

## Protocolo 17- 36.934/2024

**De:** Clelia S. - SPU - CEIV

**Para:** Envolvidos internos acompanhando

**Data:** 17/12/2024 às 15:59:18

**Setores envolvidos:**

SGA - DEPE, SPU - DAP, SFA - CPD, SPU - CEIV, SPU - DAP - ANL, SPU - DAP - ADM, SPU - CEIV - MEM, SMA - DLA

### Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV)

Prezados,

segue parecer para providências.

ATT.

—

**Clelia Witt Saldanha - MATRÍCULA PMBC 40.815**

*Fiscal de Obras II - SPU Presidente CEIV - Decreto 10.915/2022*

**Anexos:**

PARECER\_048\_2024\_Ed\_La\_Perle\_3\_Analise\_36934\_2024.pdf

**PARECER 048/2024 - CEIV**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**  
**(CEIV)**

- ( ) Primeira Análise – Parecer nº 019/2024-CEIV – 11/06/2024  
( ) Segunda Análise – Parecer nº 037/2024-CEIV – 23/09/2024  
( X ) Terceira Análise – Parecer nº 048/2024-CEIV – 17/12/2024

**Processo Administrativo nº:** 36934/2024

**Empreendimento:** EMBRAED TOWERS.

**Empreendedor:** Embraed La Perle Empreendimentos Imobiliários SPE Ltda.

**CNPJ nº:** 22.959.487/0001-77

**Endereço do empreendimento:** Av. Atlântica, esq. Ruas 4600, 4700 e 4750, s/nº – Centro.

**Área do lote:** 7.079,75 m<sup>2</sup> (área de matrícula).

**Área a ser construída (projetada):** 107.815,73 m<sup>2</sup> (alterado, acréscimo de 58,08 m<sup>2</sup>).

**Torre 1 (B) (Oceana – fundos):** 57 pav. (63 pavimentos totais), 78 UR, 259 vagas.

**Torre 2 (A) (Embraed Tower):** 69 pav. (75 pavimentos totais), 124 UR, 428 vagas.

**Número Unidades Comerciais:** 02 unidades comerciais (térreo).

**Número de Unidades Residenciais:** 202 unidades residenciais.

**Projeção de atração do empreendimento – residencial:** 1.656 pessoas/dia.

**Projeção de atração do empreendimento – comercial:** 79 pessoas/dia.

**Vagas de Estacionamento:** 1.106 (844 privativas; 77 condominiais: 70 motos + 03

Bem/Desembarque + 02 PCD + 02 Carga/Descarga: 185 EPP: 167 carros + 18 motos)

**Uso:** Residencial e Comercial – Misto.

**Projeção de viagens veiculares geradas pelo empreendimento:** 117 viagens (70 viagens de atração + 47 viagens de produção), sendo 15 de transporte coletivo (9 de atração + 6 de produção)

**Zona:** ZACC-I-A – Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade

**DIC:** 37559, 69817 e 89673.

**Matrículas:** 7000, 17932, 19934, 25428, 28519, 31612, 43111 e 57675 – 2º ORI.

**RIP:** 8039.0002052, 8039.0000089-49 e 8039.0000177-78

**Investimento previsto:** 107.815,73 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 de Análise de EIV - CEIV, e dá outras providências";

CONSIDERANDO que o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo nº #669, com despacho em 30/04/2024, no que diz respeito ao projeto atender a legislação urbanística geral, em cumprimento ao art. 7º, da

Instrução Normativa n.º 001/2019, da SPU, de 29.08.2019, em relação à conformidade com a “legislação urbanística em geral” do projeto arquitetônico apresentado para a aprovação de projeto;

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, a CEIV faz as seguintes considerações:**

3. Identificar o Coordenador da Equipe Técnica Multidisciplinar, visto que as ARTs apresentadas não trazem nenhuma atividade de “coordenação” e, apresentar ART de todos os profissionais envolvidos (falta da Eng.<sup>a</sup> Valéria e Eng.<sup>o</sup> Felipe), conforme item 1.4 do TR;

