

Ao Município de Balneário Camboriú
Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária
Comissão Permanente de Análise de Estudo de Impacto de Vizinhança (CEIV), Decreto BC
10.915/2022.

Balneário Camboriú, 13 de setembro de 2024.

Ref.: Respostas do Parecer 029/2024-CEIV, Processo Administrativo n.25.564/2024 - 1Doc

Prezada CEIV,

Cumprimento-os cordialmente, vimos por meio deste, informar as respostas do Parecer 029/2024-CEIV, acerca do Celina Garden Residence para que possamos dar continuidade ao processo de EIV do empreendimento.

Inicialmente, solicitamos a adequação das informações iniciais do empreendimento, como se segue:

Vagas de Estacionamento: 321 (236 privativas + 63 EPP + 22 condominial)

As respostas referentes ao Parecer supracitado estão nas páginas seguintes com os itens numerados em acordo com o Parecer emitido. Também foram anexados ao ofício-resposta os documentos necessários para a complementação do estudo, a saber:

ANEXO A - Projeto do Canteiro de Obras

ANEXO B - Prancha vagas de estacionamento e acessos

ANEXO C - Projeto paisagístico (3D)

ANEXO D - Projeto de arborização

ANEXO E - LAI_02_2024_Protocolo_114_937_2023

ANEXO F - Projeto Arquitetônico



7.2 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: Rever o local das operações de carga e descarga, considerando que ela deve acontecer na área interna do empreendimento. De acordo com a tabela do sistema viário, o passeio público do local previsto no projeto (Rua Antônio Bittencourt) deve ter a largura de 3,0 m, além de estar regulamentado com placas de proibido parar e estacionar. OBS: Ademais, informar que tipo de veículos terão acesso à área de construção, previstas como “acesso 2” nas pranchas;

Informação atualizada no item do EIV e projeto enviado em anexo.

Salienta-se que o espaçamento da calçada para a fase de instalação do empreendimento está em conformidade com as normas vigentes aplicáveis à fase de obra, conforme estabelecido pela Lei Ordinária nº 301/1974, que dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do município de Balneário Camboriú, Estado de Santa Catarina, e que revoga a Lei nº 128/70. Adicionalmente, respeita as disposições da Lei Ordinária nº 1273/1993, que altera a redação dos parágrafos 1º e 3º do artigo 490 da Lei nº 301/1974. De acordo com o artigo 490, § 1º, "os tapumes jamais poderão avançar mais de um terço (1/3) da largura do passeio, nem estar distantes do meio-fio menos de um (1) metro."

7.3 O projeto deve demonstrar a posição dos caminhões para a realização das concretagens, apresentando os detalhes das manobras e os raios de giro nos acessos e saídas dos caminhões, indicando as interferências na via (com valores: ângulos, cotas - expresso de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DNIT, para a tipologia do veículo), a fim de evidenciar que não será utilizada a via pública para os serviços da obra;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: A CEIV entende que a carga/descarga de materiais e concretagens em empreendimentos sujeitos ao EIV, em sua maioria de grande porte, deverá ser realizada integralmente dentro dos limites do imóvel, de modo a ocasionar o mínimo de impacto no sistema viário existente.

Rever o local das operações de carga e descarga, considerando que ela deve acontecer na área interna do empreendimento. De acordo com a tabela do sistema viário, o passeio público do local previsto no projeto (Rua Antônio Bittencourt) deve ter

a largura de 3,0 m, além de estar regulamentado com placas de proibido parar e estacionar. OBS: Ademais, informar que tipo de veículos terão acesso à área de construção, previstas como “acesso 2” nas pranchas;

Informação atualizada no item do EIV e projeto enviado em anexo.

