



Balneário Camboriú, 15 de dezembro 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 037/2023 – CEIV – PRIMEIRA ANÁLISE
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 62.601/2023 (1DOC)
AUTO POSTO MIMIM**

MIMIM COMÉRCIO DE COMBUSTÍVEIS LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 22.794.128/0001-07, vem respeitosamente, solicitar a inclusão das considerações em resposta ao Parecer nº 037/2023 emitido pela CEIV, referente a 1ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhaça – EIV do empreendimento Autoposto Mimim, localizado na Rua Dom Francisco, nº 33, Bairro Vila Real do município de Balneário Camboriú/SC, conforme abaixo:

1. No Anexo 4.5 é apresentado o projeto do canteiro de obras do empreendimento, contemplando as áreas de vivências e áreas de cargas e descargas de materiais e de concretagens, demonstrando que não será utilizada a via pública para os serviços da obra;
2. É apresentado no Anexo 16 o cronograma da obra indicando a previsão de início da obra;
3. É apresentado no Anexo 13 a Viabilidade emitida pela EMASA, indicando o consumo diário informado no EIV, sendo de 7.850 L/dia;



4. No item 2.10 do Termo de Referência, foi alterado o EIV incluindo a apresentação do estudo do comportamento da insolação e sombreamento gerado pela inserção da edificação através de simulações para as 4 estações do ano, conforme abaixo.

“

2.10 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 alguns dos galpões existentes na área do empreendimento para utilização de salas comerciais, e que as demais áreas de conveniência/administrativo e cobertura das bombas de combustíveis não terão altura significativa ao que já existe atualmente, é demonstrado nas imagens a seguir o comportamento da insolação e sombreamento ocasionados pelas construções do empreendimento, considerando as condições atuais do local.

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

As simulações no período de verão (Figuras 20.1 a 20.3), pode-se observar as sombras geradas pelo empreendimento estudado. No mês de Janeiro próximo às 8:00h (Figura 20.1), percebe-se que a sombra a ser

gerada pela construção, nestas condições, incide na maior parte na porção oeste do empreendimento, sendo que atualmente parte das sombras já ocorrem por ser uma construção já existente.

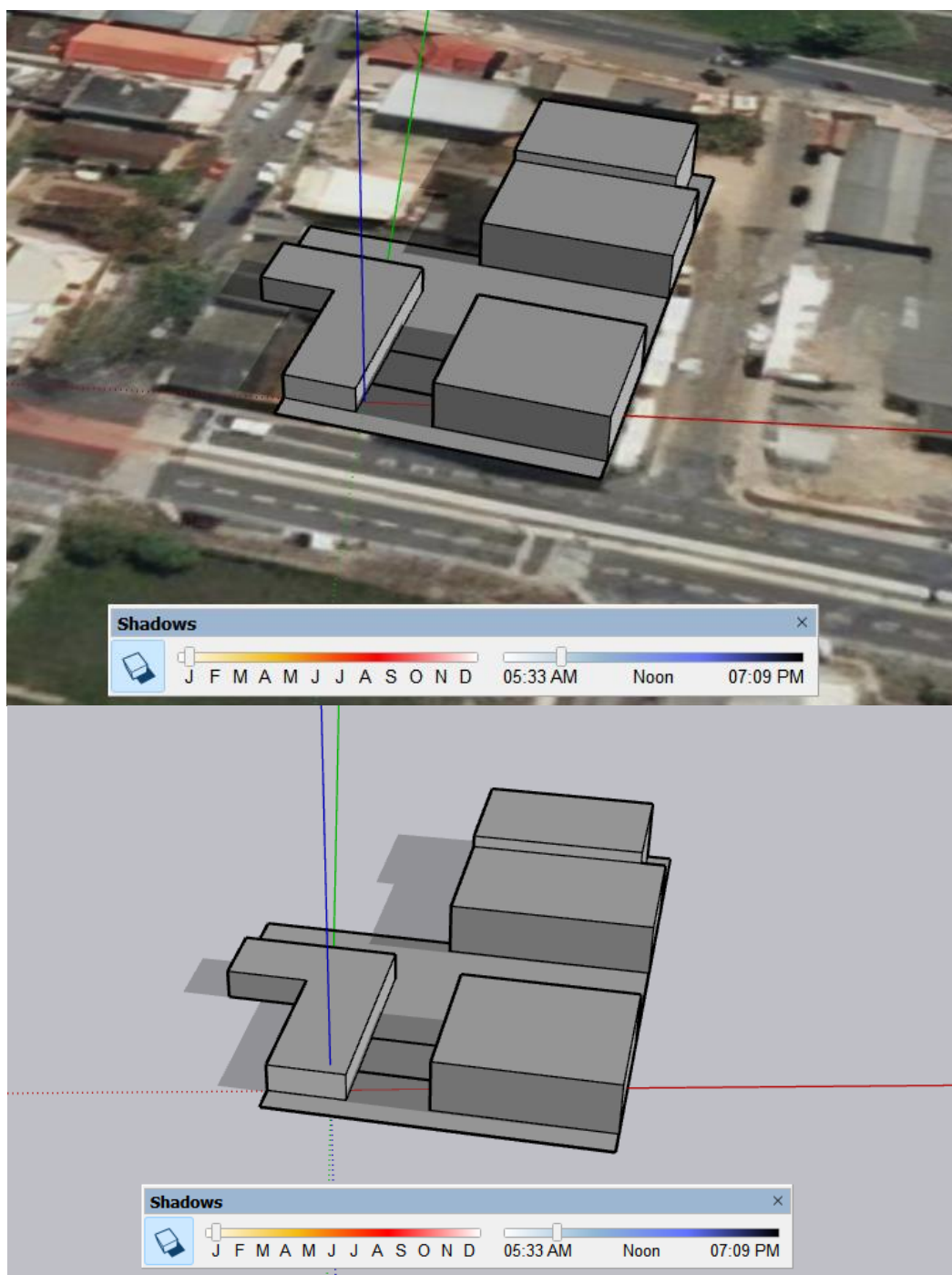


Figura 20.1: Simulações de sombras em Janeiro próximo às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

No horário próximo as 12:00 horas (Figura 20.2) observa-se as sombras geradas pelas construções em Janeiro, havendo imperceptível geração de sombra devido à localização do sol. Assim, nestas condições, não há incidência de sombra em outras construções causado pelo empreendimento.

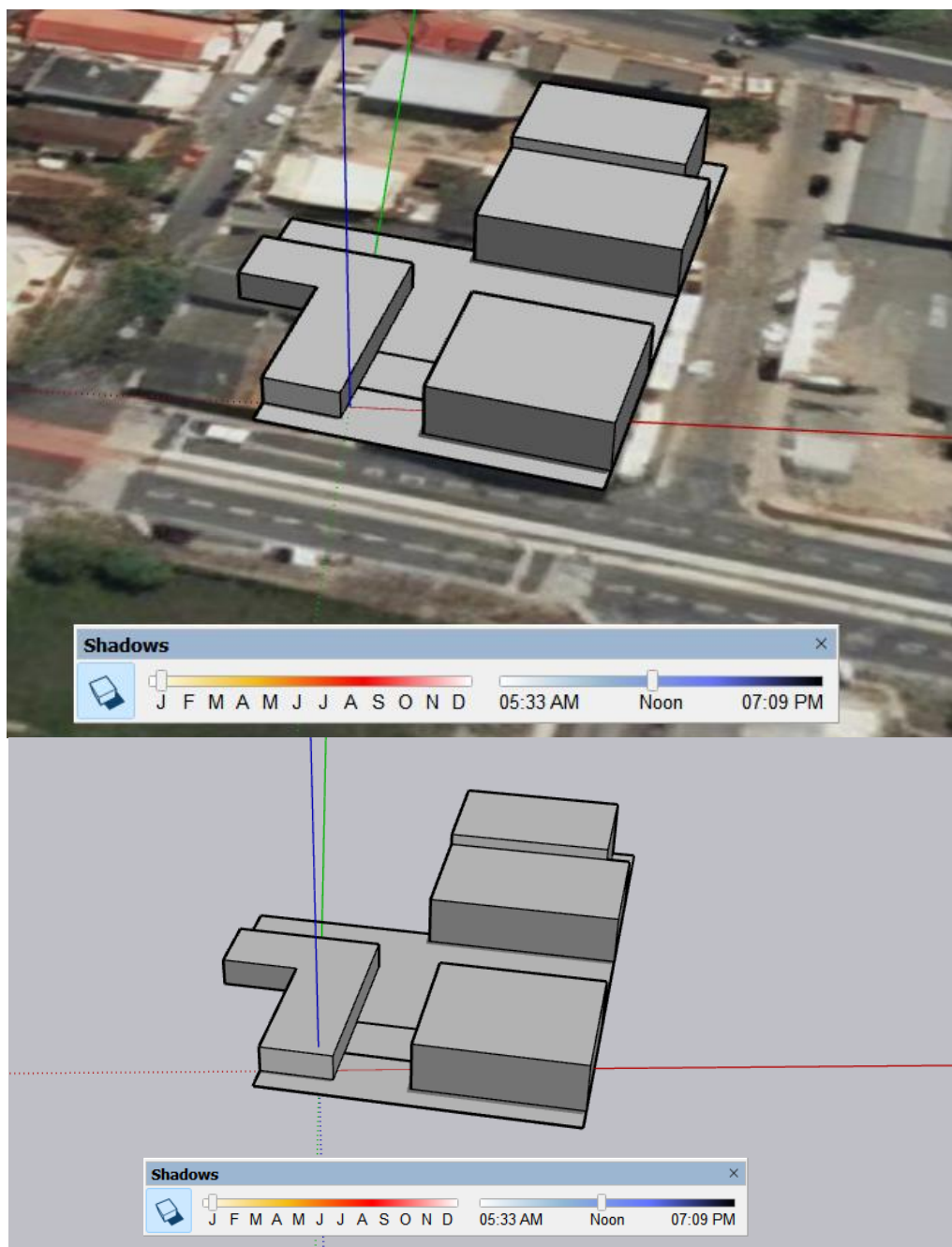


Figura 20.2: Simulação de sombras em Janeiro às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já as sombras geradas pelas construções em Janeiro às 17:00 horas (Figura 20.3), nestas condições, incide na parte leste do empreendimento, sombreando apenas parte da Rua Dom Francisco.