**2ª Consideração CEIV:** Atendido parcialmente. Sobre a coordenação da equipe, não foi apresentada a ART da atividade técnica. Ainda, no EIV alterar de “coordenador de engenharia” para “coordenador de equipe”;

**3ª Consideração CEIV:** Atendido, apresentar na versão final do EIV.

5. No item “2.5 Descrição das obras” do EIV, cita que as etapas estão “detalhadas em memorial descritivo específico, anexo ao presente estudo”. Não foi localizado o memorial descritivo mencionado, o mesmo deverá ser apresentado, indicando os métodos construtivos e a estimativa de materiais a serem utilizados, conforme item 2.4 do TR;

**2ª Consideração CEIV:** Atendido parcialmente. Sobre as fundações, **indicar** o tipo de fundações a serem consideradas e, se haverá: execução de blocos e escavação para a implantação destes (estimativa de volume a ser escavado, se haverá transporte do material escavado, destinação, etc.) e, rebaixamento do lençol freático; Atendido, apresentar na versão final do EIV.

**3ª Consideração CEIV:** Apresentar Licença Ambiental para o rebaixamento do lençol freático ou, os seguintes documentos: memorial descritivo e cronograma físico de execução do rebaixamento temporário, abordagem da técnica a ser utilizada para o rebaixamento e a vazão para o máximo rebaixamento do nível freático, delimitação da área que será afetada pelo rebaixamento no terreno e no entorno (considerando seus efeitos adversos sobre as construções próximas existentes), planta do raio de influência do nível de rebaixamento do aquífero freático (cone de rebaixamento) especificar a metodologia usada para cálculo do cone, e, indicar medidas para reaproveitamento da água extraída com o rebaixamento;

6. Com relação ao **item 2.6 – Canteiro de Obras** (página 61) e ao projeto de canteiro de obras do empreendimento (Anexo IX):

- a) referenciar o capítulo 2.6 – Canteiro de Obras, constante na página 61 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). OBS: Incluir que a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito será notificada, com no mínimo 48 horas de antecedência, de evento que possa interferir no fluxo viário e/ou exigir expedição de Autorização Especial de Trânsito (AET), 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;
- b) acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e veículos de obras;
- c) 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;
- d) acrescentar vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, na área interna do canteiro de obras;
- e) rever e evitar o percurso em marcha à ré do caminhão-betoneira pela Avenida Atlântica, durante a etapa 3. Verificar a viabilidade das manobras serem realizadas na Rua 4700, considerando a proibição de estacionamento dos dois lados da via;

**2ª análise CEIV:** Atendido parcialmente. Considerando que as manobras/estacionamento dos veículos pesados devem ser realizadas internamente, em todas as etapas, atendendo o exposto no capítulo 2.2.6 do EIV ("Neste croqui, apresentam-se todas as fases de obra com as manobras realizadas internamente no terreno"), necessário rever as seguintes situações:

- Corrigir o sentido da Rua 4700 (ela não é mão-inglesa), além de retirar os caminhões "estacionados" nela nas folhas 01 e 02, visto que foi apontado no EIV que os acessos dos caminhões (betoneira e bomba) serão pelas Rua 4600 e Rua 4750, sendo somente a saída pela Rua 4700; ok
- Informar a previsão do quantitativo de vagas de carros/motos/bicicletas a serem disponibilizadas em cada etapa, demarcando as tipologias para melhor organização e segurança;
- Alinhar, na folha 01, a entrada dos veículos na interseção da Rua 4502 x Rua 4600. Eles não poderão circular na contramão de direção, conforme rota colocada;
- Rever e retirar, na folha/etapa 03, os caminhões estacionados na Rua 4600. A operação deverá ser realizada na área interna do canteiro de obras, visto que existe o estacionamento regulamentado em ambos os lados da via;

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

8. Apresentar Levantamento Planialtimétrico, cfe. item 2.6. do TR, anexo da LC nº 24/2018;

**2ª Consideração CEIV:** Apresentado no EIV, mas solicitamos que seja apresentado em prancha individual (anexo fora do EIV).

