

Ao Município de Balneário Camboriú
Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança (CEIV)

Balneário Camboriú, 23 de junho de 2025

Ref.: Respostas ao Parecer nº 002/2025 do EIV Renovatio Residencial

Prezados,

Cumprimentando-os cordialmente, vimos por meio deste, informar as respostas da 3ª análise referente ao Parecer nº 002/2025, sob Protocolo 1Doc nº 19.369/2024, acerca do Edifício Renovatio Residencial, para que possamos dar continuidade ao processo de EIV do empreendimento.

Seguem as respostas referentes às análises, bem como a indicação das páginas do estudo com as complementações realizadas:

1. Rever a formatação do Sumário, em especial, os itens 6, 7 e 8;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

2. O Sumário deverá descrever todos os Anexos que são integrantes do EIV;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

3. Correlacionar pareceres da SEMAM, descritos no item 2.7 do EIV, ao respectivo Anexo J;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

4. O certificado de calibração (medidor de nível sonoro), mencionado no item 2.10.7.1.1 (pág. 50) do EIV, integrante do Anexo P, possui apenas a Folha 01/05. Apresentar todas as folhas que integram o documento;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

5. O projeto paisagístico (Anexo I) das áreas dos passeios públicos, limítrofes ao empreendimento, não está abrangendo toda a extensão (comprimento) dos passeios. Rever;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Alternativamente, poderá apresentar o projeto de arborização aprovado pela SEMAM, conforme estabelece o art. 6º da Lei Municipal n.º 4.868/2024;

Resposta da Consultoria: O projeto paisagístico do empreendimento já está atualizado, conforme Anexo I. Ademais, o empreendimento também já conta com Licença Ambiental para construção da edificação em análise, com o atendimento às tratativas legais de licenciamento.

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, pois o Anexo I diverge do detalhamento contido nas plantas do projeto arquitetônico. Alternativamente, poderá apresentar o projeto de arborização aprovado pela SEMAM, conforme estabelece o art. 6º da Lei Municipal n.º 4.868/2024 ou apresentar a Licença Ambiental de Instalação (LAI) emitida pela SEMAM (a LAI expedida pelo IMA, em princípio, não avalia os aspectos constantes na Lei Municipal n.º

4.868/2024);

O projeto paisagístico (Anexo I) apresenta toda a extensão dos passeios, por isso questiona-se o que está faltando apresentar. Caso a solicitação seja referente à divergência de projetos, salienta-se que o projeto aprovativo (Anexo C.1) foi aprovado desta forma, não sendo solicitada a disposição dos canteiros nas calçadas.

6. O projeto arquitetônico (Anexo D) apresentado, diverge do projeto legal arquitetônico submetido a análise de projeto no Departamento de Análise e Projetos da SPU. Compatibilizar informações quanto ao número de salas comerciais no pavimento térreo (27 x 28);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

6.1. Ainda, demonstrar que a sala comercial no pavimento de mezanino possui ligação com a sua unidade no pavimento térreo, a fim de ser avaliada como área não computável. Caso contrário, será área computável, com repercussão no citado projeto legal citado;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Caso permaneça a situação demonstrada no projeto arquitetônico convencional, o requerente deverá providenciar as alterações no projeto legal arquitetônico, verificando a implicação disso, em especial quanto a Instrução Normativa n.º 005/2022, da SPU;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

6.2. Também, há incompatibilidade entre os projetos no pavimento Lazer 01, quanto as áreas cobertas;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Caso permaneça a situação demonstrada no projeto arquitetônico convencional, o requerente deverá providenciar as alterações no projeto legal arquitetônico;

Resposta da Consultoria: O projeto legal arquitetônico já está de acordo com essa pendência, tanto eu, na análise atual, apenas solicitado que: [...].

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Permanece a incompatibilidade quanto as áreas cobertas no pavimento de Lazer 01, a qual, por sua vez, influencia a determinação da taxa de ocupação do projeto (torre);

Foi realizada a modificação no projeto, sendo revisadas as áreas cobertas do pavimento de Lazer 01, conforme demonstra o Anexo C.

6.3. Além disso, o projeto arquitetônico descreve “BARRAMENTO BLINDADO” para um espaço entre o DEA e o DEF, em cada torre, e no projeto legal arquitetônico, indica tal área como duto de ventilação. Esclarecer tal descompasso de informações;

2ª consideração CEIV: O apontamento não foi atendido satisfatoriamente, pois foi removida a denominação “BARRAMENTO BLINDADO”, não sendo incluída terminologia compatível com a área não computável. Desse modo, tal questão permanece em aberto, sendo necessária a sua elucidação;

Resposta da Consultoria: Nos projetos aprovativos, normalmente descontamos os shafts do barramento blindado em função de ser uma área “vazio” na laje e não ter acesso, ou seja, não pode ser fiscalizada. Sendo assim, nesse aprovativo foi considerado o barramento blindado como vazio de ventilação (passível de desconto) e nas plantas técnicas (executivas) ajustada a nomenclatura do shaft para ventilação. Esse desconto é feito em função da altura e sequência de repetições dos pavimentos que, se contabilizada tal área como “laje”, o montante de ICON e área computável se torna muito alto, mesmo sendo uma área sem uso. No caso então, foi ajustado o executivo para nomenclatura do shaft para ventilação” e no aprovativo foram mantidos as pranchas e o atual quadro de áreas.

3ª consideração CEIV: A justificativa apresentada incorre em inobservância à legislação urbanística vigente. Em razão disso, infere-se, objetivamente, que tal área será utilizada com a finalidade diversa da estipulada pela legislação para o respectivo desconto de área computável (duto de ventilação x barramento blindado). Sendo assim, incidirá na determinação da área computável do pavimento. Contudo, a área de vazio do “barramento blindado” poderá ser informada na coluna “Áreas Vazios”, para fins de desconto da área de piso do pavimento, em situação análoga aos shafts. Rever;

Essa área é destinada para ventilação, conforme as pranchas do projeto atualizado. Antes, referia-se à área do barramento blindado, a qual passa a ser em outro local.

6.4. Apresentar as plantas baixas dos pavimentos da “Torre Sul”, e dos pavimentos técnicos correspondentes ao 51º e ao 52º pavimentos;

2ª consideração CEIV: O apontamento não foi atendido satisfatoriamente, pois as plantas dos pavimentos técnicos divergem do projeto legal arquitetônico. Esclarecer;

Resposta da Consultoria: Realizadas as devidas revisões no projeto arquitetônico do empreendimento, conforme Anexo C do estudo. Foram reconferidas as plantas e projetos. Estão sendo enviadas as pranchas atualizadas do executivo e do aprovativo. Todas as plantas estão contempladas nas pranchas.

