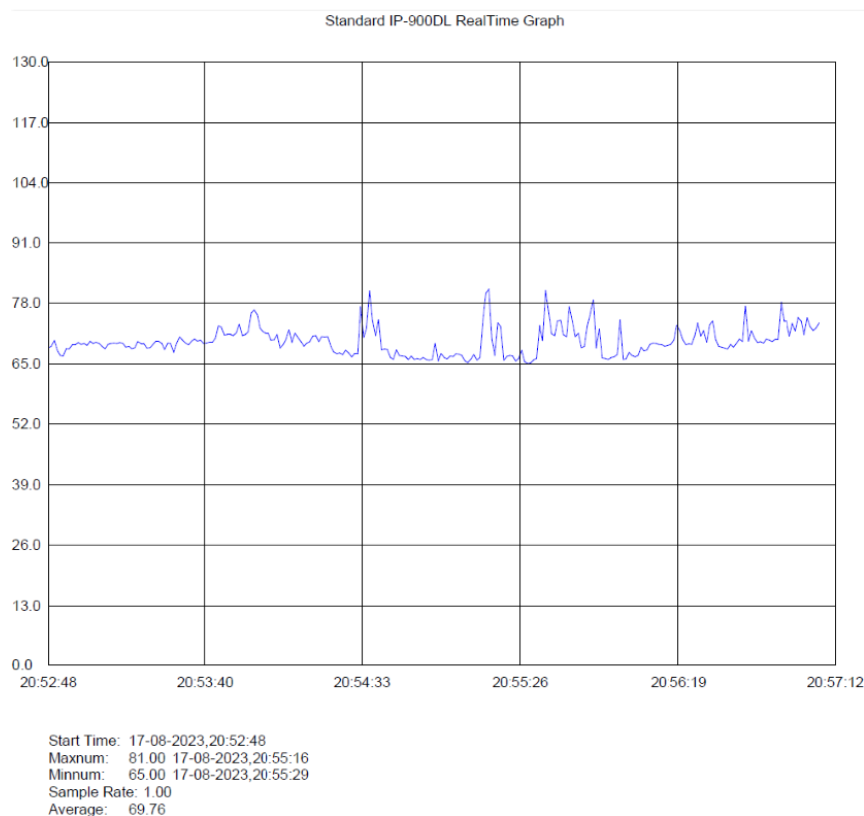


Figura 97.1: Registro de ruído noturno no Ponto 1. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.

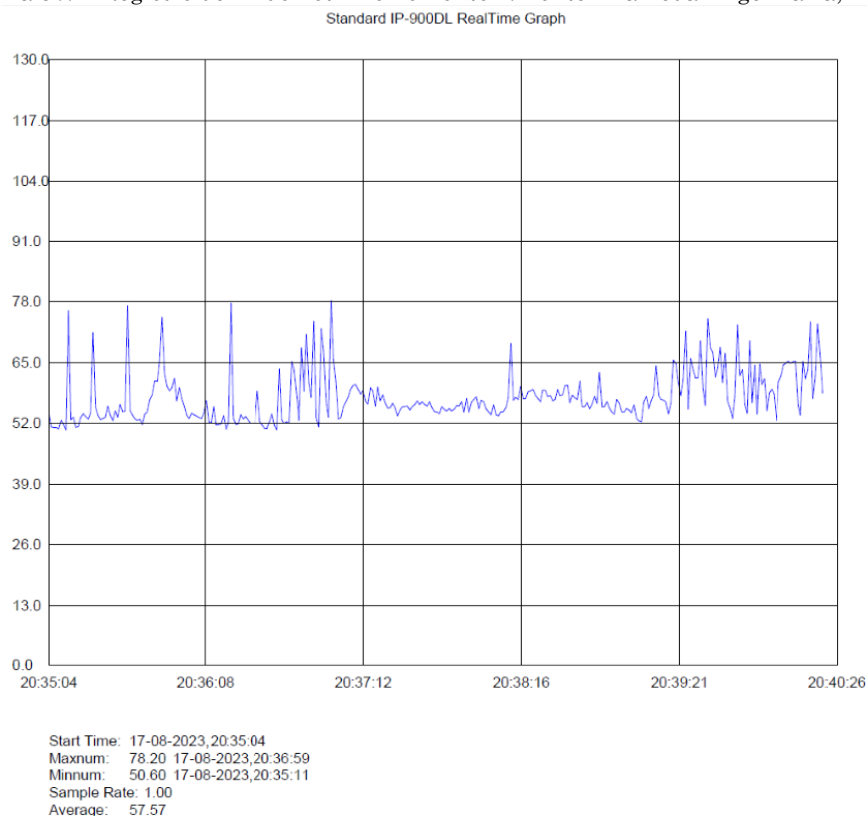


Figura 97.2: Registro de ruído noturno no Ponto 2. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.



Tabela 18: Pontos de medição e valores das medições de ruído.

Ponto	Limites (dB)	Mín (dB)	Máx (dB)	Méd (dB)
1 – DIURNO	60	59,30	85,40	74,09
2 – DIURNO	60	61,20	80,30	68,30
1 – NOTURNO	55	65,00	81,00	69,76
2 - NOTURNO	55	50,60	78,20	57,57

O limite permitido (NBR 10.151:2000) dos níveis de ruído no local do empreendimento é de 60 dB para o período diurno e 55 dB para o período noturno. Foi utilizado como parâmetros a média do nível de pressão sonora do tempo de coleta de dados, sendo um indicador médio de pressão sonora. Portanto, percebe-se que o ruído médio do Ponto 1 (Avenida Brasil esquina com Rua 511) está acima do permitido tanto no período diurno como no noturno, assim como no Ponto 2 (Rua 601 com a Rua 403) também em ambos os períodos, provavelmente devido ao fluxo de veículos das vias.

Com a implantação do empreendimento a alteração dos níveis sonoros terá maior percepção durante a instalação e execução das obras, porém serão temporários (previsão de implantação de 3 meses). Já no momento da operação do empreendimento a alteração do nível sonoro da região será devido à entrada e saída de veículos no empreendimento pelos clientes além da utilização de sistemas de ar condicionado, bombas hidráulicas, motores de pressurização, geradores de energia.”;

20. Foram removidas as medidas mitigatórias: “Utilização do sistema de captação e reutilização de águas pluviais, para usos não potáveis (limpeza de pátios, calçadas, áreas externas, etc.) para operação”; “Respeitar os horários de funcionamento dos equipamentos ruidosos na implantação; “Atender os níveis de ruído conforme NBR 10.151 da ABNT” na implantação; “Proporcionar espaços seguros para circulação e travessia de pedestres” na operação. Além disso, foi incluída a “25 - Realizar Isolamento Acústico em Equipamentos Ruidosos” na fase de implantação.