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

15. No item 3.5.5 do EIV, referente à “Leitura da Paisagem” (pág. 118) apresentar imagens da maquete digital, pelas quatro vias que circundam o empreendimento, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, aplicando-se as disposições da Lei Municipal nº 4.868/2024 e Decreto nº 11.679/2024. 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:** REITERA-SE este item.

**3ª análise CEIV:** Não atendido. Reitera-se este item.

### **Sistema Viário da Área de Vizinhança:**

#### **16. 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):**

16.1. 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

16.2. Com relação ao item 3.8.1 – Sistema Viário, necessário incluir os subcapítulos específicos de cada tema no sumário;

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

#### **16.3. Com relação ao item 3.8.1.1 – Vias de Acesso:**

- Necessário incluir o subcapítulo 2.3.1 – Controladores de Acesso (página 56 do EIV) dentro capítulo 3.8 – Sistema Viário da Área de Vizinhança. OBS: somente nos acessos do EPP existirão controladores de acesso (cancela)?;
- Necessário acrescentar na figura 128 (página 142 do EIV), os nomes das vias faltantes na área de influência imediata do empreendimento;
- Detalhar, por meio de cotas, ilustrações dos veículos e informações, o comprimento e o número de veículos abrangidos em cada faixa de acumulação, a largura dos acessos (incluindo as das rampas), as dimensões dos portões de acessos e dos rebaixamentos de guias. OBS: as figuras 130, 131 e 132,

constantes no EIV, deverão ser atualizadas ilustrando os veículos;;

- 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;

**2ª análise CEIV:** Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações:

- Rever o rebaixamento de guia prevista para o acesso da Rua 4700. Nas páginas 101 e 147 do EIV é citado que será 16,0 m de rebaixamento e nos projetos arquitetônicos são previstos 4,0 m de rebaixamento. Compatibilizar de acordo com as leis urbanísticas municipais;
- Considerando que o projeto aprovativo e o executivo estão divergentes quanto ao número de acessos veiculares previstos na Rua 4750, necessário compatibilizar o texto e as imagens do capítulo referente a Rua 4750, informando de maneira objetiva, de acordo com as leis urbanísticas municipais, o número de acessos veiculares previstos na Rua 4750. OBS: no projeto aprovativo existem a previsão de 3 acessos (entradas) veiculares e no projeto executivo existem a previsão de 4 acessos (entradas) veiculares;
- Considerando a baixa legibilidade das cotas nos projetos arquitetônicos, detalhar no texto do EIV, as larguras de todos os acessos e das rampas existentes, informando se todos os acessos veiculares previstos serão bidirecionais;

**3ª análise CEIV:** A CEIV, considerando as diretrizes de mobilidade urbana, além das disposições sobre os rebaixamentos de meio-fio e acessos, constantes na Lei Municipal nº 2.794/2008 e demais normativas a respeito do tema, solicita as seguintes medidas:

- Retirar o acesso ao setor comercial, previsto na Rua 4750 para somente 4 carros;
- Informar como será a logística do fluxo veicular para acesso ao estacionamento público. Entrada pela Rua 4600 e saída pela Rua 4750?;
- Melhorar a legibilidade das cotas do Anexo G – Pranchas das vagas de estacionamento e acessos, especialmente as dimensões das vagas e dos rebaixos;

16.4. Com relação ao item 3.8.1.2 – Gabarito e Hierarquização:

- a) No parágrafo sobre gabarito das vias e hierarquização, referenciar a legislação a respeito do tema, de maneira completa, citando a legislação;

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

16.5. Com relação ao item 3.8.1.3 – Sistema Viário (Sistema Cicloviário):

- a) Necessário 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 de indicar dados e informações sobre a infraestrutura/malha cicloviária total existente no município;

