

PARECER 029/2024 - CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE
VIZINHANÇA (CEIV)

() Primeira Análise – Parecer nº 014/2024-CEIV – 10/05/2024
(X) Segunda Análise – Parecer nº 029/2024-CEIV – 12/08/2024

Processo Administrativo nº: 25.564/2024 (1Doc)

Projeto: Celina Garden Residence

Área do empreendimento: 30.839,28 m²

Descrição do empreendimento: Edifício de uso misto, prevista atividade residencial e comercial, sendo 78 unidades de uso residencial e 03 unidades comerciais, em uma torre com 49 pavimentos;

Projeção de atração de viagens: 64 viagens (37 de entrada e 27 de saída) na hora-pico, para residencial e comercial

População Máxima Estimada: 632 pessoas para a porção residencial e 243 pessoas para a porção comercial;

Vagas de Estacionamento: 285 (231 privativas + 52 EPP)

Endereço: Rua Antônio Bitencourt, n.199, bairro Pioneiros

Uso: Misto

Zona: ZACC-I-C

Cadastro Municipal (DIC): 187316

Investimento previsto: 30.839,28 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 10.915, de 03 de agosto de 2022 e suas alterações, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que Analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO o Despacho 14-25.564/2024, o qual apresenta a manifestação que o empreendimento proposto "Atende a Legislação Urbanística em Geral", que apresentou o respectivo Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto,

denominado **Celina Garden Residence**, enquadrado no Art. 53, inciso II, da Lei Municipal nº 2.794/2008;

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

Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado, considerando o Termo de Referência da Lei Municipal n.º24/2018, a CEIV faz as seguintes considerações:

1. No item 1.3 atualizar as informações do número do cadastro municipal (DIC) e Inscrição imobiliária do imóvel;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

2. No item 1.2 Identificação do empreendedor, faltou indicar telefone e o nome do responsável;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

3. No item 1.4.2 não foi localizada a ART da Eng. Ambiental Yasmim Sagaz Dias;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

4. No item 2.2 Dimensionamento e caracterização do empreendimento e atividade, apresentar as vagas destinadas para as bicicletas e ilustrar apresentando imagens do futuro empreendimento;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Incluir na versão final do EIV;

5. Com relação ao item 2.3:

- 5.1. Referente ao tamanho da lixeira apresentado, apresentar cálculo de dimensionamento do tamanho do espaço destinado para depósito de lixo para suportar o acúmulo de resíduos para no mínimo 2 dias de operação do empreendimento. Apresentar também os detalhes dos projetos e locação do depósito.

Esclarecer se no volume calculado foram considerados tanto os resíduos comuns como os resíduos recicláveis.

Caso necessite de uma referência técnica para os cálculos, a CEIV indica o Manual para Manejo de Resíduos elaborada em parceria da Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura (AsBEA) e Comcap, disponível em: <https://www.pmf.sc.gov.br/entidades/residuos/index.php?cms=manual+para+manejo+de+residuos+em+edificacoes&menu=7&submenuid=283>

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

5.2. Referente ao gerador, esclarecer se existirá isolamento acústico no ambiente em que será instalado;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

6. Com relação ao item 2.3.2, Apresentar os projetos e memoriais, acompanhado da Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica, do sistema de captação, armazenamento e utilização de águas pluviais; bem como do sistema de Tanque de retardo de água pluvial. 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;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

7. Com relação ao item 2.5 – Canteiro de Obras (página 31) e ao projeto de canteiro de obras do empreendimento (Anexo VII):

7.1. Referenciar o capítulo 2.5 – Canteiro de Obras, constante na página 31 do EIV, com as legislações vigentes a respeito do tema, especialmente sobre a carga e descarga de materiais (Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú);

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

8. Apresentar cronograma de implantação do empreendimento em meses, indicando previsão de início da obra;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

9. Compatibilizar a consulta de viabilidade emitida pela CELESC com a área real do

empreendimento e demanda informada no EIV;

2º CONSIDERAÇÃO CEIV: Ok, aguardando EIV final com a complementação.

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.