Considerações sobre a identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa, medidas mitigatórias e valorações apresentadas:

FASE DE IMPLANTAÇÃO

21. Foi removido o impacto “Comprometimento pela alteração da paisagem urbana”, na fase de implantação e operação, devido há não haver uma alteração significativa da paisagem, uma vez que a edificação já é existente, e a construção nova será térrea + mezanino;
22. Conforme sugestão da CEIV, na valoração do impacto “Aumento do consumo de recursos naturais”, foi alterado o valor da importância para “alta” (5), bem como diminuído o valor de mitigação para 30%;
23. Para o impacto “Aumento no consumo de água com pressão no sistema de abastecimento”, conforme sugestão da CEIV foi alterado a abrangência para AVI (5), na fase de implantação;
24. Para o impacto “Aumento na geração de efluentes líquidos com pressão no sistema de coleta e tratamento”, conforme sugestão da CEIV foi alterado a abrangência para AVI (5), na fase de implantação;
25. Para o impacto “Aumento no consumo de energia elétrica com pressão no sistema de distribuição de energia”, na implantação, conforme sugestão da CEIV, foi alterado as seguintes valorações para: abrangência AVI (5), importância moderada (3), parcialmente reversível (3) e prazo cíclico (3);
26. Para o impacto “Aumento da geração de resíduos sólidos com pressão no sistema público de coleta e destinação”, conforme sugestão da CEIV, o prazo foi alterado para cíclico (3) e valor de mitigação 30%;
27. Para o impacto “Contaminação do solo e das águas”, conforme sugestão da CEIV, foi alterada para: a expectativa certa (3), a importância moderada (3), irreversível (5) e permanente (5);



28. Para o impacto “Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial”, conforme sugestão da CEIV, foi alterado o prazo permanente (5);
29. Para o impacto “Aumento na demanda por transportes públicos”, conforme sugestão da CEIV, foi alterada a expectativa é certa (3), importância moderada (3) e AVI (5);
30. Para o impacto “Redução da visibilidade pela emissão de particulados”, foi alterado o valor de mitigação para 30%, uma vez que as medidas apresentadas são suficientes, inclusive para não ocorrer tal impacto;
31. Foi removido o impacto “Comprometimento pela alteração da paisagem urbana”, conforme descrito e justificado na resposta do item 21 deste ofício;
32. Para o impacto “Aumento do desconforto acústico” foi diminuído o valor de mitigação para 30%, substituindo a medida para “Realizar isolamentos acústicos em equipamentos ruidosos”;
33. Para o impacto “Deterioração de vias públicas”, conforme sugestão da CEIV, foi alterado para parcialmente reversível (3) e cíclico (3);
34. No impacto “Proliferação de vetores de doenças”, conforme sugestão da CEIV, foi diminuído o valor de mitigação para 30%, e reformulado a medida para “Não deixar acúmulo de água parada no canteiro de obra”;

FASE DE OPERAÇÃO

35. No impacto “Pressão no sistema público de abastecimento de água e coleta/tratamento de efluentes”, conforme sugestão da CEIV, foi alterada a abrangência para AVI (5) e a reversibilidade parcial (3);
36. Para o impacto “Aumento no consumo de energia elétrica com pressão no sistema de geração de energia”, conforme sugestão da CEIV, foi alterada para AVI (5), importância alta (3) e prazo permanente (5), porém foi mantido o percentual de mitigação para 30%, decorrente da inclusão da



medida 35 “Contemplar a instalação de gerador de energia para em casos de falha de distribuição elétrica pela concessionária pública, assim como realizar a melhoria da subestação com a substituição do transformador compatível com a demanda energética do empreendimento;

37. Para o impacto “Aumento da geração de resíduos sólidos urbanos com pressão no sistema de coleta e destinação”, conforme sugestão da CEIV, foi alterada para AVI (5) e reduzido percentual de mitigação para 30%;
38. Para o impacto “Aumento do desconforto acústico”, conforme sugestão da CEIV, foi alterada a ocorrência para certa (3), porém foi mantida o percentual de 30% nas mitigações, incluindo a medida sugerida pela CEIV “38 - Atendimento pleno as disposições do Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú”, conforme item 49.1 deste parecer;
39. Para o impacto “Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases” foi mantido o percentual de mitigação de 30%, uma vez que foi substituído a medida 39 pela “40 - Utilização de paisagismo com espécies de vegetação nativa, contribuindo para a qualidade ambiental do entorno” além da medida 29 já apresentada, e conforme sugestão da CEIV, foi alterada para AVI (5) e importância moderada (3);
40. Para o impacto “Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial”, conforme sugestão da CEIV, foi alterado o prazo permanente (5);
41. Para o impacto “Aumento na demanda por transportes públicos”, conforme sugestão da CEIV, foi alterado para: expectativa certa (3), AVI (5), importância moderada (3) e permanente (5). Já para a medida mitigatórias, foi alterada a mitigação para 80%, com o acréscimo das medidas “41 - Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de placas de regulamentação refletivas, para serem utilizadas na revitalização e modernização dos espaços cicloviários próximos ao



empreendimento” e “42 - Construção de um abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento”, sugeridas pela CEIV nos itens 49.3 e 49.4 deste parecer;

42. Para o impacto “Deterioração de vias públicas”, conforme sugestão da CEIV, foi alterado: expectativa certa (3), AVI (5), prazo permanente (5), irreversível (5), porém mantida a mitigação de 30%, haja vista o acréscimo da medida “41 - Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de placas de regulamentação refletivas, para serem utilizadas na revitalização e modernização dos espaços cicloviários próximos ao empreendimento”, conforme sugestão da CEIV do item 49.3;
43. Tendo em vista as solicitações e ajustes apresentados nos itens acima, foi revisto e substituídas as informações da tabela 23 e 24 no EIV, conforme a seguir. Além disso, foram adequadas as informações no item 5.3.1 Detalhamento dos impactos identificados na implantação e 5.3.1 Detalhamento dos impactos identificados na operação, compatibilizando com a Matriz de impactos apresentada (Anexo 17.1).

Tabela 23: Avaliação das medidas mitigatórias para os impactos negativos na fase de implantação.