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

16.6. Com relação ao item 3.8.1.4 - Pavimentação e sentido das vias:

- a) Necessário acrescentar as denominações das vias na figura 139 (página 149 do EIV), além de acrescentar o sentido da Rua 4700;
- b) Necessário alterar a cor das setas direcionais ou da linha perimetral da AVD, deixando-as em cores distintas, na figura 139;

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

**16.7. Com relação ao item 3.8.2 – Transporte público coletivo e individual:**

- a) Necessário acrescentar imagens que mostrem os pontos de ônibus (com e sem abrigos) e os pontos de táxi nas proximidades do empreendimento;
- b) Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis);
- c) Necessário rever o aplicativo mencionado na página 151 do EIV (“Bilhete Digital – Onboard”). O aplicativo utilizado não seria o Clive Bus?;
- d) Necessário acrescentar na figura 144 (página 152 do EIV), os pontos de embarque/desembarque de passageiros existentes no entorno do empreendimento (que podem ser utilizados no transporte individual, como Uber, 99);

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

**16.8. Com relação ao item 3.8.3 – Sinalização:**

- a) Necessário incluir (texto, figuras e mapa indicativo) sobre a sinalização semaforica e dispositivos de fiscalização eletrônica (avanço semaforico/controladores/redutores) existentes na área de influência direta do empreendimento;
- b) Necessário incluir (texto, figuras e mapas indicativos) das Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP), das ondulações transversais (lombadas), das Faixas de Travessias de Pedestres (FTP) e de outros dispositivos traffic calming na área de influência direta do empreendimento;

**2ª análise CEIV:** Atendido parcialmente, devendo rever a existência do quantitativo de Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP) na figura 171 (página 174 do EIV), especialmente as apontadas na Avenida Hermógenes Assis Feijó, na extremidade da imagem;

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

**16.9. Com relação ao item 3.9.2 – Resultado da contagem:**

- a) Necessário compatibilizar os dados das tabelas 33 a 38 com os da Planilha de Dados Brutos de Tráfego (Anexo I). Exemplos: Na tabela 38 é apresentado que o dia de maior movimento do ponto 6 é no domingo, porém no Anexo I é apresentado que é sábado, na hora pico das 17h as 18h. Na tabela 37, é apresentado para o ponto 5 (vetor D5), na hora pico das 15h30 as 16h30, o volume de 48 veículos, desconsiderando provavelmente as bicicletas e no Anexo I, para o mesmo ponto e vetor, o valor de 53, provavelmente considerando as bicicletas. Os valores das

bicicletas foi desconsiderado em todos os vetores ou somente os presentes na interseção da ciclofaixa da Avenida Atlântica e Avenida Normando Tedesco?;

**2ª análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV e da planilha de dados de tráfego;

**16.10. Com relação ao item 3.9.3.1- Previsão da influência do empreendimento:**

- a) Nas Tabelas 40 e 41, é citado em uma das colunas “Viagens atraídas por dia (V)” e na Tabela 45 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 (02 unidades comerciais com área bruta locável de 485,43 m<sup>2</sup>). OBS: a referência 820-Shopping center poderá superestimar a geração de viagens atraídas. Como as salas comerciais não podendo serem enquadradas como um complexo de shopping center devido à pequena área construída, um modelo a ser seguido é o do ITE (2012) que classifica as mesmas pelo “Código 814 – Lojas de variedades”, podendo ser aplicado diferentes usos no futuro. Outros modelos, tradicionais na literatura e mais compatíveis, também serão aceitos;