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):

1.1. 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);

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

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

- 11.2. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (Acessos e Faixas de Acumulação):
- a) Necessário incluir o subcapítulo 2.3.1 – Controladores de Acesso (página 19 do EIV) dentro capítulo 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança. OBS: em ambos acessos existirão controladores de acesso?;
 - b) 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;
 - c) Deverá ser apresentado, uma prancha específica, em formato pdf e dwg, dos respectivos acessos, com todas as dimensões detalhadas, incluindo dos portões de entrada/saída e dos rebaixamentos de guia;
 - d) 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;
 - e) Explicitar também os movimentos de saída do empreendimento, no 1º parágrafo da página 103 do EIV, onde é citado apenas os movimentos de entrada;
 - f) Rever ou explicar a seta vermelha indicando a saída pela Avenida do Estado (figura 85, página 103 do EIV);

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

- 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;

11.4. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário (Sistema Cicloviário):

- a) Necessário além de criar um subcapítulo específico ao tema 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 88 (página 105 do EIV) não está demonstrando, de maneira clara, a sinalização horizontal e vertical da ciclofaixa mencionada;
- b) Rever a figura 89 (página 106 do EIV), incluindo nela todos os espaços cicloviários do entorno do empreendimento;

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

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;

11.7. Com relação ao item 3.8.3 – Sinalização:

- a) Necessário incluir (texto e figuras) sobre a sinalização semafórica e dispositivos de fiscalização eletrônica (avanço semafórico/controladores/redutores) existentes na área de influência direta do empreendimento;
- b) Necessário incluir (texto e figuras) das Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP), ondulações transversais (lombadas) e outros dispositivos traffic calming na área de influência direta do empreendimento;
- c) Necessário incluir (texto e figuras) da sinalização vertical, incluindo da ciclofaixa, dos rebaixamentos de acessibilidade e da sinalização tátil na área de influência direta do empreendimento;
- d) Apresentar mapa indicativo dos dispositivos redutores de tráfego existentes (travessia elevada de pedestres, lombadas, Traffic Calming, fiscalizadores eletrônicos, semáforo) no entorno do empreendimento;

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

11.8. Com relação ao item 3.9 – Estudo de Impacto de Trânsito – EIT:

- a) Quanto a responsabilidade técnica pela elaboração do “Estudo de Tráfego”, foi apresentada a ART sob n.º 9174928-6, pelo Engenheiro Ambiental, Vinícius Tischer, apresentando as atividades técnicas de “Estudo” e Ordenamento Ambiental”, sobre os objetos “Tráfego” e “Trânsito”. Solicita-se que, quanto a sua atribuição/habilitação em realizar EIT, apresente documento que ateste que as atividades técnicas referentes ao estudo de tráfego/trânsito (de acordo com o TR – anexo da Lei Complementar n.º 24/2018) estejam em conformidade com a legislação profissional que regula o exercício da profissão, considerando a RESOLUÇÃO N.º 359, de 31 de julho de 1991 e a RESOLUÇÃO N.º 447, de 22 de setembro de 2.000, que “Dispõe sobre o registro profissional do engenheiro ambiental e discrimina suas atividades profissionais”, com as seguintes previsões legais em seus

art. 2º e 3º:

Art. 2º Compete ao engenheiro ambiental o desempenho das atividades 1 a 14 e 18 do artigo 1º da Resolução nº 218, de 29 de junho de 1973, referentes à **administração, gestão e ordenamento ambientais e ao monitoramento e mitigação de impactos ambientais**, seus serviços afins e correlatos.

...

Art. 3º **Nenhum profissional poderá desempenhar atividades além daquelas que lhe competem, pelas características de seu currículo escolar**, consideradas em cada caso, apenas, as disciplinas que contribuem para a graduação profissional, salvo outras que lhe sejam acrescidas em curso de pós-graduação, na mesma modalidade.” (grifo do autor)

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

- b) Quanto a responsabilidade técnica pela elaboração do “Estudo de Tráfego”, foi apresentada a ART sob n.º 9182720-3, pela Engenheira Civil, Mariana Caroline Casado Gobbi, apresentando as atividades técnicas de “Levantamento”, sobre o objeto “Tráfego”. Solicita-se que atividade técnica apresentada na ART seja de estudo e execução, além do levantamento, em relação aos objetos “Tráfego” e “Trânsito”;