FASE	IMPACTOS NEGATIVOS		MITIGAÇÃO (%)		MEDIDAS DE MITIGAÇÃO									
IMPLANTAÇÃO	1	Aumento do consumo de recursos naturais	BAIXA	30%	1	2	3	4	5	9				
	2	Aumento no consumo de água com pressão no sistema de abastecimento público	BAIXA	30%	2	3	4	5	7					
	3	Aumento na geração de efluentes líquidos com pressão no sistema de coleta e tratamento público	BAIXA	30%	2	3	5	6						
	4	Aumento no consumo de energia elétrica com pressão no sistema de distribuição de energia	MUITO BAIXA	10%	3	9								
	5	Aumento da geração de resíduos sólidos com pressão no sistema de coleta e destinação	BAIXA	30%	1	3	11	12						
	6	Contaminação do solo e da água	MODERADA	50%	1	2	3	6	11	12				
	7	Aumento da impermeabilização do solo	BAIXA	30%	4	7								
	8	Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial	BAIXA	30%	4	7								
	9	Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária	BAIXA	30%	8	13		15	16					
	10	Aumento na demanda por transportes públicos	BAIXA	30%	15	16								
	11	Redução da visibilidade pela emissão de particulados	BAIXA	30%	10	20	21	22	24					
	13	Aumento do desconforto acústico da vizinhança	BAIXA	30%	25									
	14	Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases	MODERADA	50%	10	20	21	22	24					
	15	Deteriorização de vias públicas	MODERADA	50%	8	17	18							
	16	Proliferação de vetores de doenças	BAIXA	30%	1	19	23							

Tabela 24: Avaliação das medidas mitigatórias para os impactos negativos na fase de operação.

FASE	IMPACTOS NEGATIVOS		MITIGAÇÃO (%)		MEDIDAS DE MITIGAÇÃO									
OPERAÇÃO	1	Aumento do consumo de recursos naturais	MODERADA	50%	30	31	32	33	34	36				
	2	Pressão no sistema público de abastecimento de água e coleta/tratamento de efluentes	MODERADA	50%	30	33	34							
	3	Aumento no consumo de energia elétrica com pressão no sistema de geração de energia	BAIXA	30%	30	35	36							
	4	Aumento da geração de resíduos sólidos urbanos com pressão no sistema de coleta e destinação	BAIXA	30%	30	31	32	33						
	5	Contaminação do solo e da água	ALTA	80%	30	31	32	33						
	6	Aumento do desconforto acústico	BAIXA	30%	28	37	38	40						
	7	Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases	BAIXA	30%	29	40								
	8	Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial	BAIXA	30%	33									
	9	Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária	MODERADA	50%	28	29	39	41	42					
	10	Aumento na demanda por transportes públicos	ALTA	80%	29	39	41	42						
	11	Deteriorização de vias públicas	BAIXA	30%	39	41								



44. Foi mantido o valor do ICIV (Índice de Comprometimento da Infraestrutura), considerando que a viabilidade da EMASA atualizada, consta como grau de impacto “Baixo”;
45. No índice de abrangência – IA, foi compatibilizado a informação com o estudo, alterando as delimitações no item 3.1, Figura 27 (já apresentado na resposta do item 17 deste ofício), apresentando o perímetro de AVD inferior a 1km;

Considerações sobre o TRÂNSITO:

46. Com relação aos itens 2.12 - Sistema Viário e o Empreendimento / 3.6 Sistema Viário da Área de Vizinhança:
- 47.1. Foi criado o subcapítulo 2.12.2 – Dimensionamento das vagas de estacionamento, indicando em formato de quadro/tabela, o número total de vagas de estacionamento a serem ofertadas, por tipo de veículo, considerando todas as opções de estacionamento a serem disponibilizadas. No quadro/tabela está indicando a quantidade mínima de vagas exigidas pelas legislações municipais e outra coluna indicando a quantidade de vagas a serem ofertadas pelo empreendimento (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, Motos, Bicicletas), conforme acrescentado no EIV:

“

2.12.2. Dimensionamento das vagas de estacionamento

Nas dependências do estabelecimento serão disponibilizadas 24 vagas de estacionamento de veículos para clientes no pavimento G1, sendo 01 vaga PNE, 1 vaga para Idosos, além de 3 vagas para motocicletas e 12 vagas para bicicletas (8 vagas no pavimento G1 e 04 vagas no paraciclo em frente à área da câmara). Os diferentes tipos de vagas estão dimensionados e



apresentados conforme Projeto Arquitetônico (Prancha 2/8 do Anexo 4.0) e Figura 24 a seguir:

Vagas de Veículos		Obrigatório	Projeto
Estac. de Uso Público	Total	26 vagas	24 vagas
	Veículos PNE	2% = 1 vaga	1 vagas
	Veículos Idosos	5% = 1 vagas	1 vagas
	Motocicletas	3 vagas	3 vagas
	Bicicletas	3 vagas	12 vagas

Figura 24: Quadro de vagas de estacionamento a serem ofertadas. Fonte: Projeto Arquitetônico (Prancha 2/8 - Anexo 4.0).

Além disso, existe a vaga de carga/descarga na doca ao lado da área de padaria, sendo seu acesso pela Rua 601.”

No item 3.6 - Sistema Viário da Área de Vizinhança também foi acrescentado um parágrafo com as informações:

“Nas dependências do estabelecimento serão disponibilizadas 24 vagas de estacionamento de veículos para clientes no pavimento G1, sendo 01 vaga PNE, 1 vaga para Idosos, além de 3 vagas para motocicletas e 12 vagas para bicicletas (8 vagas no pavimento G1 e 04 vagas no paraciclo em frente à área da câmara). Os diferentes tipos de vagas estão dimensionados e apresentados conforme Projeto Arquitetônico (Prancha 2/8 do Anexo 4.0) e Figura 73 a seguir:

Vagas de Veículos		Obrigatório	Projeto
Estac. de Uso Público	Total	26 vagas	24 vagas
	Veículos PNE	2% = 1 vaga	1 vagas
	Veículos Idosos	5% = 1 vagas	1 vagas
	Motocicletas	3 vagas	3 vagas
	Bicicletas	3 vagas	12 vagas

Figura 73: Quadro de vagas de estacionamento a serem ofertadas. Fonte: Projeto Arquitetônico (Prancha 2/8 - Anexo 4.0).

Além disso, existe a vaga de carga/descarga na doca ao lado da área de padaria, sendo seu acesso pela Rua 601.”