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

**16.11. Com relação ao item 3.9.3.3 – Divisão de modos de transportes:**

- a) Necessário explicar qual fórmula/referência foi utilizada para se chegar ao número de 25 viagens de ônibus que serão geradas (14 viagens de atração e 11 de produção), citadas na página 165 do EIV;
- b) Rever, na tabela 45 (página 166 do EIV), o número total de viagens geradas considerando o acréscimo das 25 viagens de ônibus. O total não seria 195 (170 estimado ITE + 25 de ônibus);
- c) Em relação a tabela 46 (página 166 do EIV), rever os dados apresentados nos vetores dos pontos 3 e 6 (coluna fluxo medido 2022). Os dados não estão compatíveis com os das tabelas 35 e 38 do EIV. Ademais, rever os volumes apresentados na coluna referente ao ano de 2034 e 2039, sem influência do empreendimento. Ex: Em P1 (vetor 7), considerando o volume de 36 veic/h em 2022 e a taxa de crescimento de 3,76% em 2023 e 3,1% até 2039, os volumes futuros para 2034 e 2039 não seriam, respectivamente, 52,26 e 60,87?;
- d) Em relação a tabela 46 (página 166 do EIV), o acréscimo do nº de viagens geradas na hora pico (109 de atração e 86 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 análise CEIV:** Atendido parcialmente, devendo rever ou compatibilizar os dados do

ponto P1 (direção 5), da coluna “geração de viagens do empreendimento”, constante na tabela 42 (página 190 do EIV). Na subcoluna “direção afetada” existem 2 saídas porém ocorre o acréscimo de viagens somente em 1;

**3ª análise CEIV:** **Atendido parcialmente**, devendo explicar por qual motivo ocorreu a mudança da classificação do nível de serviço da direção 5 (P6), sem o empreendimento, visto que o acréscimo solicitado ocorreu na direção 5, porém do P1;

16.12. Com relação ao item 3.9.4.1 - Fluxos ininterruptos:

a) Rever ou explicar os dados de “Fluxo de saturação ajustado (s) veic/h”, constantes na

última linha da Tabela 49 (página 157 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<sub>0</sub> = taxa de fluxo de saturação base para as pistas (cp/h/pista);

N = número de pistas no grupo de pistas;

f<sub>w</sub> = ajuste para largura da pista;

f<sub>HV</sub> = ajuste para veículos pesados;

f<sub>g</sub> = ajuste para inclinações;

f<sub>p</sub> = ajuste para estacionamentos;

f<sub>bb</sub> = ajuste para bloqueio de ônibus;

f<sub>a</sub> = ajuste para o tipo de área;

f<sub>LU</sub> = ajuste para utilização da pista;

f<sub>LT</sub> = ajuste para conversões à esquerda;

f<sub>RT</sub> = ajuste para conversões à direita.

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

16.13. Com relação ao item 3.9.4.1.1 – Resultados:

a) Necessário compatibilizar os dados da tabela 51, referente ao fluxo (veic./h) de 2034 e 2039 (sem o empreendimento), com os apresentados na tabela 46 (página 166 do EIV), referentes aos mesmos anos. Exemplo: Na tabela 46, para o vetor 5 (ponto 1), para o ano de 2034, é previsto o fluxo de 1223 veic./h, porém na tabela 51, para o mesmo vetor, é previsto o fluxo de 1247 veic./h;

**2ª análise CEIV:** Atendido parcialmente, sendo necessário compatibilizar os dados da tabela 47, referente aos pontos 5 e 6 (fluxos com o empreendimento), com os apresentados na tabela 42 (página 190 do EIV);

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

16.14. Com relação ao item 3.9.4.2.1 – Resultados:

a) Explicar se os dados de **vc,x – Taxa de fluxo do movimento conflitante (veic/h)**, constantes na tabela 54 do EIV, estão relacionados com os fluxos veiculares atuais das vias estudadas, constantes nas tabelas 33 a 38 e 46, visto que as atualizações/alterações solicitadas nessas tabelas citadas impactariam os dados

da tabela 54;

b) Na tabela 55, os cenários futuros apresentados são para os anos de 2033 e 2038. O correto não seria para os anos de 2034 e 2039?;