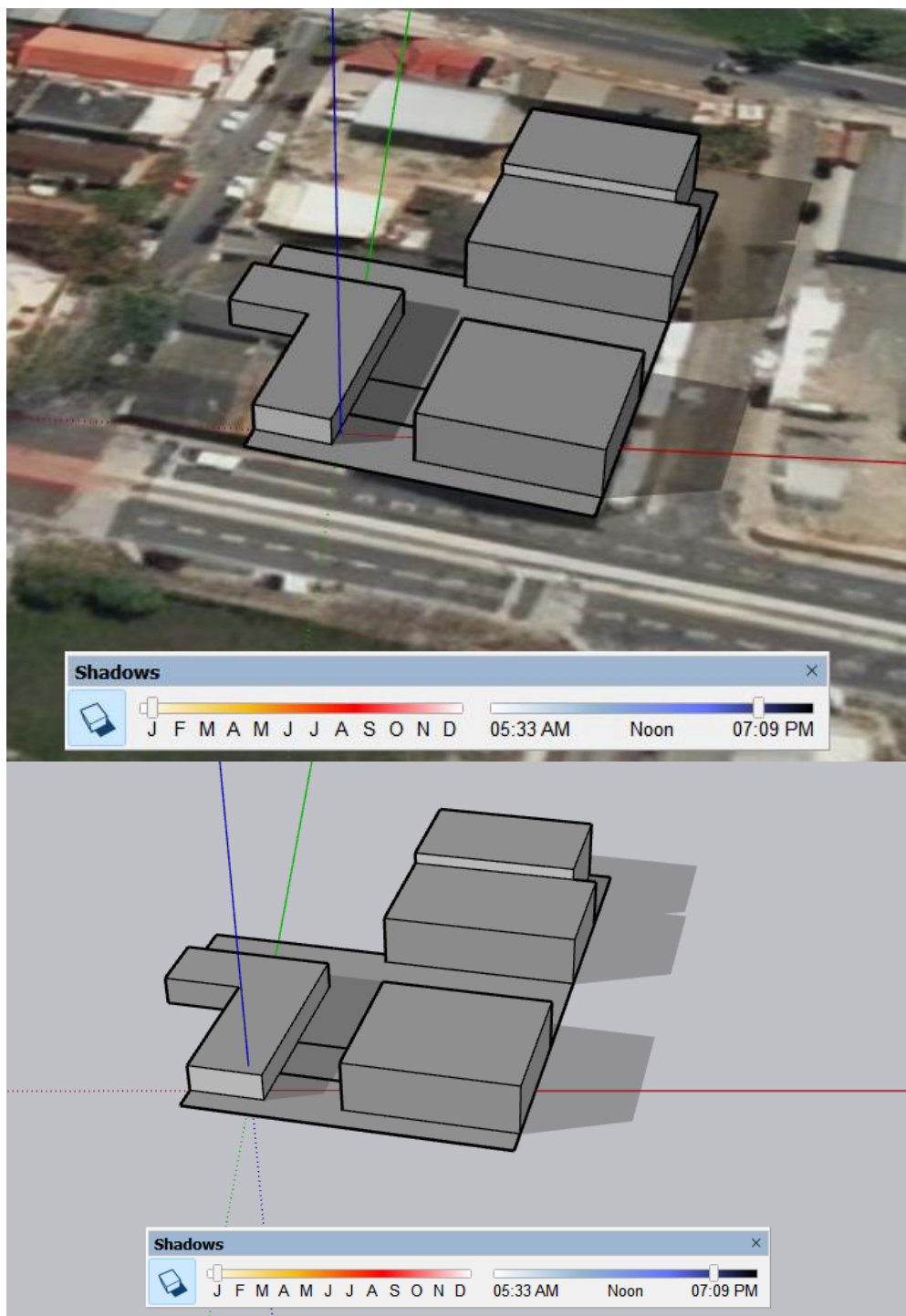


Figura 20.3: Simulação de sombras em Janeiro às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

As simulações na estação de Outono (Figuras 20.4 a 20.6), pode-se observar as sombras geradas pela construção. No mês de Abril próximo às 8:00h (Figura 20.4), nestas condições, incide na maior parte na porção sudoeste do entorno, sendo que parte das sombras já ocorrem devido as construções já existentes e parte incide na Quinta Avenida.

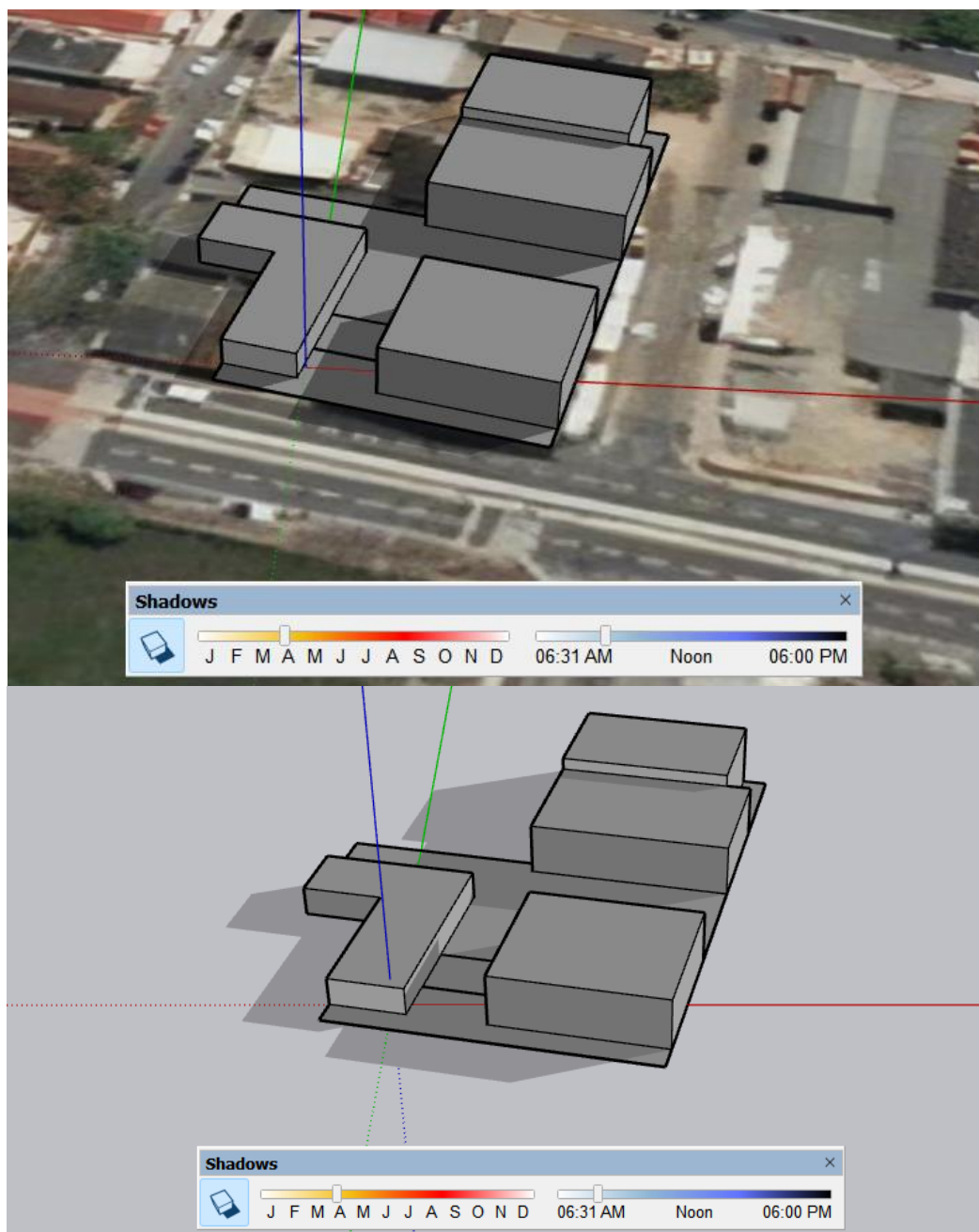


Figura 20.4: Simulações de sombras em Abril próximo às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

No horário próximo as 12:00 horas (Figura 20.5) observa-se a sombra a ser gerada pela construção em Abril, com a mínima geração de sombra devido à localização do sol.

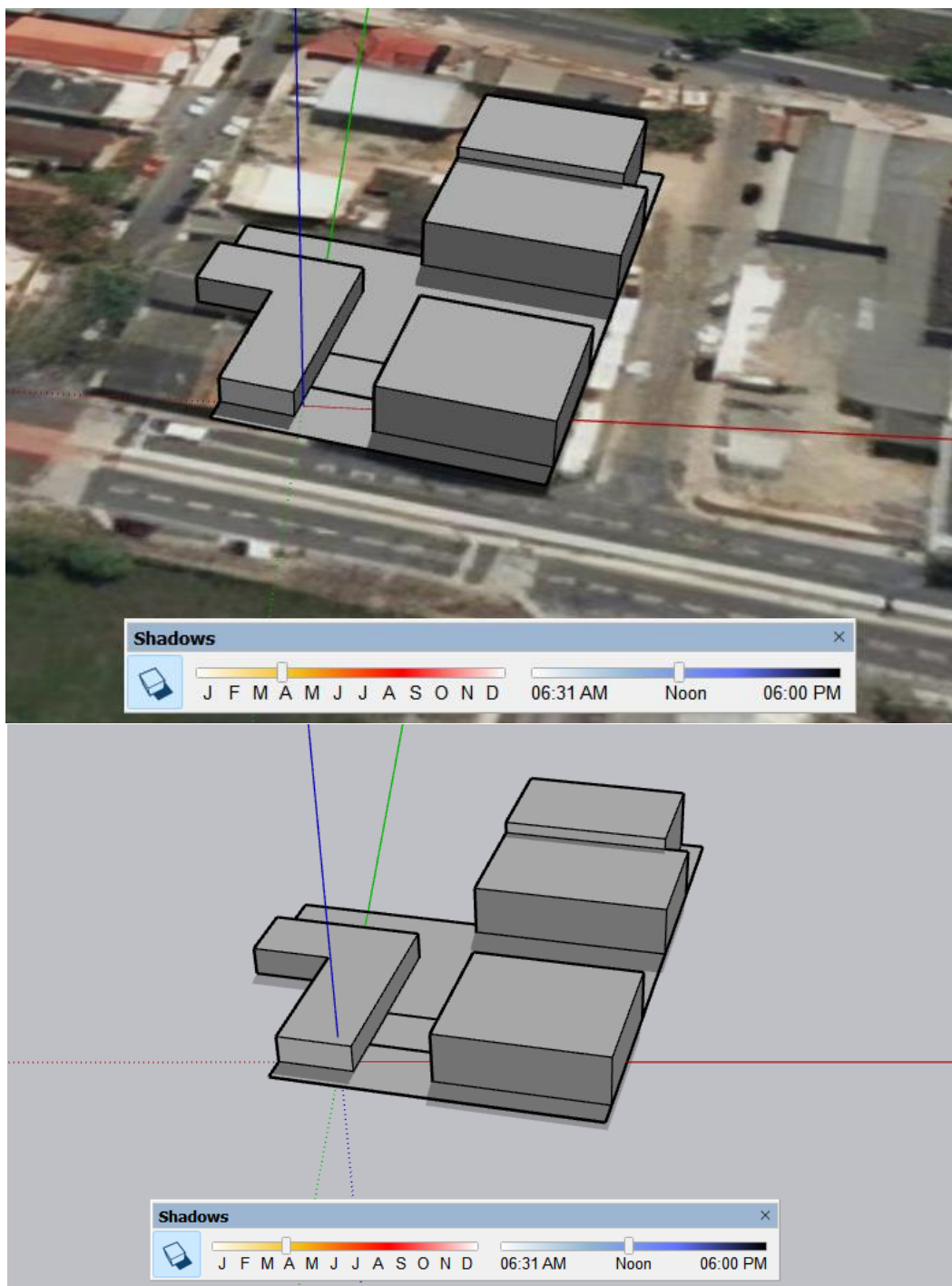


Figura 20.5: Simulação de sombras em Abril às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já as sombras geradas pelas construções em Abril próximo às 17:00 horas (Figura 20.6), nestas condições, incidem nas construções vizinhas sendo que parte delas já ocorrem.