47.2. Em 3.6, foi corrigido o parágrafo para:

“O sistema rodoviário será dividido em: via e veículo e segundo a Lei Nº 9.503/1997 do Código de Trânsito Brasileiro, as vias podem ser urbanas (trânsito rápido, arterial, coletora e local) ou vias rurais (rodovias e estradas). As vias podem ser classificadas em federais, estaduais e municipais, sendo os órgãos, respectivamente: Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre — DNIT; Departamentos de Estradas e Rodagens — DER's; Departamentos Municipais”;

47.3. Em 3.6.1, foi corrigida a figura 74, removendo uma das setas verdes inseridas por engano (próxima a Avenida Brasil):

“

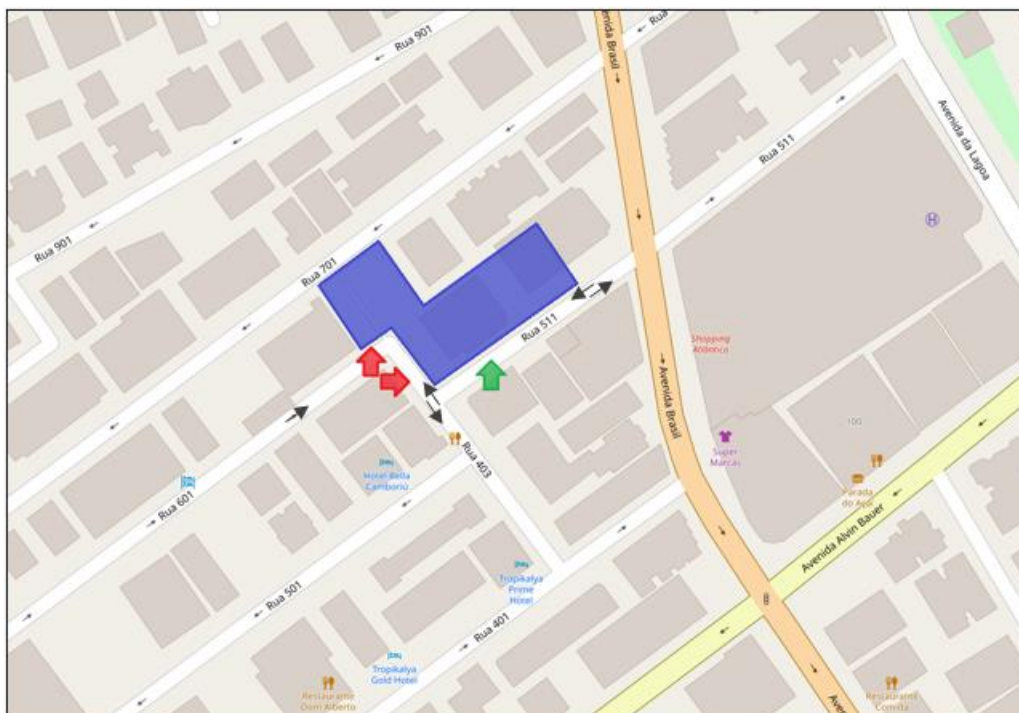


Figura 74: Vias de acesso aos veículos (seta vermelha) e pedestres (seta verde) do empreendimento.
Fonte: Adaptado de openstreetmap.”

47.4. Em 3.6.1, foi corrigido o texto que diz o acesso para veículos é na Rua 403, acrescentando: “...sendo o acesso para veículos pela Rua 601 e Rua 403.”



- 47.5. Em 3.6.1, foi acrescentado informações sobre os controladores de acesso: ‘O acesso mais próximo à Rua 601 se dá pelo pavimento térreo, e terá controlador de acesso manual, bem como o acesso mais próximo à Rua 511 (ainda pela Rua 403), que leva ao primeiro pavimento através de rampa também com controlador de acesso manual’.
- 47.6. Em 3.6.1, foi acrescentado na figura 74, os sentidos das seguintes vias: Rua 403 e Rua 511 (trecho entre a Rua 403 e a Avenida Brasil), conforme já apresentado no item 47.3;
- 47.7. Em 3.6.1, foi acrescentado o subcapítulo 3.6.1.1.1 Gabarito das vias do entorno, utilizando como referência as leis urbanísticas municipais, conforme a seguir:

“

3.6.1.1.1. Gabarito das Vias do Entorno

A redação da Lei municipal nº 2794 de 14 de janeiro de 2008 e suas atualizações, disciplina o uso e a ocupação do solo, as atividades de urbanização e dispõe sobre o parcelamento do solo no território do município de Balneário Camboriú. Um dos documentos que compõem os anexos desta lei é a tabela do sistema viário, que aponta os gabaritos para a caixa (muro a muro), passeio (muro ao meio-fio) e recuo (muro à edificação).

A Figura 75.2 apresenta uma adaptação desta tabela, mostrando as distâncias citadas para as vias do entorno do empreendimento.



N.º	VIA	TRECHO	A	B	C
	Av. Brasil	R. Miguel Matte até Av. Beira Rio	18,0	4,0	0,0
	Rua 401	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 403	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 500	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 501	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 511	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 600	Entre 3.ª Avenida e Av. Central	15,0	3,0	1,5
	Rua 600	Entre 3.ª Avenida e Av. do Estado	14,0	3,0	1,0
	Rua 601	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 620	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 622	Toda extensão	12,0	3,0	0,5
	Rua 700	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
	Rua 701	Toda extensão	12,0	3,0	0,5

LEGENDA

DISTÂNCIAS:

A: Distância (em metros) medida de muro a muro (caixa)

B: Distância (em metros) medida entre linha de muro e o meio-fio (passeio).

C: Distância (em metros) medida entre a linha de muro e a edificação (recuo).

Figura 75.2: Gabaritos do sistema viário do entorno do empreendimento. Fonte: Adaptado de LEI Nº2794/2018.”

47.8. Foi acrescentado o subcapítulo 3.6.1.3.3. Faixas Elevadas e Faixas de Travessia de Pedestres, incluindo o seguinte texto:

“

3.6.1.3.3. Faixas Elevadas e Faixas de Travessia de Pedestres

Praticamente todas as vias do entorno do empreendimento são pavimentadas, facilitando a implementação da sinalização horizontal.

No entorno do empreendimento identificam-se faixas de travessia de pedestres e travessias elevadas, os elementos localizados nas proximidades do empreendimento estão identificados na Figura 80.