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

11.9. Com relação ao item 3.9.4.1- Previsão da influência do empreendimento:

- a) 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;
- b) Necessário verificar a existência de outra referência mais compatível com a demanda comercial que será ofertada (03 unidades comerciais). OBS: a referência 820-Shopping center poderá superestimar a geração de viagens atraídas;
- c) Explicar detalhadamente (passo a passo) a resolução da fórmula da estimativa de geração de viagens comerciais. Como chegou no número de 257 viagens atraídas?;

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

11.10. Com relação ao item 3.9.4.2 – Projeção Demográfica:

- a) Explicar os motivos técnicos que levaram a escolher a equação contida na página 119 do EIV, que prevê que a partir de 2030 a taxa de crescimento projetada da frota de veículos do município será negativa, considerando que dos anos de 2005 a 2023, as taxas de crescimento da frota de veículos

sempre foram positivas (a menor taxa de crescimento veicular foi do ano de 2016 – 2,03%). Existe a previsão de colapso na capacidade viária municipal para 2030?;

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

11.11. Com relação ao item 3.9.4.3 – Divisão de modos de transportes:

- a) Necessário explicar qual fórmula/referência foi utilizada para se chegar ao número de 46 viagens de ônibus que serão geradas (24 viagens de atração e 22 de produção), citadas na página 120 do EIV;
- b) A divisão modal, apresentada na figura 97 (página 120 do EIV) refere-se ao bairro centro. Necessário utilizar os dados do bairro Pioneiros, onde o empreendimento se instalará. Rever;
- c) Em relação a tabela 41 (página 121 do EIV), rever a coluna que diz que o fluxo medido foi em 2022. A coleta de dados não foi no dia 08/11/2023 (quarta-feira) e final de semana, em 2023?;
- d) Em relação a tabela 41 (página 121 do EIV), o acréscimo do nº de viagens geradas na hora pico (179 de atração e 167 de produção) não deveria ser distribuída (de maneira uniforme ou não), entre os vetores de cada ponto? O acréscimo da quantidade total do número de viagens em cada vetor não superestima os valores futuros de tráfego?;

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

11.12. Com relação ao item 3.9.5.1 - Fluxos ininterruptos:

- a) Rever ou explicar os dados de “Fluxo de saturação ajustado (s) veic/h”, constantes na última linha da Tabela 43 (página 123 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;

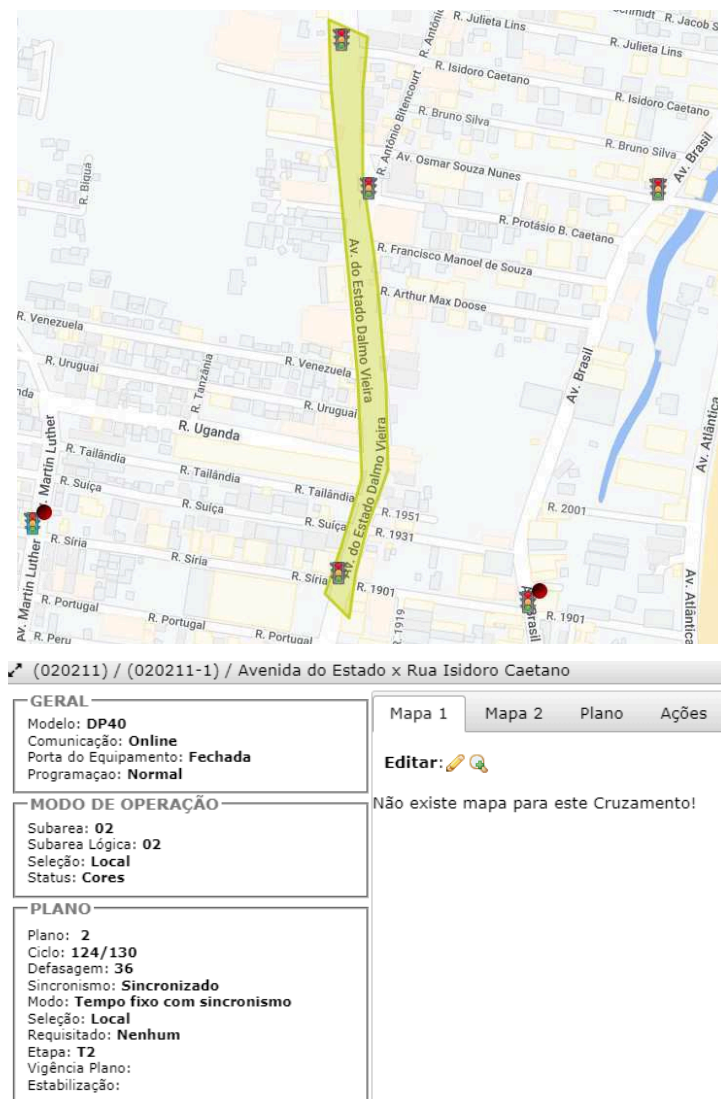
11.13. Com relação ao item 3.9.5.5.1 – Resultados:

- a) 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;

11.14. Com relação ao item 3.9.5.3 – Interseção Semaforizada (P2):

- a) Rever ou explicar o tempo de ciclo (duração total do ciclo) apresentado na tabela 51 (página 128 do EIV). A tabela apresenta que o cruzamento semaforizado da Avenida do Estado x Rua Isidoro Caetano apresenta o Tempo de Ciclo (TC) de 115 segundos, sendo que o TC registrado no Sistema Antares, software que controla em tempo real a rede semafórica do município, o TC cadastrado para esse cruzamento é de 130 segundos. Rever os dados apresentados nas tabelas 54 e 55 também, alterando os resultados e as análises, em caso de necessidade. **OBS:** as interseções da Avenida do Estado x (Rua Isidoro Caetano x Rua Protásio B. Caetano x Rua 1901) pertencem à mesma rede, apresentando as 3 interseções o mesmo tempo de ciclo (TC), conforme imagens a seguir.



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

- 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;

- 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”;

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”;

12.3. Para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento do entorno”, necessário acrescentar as seguintes medidas:

- a) Disponibilizar vagas de bicicletas para os funcionários como forma de incentivo do uso de meios alternativos de transporte;
- b) Sinalização adequada para orientação do tráfego, de acordo com os

Manuais do CONTRAN;

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

- 12.5. No impacto “Alteração da qualidade dos recursos hídricos” (implantação), 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: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

13. Com relação a avaliação da matriz quali-quantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – fase de operação:

- 13.1. Para o impacto “Alteração na demanda por equipamentos urbanos”, 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; e que a valoração do atributo reversibilidade é “5” – irreversível, ou seja, que a demanda será por toda a operação do empreendimento. Rever.

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

- 13.2. 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: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- 13.3. Para o impacto “Alteração na geração de escoamento superficial” (operação), 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: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- 13.4. 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:

- a) Aumento da demanda por estacionamento de bicicletas no empreendimento e seu entorno (Desordenamento de estacionamento de bicicletas);
- b) Acúmulo de veículos no acesso ao empreendimento (Transtornos aos

Usuários dos Passeios e Vias Próximas);

- c) Acréscimo de viagens a pé no entorno do empreendimento (Pressão no Sistema Pedonal);

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

- 13.5. Para o impacto "Demanda por transporte coletivo e ativo", indica-se que essa medida seja aportada apenas no impacto "Demanda por transporte coletivo";

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

- 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 semaforico 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;

- b) Doação de cinco (05) placas de sinalização vertical refletivas indicativas de paradas de ônibus (segundo especificações da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito);

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;

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;

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 semaforico e 01 instalação) em cruzamento semaforizado. O nobreak semaforico deve ser compatível com o controlador semaforico 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 Semaforico. 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;

- b) Apresentar relatório de avaliação da sinalização (vertical e horizontal) da Rua Antônio Bittencourt, no trecho compreendido entre a Rua Miguel Matte e Avenida do Estado. 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 (semaforica, parada obrigatória) nas vias transversais a Rua Antônio Bittencourt.