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

## 17. Com relação a avaliação da matriz qualiquantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras:

### 17.1. Fase de Implantação:

	IMPACTO	AVALIAÇÃO DA CEIV
f)	Alteração nos fluxos de veículos pesados	<p>Alterar a reversibilidade para parcialmente reversível, a importância/significância para alta (página 184 do EIV) e acrescentar as seguintes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;</li> </ul> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;</p>
g)	Deterioração das vias públicas	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Elaboração de Estudo Cautelar das vias para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/demolições/supressão de vegetação, etc.);</li> <li>- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local.</li> </ul> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Corrigir a menção às ruas (cita Rua 3200, 3300) e compatibilizar;</p> <p><b>3ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;</p>
h)	Pressão nas vagas de estacionamento do entorno	<p>Alterar a reversibilidade para parcialmente reversível (3) e acrescentar as seguintes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sinalização adequada para orientação do tráfego, de acordo com os Manuais do CONTRAN.</li> </ul> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Atendido parcialmente, visto que foi</p>

		incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar; <b>3ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;
i)	Pressão no sistema viário próximo	A CEIV entende que pelo número de viagens geradas, a importância é ALTA (5), além de ser parcialmente reversível. <b>2ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

## 17.2. Fase de Operação:

	IMPACTO	AVALIAÇÃO DA CEIV
a)	Alteração na geração de escoamento superficial	Será avaliado após a apresentação da memória de cálculo solicitada no item 14 deste parecer. <b>2ª análise CEIV:</b> A CEIV entende que poderá ser aplicado o percentual de 80 % neste impacto (devido a implantação de tanques de retardo), desde que seja inserido um novo impacto na fase de operação avaliando a "Pressão na rede pública de drenagem", visto que o volume de águas a serem lançados na rede será em torno de 60,86 m <sup>3</sup> (visto que foi projetado o volume de reservatórios de reuso de 15,00 m <sup>3</sup> para cada torre (pág. 72 do EIV - 2 x 15 m <sup>3</sup> ) e, o escoamento total de projeto (5 min; i = 217,5 mm/h) foi calculado em 90,86 m <sup>3</sup> . <b>3ª análise CEIV:</b> O impacto "Pressão na rede pública de drenagem" foi inserido corretamente, porém deve ser reavaliada a "reversibilidade" (de reversível "1" para parcialmente "3" e, o percentual de mitigação deste não deve ultrapassar os 30%.
b)	Alteração no consumo de água	A importância deverá ser avaliada como ALTA (5). <b>3ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;
c)	Na fase de Operação, considerando a divisão modal do bairro centro, 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); - 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). <b>2ª análise CEIV:</b> Atendido parcialmente, visto que foram inclusas no texto do EIV mas	

	não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar; <b>3ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;
d)	<p><b>Alteração no fluxo de automóveis</b></p> <p>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, é necessário a retirada da seguinte medida mitigadora "Construção/reforma de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento (padrão da Secretaria de Planejamento Urbano)". Ademais, necessário alterar a significância/magnitude para alta, no texto do EIV, e incluir as seguintes medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 e/ou Indireta 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).</li> </ul> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar. Ademais, necessário alterar a significância/magnitude para ALTA, no texto do EIV, visto que ela ainda está como "pequena magnitude/significância", na página 236 do EIV;</p> <p><b>3ª análise CEIV:</b> Reitera-se a solicitação de inclusão da medida mitigadora na Matriz (tabela 64);</p>
e)	<p><b>Demanda por transporte coletivo</b></p> <p>Retirar a seguinte medida mitigadora:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Instalação de alerta luminosos e sonoros nos portões de acesso de veículos, visando melhorar a segurança de pedestres e ciclistas no local.</li> </ul> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar. Ademais, reduzir o % de mitigação deste impacto para 30%;</p> <p><b>3ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;</p>

f)	Pressão nas vagas de estacionamento do entorno	<p>Alterar a importância para ALTA (5) e incluir as seguintes medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reserva de vagas de visitantes internas, para atendimento a demanda do condomínio, em caso de situações especiais (eventos comerciais, aniversários, confraternizações, etc);</li> <li>- Reserva de vaga de carga e descarga, dentro da área interna do empreendimento, para atendimento a demanda dos condôminos.</li> </ul> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Atendido parcialmente, visto que foi incluso no texto do EIV mas não na Matriz (tabela 64, página 242 do EIV). Compatibilizar;</p> <p><b>3ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;</p>
g)		<p>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.</p> <p><b>2ª análise CEIV:</b> Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;</p>