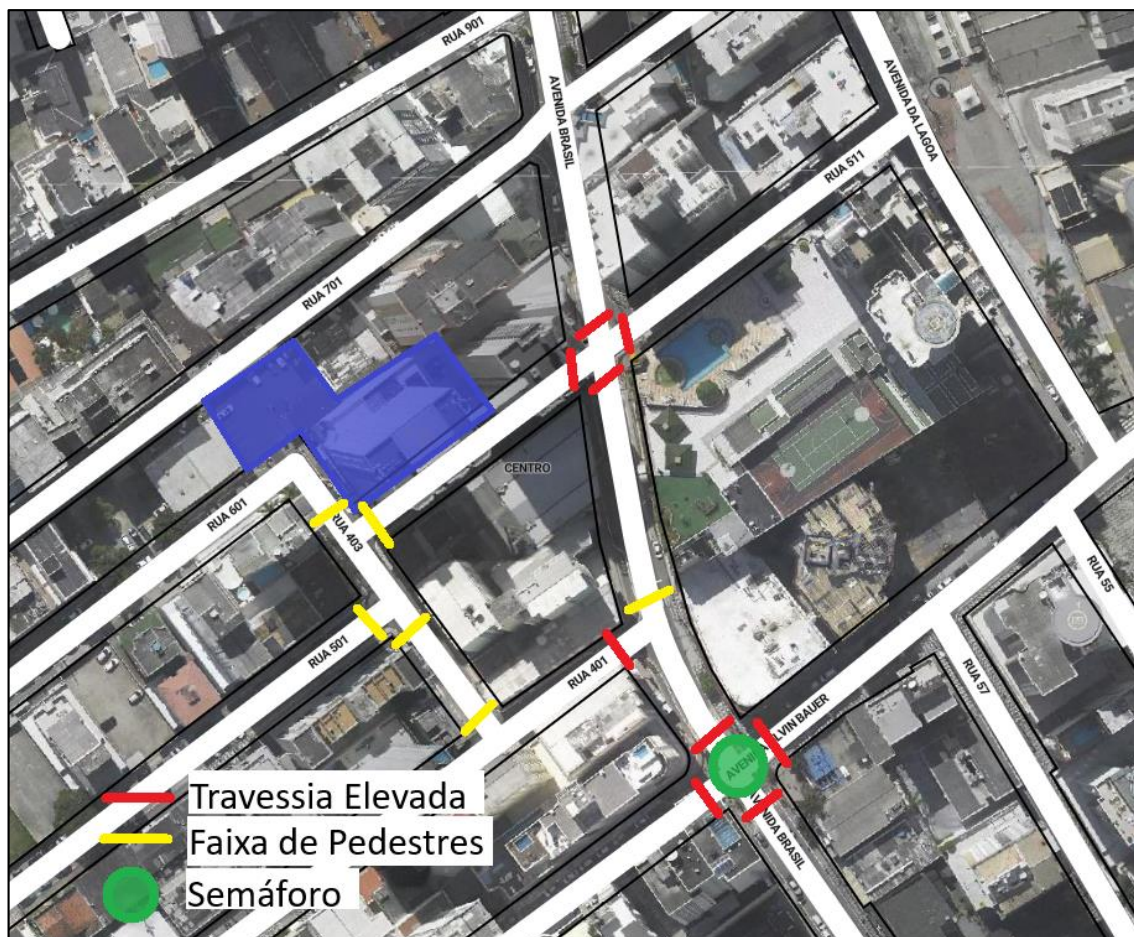


Figura 80: Travessias Elevadas, Faixas de Pedestre e Semáforo. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.”

47.9. Foi acrescentado o subcapítulo 3.6.1.3.2. Sinalização Semafórica e Dispositivos de Fiscalização Eletrônica, incluindo o seguinte texto:

“

3.6.1.3.2. Sinalização Semafórica e Dispositivos de Fiscalização Eletrônica

A cidade conta com ampla rede de sinalização semafórica, alguns dos cruzamentos contam ainda com dispositivos de controle de avanço, como é o caso do semáforo mais próximo do empreendimento, situado na esquina da

Av. Brasil com a Av. Alvin Bauer (Figura 80). Este equipamento pode ser observado na Figura 79.



Figura 79: Sinalização semafórica com dispositivo de controle de avanço. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.”

47.10. Foi atualizado o item 3.6.1.3.4 Serviços de Transporte Coletivo e inserido o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento:

“Na Figura 81.1 e Figura 81.2, pode-se observar o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo ao empreendimento (Linha 004).