3ª consideração CEIV: A 2ª consideração da CEIV permanece. Rever;

Foram realizadas as revisões das plantas do projeto, conforme Anexo C.

7. Quanto as Viabilidades apresentadas para o empreendimento Renovatio Residence, integrantes do Anexo E, do EIV:

7.1. Apresentar a viabilidade atualizada de atendimento de abastecimento de água e coleta de esgoto sanitário, emitida pela EMASA, com a indicação do respectivo grau de impacto, para o volume de 247,28m³ (247.280,00 l), e não 233.466,67 l;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV. No entanto, há informação do número de unidades não residenciais (salas) superior ao informado no projeto legal arquitetônico, e no próprio projeto arquitetônico que integra o EIV, circunstância essa que poderá influenciar na determinação das áreas computáveis e número de unidades do empreendimento. Rever, esclarecendo e compatibilizando as informações;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

7.2. Apresentar a viabilidade quanto a capacidade da rede de esgoto pluvial absorver o volume a ser destinado pelo empreendimento na rede pública existente;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

8. 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);

2ª consideração CEIV: Parcialmente atendido. De acordo com a Alteração Contratual anexada ao processo, o administrador (representante legal) da empresa é, isoladamente, o Sr. Carlos Henrique Strithorst Rambo. Rever;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

9. Confirmar o responsável pela coordenação da equipe e, apresentar ART de todos os profissionais e atividades técnicas envolvidas na elaboração do EIV, conforme item 1.4 do TR;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

10. No item 2.6 – Canteiro de Obras (pág. 35) e 2.6.1 – Projeto de Canteiro de Obras (pág. 35 e 36; Anexo H), do EIV:

10.1. Apresentar prancha específica detalhada do projeto do canteiro de obras, considerando as etapas construtivas conforme o cronograma da obra, estabelecendo a dinâmica do canteiro de obras durante as etapas da fase de implantação. Nesse sentido, deverá indicar a(s) área(s) de rampa(s) para acessar o subsolo, as áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra (apresentando os raios de giro na área interna e na entrada/saída) e circulação de veículos, as áreas de vivência, as áreas de estacionamento de caminhão-betoneira, concretagem, bombas de concreto e demais áreas de manobra e demais acessos dos equipamentos e máquinas;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações: - Rever o movimento da manobra dos veículos que adentrarão o portão pela Rua 2300. A via é sentido único (Avenida Brasil – 3ª Avenida) e os movimentos indicados nas pranchas indique o movimento na contramão de direção; - Especificar nos projetos arquitetônicos e no EIV quais são os portões de acesso 1, 2 e 3, para melhor compreensão da logística de transporte descritas nas etapas de 1 a 4;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

10.2. Especificar os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

10.3. Acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

10.4. Acrescentar no projeto do canteiro de obras, as dimensões, em especial a largura e

altura, dos acessos (entrada/saída) dos caminhões, em todas as etapas;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessária a inclusão de vagas de estacionamento de carros e motos para funcionários, mesmo que não seja em todas as etapas previstas;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

10.6. A Figura 41 (pág. 36) do EIV informa as contenções previstas para o pavimento de subsolo. Tais contenções avançam sobre o passeio público e sob o leito da via. Nesse sentido, requer-se a expressa autorização dos órgãos municipais competentes para tal solução, pois está sendo utilizado o subsolo, sob área pública, na qual pode/poderá haver infraestrutura dos serviços públicos;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

Resposta da Consultoria: Até o momento não foi recebido o retorno dos tirantes, porém segue a folha espelho do processo em andamento no Anexo U.

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Contudo, a vinculação passou a ser a Figura 44, página 33 e o Anexo C - 1;

O Anexo C.2 apresenta o novo sistema de contenções e furações. Nesse novo método, não é necessário o uso de tirantes.

10.7. Apresentar pranchas específicas para as etapas da obra: subsolo, térreo e pavimentos superiores, com os locais para o estacionamento dos veículos (ressaltando que não será admitida a utilização da via pública para o bombeamento de concreto e caminhões betoneira), e posicionamento dos materiais e serviços de apoio;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário a inclusão de vagas de estacionamento de carros e motos para funcionários, mesmo que não seja em todas as etapas previstas;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

10.8. Pormenorizar os cuidados e precauções a serem efetuados para a movimentação de terra, e execuções de obra, a fim de obter a cota de nível necessária para a implantação do pavimento de subsolo, considerando os lindeiros (área pública/ passeios) e privada (Ed. San Diego, pela Rua 2300 e Rua 2400);

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

Resposta da Consultoria: Realizadas as devidas complementações, segundo Projeto de Fundação e Contenção em anexo. Foi colocado antes de todos os portões uma área de drenagem, como lava-rodas. Foi acrescentado uma nota informando sobre as contenções a fim de estabilizar os terrenos limítrofes.

3ª consideração CEIV: A CEIV entende que a justificativa deve ser pormenorizada, com o seu detalhamento constante no próprio EIV (item 2.6.1).

Foi realizado o detalhamento no EIV sobre as complementações apresentadas no Projeto de Fundação e Contenção (Anexo C.2), na página 42 (Item 2.8).

10.9. Referenciar o capítulo 2.6 – Canteiro de Obras, constante na página 28 do EIV, com as legislações vigentes a respeito do tema, especialmente sobre a carga e descarga de materiais na região do empreendimento (Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú);

2ª consideração CEIV: Além de correlacionar a região do empreendimento com a Zona Central de Tráfego, prevista no decreto supracitado, é necessário rever o trecho que cita o acesso em marcha à ré dos caminhões, na página 29 do EIV (“cada manobra de acesso em ré deste caminhão dura cerca de 4 minutos”), visto que nas pranchas não estão previstos essas manobras em marcha a ré. Necessário compatibilizar. OBS: necessário incluir no capítulo o seguinte descritivo: “Caso seja feita a utilização de veículos que possam vir a interferir no fluxo viário, mesmo que de maneira parcial ou temporária, será notificado a Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito, com no mínimo 48 horas de antecedência. Será também feita a obtenção prévia da Autorização Especial de Trânsito (AET) junto aos órgãos de trânsito competentes”;

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação sobre correlacionar a região do empreendimento com a Zona Central de Tráfego (ZCT), prevista no Decreto nº 4.020/2004;

Foi realizada a correlação no EIV sobre a região do empreendimento com a Zona Central de Tráfego (ZCT), conforme o Decreto nº 4.020/2004, apresentada na página 31 (Item 2.6).