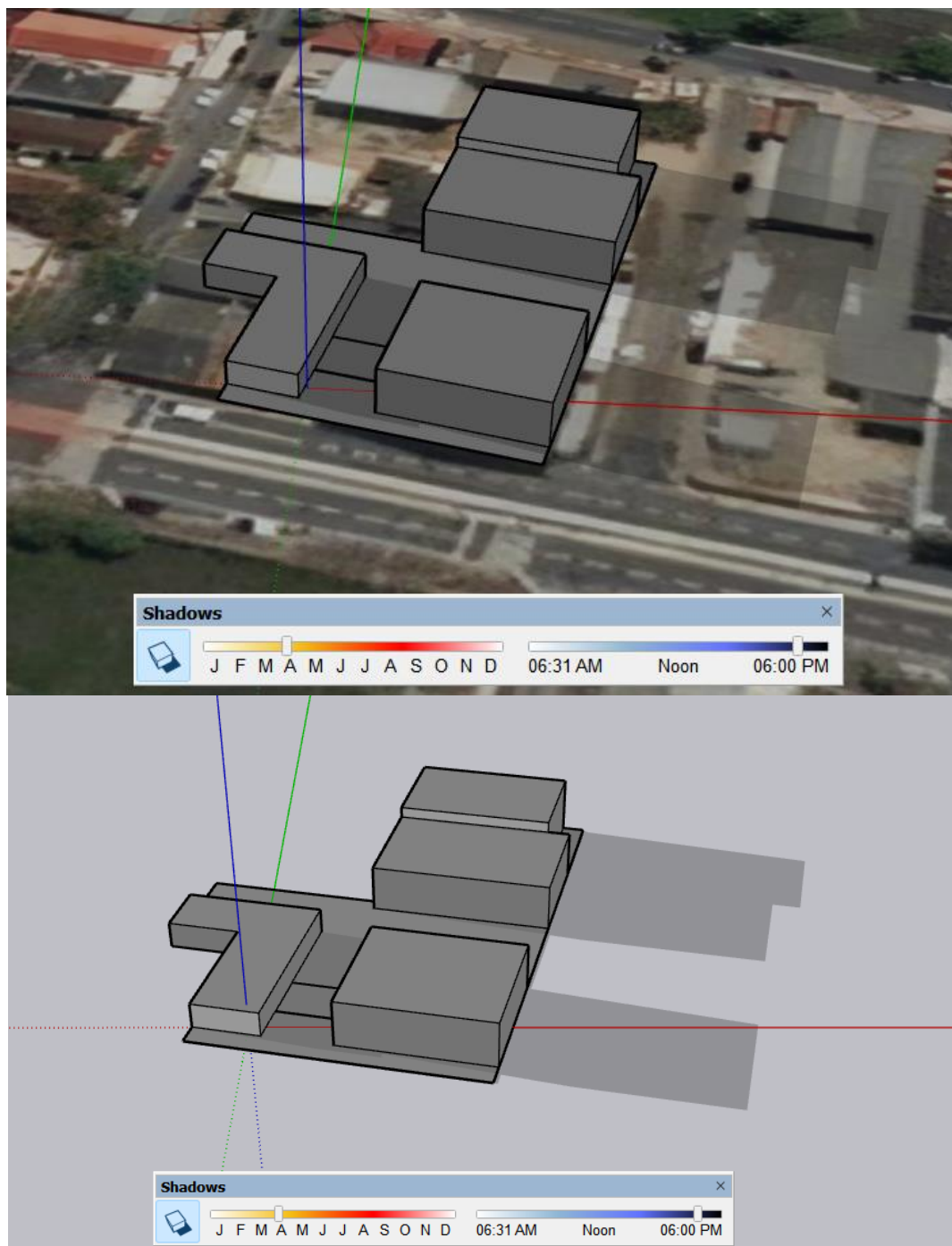


Figura 20.6: Simulação de sombras em Abril às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

No inverno, é possível observar a sombra gerada pela construção (Figuras 20.7 a 20.9). Em Julho próximo às 8:00h (Figura 20.7), a sombra gerada pelo empreendimento em questão, nestas condições, incide principalmente na Quinta Avenida e na Rua Dom Luiz.

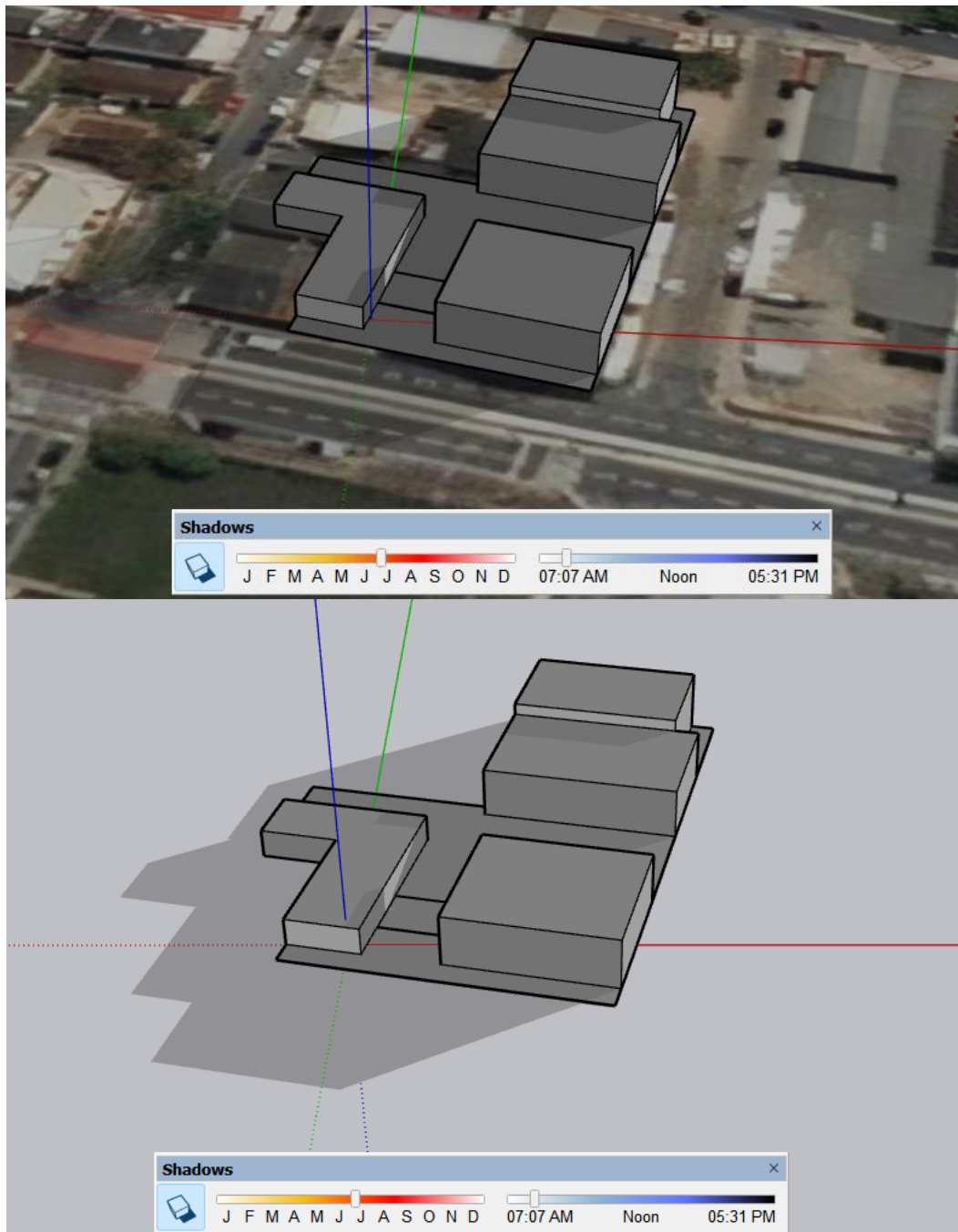


Figura 20.7: Simulação de sombras em Julho às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Observa-se na Figura 20.8 a sombra gerada pela construção em Julho às 12:00h. Percebe-se que a sombra gerada pelo empreendimento em questão, nestas condições, incide quase que imperceptível em direção à Quinta Avenida.

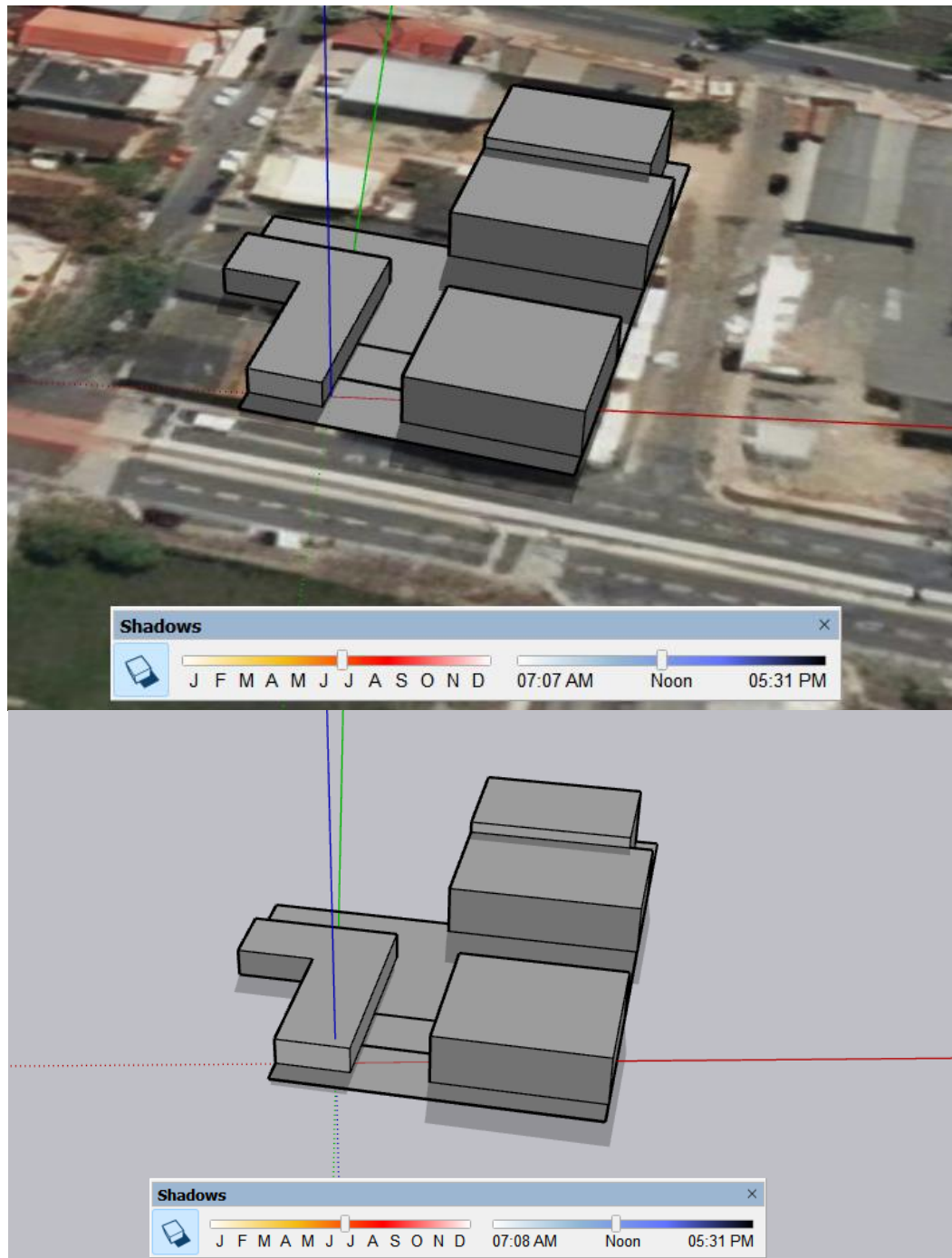


Figura 20.8: Simulação de sombras em Julho às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já as sombras geradas pelas construções em Julho às 17:00h (Figura 20.9), percebe-se, nestas condições, a incidência na porção sudeste do empreendimento, em direção à Rua Dom Francisco, sendo parte da sombra já existente nas condições atuais.