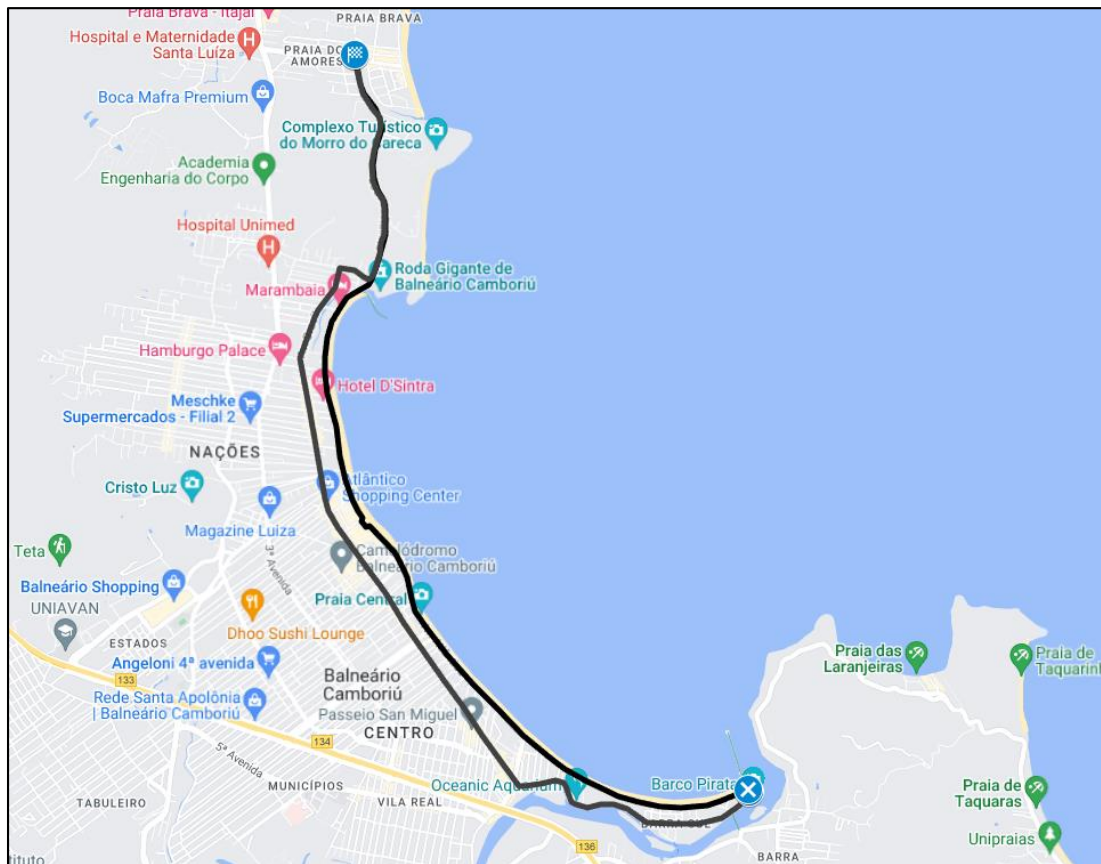
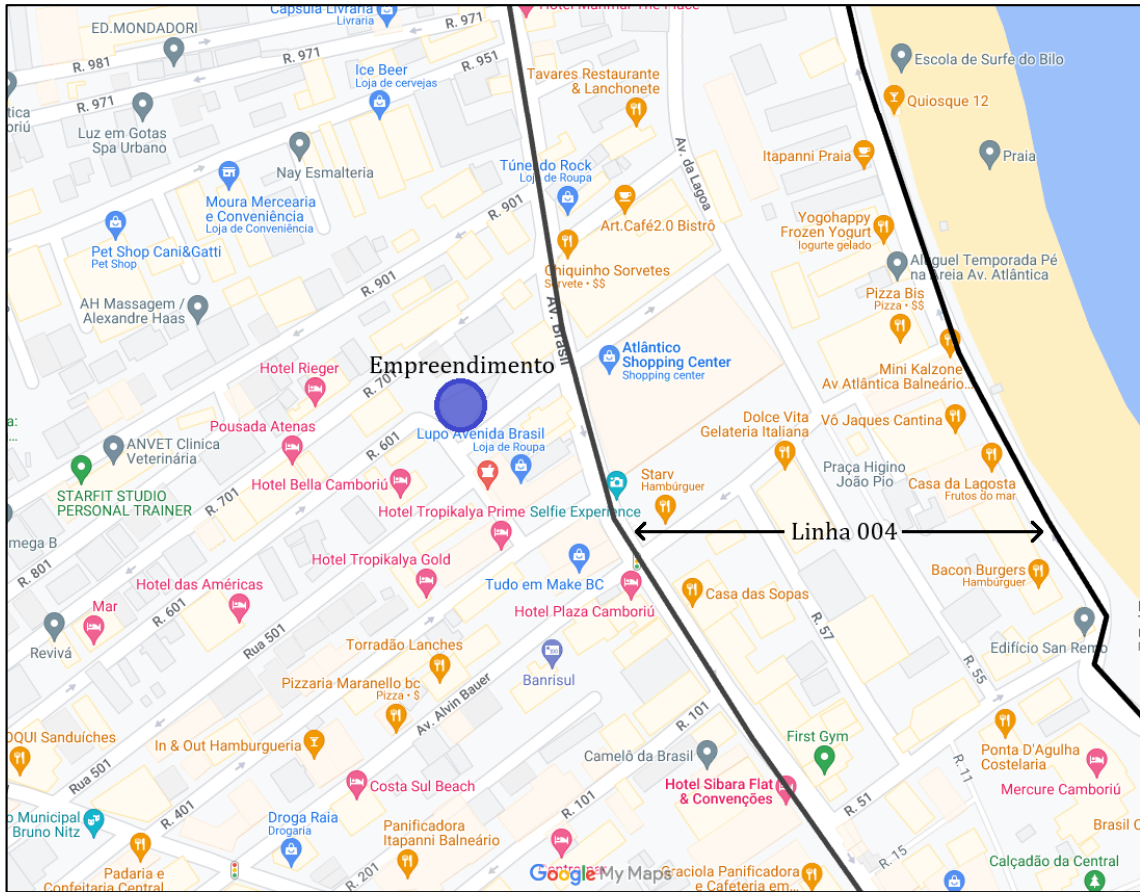


Figura 81.1: Rota completa Linha 004. Fonte: Transpiedade BC, 2023.



A linha 004 tem parada por demandas na Avenida Brasil e na Avenida Atlântica, na Av. Atlântica há algumas paradas sinalizadas. A Figura 82.1 representa os locais das paradas de ônibus próximas e a Figura 82.2 apresenta imagem da parada sinalizada mais próxima na Av. Atlântica.

Avenida Santa Catarina, nº1001, Sala 04, Centro – Camboriú/SC - CEP 88340-010
Fone – (47) 3365-1111 | (47) 9 8834-5116
contato@alamedaengenharia.com
www.alamedaengenharia.com



Figura 82.1: Indicação dos locais com paradas de ônibus próximos. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.



Figura 82.2: Parada de ônibus mais próxima sinalizada. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.”

- 47.11. Foi acrescentado no item 3.6.1.3.4 Serviços de Transporte Coletivo a seguinte afirmação: “Visando estimular sua utilização, não estão sendo cobradas passagens de ônibus”.
- 47.12. Em 3.6.1.3.4, foi acrescentado a Figura 82.1 (já apresentado na exigência do item 47.10) indicando os locais com paradas de ônibus próximos;
- 47.13. Foi acrescentado o subcapítulo 3.6.1.3.5 Serviços de Transporte por Taxis, demonstrando o ponto de táxi nas proximidades do empreendimento, conforme texto acrescentado:

“



Figura 83.2: Ponto de taxi mais próximo ao empreendimento. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.”

47.14. Em 3.6.1.3.6 Estrutura Cicloviária, foi alterado o texto conforme solicitado para:

“

3.6.1.3.6. Estrutura Cicloviária

Na Figura 84.1 observa-se a malha cicloviária existente e proposta segundo o plano de diretrizes de macro estruturação urbana de Balneário Camboriú na Área de Vizinhança Direta - AVD do empreendimento.



Figura 84.1: Malha ciclovitária na AVD. Fonte: Adaptado de MASTERPLAN BC, 2023.

Tanto as ciclovias como as ciclofaixas, são de duplo sentido, possuem pintura vermelha em toda a sua extensão, as larguras variam em função da disponibilidade de espaço e em alguns locais observa-se placas de sinalização para os ciclistas.