Salienta-se que o espaçamento da calçada para a fase de instalação do empreendimento está em conformidade com as normas vigentes aplicáveis à fase de obra, conforme estabelecido pela Lei Ordinária nº 301/1974, que dispõe sobre o Código de Obras e Edificações do município de Balneário Camboriú, Estado de Santa Catarina, e que revoga a Lei nº 128/70. Adicionalmente, respeita as disposições da Lei Ordinária nº 1273/1993, que altera a redação dos parágrafos 1º e 3º do artigo 490 da Lei nº 301/1974. De acordo com o artigo 490, § 1º, "os tapumes jamais poderão avançar mais de um terço (1/3) da largura do passeio, nem estar distantes do meio-fio menos de um (1) metro."

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

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário incluir, no projeto, as dimensões (largura, comprimento e altura) de todos os tipos de veículos a serem utilizados durante as obras, incluindo os tipos que terão acesso à área de construção, previstas como “acesso 2” nas pranchas;

Informação atualizada no item do EIV e projeto enviado em anexo.

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

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário a sua inclusão em todas as etapas das obras;

Informação atualizada no item do EIV e projeto enviado em anexo.

O projeto do canteiro de obras inclui dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, para as 1ª e 2ª etapas de obras no térreo, garantindo a segurança no acesso pela via pública. No entanto, para a etapa referente ao segundo pavimento (EPP-2º PVTO. - 2ª ETAPA), esses dispositivos não são necessários, pois o segundo pavimento não tem acesso direto pela via, sendo o acesso realizado exclusivamente pelo térreo.

7.6 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: Atendido parcialmente, sendo necessário a sua inclusão em todas as etapas das obras;

Informação atualizada no item do EIV e projeto enviado em anexo.

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

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário a sua inclusão em todas as etapas das obras, especialmente de motos na 1ª etapa. OBS: necessário informar a previsão do quantitativo de vagas, por tipo, que cada etapa comportará;

Informação atualizada no item do EIV e projeto enviado em anexo.

Para o Térreo - 1ª Etapa, está previsto um estacionamento para motos com uma área de 32m² e capacidade total de 12 vagas, enquanto o bicicletário terá 15m² e 20 vagas. Já para o Térreo - 2ª Etapa, o estacionamento para motos também terá uma área de 32m² com 12 vagas, e o bicicletário ocupará 22m² com 25 vagas. Para o EPP - 2º Pavimento - 2ª Etapa, o estacionamento para motos contará com uma área de 72m² e 18 vagas, enquanto o bicicletário será de 38m², com capacidade para 56 bicicletas.

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

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Reitera-se o pedido. Apresentar imagens do empreendimento, com a projeção da edificação proposta (vista do observador pedestre) em conjunto com a vizinhança que circunda o empreendimento.

Ademais, apresentar o projeto de arborização urbana nos moldes prevista pela Lei Municipal ou a aprovação do projeto de arborização pela Secretaria de Meio Ambiente (SEMAM).

Em relação a calçada e todo seu conjunto (passeio, mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins), apresentar melhores detalhes e imagens das estruturas que serão utilizadas.

Por fim, atender ao solicitado no item 14.1.m deste parecer.

Informação atualizada no item do EIV e projeto apresentado em anexo.

O projeto de arborização, já aprovado pela Secretaria de Meio Ambiente (SEMAM), também foi anexado junto à Licença Ambiental de Instalação (LAI) para apreciação.

11. Com relação ao item 3.8 - Sistema viário da área de vizinhança (conforme itens 2.12 e 3.6 do Termo de Referência da LC nº 24/2018):

11.1 Em 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança, 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, tanto no estacionamento privativo como no EPP (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, Motos, Bicicletas);

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário rever as seguintes situações:

- Acrescentar uma vaga PNE (mínimo é 2%) e uma vaga de pessoa idosa (mínimo é 5%) no EPP. O arredondamento do cálculo de número de vagas especiais deverá ser feito considerando-se o número imediatamente superior;
- Informar se no bicicletário, os paraciclos serão implantados de maneira mista (suspensos e horizontal);

As vagas de estacionamento PNE e EPP foram acrescentadas ao projeto, em anexo, e atualizadas no EIV.