11. No item 2.10.1.1.2 do EIV (pág. 43), indicar o tratamento e destinação dos “outros efluentes líquidos”;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV.

12. No item 2.10.2.1 do EIV (pág. 44) indicar a estimativa de consumo de água para a obra (foi apresentado somente o consumo pelos funcionários);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

13. Rever a indicação, no item 2.10.5 (pág. 47) do EIV, quanto a “Destaca-se, no entanto, que o uso atual do terreno conta com impermeabilização total do terreno, com exceção a presença de floreira em porção do terreno.”, uma vez que, carece de suporte factual (terreno baldio, com vegetação e parte com brita). Ainda, deverá ser revista a indicação de impacto positivo ao sistema de drenagem urbano, pois entende-se que as circunstâncias atuais serão alteradas, embora com a adoção do reservatório de reúso das águas pluviais e do reservatório de contenção (retardo) das águas pluviais.

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

14. Indicar, no item 2.10.5 (pág. 47 e 48), do EIV, o destino final das águas pluviais, nas fases de implantação e operação (a partir do reservatório de contenção/retardo e do

eventual excesso no reservatório de reúso/reaproveitamento);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

15. Apresentar a vinculação do Parecer 009/2023, emitido pela Defesa Civil de Balneário Camboriú, mencionado no item 2.10.5 do EIV, com o Anexo E;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

16. Compatibilizar o dimensionamento dos reservatórios de contenção/retardo indicados no item 2.2.1.2 do EIV, e as Figuras 27 e 28 (pág. 25 e 26). Ainda, os reservatórios de reúso/reaproveitamento não estão representados nessas figuras. Além disso, quanto aos volumes dos reservatórios de reaproveitamento/reúso e de contenção/retardo, informados no mencionado item, deverá ser apresentada a memória de cálculo, atrelada a referência bibliográfica, e conclusivamente, indicar o atendimento as disposições do Decreto Municipal nº 3.858/2004;

2ª consideração CEIV: Parcialmente atendido. Não há indicação, representação gráfica, dos reservatórios de reúso/ reaproveitamento. Rever;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

17. Rever delimitações da AVI e AVD (item 3.1 do EIV), pois a CEIV entende que a AVI abrange todo o município, e a AVD se estende até a BR-101, e até a Rua 3.700;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

18. No item 3.5.5 do EIV, referente à “Leitura da Paisagem” (pág. 91 a 94) apresentar imagens da maquete digital de forma mais realística, com a projeção da edificação proposta (vista do observador pedestre), 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;

2ª consideração CEIV: Parcialmente atendido. Não apresentada a inserção da vegetação proposta, e obrigatória, junto ao passeio público, nas imagens que integram a Leitura da Paisagem. Ainda, a inter-relação entre os espaços privados e públicos, não está satisfatoriamente representada, pois as salas comerciais e o acesso residencial não foram contemplados nas imagens. Mais, preferencialmente, as imagens devem ser a partir do observador no passeio público. Complementar tal tópico;

Resposta da Consultoria: As projeções com as inter-relações dos espaços públicos e privados, além da visualização como observador no passeio público, são melhor desenvolvidas no momento da comercialização do empreendimento, portanto, conforme cronograma de obras, próximo ao início das obras tais imagens estarão num nível de detalhamento maior.

3ª consideração CEIV: A CEIV entende que a justificativa apresentada impossibilita a avaliação integral do estudo prévio do impacto de vizinhança, e nesse sentido, reitera-se a solicitação da 2ª consideração;

Foram incluídas as imagens 3D no EIV, conforme Item 3.5.5.2 (Página 98).

19. Com relação aos itens 3.8 - Sistema Viário da Área de Vizinhança / 3.9 Estudo de Impacto de Trânsito:

19.1. Em 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança:

Em 2.12/3.6, necessário criar um subcapítulo, 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. OBS: no quadro/tabela, deverá existir uma coluna 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);

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo a tabela 28 ser fragmentada em estacionamento privativo/condominial e estacionamento público privado (EPP);

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo a tabela 30 (página 107 do EIV) ser compatibilizada, visto que a soma dos dados incluídos nas duas últimas colunas não reflete com o informado na segunda coluna (“quantidade de vagas”) da mesma tabela. Ex: 28 vagas de idosos, 13 vagas de PNE, 83 vagas de motos...;

Foram realizadas as devidas correções na Tabela 30 (Página 114, Item 3.8.1), compatibilizando os dados sobre quantidade de vagas.

19.2. Em 3.8.1 – Sistema Viário:

- Necessário criar subcapítulos para cada tema específico, visando melhor apresentação e análise do conteúdo (ex: Número de Vagas de Estacionamento; Acesso para Pedestres e Veículos; Controladores de Acesso e Faixas de Acumulação; Principais Vias da Área de Vizinhança; Gabarito e Hierarquização das Vias; Sistema Ciclovitário, etc.);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. A demanda solicitada deve estar inclusa no EIV (dentro do subcapítulo 3.8.1.1 – Principais Acessos ao Empreendimento). Os trajetos, tanto dos veículos como dos pedestres, em cada um dos acessos, deverão ser demonstrados em linhas tracejadas, com cores distintas;

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. A figura 107 (página 106 do EIV) possui diversos acessos de veículos (círculo verde) e de pedestres (círculo laranja), como por exemplo 4 acessos de veículos pela Rua 2300. Necessário rever e compatibilizar com o projeto arquitetônico;

Foram realizadas as devidas alterações na Figura 108 do EIV, na Página 113 (Item 3.8.1.1).

- Apresentar mapas representativos das rotas de acesso (entrada) e de saída de veículos do empreendimento durante a fase de operação. Cada torre terá um acesso específico?

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. A demanda solicitada deve estar inclusa no EIV (dentro do subcapítulo 3.8.1.1 – Principais Acessos ao Empreendimento). OBS: as setas direcionais da figura 107 estão confusas. Não haverá saída pela Rua 2400?;

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. A figura 107 (página 106 do EIV) possui diversos acessos de veículos (círculo verde) e de pedestres (círculo laranja), como por exemplo 4 acessos de veículos pela Rua 2300. Necessário rever e compatibilizar com o projeto arquitetônico;

Foram realizadas as devidas alterações na Figura 108 do EIV, na Página 113 (Item 3.8.1.1).