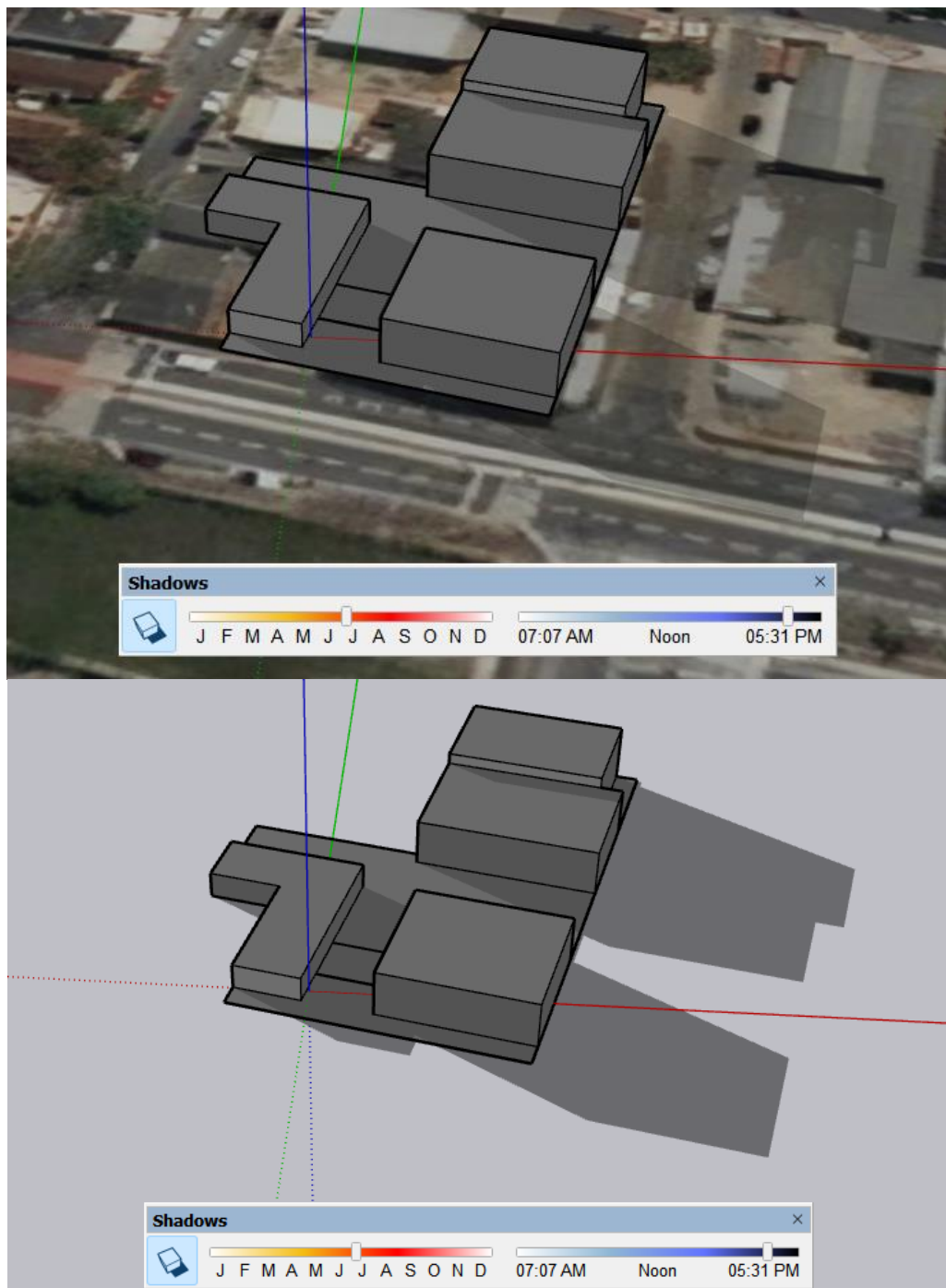


Figura 20.9: Simulação de sombras em Julho às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Na primavera, o comportamento das sombras pode ser observado, no mês de Outubro próximo às 8:00h (Figura 20.10), nas condições atuais do entorno, as sombras incidem pouco em direção à Rua Dom Luiz.

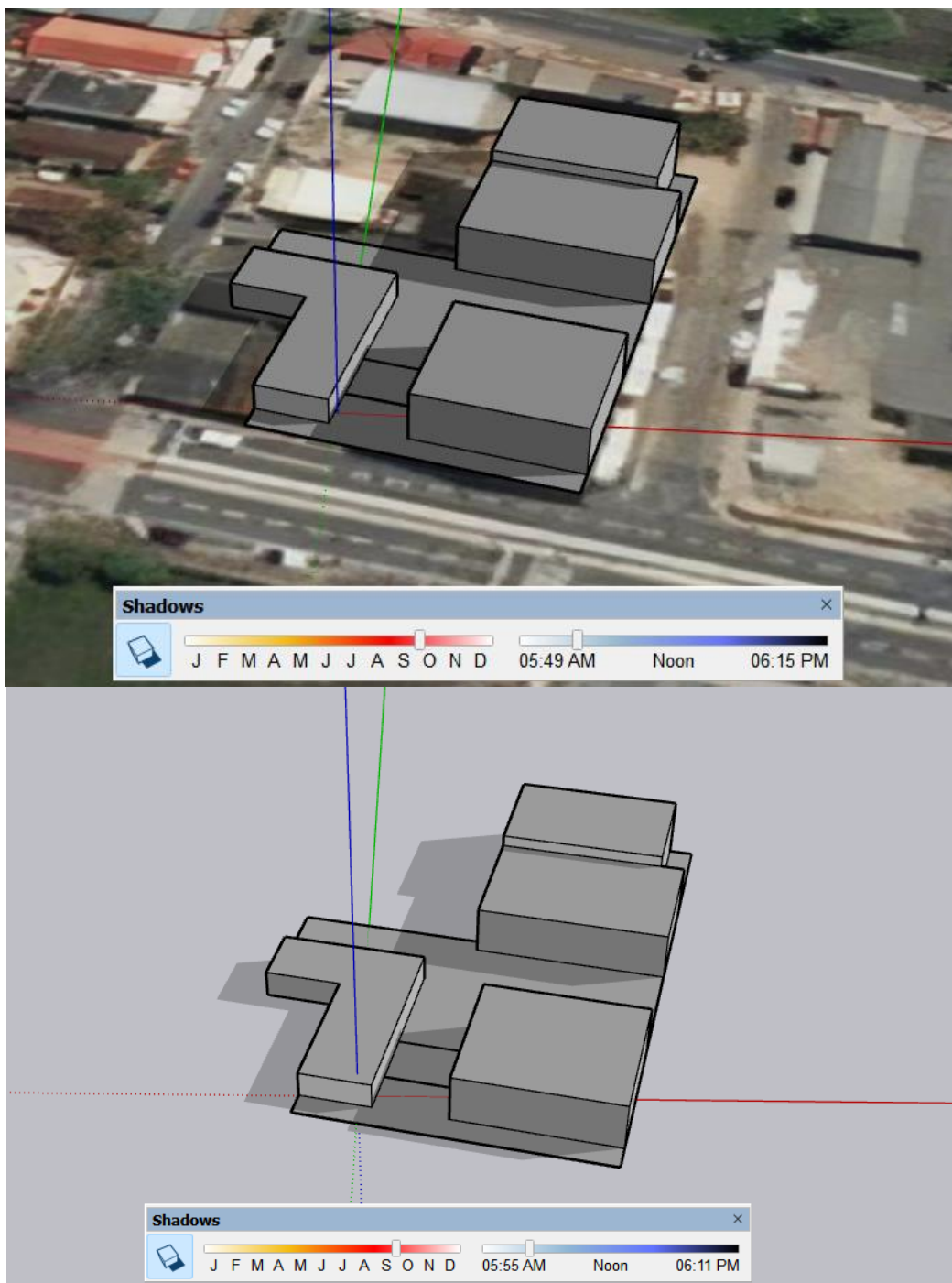


Figura 20.10: Simulação de sombras em Outubro às 8:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Observa-se na Figura 20.11 as sombras geradas pelas construções em Outubro às 12:00h, nestas condições, não incide em imóveis vizinhos.

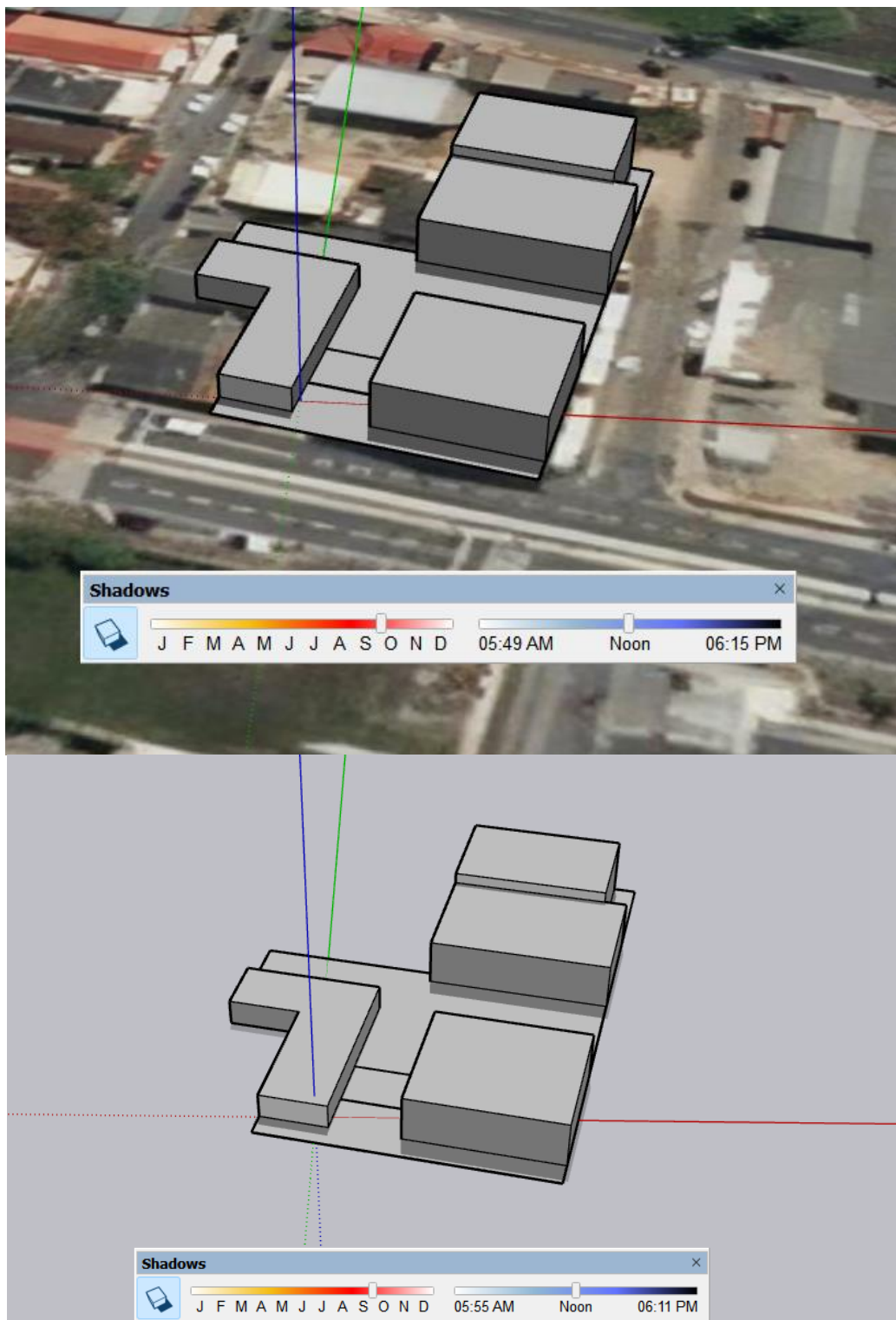


Figura 20.11: Simulação de sombras em Outubro às 12:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.

Já a sombra gerada pela construção em Outubro próximo às 17:00h (Figura 20.12), percebe-se, nestas condições, que a sombra incide principalmente na Rua Dom Francisco sendo parte das sombras já existente nas condições atuais.