Os paraciclos instalados nos pavimentos de estacionamento seguirão o modelo suspenso (vertical) e horizontal, implantados de maneira mista, otimizando o uso do espaço. Já o bicicletário externo Tipo II, será horizontal, estrategicamente posicionado na área frontal, próximo às salas comerciais.

11.3 Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (Gabarito e Hierarquização):

- a) Rever o parágrafo sobre o mapa da hierarquia viária, apresentando o texto com maior clareza (página 103 do EIV). Ademais, apresentar a figura 86 com maior nitidez;**
- b) No parágrafo sobre gabarito das vias, referenciar a legislação a respeito do tema, de maneira completa;**
- c) Rever o texto apresentado antes da tabela 30 (página 105 do EIV). São citadas vias de outro bairro. Ademais, será necessário incluir na tabela 30, as vias transversais à Rua Antônio Bittencourt, desde a Rua Miguel Matte até a Avenida do Estado;**

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário rever as seguintes situações:

- Na figura 99 do EIV (página 116), rever o trecho da Avenida Brasil que está como Rua Edwino Koteba;

Informação atualizada no item do EIV.

11.5 Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (Caracterização das Vias do Entorno):

- a) Necessário alterar a cor das setas direcionais ou da linha perimetral da AVD, deixando-as em cores distintas.**
- b) Na figura 90 (página 108 do EIV), a Rua Antônio Bittencourt está como sentido único. Rever;**

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário incluir as setas direcionais nas vias, especialmente nas de sentido único;

Informação atualizada no item do EIV.

11.6 Com relação ao item 3.8.2 – Sistema de transporte público coletivo e individual:

- a) 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;**
- b) Na figura 92 (página 110 do EIV), incluir os pontos de táxi e diferenciar os pontos de ônibus com e sem abrigos;**
- c) Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis);**
- d) Necessário incluir as 7 linhas (itinerários) de ônibus municipais existentes atualmente, dissertando qual delas passa mais próximo do empreendimento, incluindo o mapa dessa linha (itinerário) e concluindo se a demanda por transporte público pelo empreendimento será atendida ou não com os serviços disponíveis;**

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário incluir informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis). Foi apresentado somente sobre o transporte intramunicipal;

Informação atualizada no item do EIV.

11.13 Com relação ao item 3.9.5.5.1 – Resultados:

- e) Necessário apresentar as tabelas 45 e 46 (Quadro 2), constantes na página 124 do EIV, de maneira clara, alinhando os anos com e sem empreendimento, visando uma melhor comparação;**

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário a inclusão de legenda para maior clareza das informações;

Legenda incluída ao Quadro 2 do EIV.

12 Com relação a avaliação da matriz qualiquantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – fase de implantação:

12.1 Para o impacto “Alteração nos fluxos de veículos pesados”, necessário alterar a reversibilidade para parcialmente reversível e acrescentar as seguintes medidas:

- a) Evitar o trânsito de máquinas, equipamentos e caminhões em horários de pico;**
- b) Todas as manobras, cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras;**
- c) 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;**
- d) 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;**
- e) Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;**

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo retirar a medida mitigadora de que “Manobras de carga e descarga ocorrerão conforme projeto do canteiro de obras, com a Readequação Temporária da Calçada para Criação de Bolsão de Estacionamento de Carga e Descarga”;

Medida retirada.

12.2 Para o impacto “Deterioração das vias públicas”, a CEIV entende que pela movimentação de veículos pesados, a importância é ALTA (5). Rever valoração. Ainda, como medidas mitigadoras incluir as seguintes medidas mitigadoras:

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

2ª consideração CEIV: A CEIV considera, devido ao porte, complexidade e duração da fase de implantação do empreendimento, ser necessário a elaboração de estudo cautelar (da Rua Antônio Bittencourt e das vias mais próximas que serão rota dos veículos pesados), portanto, reitera-se a solicitação. Ademais, necessário retirar a medida mitigadora de que “Manobras de carga e descarga ocorrerão conforme projeto do canteiro de obras, com a Readequação Temporária da Calçada para Criação de Bolsão de Estacionamento de Carga e Descarga”;

As medidas mitigadoras para o impacto “Deterioração das vias públicas” foram adequadas no EIV.