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

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Deve-se ser demonstrado os comprimentos dos rebaixos dos meio-fio para acesso a “rua paralela” (portecochère) a Rua 2414 e do acesso ao EPP, pela Rua 2400;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, restando cotar o comprimento do rebaixo do meio-fio do acesso ao EPP, pela Rua 2400;

Foram incluídas as cotas necessárias no projeto arquitetônico atualizado, disponível no Anexo C.

- Na Figura 102 (pág. 121 do EIV), considerar a Rua 2000, sendo necessário sua inclusão no mapa;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- Na Tabela 28 (pág. 121 do EIV), necessário a inclusão de ruas da AVD, como a Rua 2412, Rua 2018, Rua 2450, Rua 2480 e Rua 2200;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- No subcapítulo do Sistema Cicloviário, utilizar como referência o Plano Cicloviário Municipal/ Mapa Cicloviário Municipal, com inclusão de imagens/mapas indicando a estrutura cicloviária existente e a projetada no entorno, além da demonstração atual, por meio de imagens mais detalhadas, do espaço cicloviário existente no entorno. OBS: a Figura 103 não está demonstrando, de maneira clara, a sinalização horizontal e vertical da ciclofaixa mencionada;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, devendo atualizar as figuras 110 e 111, utilizando como referência o Mapa Cicloviário Municipal. OBS: a Figura 109 não está demonstrando, de maneira clara, a sinalização horizontal e vertical da ciclofaixa mencionada;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo reiterado a necessidade de atualização da figura 109, visto que ela não está demonstrando, de maneira clara, a sinalização horizontal e vertical da ciclofaixa mencionada;

Foi realizada a devida alteração, apresentando imagem atualizada da sinalização horizontal e vertical da ciclofaixa mencionada, conforme a Figura 110, na Página 116 (Item 3.8.1.5).

- Na Figura 105 (página 124 do EIV), necessário acrescentar os sentidos de algumas vias que estão sem a sinalização (Rua 1922, Rua 1520, Rua 2028, Rua 2970, Rua 2870 e Rua 2820);

2ª consideração CEIV: A apresentação dos sentidos das vias em tamanho menor dificultou a visibilidade. Necessário rever a apresentação da figura 112;

3ª consideração CEIV: Rever e compatibilizar a apresentação dos sentidos das vias, presentes na figura 113 (página 113 do EIV). Diversas delas, como a Avenida Brasil, Rua 1500, Rua 2000, são de sentido único e na figura estão classificadas como de sentido duplo. Outras, como a Rua 2414, Rua 2450 e Rua 2480, que são de sentido duplo, estão classificadas como sentido único;

Foram realizadas as devidas alterações na Figura 114 do EIV, na Página 119 (Item 3.8.1.6).

19.3. Em 3.8.2 – Sistema de transporte público coletivo e individual:

- Necessário distinguir em subcapítulos diferentes, o serviço de transporte público coletivo (ônibus) do serviço de transporte público individual (táxi). OBS: acrescentar imagens que mostrem os pontos de ônibus (com e sem abrigos) e os pontos de táxi nas proximidades do empreendimento;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário incluir no subcapítulo 3.8.2.2 - Sistema de transporte individual, imagens e mapas que mostrem os pontos de embarque e desembarque de passageiros nas proximidades do empreendimento (geralmente utilizados nos serviços de transporte por aplicativo), além de referenciar a Lei Municipal 1.592/1996 (serviços de táxi) e o Decreto Nº 9.444, de 18 de junho de 2019 (serviços por aplicativo);

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis);

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário melhorar a legibilidade da figura 119, além de acrescentar os valores tarifários;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário acrescentar os valores tarifários praticados no transporte intermunicipal, além de apontar se alguma das linhas/itinerários do transporte intermunicipal passa nas proximidades do empreendimento;

Foram realizadas as devidas complementações sobre os valores e itinerários do transporte intermunicipal na Página 120 do EIV (Item 3.8.2.1).

19.4. Em 3.8.3 – Sinalização:

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

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.5. Em 3.9.1 – Pesquisa de Tráfego:

- **Necessário explicar se foi utilizado fator de correção/ajustamento nos dados de contagens de tráfego, coletados nos dias 09/12/2022 e 10/12/2022, visto estarmos no ano de 2024. Caso tenha utilizado, necessário referenciar no texto do EIV. Caso não tenha sido utilizado, recomendo a verificação no site do DETRAN/SC, da evolução da frota veicular ativa da cidade, aplicando o fator de correção/ajustamento de acordo com os dados de 2023;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Necessário alterar a Figura 118 (página 135 do EIV). Nela é citado a Rua 2412 como ponto de contagem dos pontos 1 e 2, já no texto do anterior a imagem é citado Rua 2414 como ponto de contagem. Compatibilizar;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.6. Em 3.9.2 – Resultado de Contagem:

- **Retirar ou explicar, a citação, no segundo parágrafo, que os maiores fluxos registrados ocorreram na Av. Atlântica e na Av. Brasil e Rua 4600, visto que essas vias não foram pontos de contagem;**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que a Avenida Atlântica continua sendo mencionada;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.7. Em 3.9.3.1 - Previsão da influência do empreendimento:

- **Nas Tabelas 35 e 36, é citado em uma das colunas “Viagens atraídas por dia (V)” e na Tabela 40 e textos é citado em “N. de viagens geradas na hora pico”. Os dados se referem ao dia ou a hora-pico? Rever ou compatibilizar;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Necessário verificar a existência de outra referência mais compatível com a demanda comercial que será ofertada (27 unidades comerciais). OBS: a referência 820-Shopping center poderá superestimar a geração de viagens atraídas;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Explicar detalhadamente (passo a passo) a resolução da fórmula da estimativa de geração de viagens comerciais. Como chegou no número de 300 viagens atraídas?**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.8. Em 3.9.3.2 – Projeção demográfica:

- **Necessário atualizar os dados da Tabela 37 (página 140 do EIV), acrescentando informações referentes aos anos 2022 e 2023;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.9. Em 3.9.3.3 – Divisão de modos de transportes:

- **Necessário explicar qual fórmula/referência foi utilizada para se chegar ao número de 56 viagens de ônibus que serão geradas (29 viagens de atração e 27 de saída), citadas na página 142 do EIV. OBS: a divisão modal, apresentada na Figura 119, mostra o uso de 7% do uso do ônibus para o bairro centro.**

2ª consideração CEIV: Rever o número total de 232 viagens geradas, incluindo as 30 viagens de ônibus. Não seria 231 viagens totais (124 viagens de atração + 107 viagens de saída)? Ademais, compatibilizar as tabelas 39 e 42, em relação aos anos em que se darão o 5º e o 10º ano após o início da operação. Na tabela 39 é colocado que serão em 2035 e 2040 e na tabela 42 é informado que serão em 2033 e 2038;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.10. Em 3.9.4.1 - Fluxos ininterruptos:

- **Rever ou explicar os dados de “Fluxo de saturação ajustado (s) veic/h”, constantes na última linha da Tabela 44 (página 145 do EIV). A fórmula utilizada foi a seguinte?**

$$s = s_0 \times N \times f_w \times f_{HV} \times f_g \times f_p \times f_{bb} \times f_a \times f_{LU} \times f_{LT} \times f_{RT}$$

Onde:

s = taxa de fluxo de saturação para as pistas (veic/h);

s_0 = taxa de fluxo de saturação base para as pistas (cp/h/pista);

N = número de pistas no grupo de pistas;

f_w = ajuste para largura da pista;

f_{HV} = ajuste para veículos pesados;

f_g = ajuste para inclinações;

f_p = ajuste para estacionamentos;

f_{bb} = ajuste para bloqueio de ônibus;

f_a = ajuste para o tipo de área;

f_{LU} = ajuste para utilização da pista;

f_{LT} = ajuste para conversões à esquerda;

f_{RT} = ajuste para conversões à direita.

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.11. Em 3.9.4.1.1 Resultados:

- **Necessário corrigir os dados da Tabela 46 (página 146 do EIV), referente ao Ponto 4. Os dados de fluxo, dos anos de 2033 e 2038, sem e com o empreendimento, estão iguais;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

19.12. Em 3.9.4.2.1 Resultados:

- **Necessário corrigir os dados da Tabela 48 (página 148 do EIV), referente ao movimento D8, do ponto 4. O número de faixas para cruzar são 2;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Rever ou explicar os dados da Tabela 50 (página 150 do EIV), referente a linha “cm,x - Capacidade real (veic/h)”, da direção 9. Esses dados não deveriam ser inferiores ao da linha “cp,x - Capacidade potencial (veic/h)”, visto sua multiplicação com P0,9;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Rever ou explicar os dados da Tabela 51 (página 151 do EIV), referente a linha “cm,x - Capacidade real (veic/h)”, da direção 10 (atual e 2033/2038 sem o empreendimento). Esses dados não deveriam ser inferiores ao da linha “cp,x - Capacidade potencial (veic/h)”, visto sua multiplicação com P0,10;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Rever ou explicar porque o fator de probabilidade da Tabela 49 (direção 7) e da Tabela 50 (direção 10) são diferentes. OBS: ambos os movimentos são convergentes ao sentido das vias (Rua 2300 e Rua 2400);**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- **Necessário referenciar as Tabelas 50, 51 e 52 a algum texto do EIV;**

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

20. O item 5.2.9. do EIV deve possuir a mesma nomenclatura utilizada na Matriz Quali-quantitativa, ou seja, Alteração da luminosidade e ventilação natural (operação);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

21. Em razão da descrição do primeiro atributo dos impactos indicar a Fase de Ocorrência (Implantação e Operação), a CEIV sugere a supressão das expressões “(instalação)” e “(operação)”, imediatamente após a descrição de cada impacto, pois tal informação se torna redundante;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

22. Para o impacto “Alteração nos fluxos de veículos pesados” (implantação):

22.1. Entende-se que a importância deve ser classificada como ALTA (5), considerando que no decorrer de 6 anos haverá o tráfego de caminhões para a movimentação de terra, no abastecimento de insumos, concretagens, etc. Rever a valoração;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. 3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

22.2. 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.

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação de acrescentar a seguinte medida mitigadora: “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”;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

23. Para o impacto “Deterioração das vias públicas” (implantação) a CEIV entende que:

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

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que no texto do EIV não foi alterado, somente na matriz;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que no texto do EIV não foi alterado, somente na matriz;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

23.3. Pela movimentação de veículos pesados, a CEIV entende que a importância é ALTA (5). Rever valoração. Ainda, como medidas mitigadoras incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- **Elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/demolições/supressão de vegetação, etc.);**
- **Reparação dos danos causados pelos caminhões/equipamentos, incluindo os serviços de recuperação do pavimento, do sistema de drenagem, meio-fio, passeio, etc.;**
- **Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação quanto a valoração da importância, devendo ser ALTA (5);

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

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

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

24.2. A CEIV entende que o percentual de mitigação indicado para esse impacto deva ser alterado para 10%, uma vez que, as medidas mitigadoras não são expressivas para validar o percentual proposto de 30%;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

25. No impacto “Geração de resíduos sólidos” (implantação):

25.1. 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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

26. Na descrição do impacto “Alteração da qualidade do ar e suspensão de poeira” (item 5.1.11 do EIV) prever a emissão de CO₂ por parte dos veículos/equipamentos, bem como, medidas mitigadoras;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

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

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

28. Na fase de Operação, considerando a grande geração de viagens veiculares e a demanda comercial que existirá, a CEIV entende ser necessária a inclusão e a avaliação dos seguintes impactos:

- **Aumento da demanda por estacionamento de bicicletas no empreendimento e seu entorno (Desordenamento de estacionamento de bicicletas);**
- **Aumento da demanda por vagas de estacionamento devido às viagens geradas pela população fixa e flutuante (Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento);**
- **Acúmulo de veículos no acesso ao empreendimento (Transtornos aos Usuários dos Passeios e Vias Próximas);**
- **Acréscimo de viagens a pé no entorno do empreendimento (Pressão no Sistema Pedonal);**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que os impactos supracitados deverão ser inclusos e analisados de maneira individual e não de maneira compactada (única), como foi colocado. OBS: no impacto “Acúmulo de veículos no acesso ao empreendimento”, incluir como medida a criação da “rua paralela” (acesso portecochère), como é mostrado no projeto arquitetônico (anexo “C01_A”);

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes medidas:

- **No impacto “Pressão no Sistema e Modal Cicloviário”, considerando o modal cicloviário, segundo o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, representar 11% do uso modal para a região do empreendimento, a CEIV considera a expectativa de ocorrência ser CERTA (3), a importância ser MODERADA (3), o prazo ser PERMANENTE (5), além da redução da magnitude ser, no máximo, em 30%. Rever;**

Foram realizadas as devidas alterações na matriz de impactos, conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

- **No impacto “Pressão no Sistema e Modal Pedonal”, considerando o modal pedonal, segundo o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, representar 36% do uso modal para a região do empreendimento, além de que muitos pedestres acumulados em uma região podem gerar problemas de segurança viária, principalmente nos locais de conflito com outros modos de transporte, a CEIV considera o impacto como sendo NEGATIVO, a importância sendo MODERADA (3), o prazo sendo PERMANENTE (5). Incluir como medidas mitigadoras:**