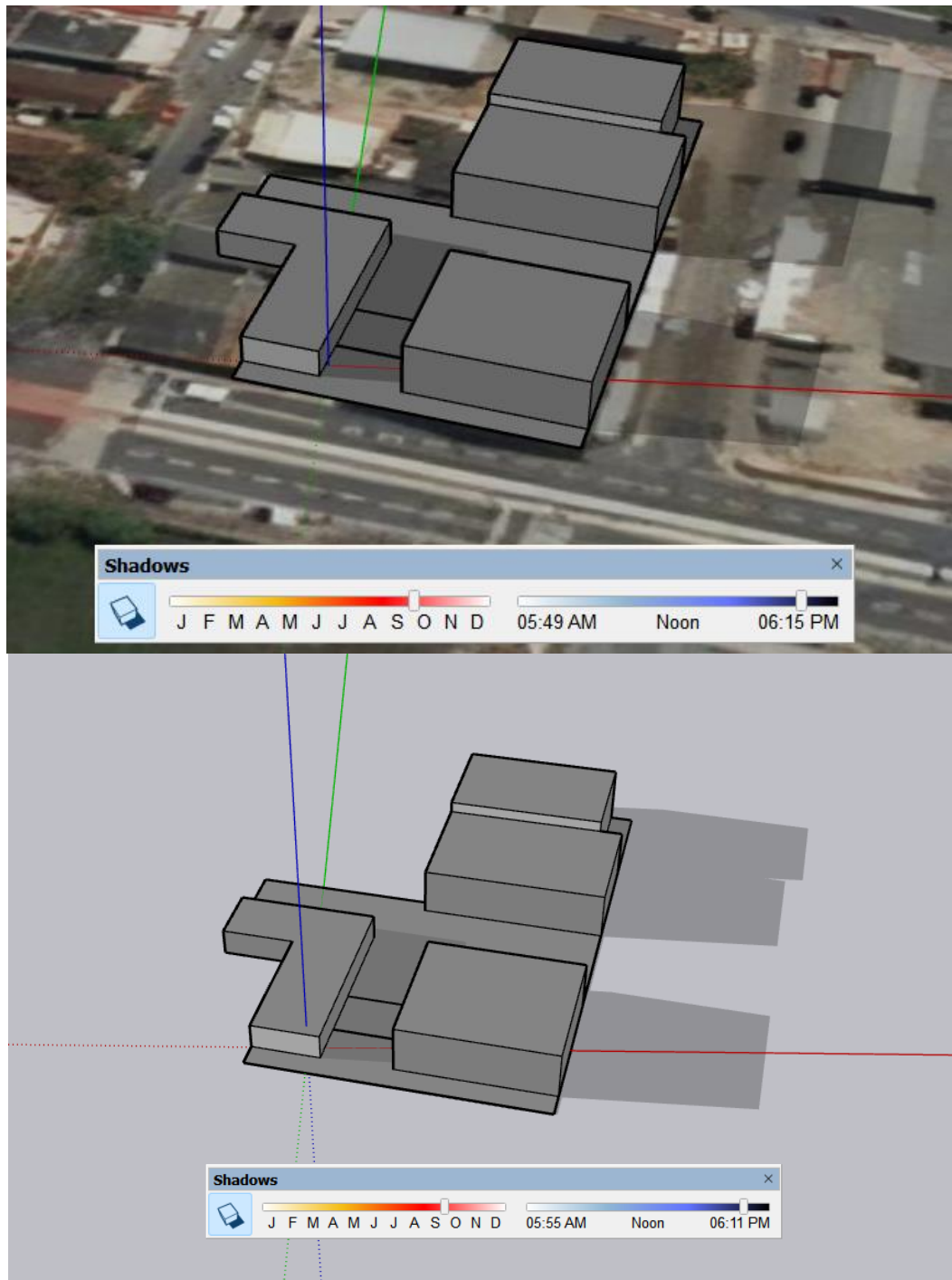


Figura 20.12: Simulação de sombras em Outubro às 17:00h, realizadas no Sketch Up Pro 2023.



Assim, pode-se concluir que o empreendimento, que é composto por um pavimento térreo, incide de forma pouco significativa no sombreamento do entorno do empreendimento.”

5. Em relação ao item 2.12 Sistema Viário e o Empreendimento e 3.6 Sistema Viário da Área de Vizinhança.

5.1 Foi acrescentada no EIV a tabela apresentada no Projeto Arquitetônico (Prancha 4) com o número total de vagas de estacionamento a serem ofertadas e a quantidade mínima de vagas exigidas pelas legislações municipal:

“Serão disponibilizadas as seguintes vagas de estacionamento, conforme Figura 10:

VAGAS DE ESTACIONAMENTO (conforme tabela X da Lei n.2.794/2008			
VAGAS POR TIPO	DIMENSÕES	Obrigatórias	Ofertadas
VAGA IDOSO	2,50 X 5,00	1	1
VAGA PNE	2,50 X 5,00	1	1
VAGA COMUM	2,50 X 5,00	7	7
VAGA MOTO	2,55m	0	3
VAGA EMBARQUE /DESEMBARQUE	2,50 X 5,00	0	1
VAGA CARGA E DESCARGA	2,50 X 5,00	1	1
VAGA DE BICICLETA DUPLA	1,20 X 2,50	3	4

Figura 10: Vagas de estacionamento. Fonte: Projeto Arquitetônico (Prancha 4).”

5.2 No EIV foi acrescentado o seguinte subcapítulo, indicando os gabaritos das vias que compõem as rotas de entrada e saída do empreendimento, com suas respectivas medidas, conforme a Lei Complementar Nº 2.794/2008 (tabela do sistema viário:

“

3.6.1.2 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 67.1 apresenta uma adaptação desta tabela, mostrando as distâncias citadas para as vias do entorno do empreendimento.

VIA	TRECHO	A	B	C
Marginais Leste e Oeste	Toda extensão	40,0	5,0	10,0
Quinta Avenida	Toda extensão	22,0	3,0	2,0
Rua Dom Francisco	Toda extensão	14,0	3,0	1,0
Rua Dom Luiz	Toda extensão	14,0	3,0	1,0

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 67.1: Gabaritos do sistema viário do entorno do empreendimento. Fonte: Adaptado de LEI N°2794/2018.”

5.3 No item 3.6.1.6.4. foi acrescentado os tipos de modais existentes para o bairro da Vila Real, de acordo com os dados do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018), demonstrando a porcentagem de cada modo de transporte utilizado no Bairro Vila Real, no município Balneário Camboriú, conforme a seguir:

“

3.6.1.6.4 Divisão Modal

Para a divisão modal, utilizou-se os dados do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (2018). Os resultados da pesquisa indicam a porcentagem de cada modo de transporte utilizado no município Balneário Camboriú (Figura 81.1).

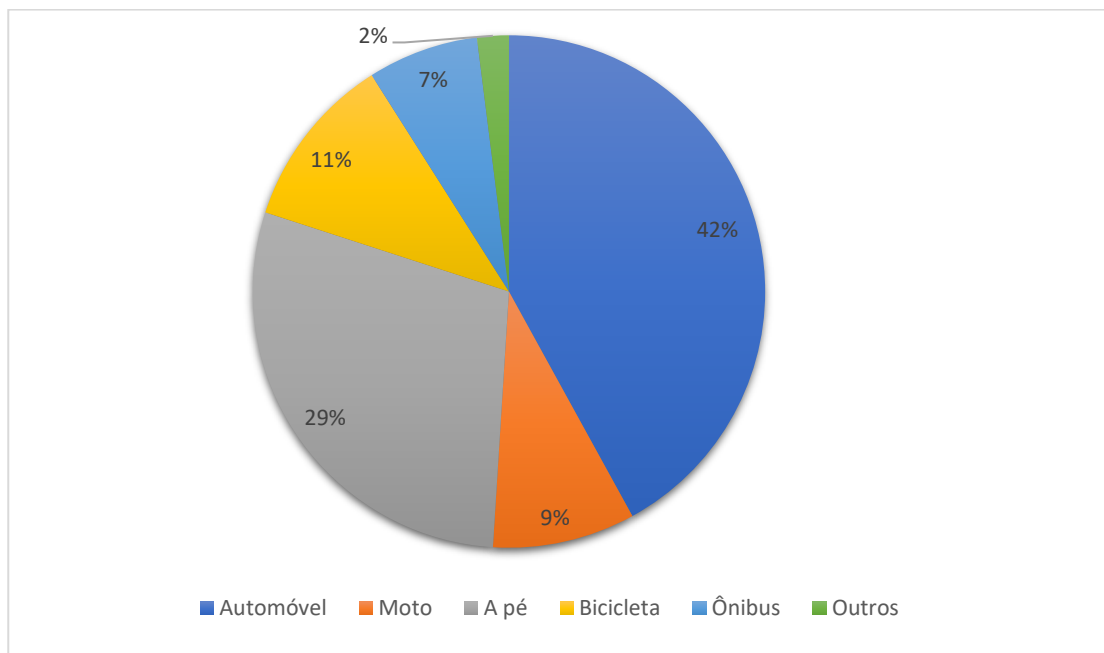


Figura 81.1: Divisão modal de Balneário Camboriú. Fonte: PLANMOB, 2018.

Já a Figura 81.2 a seguir, apresenta a divisão modal mais especificamente do bairro Vila Real, onde o empreendimento será instalado.

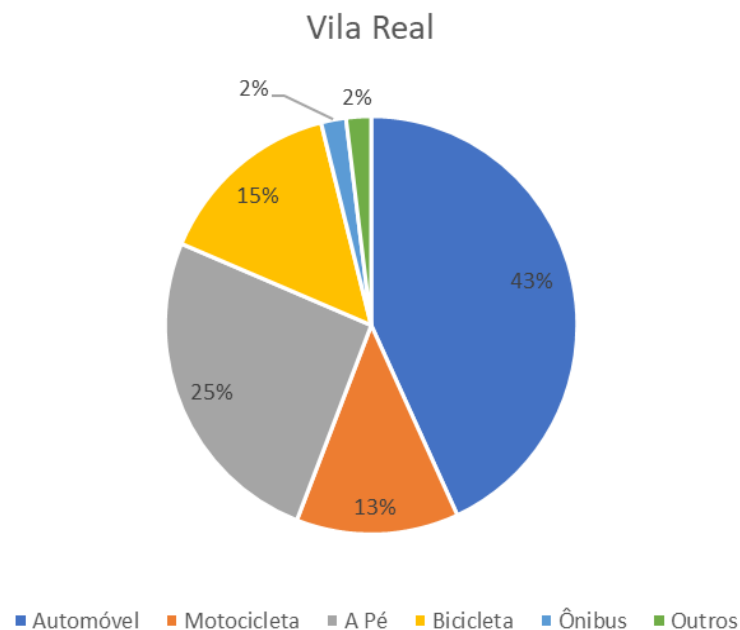


Figura 81.2: Divisão modal do bairro Vila Real. Fonte: PLANMOB, 2018.”



5.4 Foi acrescentado no subcapítulo 3.6.1.1, referente às faixas de acumulação e controladores de acesso:

“

3.6.1.1 Vias de acesso

Na Figura 65, destacado em cor azul, consta a área onde o empreendimento se instalará. A cor vermelha representa o local do acesso aos veículos e a cor verde de acesso aos pedestres, sendo o acesso para veículos pela 5ª Avenida (somente entrada), Rua Dom Francisco (entrada e saída) e Rua Dom Luiz (somente saída). Observa-se também as vias do entorno do mesmo, com seus respectivos sentidos.

Não haverá cancelas e/ou controle de acesso físico para os veículos. Considerando ainda as exigências legais, para o tipo de empreendimento em questão, não haverá faixas de acumulação de veículos.