12.4 Para o impacto “Pressão no sistema viário próximo”, a CEIV entende que pelo número de viagens geradas, a importância é ALTA (5), além de ser parcialmente reversível.

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo compatibilizar a matriz de impacto com o apresentado no EIV em relação a reversibilidade;

A reversibilidade foi compatibilizada na matriz de impactos.

13.6 Para o impacto “Demanda por transporte coletivo”, necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- a) Aquisição, instalação, e doação de equipamentos (03 sensores por videodetecção, 03 instalações dos sensores, 01 módulo de interface e 01 instalação do 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. OBS: o cruzamento semaforizado a ser instalado esses equipamentos deverá ser na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento e deverá ser entregue a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC);**

2ª consideração CEIV: A CEIV considera que o número de vagas de estacionamento em excesso e o EPP (estacionamento público- privado) não mitigam o impacto demanda por transporte público e sim desestimulam a utilização por transporte coletivo, por oportunizar mais vagas para veículos de transporte individual. Ademais, devido ao porte, complexidade e a produção do volume de viagens que o empreendimento demandará por transporte coletivo, apontada no estudo de trânsito para a fase de operação, reitera-se a solicitação;

A medida foi incluída ao EIV.

- b) Doação de cinco (05) placas de sinalização vertical refletivas indicativas de paradas de ônibus (seguindo especificações da Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito);**

2ª consideração CEIV: A CEIV considera que o número de vagas de estacionamento em excesso e o EPP (estacionamento público- privado) não mitigam o impacto demanda por transporte público e sim desestimulam a utilização por transporte coletivo, por oportunizar mais vagas para veículos de transporte individual. Ademais, devido ao porte, complexidade e a produção do volume de viagens que o empreendimento demandará por transporte coletivo, apontada no estudo de trânsito para a fase de operação, reitera-se a solicitação;

A medida foi incluída ao EIV.

13.7 Para o impacto “Demanda por transporte coletivo”, necessário retirar a seguinte medida mitigadora:

- a) **Instalação de alerta luminosos e sonoros nos portões de acesso de veículos, visando melhorar a segurança de pedestres e ciclistas no local;**

2ª consideração CEIV: Reitera-se a solicitação;

Medida retirada.

13.8 Para o impacto “Alteração no fluxo de automóveis”, necessário alterar o prazo para permanente (5) e incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- a) **Aquisição e a instalação de equipamento (01 nobreak semafórico e 01 instalação) 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. OBS: o cruzamento semaforizado a ser instalado esses equipamentos deverá ser na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento e deverá ser entregue a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC);**

2ª consideração CEIV: A CEIV considera que o número de vagas de estacionamento em excesso e o EPP (estacionamento público- privado) não mitigam o impacto alteração no fluxo de automóveis e sim causam mais pressão no fluxo viário devido ao maior volume de viagens de veículos de transporte individual. Ademais, considerando que a CEIV entende que o maior número de vagas internas de estacionamentos mitiga outro impacto, o impacto “Pressão nas Vagas de Estacionamento do Entorno”, portanto, reitera-se a solicitação;

A medida foi incluída ao EIV.

14 Com relação ao projeto arquitetônico:

- 14.1** Necessário apresentar prancha específica das vagas de estacionamento (privativo e EPP) e dos acessos, demonstrando as delimitações das vagas de estacionamento, especificando os tipos de uso (idosos, PNE,..), de operação (embarque/desembarque, carga/descarga,..) e de veículos (ônibus, bicicletas,..). Ademais, necessário incluir as seguintes medidas nas pranchas específicas das vagas e dos acessos:

Prancha apresentada em anexo.