A Figura 84.2 e Figura 84.3, retratam o espaço ciclovitário existente no entorno do empreendimento.

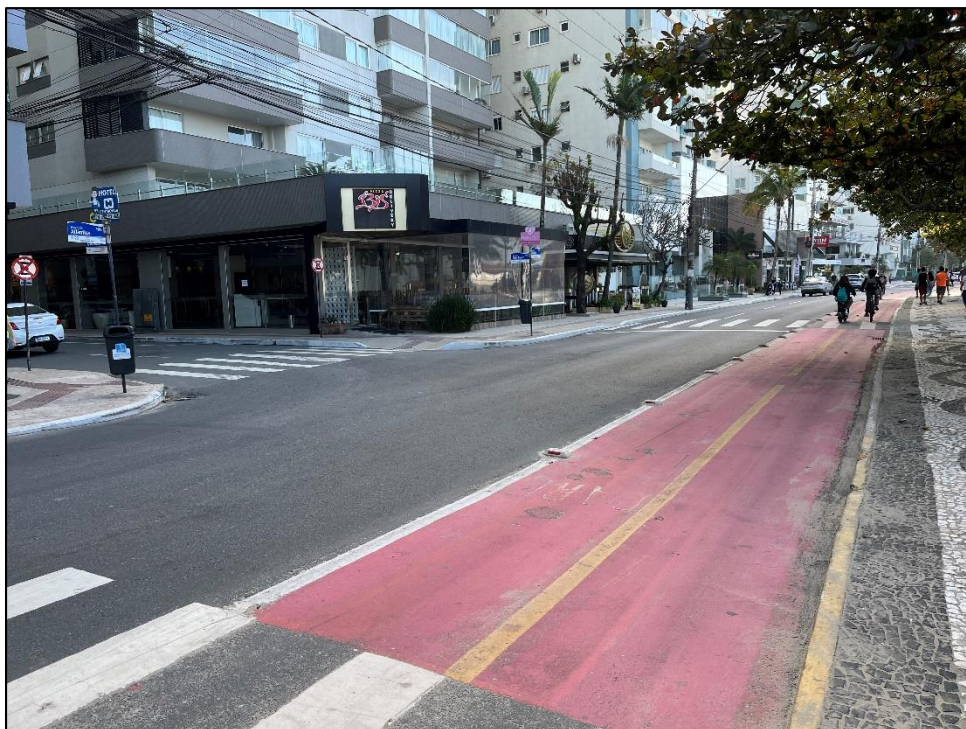


Figura 84.2: Ciclofaixa na esquina da Av. Atlântica c/ Av. Alvin Bauer. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.



Figura 84.3: Ciclofaixa e sinalização vertical na Av. Brasil esquina c/ R. 1001. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.

47.15. Em 3.6.1.3.7 Pedestres, foi incluído o texto a seguir para atendimento do item:

“

3.6.1.3.7. Pedestres

Os passeios para os pedestres no entorno do empreendimento se encontram em bom estado de conservação e em atendimento aos critérios de acessibilidade. A maioria deles possuem também a sinalização tátil no piso, conforme Figura 85.1 e Figura 85.2.

Praticamente todas as faixas de travessia de pedestre nas proximidades do empreendimento possuem rampas de acessibilidade, com poucas exceções conforme Figura 86.



Figura 85.1: Acessibilidade das calçadas com sinalização tátil no piso. Fonte: Alameda Eng. 2023.



Figura 85.2: Acessibilidade das calçadas com sinalização tátil no piso. Fonte: Alameda Eng. 2023.



Figura 86: Local com ausência de rampas de acessibilidade. Fonte: Alameda Eng. 2023



47.16. Em 3.6.1.3.8 Caminhões e operações de carga e descarga, foi alterado e acrescentado as seguintes informações:

“

3.6.1.3.8. Caminhões e operações de carga e descarga

Segundo o Decreto Nº 4.020/2004 de Balneário Camboriú, veículos de carga acima de 14,0 toneladas e/ou comprimento superior a 14,0 metros são proibidos de circular pela “Zona Central de Tráfego” em qualquer horário; e veículos de carga com capacidade entre 1,8 e 14,0 toneladas e comprimento máximo de 14,0 metros são proibidos de circular na “Zona Central de Tráfego” entre as 12hs01min e 1hr59min.

De acordo com o artigo 3º do Decreto Nº 4.020/2004 de Balneário Camboriú, a circulação de caminhões e o serviço de carga e descarga na “Zona Central de Tráfego”, definida no artigo anterior, obedecerão aos seguintes horários, de acordo com a capacidade de carga útil e comprimento dos veículos em operação:

“I - Veículos utilitários de até 1,8 toneladas:

a) É livre em qualquer horário em espaços demarcados para estacionamento de automóveis, sujeito às regulamentações destes.

II - Veículos de carga com capacidade entre 1,8 e 14,0 toneladas e comprimento máximo de 14,0 metros:

a) É permitido somente em espaços demarcados para carga/descarga, das 2h00 às 12h00.”

Compreende-se como “Zona Central de Tráfego”, a área da cidade abrangida e limitada pelos seguintes logradouros públicos: parte da Avenida Atlântica, esquina com a Rua Miguel Matte, segue por esta até a Avenida do Estado, contornando-a em direção ao Sul até a Terceira Avenida, segue por esta até a Rua 3300, contornando-a em direção ao Leste até a Avenida Atlântica, segue por esta até a Rua Miguel Matte, concluindo o perímetro traçado.



Conforme a Prancha 6/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0 – Projeto de acesso/vagas carga e descarga), é apresentado a previsão de caminhão para carga e descarga de materiais, a área delimitada para vaga de carga e descarga, informando que está previsto veículos de carga com capacidade entre 1,8 e 14,0 toneladas e comprimento máximo de 14,0 metros, sendo permitido somente em espaços demarcados para carga/descarga, das 2h00 às 12h00. Além disso, nesta mesma prancha é apresentada a sinalização a ser utilizada nesta área e rotas de acesso a doca, com as dimensões do portão de acesso e da vaga.

Sendo assim, não há interferência direta dos veículos pesados com os fluxos do horário de pico observado.”