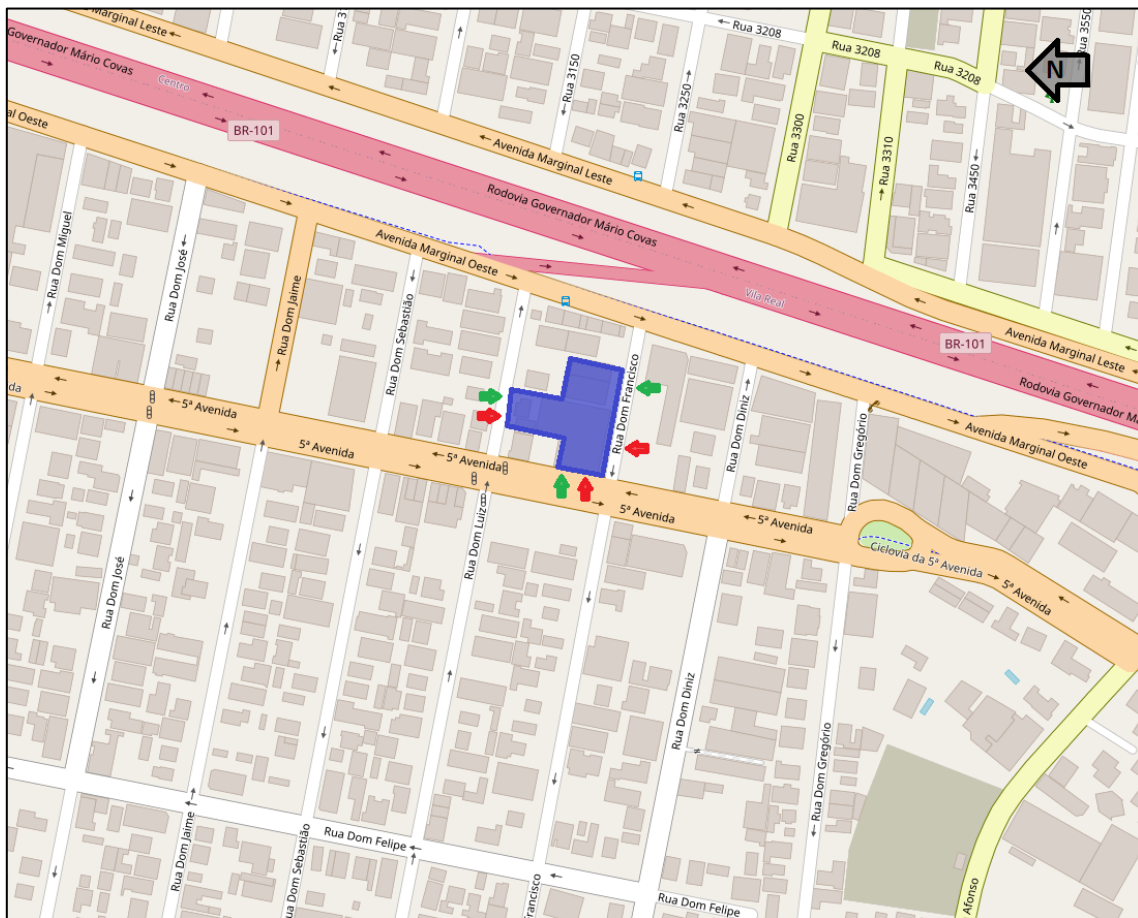


Figura 65: Vias de acesso aos veículos (seta vermelha) e pedestres (seta verde) do empreendimento.

Fonte: Adaptado de openstreetmap.”

5.5 Em 3.6.1.1 – Vias de acesso, foi corrigida a Figura 65, sendo a seta verde possível falha de edição na figura;

5.6 Foi acrescentado o subcapítulo 3.6.1.4.2, sobre a sinalização semafórica e dispositivos de fiscalização eletrônica existentes na área de influência direta do empreendimento:

“

3.6.1.4.2 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 e em alguns pontos há equipamentos de fiscalização eletrônica de velocidade, como é o caso da esquina da Quinta Avenida c/ a Rua Dom Abelardo (Figura 72.2). Já o semáforo mais próximo do empreendimento está situado na esquina da Quinta Avenida c/ a Rua Dom Luiz, este equipamento pode ser observado na Figura 72.1.



Figura 72.1: Sinalização semafórica e vertical Quinta Av. c/ a R. Dom Luiz. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.



Figura 72.2: Fiscalização Eletrônica de Velocidade, Quinta Av. c/ a R. Dom Abelardo. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.”

5.7 Em 3.6.1.4.1, foi incluído texto de conexão da figura 70, além de incluir na mesma figura as Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP), as ondulações transversais e outros dispositivos traffic calming, conforme abaixo:

“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 70.

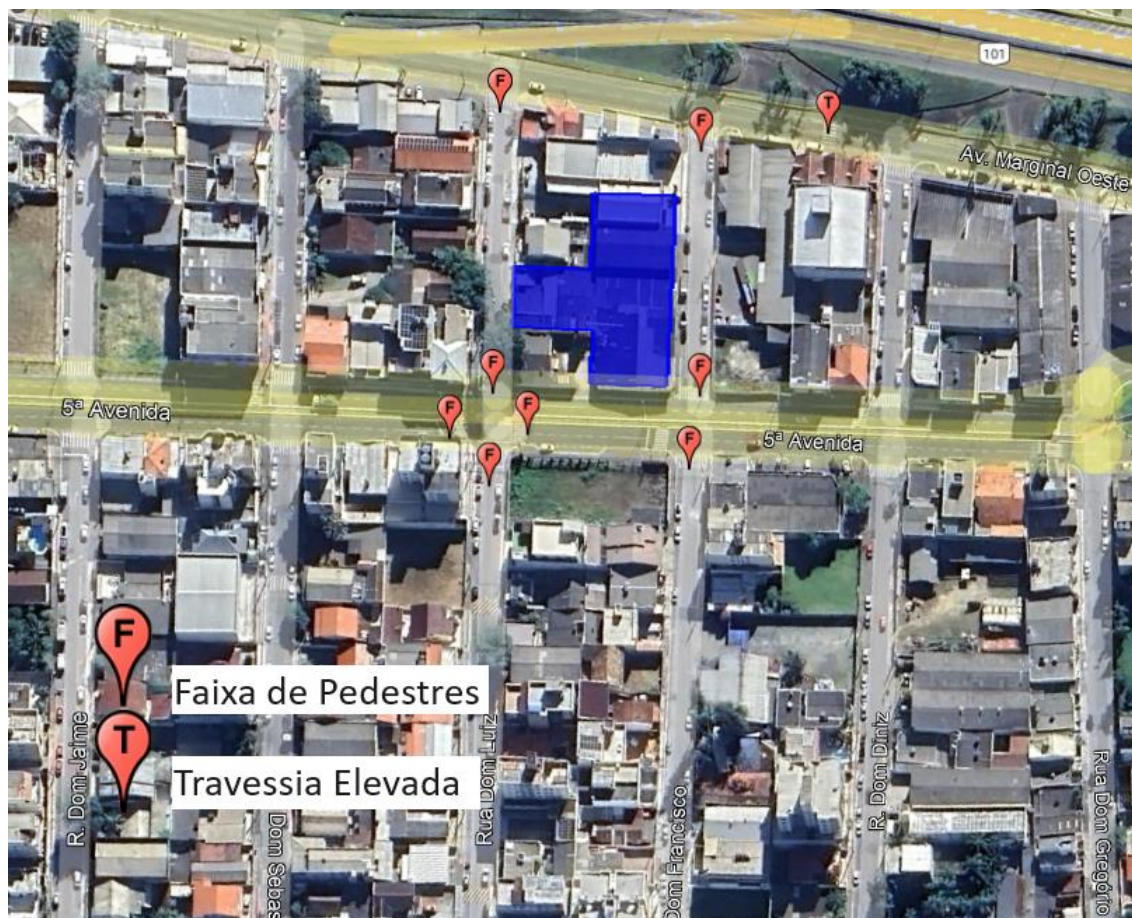


Figura 70: Faixas de Pedestre e Travessias Elevadas. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.

5.8 Em 3.6.1.4.3, foi acrescentado o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento:

“Na Figura 73.1 e Figura 73.2, pode-se observar o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo ao empreendimento (Linha 001).

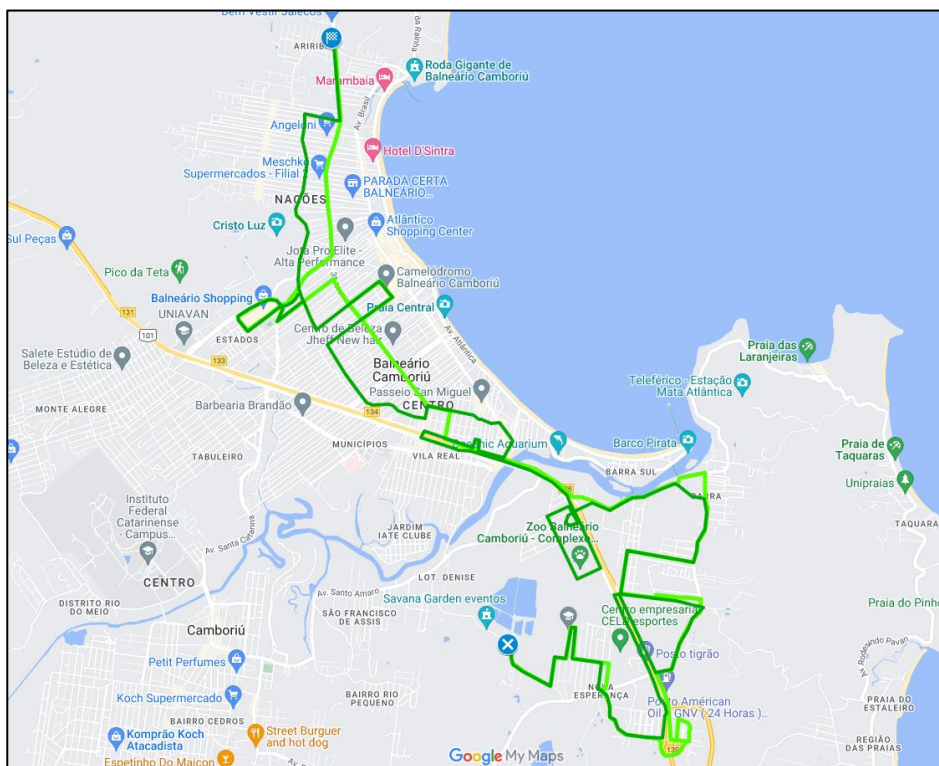


Figura 73.1: Rota completa Linha 001. Fonte: Transpiedade BC, 2023.