- Instalação de placas de advertência A-32b (Passagem sinalizada de pedestres) nas travessias de pedestres existentes no entorno imediato do empreendimento (Rua 2414, esquinas com a Rua 2300 e Rua 2400). Os locais exatos das instalações, o modelo e o material das placas devem ser informados pela equipe de sinalização viária da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;
- Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento, incluindo as interseções;

Foram realizadas as devidas alterações na matriz de impactos, conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

Além disso, foram incluídas as seguintes medidas mitigadoras, conforme apresentado na

Página 172 (Item 5.2.13.1):

- Providenciar a pintura das faixas de pedestres nas ruas que atendem o empreendimento;
- Adquirir e instalar placas de sinalização, incluindo: Placa A-32b (travessia de pedestres); Placas de embarque e desembarque nas áreas designadas, inclusive na área de bolsão; Placa de altura máxima.

- No impacto “Pressão no Sistema e Modal Viário”, considerando a alta geração de viagens veiculares e a demanda comercial que o empreendimento gerará, a CEIV considera a importância ser ALTA (5), além da redução da magnitude ser, no máximo, em 30%. Incluir a seguinte medida mitigadora:

- Instalação de Sinal de Regulamentação (Sinal R-15) junto ao acesso de veículos do empreendimento, indicando a altura máxima permitida para controle de acesso e melhoria da segurança viária local. OBS: incluir no projeto arquitetônico, como detalhe, a placa supracitada, já indicado a altura máxima que será permitida/possível nos portões de acesso;

Foram realizadas as devidas alterações na matriz de impactos, conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

Além disso, foi incluída a seguinte medida mitigadora, conforme apresentado na Página 171 (Item 5.2.12.1):

- Adquirir e instalar placa de altura máxima no acesso de veículos ao empreendimento.

A placa supracitada foi incluída como detalhe no projeto arquitetônico, indicando a altura máxima que será permitida nos portões de acesso.

29. Na fase de operação foi citado o impacto “Demanda por transporte coletivo e ativo”. Indica-se que essa medida seja aportada no impacto “Demanda por transporte coletivo”;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

30.1. A CEIV entende que a Expectativa de ocorrência é CERTA (3), quanto ao atributo Reversibilidade é IRREVERSÍVEL (5) e o Prazo é PERMANENTE (5);

2ª consideração: Reitera-se a solicitação. OBS: No EIV, rever o 2º parágrafo desse impacto, no trecho que cita que “também foi considerado como impacto positivo...”. Considerando a alta pressão que o empreendimento demandará por prestação de serviço adequado e por infraestrutura urbana em relação aos serviços públicos de transporte coletivo, aos equipamentos de mobilidade individual autopropelido e aos veículos de propulsão humana, além da pressão por infraestrutura no sistema pedonal e cicloviário, necessário rever a inclusão do impacto “demanda por transporte coletivo e ativo” como sendo positivo devido ao motivo colocado, de que “qualquer incremento de usuários ao transporte coletivo gerado pelo empreendimento consiste em um ganho em termos de mobilidade urbana”.

Necessário considerar somente como impacto negativo, visto que o motivo exposto refletem consequências no produto final e não na prestação de serviço adequado nem de infraestrutura que o município deverá ofertar;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações:

- Reiterando a necessidade de considerar a expectativa de ocorrência como CERTA (3) e o prazo ser PERMANENTE (5);

Foram realizadas as devidas alterações na matriz de impactos, conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

- Retirar todas as medidas mitigadoras citadas no EIV para o impacto “demanda por transporte coletivo”, visto que as 03 medidas citadas refere-se aos impactos sobre o sistema cicloviário e viário (demanda por vagas de estacionamento) e já foram elencadas nos seus respectivos impactos;

Foram realizadas as devidas alterações no impacto, conforme Página 169 (Item 5.2.7).

30.2. Incluir como medidas mitigadoras:

- A construção e doação, ou reforma, de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento. O empreendedor deverá solicitar, quando da implantação, o modelo do abrigo à Secretaria de Planejamento Urbano e a indicação de localização à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

2ª consideração CEIV: Considerando que o Executivo Municipal está realizando um Estudo Técnico Preliminar quanto a uma possível concessão de naming rights sobre os abrigos de passageiros da cidade, atualizando o modelo e a responsabilidade futura sobre os abrigos, não é mais necessário a inclusão da medida mitigadora supracitada;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- Aquisição, instalação, e doação de equipamentos (sensor por vídeo detecção e módulo de interface) para medição de ocupação simples e contagem de veículos, para até 3 (três) faixas, incluso a licença do software. O sensor deve ser compatível com o controlador semafórico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito - 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; e,

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação da inclusão da medida mitigadora;

3ª consideração CEIV: Considerando que o empreendimento será um dos maiores geradores de viagens veiculares na cidade (previsão no EIV de 201 viagens residenciais e comerciais na hora-pico), sendo o 2º com maior previsão de produção de viagens veiculares dentre todos os empreendimentos tramitados na CEIV em 2024, a CEIV reitera-se a solicitação da inclusão da medida mitigadora. A CEIV informa que em relação a dosimetria das medidas mitigadoras de trânsito/transporte solicitada para outros empreendimentos do mesmo porte (indicador de geração de viagens produzidas na hora-pico ≥ 100 viagens), essa medida também foi solicitada e inclusa.

Foi incluída a seguinte medida mitigadora no impacto, conforme Item 5.2.7.1 (Página 169):

- Providenciar e instalar abrigo de passageiros.

- **Implantar paraciclos internos e externos no empreendimento (devendo indicar o número de vagas a serem disponibilizadas, interna e externamente).**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação da inclusão da medida mitigadora;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo essa medida mitigadora ser inclusa no impacto “Pressão no Sistema e Modal Cicloviário”;

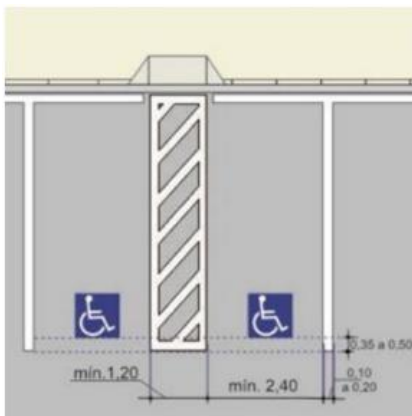
Foram realizadas as devidas alterações no impacto, conforme Página 172 (Item 5.2.14.1).