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

13.9. Para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento do entorno”, necessário alterar a importância para alta (5) e incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- a) Reserva de vagas de visitantes, para atendimento a demanda, em caso de situações especiais (eventos comerciais, aniversários, confraternizações, etc);

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

- b) Reserva de vaga de curta duração, dentro da área interna do empreendimento, para atendimento a demanda das salas comerciais;

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

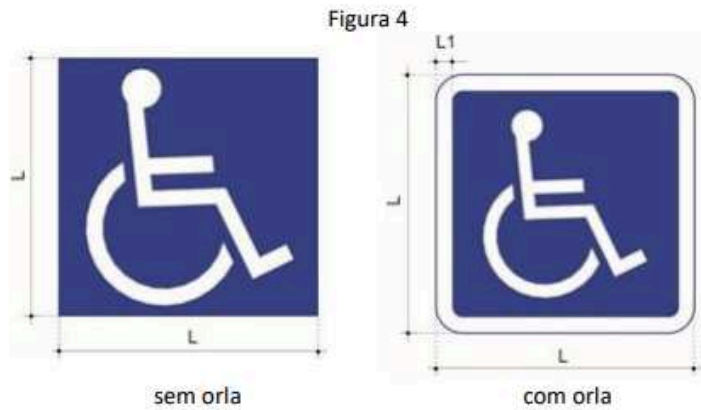
14. Com relação ao projeto arquitetônico:

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:**

- a) Incluir 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;

- b) Incluir/Rever as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:

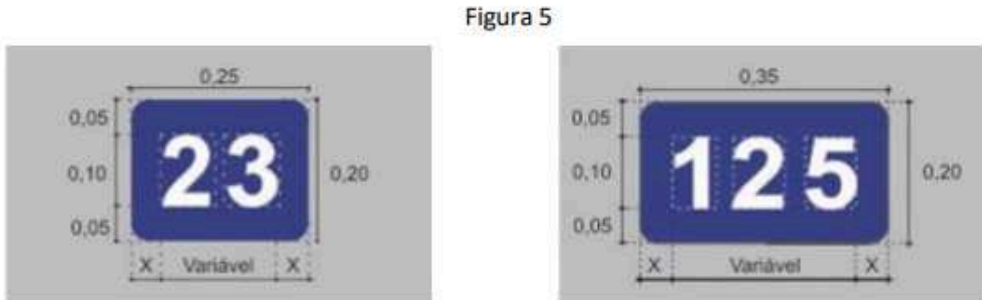


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

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

1.4. Numeração

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



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

c) Incluir/Rever as sinalizações das vagas de PNE, idosos, motos,

carga/descarga e embarque/desembarque, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV) e imagens a seguir:



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

- d) Incluir, nas pranchas das vagas de estacionamento, as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga, embarque/desembarque e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e Resolução Contran nº 965/2022 (anexos);



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

- 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;

- 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;

- g) Incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída);

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

- h) 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: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- i) 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;

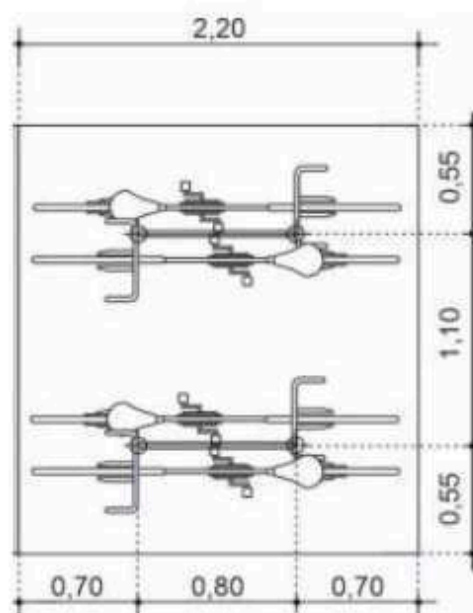
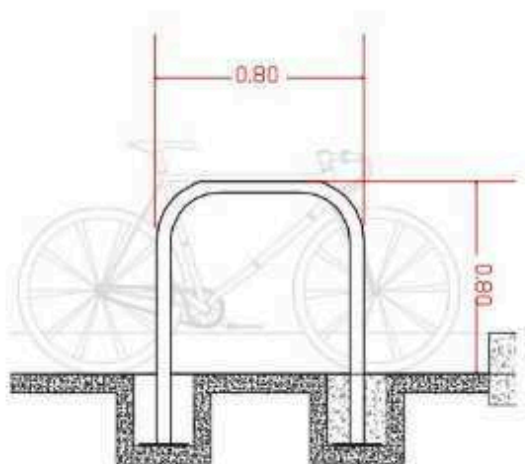
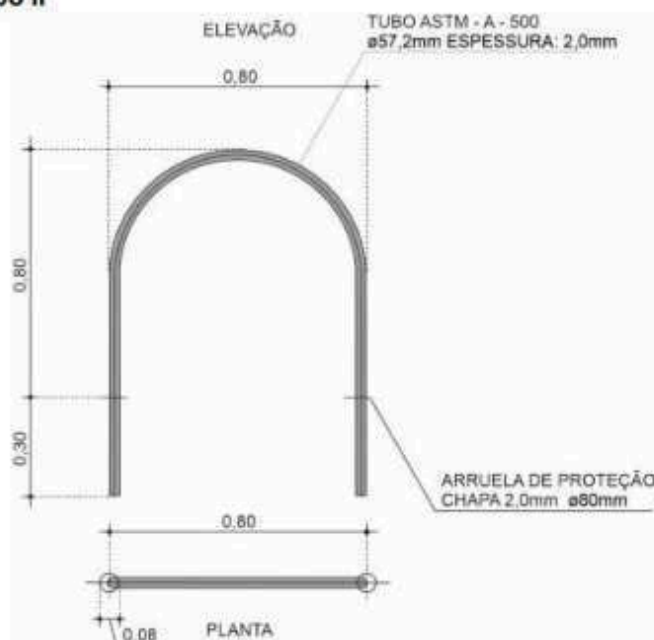
2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- j) 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: Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- 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 Ciclovitária do CONTRAN (Volume VII). As dimensões das imagens a seguir devem ser respeitadas e acrescentadas no projeto arquitetônico:

• **Modelo Tipo II**



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;

- 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;

- m) Enviar a prancha das vagas de estacionamento e dos acessos, em formato pdf, em documento separado dos demais, com as cotações 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:

- 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;

- 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;

- 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;

- 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;

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

2ª consideração CEIV: Incluir na versão final do EIV;

16. Apresentar o cálculo do valor de compensação atualizado.

2ª consideração CEIV: Incluir na versão final do EIV;

Finalmente, cumpre ressaltar, em consonância com a LC nº 24/2018:

Art. 11, § 1º: O EIV será arquivado definitivamente, na hipótese do empreendedor não prestar esclarecimentos, ou deixar de atender a qualquer das solicitações, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, mediante justificativa técnica, a contar do despacho da CEIV.

Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC nº 24/2018:

*Art. 16 No pedido de certidão de habite-se, o empreendedor deverá comprovar à CEIV, o recolhimento aos cofres públicos municipais, da medida compensatória, e o **Relatório de Cumprimento das medidas mitigatórias**. (grifo do autor)*

Parágrafo único. As medidas compensatórias, resultantes do não cumprimento de medidas mitigatórias, previstas no art. 17, deste diploma legal, deverão ser pagas em uma única parcela, num prazo máximo de 10 (dez) dias, a serem contados a partir da notificação da CEIV ao empreendedor.

*Art. 17 Verificado pela CEIV, o **descumprimento da execução de qualquer medida mitigatória, estará o empreendedor sujeito a notificação**, com direito a regularização em até 5 (cinco) dias úteis, sendo que, **pelo não cumprimento ou na reincidência**, será estabelecida medida compensatória, considerando 10 (dez) vezes o valor proporcional a medida mitigatória não executada. (grifo do autor)*

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final).

A análise do Estudo de Impacto de Vizinhaça não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis.

Balneário Camboriú, 12 de agosto de 2024.

Michela Denise Parno
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA – SPU
(Presidente CEIV)

ALEXANDRE GUISLOTE MOTTA – EMASA
(membro CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA -
SEMAM (membro CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA - SPU
(membro CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO – SPU/
Trânsito (membro da CEIV)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU
(membro CEIV)

WALTER H. GRUETER NETO - SPU
(membro CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA – SPU
(membro CEIV)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 01E4-2777-0A13-75F3

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

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 13/08/2024 12:40:58 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 13/08/2024 12:51:28 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 13/08/2024 13:35:17 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 13/08/2024 14:14:30 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 13/08/2024 15:32:51 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 14/08/2024 10:41:27 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 14/08/2024 16:37:56 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 15/08/2024 10:25:00 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/01E4-2777-0A13-75F3>