- e)** 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: Necessário rever os posicionamentos das vagas PNE no estacionamento privativo (G1, G2 e G3). As vagas devem ser posicionadas mais próximas a área do elevador, reduzindo a distância a ser percorrida da rota acessível;

Adequações realizadas no projeto, apresentado em anexo.

- f)** Incluir, na prancha, as larguras dos rebaixos do meio-fio, nos respectivos acessos, além de indicar a largura e altura dos portões de entrada/saída do empreendimento;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo colocar, como detalhe, a sinalização de advertência (cores amarela e preta) a ser anexada no portão, indicando a altura máxima permitida;

Adequações realizadas no projeto, apresentado em anexo.

- k)** Necessário apresentar onde serão instalados os paraciclos externos, citados como medida mitigadora a ser realizada pelo empreendimento nos impactos. Necessário utilizar o projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano, de acordo com o TIPO II do Manual de Sinalização Ciclovária do CONTRAN (Volume VII). As dimensões das imagens a seguir devem ser respeitadas e acrescentadas no projeto arquitetônico:

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente. O modelo padrão foi o incluído no projeto, porém o local deve estar em sincronia com a Faixa de Travessia de Pedestres (FTP) existente defronte a testada do imóvel, interligando o caminho pedonal a unidade escolar. Necessário incluir a FTP, (cujo comprimento da linha de retenção até seu término é 5,60 m), no projeto arquitetônico, proporcionando a

acessibilidade prevista na NBR 9050 e sincronizando o local do paraciclo à travessia de pedestres;

Adequações realizadas no projeto arquitetônico atualizado, apresentado em anexo.

- l) Rever ou utilizar de modo misto os paraciclos (suspensos e horizontais). O Manual de Sinalização Ciclovitária 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”.**

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo explicar se os paraciclos a serem instalados internamente serão mistos ou somente suspensos;

Explicação adicionada ao EIV.

Os paraciclos instalados nos pavimentos de estacionamento seguirão o modelo suspenso (vertical) e horizontal, implantados de maneira mista, otimizando o uso do espaço. Já o bicicletário externo Tipo II, será horizontal, estrategicamente posicionado na área frontal, próximo às salas comerciais.

- m) Enviar a prancha das vagas de estacionamento e dos acessos, em formato pdf, em documento separado dos demais, com as cotas das vagas (largura x comprimento).**

2ª consideração CEIV:

Em relação a calçada e todo seu conjunto (passeio, mobiliário urbano, vegetação, sinalização e outros fins), necessário as seguintes medidas:

- a. Necessário incluir e sincronizar, no projeto arquitetônico, a Faixa de Travessia de Pedestres (FTP) existente defronte a testada do imóvel, interligando o caminho pedonal a unidade escolar, proporcionando a acessibilidade prevista na NBR 9050;
- b. Necessário cumprir a distância mínima entre a sinalização tátil direcional e os objetos (paraciclos e bancos), respeitando o capítulo 7.7 da NBR 16537:2024. OBS: necessário considerar os bancos como locais de permanência de pessoas;
- c. Considerando que a faixa livre da calçada, em alguns pontos do projeto, ficam parcialmente e/ou totalmente na área privativa do terreno, declarar ciência que qualquer utilização futura (comercial ou residencial), mesmo que temporariamente, da área supracitada, só poderá ser realizada após análise e aprovação da Secretaria de Planejamento Urbano, ficando as custas do empreendedor promover os ajustes necessários para sempre existir a faixa livre de calçada;

d. Considerando que a faixa de serviço da calçada, em alguns pontos do projeto, ultrapassam a largura convencional, declarar ciência que a colocação de alguns objetos, elementos e mobiliários urbanos, como placas de sinalização, postes de iluminação e hidrantes, devem respeitar a distância mínima/máxima em relação a guia, de acordo com os manuais e resoluções de cada tema;

Prancha enviada em anexo.

15 Apresentar a matriz qualiquantitativa atualizada com os apontamentos acima;

Matriz atualizada apresentada.