31. Com relação ao projeto arquitetônico:

31.1. Realocar as 10 vagas de motocicletas existentes nas proximidades dos elevadores públicos, no EPP, retirando a possibilidade da circulação de motocicletas no trajeto de rota acessível;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.2. Realocar as 02 vagas PNE, existentes no EPP, para as proximidades (defronte) dos elevadores públicos. Recomendo utilizar uma única área de proteção de estacionamento para as duas vagas, conforme imagem a seguir:



2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.3. Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até um local seguro, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;

2ª consideração CEIV: Rever o trajeto. O elevador deve permitir o acesso entre o EPP e o pavimento térreo, possibilitando o deslocamento do usuário até o passeio público. O acesso ao pavimento Mezanino não satisfaz a legislação (vide o art. 81, I, da Lei n.º 2.794/2008, com redação dada pela Lei Complementar n.º 23/2018). Equacionar;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.4. Necessário acrescentar 1 vaga de idoso no estacionamento EPP e no privado, visto

que o arredondamento do cálculo de número de vagas será feito considerando-se o número imediatamente superior;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.5. Necessário rever e acrescentar as dimensões e as sinalizações horizontais e verticais das vagas de PNE e Idoso, do Símbolo Internacional de Acesso – SAI, do Símbolo de Idoso, e das numerações das vagas PNE/Idoso, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:



1.4. Numeração

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



2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente. No EPP, nas vagas específicas, é necessário a implantação das sinalizações verticais mencionadas, além das numerações com as cores (azul e branca) e dimensões detalhadas acima;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.6. Necessário corrigir/padronizar a largura das rampas (acessos) para, no mínimo, 6,0 metros, visto que os acessos terão sentido duplo de direção. O Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN recomenda que cada faixa de trânsito tenha largura de 3,5 m, sendo a largura mínima aceitável de 3,0 m;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário a adequação das larguras das rampas ao G1, G2, G3, G4 e G5;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.7. Necessária a implantação em cada acesso, de dispositivo de sinalização e alerta luminoso e sonoro, junto as entradas e saídas dos veículos do empreendimento;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário rever o local de implantação do dispositivo pela Rua 2414 (porte-cochère). Ele deve ser implantado antes do portão de acesso a garagem e não depois;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.8. Necessário apresentar 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). OBS II: As Faixas de Desaceleração e Aceleração deverão ser previstas na área do empreendimento;

2ª consideração CEIV: Necessário demonstrar, por meio de ilustrações, os veículos antes dos portões de acesso (tanto pela Rua 2414 como pela Rua 2400), demonstrando que cada acesso comportará, no mínimo, 1 (uma) vaga para área de acumulação, sem prejudicar o passeio público;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.9. O acesso ao empreendimento pela Rua 2414, demonstrado em projeto, possui uma única ramificação (rebaixamento). Porém, entende-se que, de modo a diminuir as interferências no tráfego de veículos pela Rua 2414, deverá ser considerado um acesso que contempla uma vaga de curta duração (entregas rápidas) e maior capacidade de acumulação de veículos, permitindo possibilidades de retorno dentro do lote. No estudo e nas propostas a serem apresentadas poderão ser considerados mais ramificações desde que se atenda às necessidades supracitadas. Também poderá ser considerada a implantação de porte-cochère para facilitar o embarque/desembarque de passageiros;

2ª consideração CEIV: Atendido, porém é necessário apresentar o comprimento dos rebaixos do meio-fio de entrada e saída do acesso projetado, além da largura do passeio existente entre eles. Ademais é necessário informar no EIV quantos veículos esse tipo de acesso comportará, considerando a entrada e a saída;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.10. Necessário apresentar, onde e como serão realizadas as operações de embarque e desembarque (carros de aplicativos, táxi e outros) para atendimento dos usuários das salas comerciais;

2ª consideração CEIV: Considerando a proibição de parada e estacionamento do lado esquerdo da Rua 2300, é necessário a retirada do bolsão de embarque/desembarque previsto para tal via. Em relação ao bolsão previsto para a Rua 2400, é necessário cotar a largura do bolsão de embarque/desembarque e do passeio público ao lado dele, além de solicitar, via 1-doc, à Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito, a autorização do referido bolsão com as dimensões detalhadas, apresentando o número do protocolo e a autorização da citada Autarquia;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

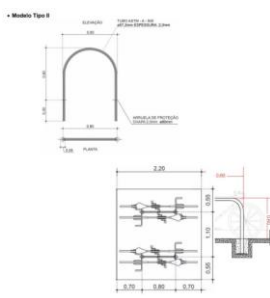
31.11. Necessário apresentar, onde e como serão realizadas as operações de carga/descarga para atendimento dos usuários das salas comerciais e dos condôminos. OBS: nas pranchas das vagas de estacionamentos não foram sinalizadas onde serão as vagas de carga/descarga;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário demonstrar as vagas de carga/descarga a serem utilizadas pelos condôminos, citadas que serão no pavimento G2. OBS: Necessário informar que tipo de veículo poderão ser utilizados para a operação de carga/descarga condominial, se atentando e informando a altura máxima dos portões de acessos, para atendimento a essa demanda;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo realocar as vagas de carga/descarga condominiais para uma área mais próxima dos elevadores;

No térreo, as vagas de carga/descarga condominiais estão localizadas o mais próximo possível dos elevadores, devendo seguir na mesma posição. Na Garagem 01, as vagas de carga/descarga foram realocadas para uma área mais próxima aos elevadores, conforme apresentado no Projeto Arquitetônico (Anexo C).

31.12. Rever ou utilizar de modo misto os paraciclos (suspensos e horizontais). O Manual de Sinalização Cicloviária do CONTRAN (Volume VIII) diz que “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”. 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:



2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, devendo incluir os modelos acima nos projetos arquitetônicos;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever a instalação das áreas de paraciclos, presentes na Rua 2300 e Rua 2400, visto que sua ocupação plena (2,20 m x 1,10 m) iria sobrepor o piso podotátil. OBS: recomenda-se a área de recuo do térreo, constantes nos dois lados da Rua 2414, para a instalação dos paraciclos, visto que a distância do recuo até o alinhamento está 2,50 m;

Os paraciclos do térreo foram realocados para uma área sem conflito com o podotátil, conforme demonstra o Projeto Arquitetônico (Anexo C).