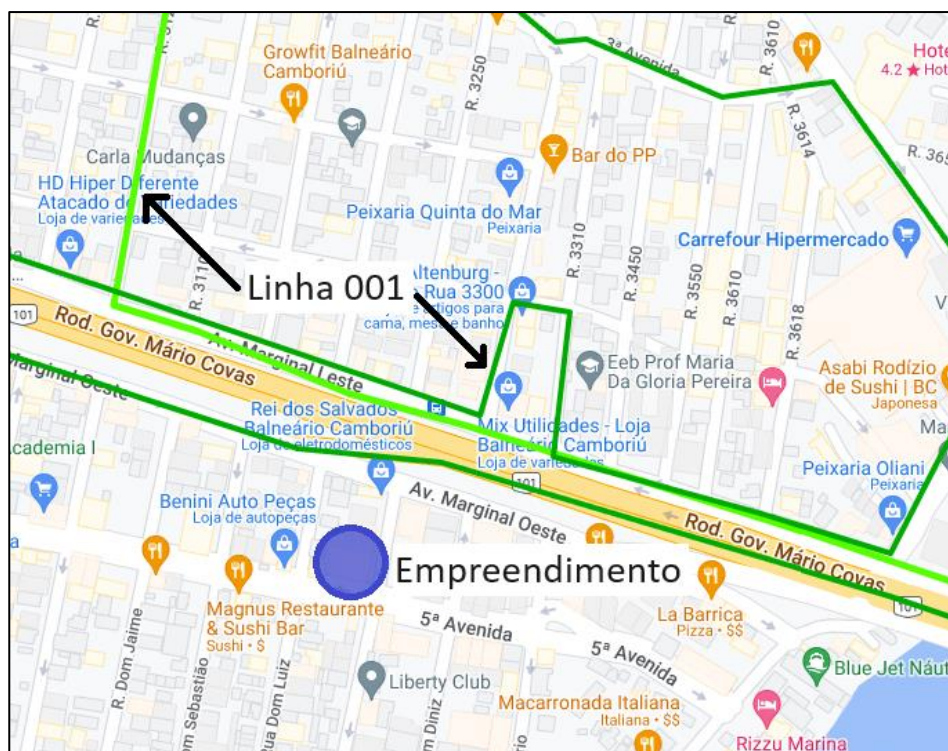


Figura 73.2: Linha 001 nas proximidades do empreendimento. Fonte: Adaptado de Transpiedade BC, 2023.”



5.9 Em 3.6.1.4.3, foi acrescentado informações sobre a política tarifária utilizada no sistema de transporte coletivo municipal: “*Visando estimular a utilização do sistema de transporte coletivo municipal, não estão sendo cobradas passagens para sua utilização*”.

5.10 Em 3.6.1.4.3, foi acrescentado imagens demonstrando pontos de ônibus com/sem abrigos nas proximidades do empreendimento:

“A linha 001 tem paradas em abrigos sinalizados em diversas das vias do seu trajeto. A Figura 73.4 representa os locais dos abrigos de ônibus próximos e a Figura 73.5 apresenta imagem da parada mais próxima na Avenida Marginal Oeste (considerando que o ponto de ônibus na Av. Marginal Leste requer caminhar até o acesso sob a BR101 mais próximo).

Com base na Previsão de Demanda de Tráfego, estima-se um incremento no sistema público de transporte, oriundo do empreendimento, de **01 viagem por ônibus** quando considerada a hora-pico observada.

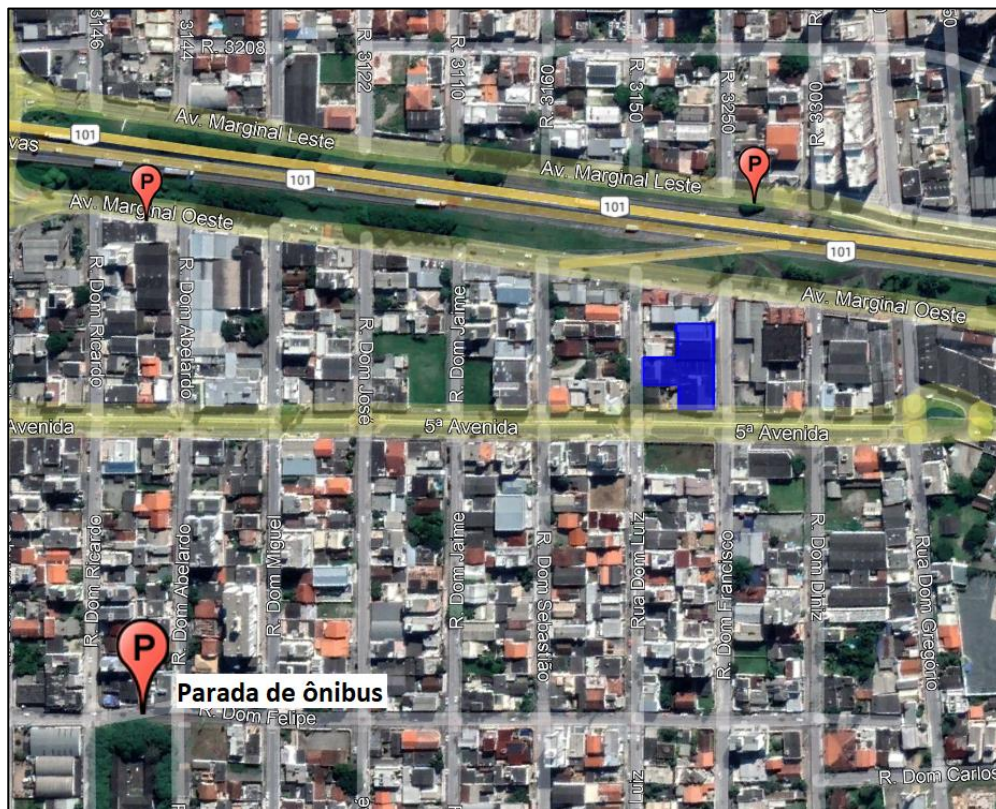


Figura 73.4: Indicação dos locais com pontos de ônibus próximos. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.



Figura 73.5: Parada de ônibus Av. Marginal Oeste. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.



- 5.11 Foi acrescentado o subcapítulo 3.6.1.4.4, referente ao serviço de transporte público individual (táxi):

“

3.6.1.4.4 Serviço de Transporte por Táxis

A cidade conta ainda com ampla disponibilidade de serviços de táxi, contudo, não foi possível identificar pontos fixos de taxi nas proximidades do empreendimento.

Neste caso ainda, cabe ressaltar que não se trata de empreendimento com potencial de atração de viagens através de transportes coletivos em função se sua natureza.”

- 5.12 Em 3.6.1.4.5, foram incluídas informações sobre a estrutura ciclovária:

“

3.6.1.4.5 Estrutura Ciclovária

Na Figura 74.1 observa-se a malha ciclovária existente e proposta segundo o plano de diretrizes de macro estruturação urbana de Balneário Camboriú na Área de Vizinhança Direta - AVD do empreendimento.

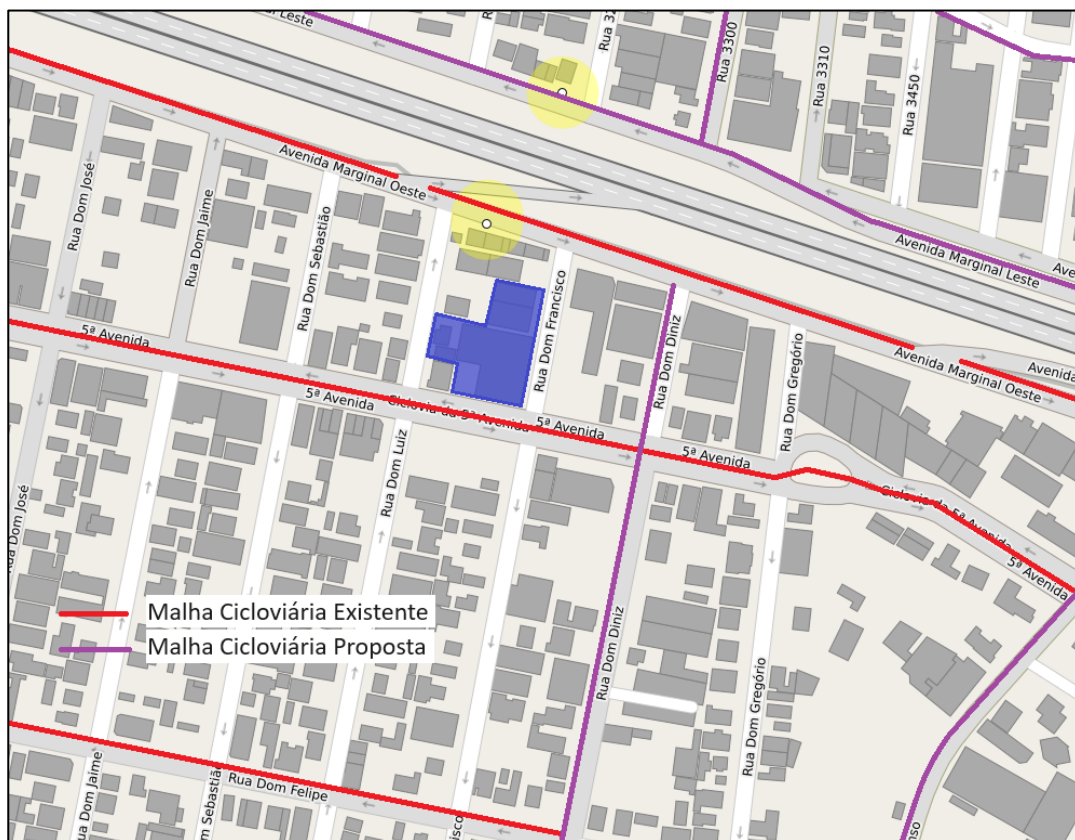


Figura 74.1: Malha ciclovitária na AVD. Fonte: Adaptado de MASTERPLAN BC, 2023.

Tanto as ciclovias como as ciclofaixas, são de duplo sentido, algumas 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 74.2, retrata o espaço ciclovitário existente no entorno do empreendimento.

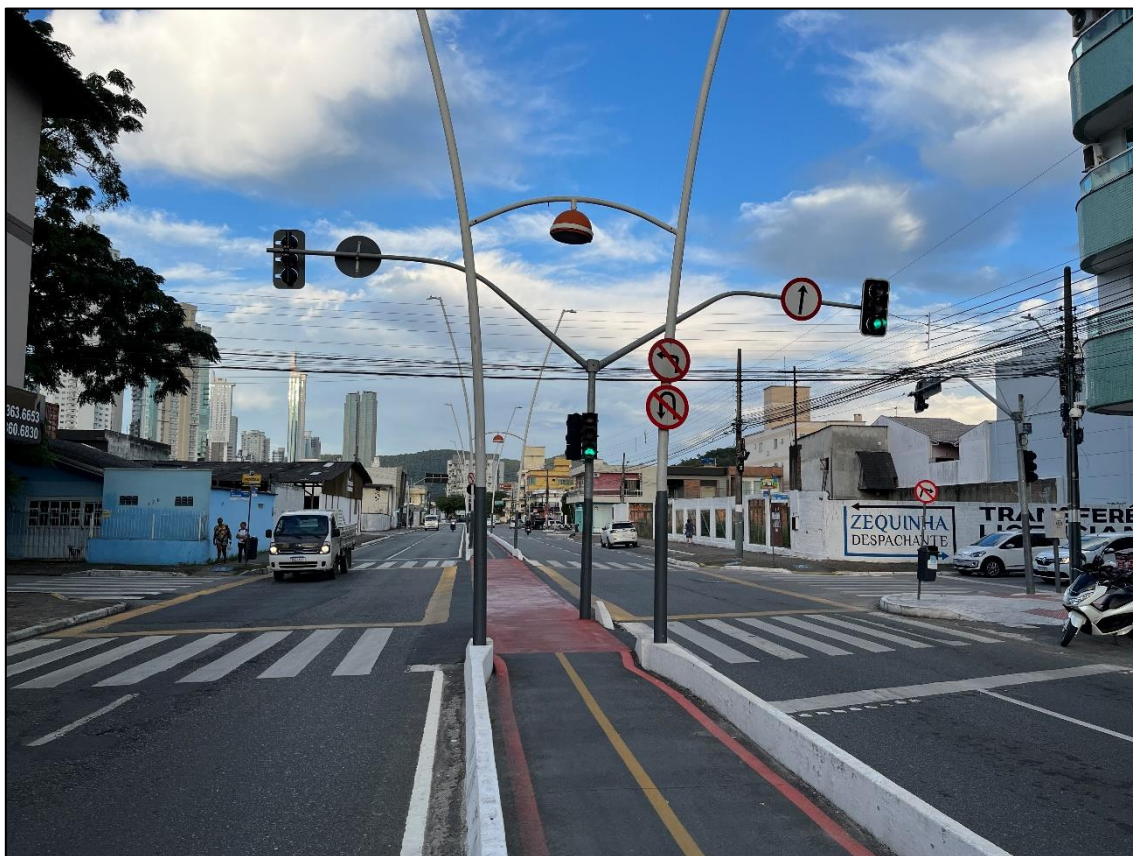


Figura 74.2: Ciclovia na esquina da Quinta Avenida c/ Rua Dom Luiz. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.”