47.17. Em 3.6.1.3.8 Caminhões e operações de carga e descarga, foi incluído as informações solicitadas conforme já apresentado no item 47.16 anterior;

47.18. Em 3.6.1.5.2 Geração de viagens foi alterada a frase para “As metodologias utilizadas para geração de viagens neste estudo estão apresentadas a seguir”;

47.19. Em 3.6.1.6 Crescimento da frota veicular, foi alterada a referência na fonte da tabela 5 para IBGE, compatibilizando com o texto;

47.20. Em 3.6.1.6, Crescimento da frota veicular, foi alterado o parágrafo referenciando a tabela 10: “Sendo assim, obtém-se as seguintes projeções das viagens nos pontos que serão calculados os níveis de serviço, com seus valores em UCP (Tabelas 6 a 10). Foram considerados dois cenários, com e sem o empreendimento.”

Quanto aos movimentos, conforme explicado no EIV, foram consideradas as viagens de atração e, portanto os movimentos 10 e 12 para dimensionamento da condição da via. O movimento 11 se refere a viagens de saída do empreendimento, não podendo ser considerado junto aos movimentos 10 e 12.

47.21. Em 3.6.1.7.7 Nível de serviço da Rua 401, foi corrigido o erro de digitação para: “ $K = 253 / 25 / 1 = 10$ UCP/km/faixa”. Além disso, também foi alterada a Tabela 16 correspondente a este movimento:

Tabela 16: Nível de Serviço com e sem o empreendimento na Rua 401. Fonte: Autor, 2023.

RUA 401						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Dens. sem o emp. (UCP/km/faixa)	Dens. com o emp. (UCP/km/faixa)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2024	263	268	11	11	B	B
2025	273	279	11	11	B	B
2026	284	289	11	12	B	C
2027	295	300	12	12	C	C
2028	306	312	12	12	C	C
2029	318	324	13	13	C	C
2030	330	337	13	13	C	C
2031	343	349	14	14	C	C
2032	356	363	14	15	C	C
2033	370	377	15	15	C	C
2034	384	391	15	16	C	C

47.22. Em 3.6.2.1.1 Vagas de serviço (carga e descarga), foi acrescentado o seguinte parágrafo:

“Conforme a Prancha 6/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0 – Projeto de acesso/vagas carga e descarga), é apresentado as



sinalizações horizontal e vertical a serem utilizadas na área bem como dimensões do portão de acesso e da vaga”.

47.23. Em 3.6.2.1.1 Vagas de serviço (carga e descarga), também foi acrescentado o seguinte parágrafo:

“Além disso, na Prancha 6/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0 – Projeto de acesso/vagas carga e descarga) também consta o raio de giro para que o acesso seja feito com segurança viária, bem como está indicado as dimensões do portão de acesso”.

47.24. Em 3.6.2.1.2, foi alterado o título do subcapítulo para “3.6.2.1.2. Acessos e passeios”, compatibilizando com o texto. Também foi acrescentado o seguinte parágrafo: “Conforme a Prancha 7/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0 – Projeto de acesso doca e estacionamento), é apresentado recuos e distâncias de visibilidades”.

47.25. Em 3.6.2.2.2 Implantação de paraciclos, foi acrescentado o seguinte parágrafo:

“Como medida mitigadora também será realizada a implantação de um paraciclo, para melhoria das condições de infraestrutura ciclovária, sendo que além das 08 vagas de bicicletas disponibilizadas no pavimento G1 também serão disponibilizadas 04 vagas para bicicletas em paraciclo localizado na frente da área da câmara, conforme é apresentado na Prancha 3/8 do Projeto Arquitetônico da área total (Anexo 4.0), indicando também o projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano, de acordo com o TIPO II do Manual de Sinalização Ciclovária do CONTRAN (Volume VII).”



- 47.26. Em 3.6.2.2.1 Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento, foi acrescentado a frase: “devendo ser autorizada, previamente, pela equipe técnica da BCTrânsito.
- 47.27. Em 3.6.2.2.2 Implantação do paraciclo, foi acrescentado a frase: “A implantação do paraciclo deverá ser no local indicado e autorizado, previamente, pela equipe técnica da BCTrânsito, devendo o empreendedor utilizar o modelo padrão”.
48. Com relação ao item 5.3.1 – Detalhamento dos Impactos Identificados na Implantação:
- 48.1. Em 5.3.1.5 – Tráfego de Veículos (impacto 9), não será possível acrescentar como medida mitigadora a disponibilização de vagas internas, de automóveis/motos, para os funcionários, devido a falta de espaço interno, segundo a equipe técnica projetista do empreendedor;
49. Com relação ao item 5.3.2 – Detalhamento dos Impactos Identificados na Operação:
- 49.1. Em 5.3.2.2 – Geração de Ruídos (impacto 6), foi aceito pela empresa a medida mitigadora, sugerida pela CEIV, e dessa forma acrescentado a medida “38 - Atendimento pleno as disposições do Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú”, conforme sugestão da CEIV;
- 49.2. Em 5.3.2.2 – Geração de Ruídos (impacto 6), foi alterado a expectativa de ocorrência para Certa;
- 49.3. Em 5.3.2.7 – Tráfego de Veículos (impacto 9), foi aceito pela empresa a medida mitigadora, sugerida pela CEIV, e dessa forma acrescentado como medida “41 - Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de placas de regulamentação refletivas, para serem utilizadas na revitalização e modernização dos



espaços cicloviários próximos ao empreendimento”, conforme os quantitativos, as dimensões e as características informadas;

49.4. Em 5.3.2.7 – Tráfego de Veículos (impacto 10), foi aceito pela empresa a medida mitigadora, sugerida pela CEIV, e dessa forma acrescentado como medida “42 - Construção de um abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento”;

49.5. Em 5.3.2.7 – Tráfego de Veículos (impacto 10), foi alterado a expectativa de ocorrência para Certa;

50. Após os ajustes apontados acima, houve a alteração e atualização na Matriz Qualiquantitativa (Anexo 17.1), o qual repercutiu na Tabela de Medidas Mitigatórias (Anexo 17.2), e Tabela de Cálculo do Valor de Compensação, conforme Anexo 17.3;

51. Os ajustes acima são apresentados através deste ofício resposta a cada item e, se aprovadas, inseridos no EIV final.

Contudo, na expectativa de esclarecimento de todas as informações, solicitamos a aprovação do presente Estudo de Impacto de Vizinhança, através da emissão do Termo de Aprovação e Compromisso, bem como elevemos protestos de estima e consideração, colocamo-nos à disposição, havendo necessidade, para maiores esclarecimentos.

ELIZANDRA ALVES MUNIZ
Engenheira Ambiental
CREA-SC 125238-8

BISTEK - SUPERMERCADOS LTDA
CNPJ sob nº 83.261.420/0006-63