31.13. Rever as sinalizações horizontais das vagas de estacionamento de todas as pranchas. De acordo com o Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN (Volume IV), a cor

das vagas deverá ser branca e não amarela. A cor amarela indica a proibição de parada e estacionamento;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

31.14. Rever as sinalizações das vagas de estacionamentos defronte as rampas de acesso aos pavimentos de estacionamentos, demarcadas nas pranchas A04/19 e A06/19.

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

32. Na fase de operação, para o impacto “Alteração na demanda por equipamentos urbanos”:

32.1. 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.

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

33. 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;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

34. Com relação ao item “5.2.10 Alteração no fluxo de automóveis”, em razão do número de viagens veiculares que serão geradas, a CEIV entende que a importância é ALTA (5) e o prazo será PERMANENTE (5), e indica a inserção das seguintes medidas mitigadoras:

- Aquisição e a instalação de equipamento (nobreak semafórico) em cruzamento semaforizado. O nobreak semafórico deve ser compatível com o controlador semafórico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, a definição do local para torná-lo integrado ao Sistema Antares - Central de Controle e Comando Semafórico;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação.

3ª consideração CEIV: Considerando que o empreendimento será um dos maiores geradores de viagens veiculares na cidade (previsão no EIV de 201 viagens residenciais e comerciais na hora-pico), sendo o 2º com maior previsão de produção de viagens veiculares dentre todos os empreendimentos tramitados na CEIV em 2024, a CEIV reitera-se a solicitação da inclusão da medida mitigadora. A CEIV informa que em relação a dosimetria das

medidas mitigadoras de trânsito/transporte solicitada para outros empreendimentos do mesmo porte (indicador de geração de viagens produzidas na hora-pico ≥ 100 viagens), essa medida também foi solicitada e inclusa.

Foi incluída a seguinte medida mitigadora no impacto, conforme Item 5.2.11.1 (Página 171):

- Adquirir no-break para semáforo e entregá-lo ao órgão de trânsito para instalação.
- **Apresentar relatório de avaliação da sinalização (vertical e horizontal) da Rua 2300, no trecho compreendido entre a Avenida Atlântica e Rua 2380. A partir das adversidades identificadas no relatório, propor medidas mitigadoras para correção/ajustes da sinalização de trânsito, avaliando também as interferências dos controladores de trânsito no sistema de drenagem. OBS: no relatório deverá ser considerado também as sinalizações de prioridade (semafórica, parada obrigatória) nas vias transversais a Rua 2300. OBS II: a Rua 2300, apesar de ser classificada como uma via local, ela registrou 23 sinistros de trânsito entre os anos de 2020 a 2022;**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação.

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário complementar o relatório/laudo avaliando também as interferências dos controladores de trânsito no sistema de drenagem;

Foi realizada a devida complementação no relatório de avaliação da sinalização, conforme Anexo S.

- **Revitalização de toda a sinalização horizontal e vertical ao redor do empreendimento (Rua 2300, Rua 2400, Rua 2414 e Rua 2412);**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação.

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que a revitalização solicitada é apenas ao redor do empreendimento, ou seja, no quarteirão em que o empreendimento será instalado;

Foi incluída a seguinte medida mitigadora no impacto, conforme apresentado no Item 5.2.11.1 (Página 171):

- Providenciar a pintura das faixas de pedestres nas ruas que atendem o empreendimento.

35. Para o impacto “Alteração na geração de escoamento superficial” (operação):

35.1. Entende-se que a valoração do atributo reversibilidade é “5” – irreversível, considerando que a área permanecerá impermeável, embora exista a adoção de reservatório de reaproveitamento e reservatório de contenção das águas pluviais);

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação.

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

35.2. Para a medida mitigadora “Implantação de jardinagem e para aumentar a retenção de água pluvial”, informar qual a área a ser destinada para que ocorra a permeabilidade;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

35.3. 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.

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

35.4. O percentual de mitigação de 80%, apresentado na matriz, no entender da CEIV é superestimada, uma vez que, a situação natural do imóvel possibilita a permeabilidade das águas pluviais no solo, e o excedente para o sistema público de drenagem. Com o empreendimento proposto, não haverá infiltração/ permeabilidade das águas pluviais, mas sim, seu reaproveitamento/reutilização e contenção. Nesse sentido, o percentual de mitigação adequado corresponde a 50%;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

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

- Pressão nas vagas de estacionamento do entorno (considerando o aumento da demanda por vagas públicas de estacionamento de carro e moto e espaço para manobra de veículos, a CEIV entende ser necessário a inclusão e a avaliação do seguinte impacto); e,
- Pressão no sistema viário próximo (considerando o tráfego de veículos de grande porte necessários para a movimentação de terra e construção da obra).

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário alterar, na matriz de impactos e no EIV, para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento do entorno”, a expectativa de ocorrência para CERTA (3) e a importância para ALTA (5);

Foram realizadas as devidas alterações na matriz de impactos, conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

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

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, naquilo que ainda necessita de alteração;

A matriz quali-quantitativa atualizada está apresentada conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

38. Apresentar a Tabela 60 (Matriz das medidas mitigatórias adotadas para os impactos gerados) atualizada;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

A matriz atualizada das medidas mitigatórias adotadas para os impactos gerados está apresentada conforme a Tabela 66 na Página 174 (Item 5.3).

39. Apresentar o cálculo do Valor de Compensação atualizado após os ajustes da matriz;

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

3ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

O cálculo do valor de compensação atualizado está apresentado conforme a Tabela 65 na Página 161 (Item 4.2.1).

40. A CEIV entende que o Índice Abrangência, alterado de 4 (quatro) para 1 (um), na segunda versão do EIV, deverá ser mantido em 4 (quatro), conforme originalmente indicado, uma vez que, haverá substancial volume de movimentação de terra (a destinação desse material), e significativa alteração na demanda dos serviços públicos, sobretudo os que dizem respeito ao abastecimento de água, ao destino do esgoto sanitário e a energia elétrica, na fase de operação do empreendimento. Rever.

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV

41. O percentual de mitigação do impacto “Alteração no consumo de água”, na fase de operação, foi alterado para 30%, conforme demonstra o novo EIV/ nova matriz. Nesse sentido, a CEIV entende que deverá retornar ao percentual apontado anteriormente (10%), uma vez que não há ação mitigadora que reflita o novo percentual;

Foram realizadas as devidas alterações na matriz de impactos, conforme a Tabela 64 na Página 160 (Item 4.2).

Sem mais para o momento, ficamos à disposição.
Respeitosamente,

Vinicius Tischer
Engenheiro Ambiental
CREA/SC 104652-4

Ecolibra Engenharia, Projetos e Sustentabilidade
CNPJ 09.541.949/0001-73