5.13 Em 3.6.1.4.7, bem como nas Pranchas 4 e 5 do Projeto Arquitetônico, foi acrescentado as informações referentes à operação de carga/descarga no posto:

“

3.6.1.4.7 Caminhões e operações de carga e descarga

Durante a implantação do empreendimento, a carga e descarga será realizada no local delimitado conforme Prancha 5 do Projeto do Canteiro de Obras, sendo que em dias de concretagem não haverá entrega de materiais. Na Prancha 4 do Projeto Arquitetônico informa que as operações de carga e descarga estarão autorizadas das 6:00h às 12:00 de segunda à sábado,



demais horários livres. Na Prancha 4 do Projeto Arquitetônico também indica a localização da vaga de carga e descarga para a operação (Vaga 08), bem como a sinalização horizontal/vertical desta vaga.

De acordo com 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.

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.

Por estar fora da área de abrangência mencionada, foi realizada contagem veicular dos veículos pesados para avaliação dos impactos no tráfego do entorno do empreendimento conforme descrito a seguir.”

5.14 Em 3.6.1.5 (Figura 78), foi alterada a rota de saída do empreendimento para Rua Dom Luiz e pela Rua Dom Francisco, conforme imagem a seguir:

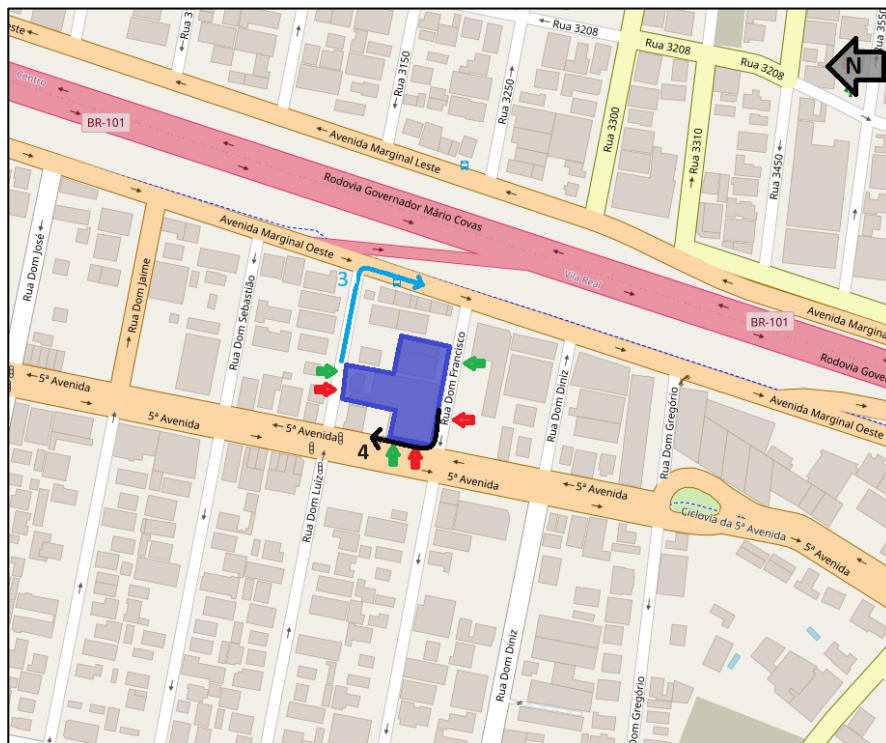


Figura 78: Principais rotas de saída do empreendimento. Fonte: Alameda Engenharia, 2023.

- 5.15 Em 3.6.1.6.2 Geração de viagens, foi alterada a frase para: “Neste estudo será utilizado o modelo de geração de viagens comerciais apresentado por RedPGV, 2011, apud Galarraga et al (2007)”;
- 5.16 Em 3.6.1.7 Crescimento da frota veicular, foi alterada a Fonte da Tabela 5 para IBGE, compatibilizando com o texto;
- 5.17 Em 3.6.2.1.2, foi alterado o subcapítulo para compatibilizar com o texto:

“



3.6.2.1.2 Passeios e acessibilidade

Os passeios serão construídos dentro da legislação municipal vigente, atendendo também as pessoas com deficiência visual (sinalização tátil) e pessoas com deficiência física, contemplando o passeio com rampas de acessibilidade e inclinações transversais máximas de 3% e longitudinal de 8,33% para que se componha uma rota acessível.”

5.18 Em 3.6.2.2.2 Implantação de paraciclo, está demonstrado na Prancha 4 do projeto arquitetônico (Anexo 4.4), a localização e quantidade de paraciclos propostos na medida mitigadora. Além disso, foi acrescentado o detalhe do paraciclo seguindo projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano;

5.19 Em 3.6.2.2.1 e 3.6.2.2.3, foi acrescentada a informação “A revitalização da sinalização horizontal e vertical deverão ser autorizadas, previamente, pela equipe técnica da BCTrânsito.”;

5.20 Em 3.6.2.2.2, foi acrescentada a informação “A implantação do paraciclo deverá ser no local indicado e autorizado, previamente, pela equipe técnica da BCTrânsito e seguirá modelo padrão apresentado no projeto arquitetônico.”;

5.21 Na Prancha 4 do Projeto Arquitetônico (Anexo 4.4) foi acrescentado 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 Resolução Contran nº 965/2022;



- 5.22 Na Prancha 4 do Projeto Arquitetônico (Anexo 4.4) foi acrescentado o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até as áreas da conveniência;
- 5.23 Na Prancha 4 do Projeto Arquitetônico (Anexo 4.4) está contemplado à largura dos acessos e dos rebaixos de meio-fio visando atendimento aos artigos 41 e 184 da Lei Municipal nº 2794/2008;
- 5.24 Em 3.6.1.1 (Figura 65), demonstra a localização e os tipos de acesso por veículos e pedestres, independentes, conforme detalhamento no Projeto Arquitetônico (4.1), atendendo as leis urbanísticas municipais;
- 5.25 No Projeto arquitetônico (Anexo 4) foram atualizadas as vagas (sinalizações, dimensões e numeração) nas pranchas, além de ter acrescentado no texto do EIV, que deverá ser respeitada e cumprida as seguintes referências: - Dimensões e sinalização das vagas gerais (simples, carga/descarga) 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 para bicicletas deverão respeitar o Manual de Sinalização Ciclovitário do Contran (Volume VIII), regulamentado pela Resolução Contran nº 973/2022;



6. É apresentado no Anexo 22 o Plano de Gestão Ambiental (PGA), contemplando o Programa de Controle da Poluição durante a instalação, o Programa de Monitoramento de Efluentes, Programa de Monitoramento da Qualidade do solo e águas subterrâneas, e Programa de capacitação e atualização do colaborado. Além disto, no Anexo 23 é apresentado o Plano de Ação Emergencial e no Anexo 24 o Programa de Gerenciamento de Riscos, acompanhados da ART (Anexo 25);
7. No item 2.14 do EIV foi acrescentado que “A remuneração média prevista é de R\$ 2.000,00, além de disponibilizar curso referente à NR20.”;
8. Com relação ao item 2.15, por se tratar de reforma e instalação de equipamentos e não de área a ser construída, o Valor de Investimento foi calculado conforme o Artigo 6.º da Lei Complementar n. 24/2018 que defini: “*Valor de Investimento: área total do empreendimento multiplicada por 1 CUB/SC. Para empreendimentos onde o CUB/SC não é aplicável, deverá ser apresentado planilha de investimentos no empreendimento com apresentação de Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica.*”, portanto, por se tratar de reforma e instalação de equipamentos, foi apresentado a planilha de investimentos (Anexo 16.1) no ato do protocolo do EIV.
9. No item 3.7 Leitura da Paisagem, – foram acrescentadas as imagens das Figuras 89.1, 89.2 e 89.3, que representam o empreendimento em seu contexto urbano incluindo a arborização urbana e paisagismo. Além disso, na prancha 4 do projeto arquitetônico (Anexo 4.4) possui as especificações e dados técnicos em relação à vegetação.



Figura 89.1: Representação da integração do espaço público e privado do empreendimento, no passeio e paisagismo, do empreendimento. Fonte: Auto Posto Mimim, 2023.



Figura 89.2: Representação da integração do espaço público e privado do empreendimento, no passeio e paisagismo, do empreendimento. Fonte: Auto Posto Mimim, 2023.



Figura 89.3: Representação da integração do espaço público e privado do empreendimento, no passeio e paisagismo, do empreendimento. Fonte: Auto Posto Mimim, 2023.



10. No item Índice sobre os Recursos Naturais – ISRN, foi alterada a valoração para "2 – Impacta os recursos naturais e o empreendimento não é demanda reprimida no município", conforme entendimento da CEIV. Também foi realizada a alteração na Matriz de Cálculo de Compensação (Anexo 21.3);

11. É apresentado no Anexo 4.4 o Projeto de Arborização Urbana das áreas de passeio público do empreendimento, contemplando localização, especificações e dados técnicos da vegetação;

12. Em relação ao item 5.3.1 – Detalhamento dos Impactos Identificados na Implantação:

12.1 Em 5.3.1.5 – Tráfego de Veículos (impacto 9), foi aceito pelo empreendedor e acrescentado como medida mitigadora “58 - *Disponibilização de vagas internas (dentro do canteiro), de automóveis/motos, para os funcionários*”. Assim, também foi acrescentada a medida nos Anexos 21.1 e 21.2;

12.2 Em 5.3.1.5 – Tráfego de Veículos (impacto 9), foi aceito pelo empreendedor e acrescentado como medida mitigadora, durante a implantação, a “59 - *Instalação de dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) dos veículos*”. Assim, também foi acrescentada a medida nos Anexos 21.1 e 21.2;

12.3 Em 5.3.1.5 – Tráfego de Veículos (impacto 10), foi alterada a expectativa de ocorrência para certa, além da importância para moderada. Também foi alterada na Matriz de Impactos (Anexo 21.1);

13. Em relação ao item 5.3.2 – Detalhamento dos Impactos identificados na Operação:



13.1 Em 5.3.2.7 – Tráfego de Veículos (impacto 9), foi aceito pelo empreendedor e acrescentado como medida mitigadora “60 - *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*”.

Assim, também foi acrescentada a medida nos Anexos 21.1 e 21.2;

13.2 A medida sugerida pela CEIV referente à ciclofaixa na Rua Dom Diniz, no trecho entre a 5ª Avenida e a Marginal Oeste, não foi aceita pelo empreendedor, portanto não foi acrescentada no EIV;

13.3 Em 5.3.2.7 – Tráfego de Veículos (impacto 9), foi aceito pelo empreendedor e acrescentado como medida mitigadora “61 - *Aquisição e a instalação de equipamentos (câmeras de vídeodetecção ou laços indutivos, etc.) em cruzamento semaforizado*”. Assim, também foi acrescentada a medida nos Anexos 21.1 e 21.2;

13.4 Em 5.3.2.7 – Tráfego de Veículos (impacto 10), foi alterada a expectativa de ocorrência para certa, além da importância para moderada. Também foi alterada na Matriz de Impactos (Anexo 21.1).

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

MIMIM COMÉCIO DE

COMBUSTÍVEIS LTDA

CNPJ sob nº 22.794.128/0001-07