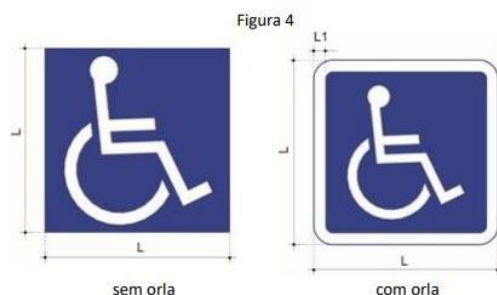
#### 18. Com relação ao projeto arquitetônico:

Necessário incluir no Anexo VII – Projeto de Vagas de Estacionamento, a prancha específica das vagas de estacionamento (privativo e EPP) e dos acessos, demonstrando as delimitações/dimensões das vagas de estacionamento (largura x comprimento), especificando os tipos de uso (idosos, PNE, visitantes, motos,...), de operação (embarque/desembarque, carga/descarga,..) e de veículos (bicicletas, motos, caminhões...). Ademais, necessário incluir as seguintes medidas nas pranchas específicas das vagas e dos acessos:

> 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

> 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:

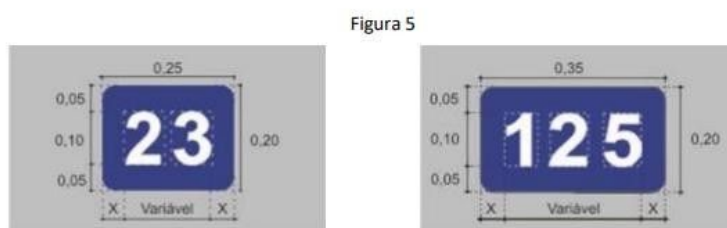


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

> 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- > 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;



- > 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

- > Incluir, na prancha dos acessos, as larguras dos rebaixos do meio-fio e das rampas, nos respectivos acessos, além de indicar a largura e altura dos

portões de entrada/saída do empreendimento;

**2ª análise CEIV:** Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações:

- 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. OBS: as larguras das rampas, de todas as pranchas do projeto das vagas de estacionamento devem ser cotadas;
- Considerando que na Rua 4750 existem a previsão de 1 acesso ser residencial, 1 acesso ser para o EPP e 1 acesso ser para a garagem permutante, compatibilizar o projeto aprovativo e o executivo, visto que estão divergentes quanto ao número de acessos veiculares previstos na Rua 4750. No projeto aprovativo existem a previsão de 3 acessos (entradas) veiculares e no projeto executivo existem a previsão de 4 acessos (entradas) veiculares. Compatibilizar ou explicar;

**3ª análise CEIV:** Atendido parcialmente. A CEIV, considerando as diretrizes de mobilidade urbana, além das disposições sobre os rebaixamentos de meio-fio e acessos, constantes na Lei Municipal nº 2.794/2008 e demais normativas a respeito do tema, solicita as seguintes medidas:

- Retirar o acesso ao setor comercial, previsto na Rua 4750 para somente 4 carros;
- Informar como será a logística do fluxo veicular para acesso ao estacionamento público. Entrada pela Rua 4600 e saída pela Rua 4750?;
- Melhorar a legibilidade das cotas do Anexo G – Pranchas das vagas de estacionamento e acessos, especialmente as dimensões das vagas e dos rebaixos;

> Incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos;

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

> Necessário demonstrar, no projeto arquitetônico, em prancha específica, as faixas de acumulação no acesso de entrada e saída, indicando a largura, a extensão e a capacidade (número de veículos) das respectivas faixas de acumulação, 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 Acumulação;

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

> Necessário apresentar o trajeto que os veículos terão que fazer para acessar as 3 vagas comerciais privativas e a vaga de carga/descarga comercial;

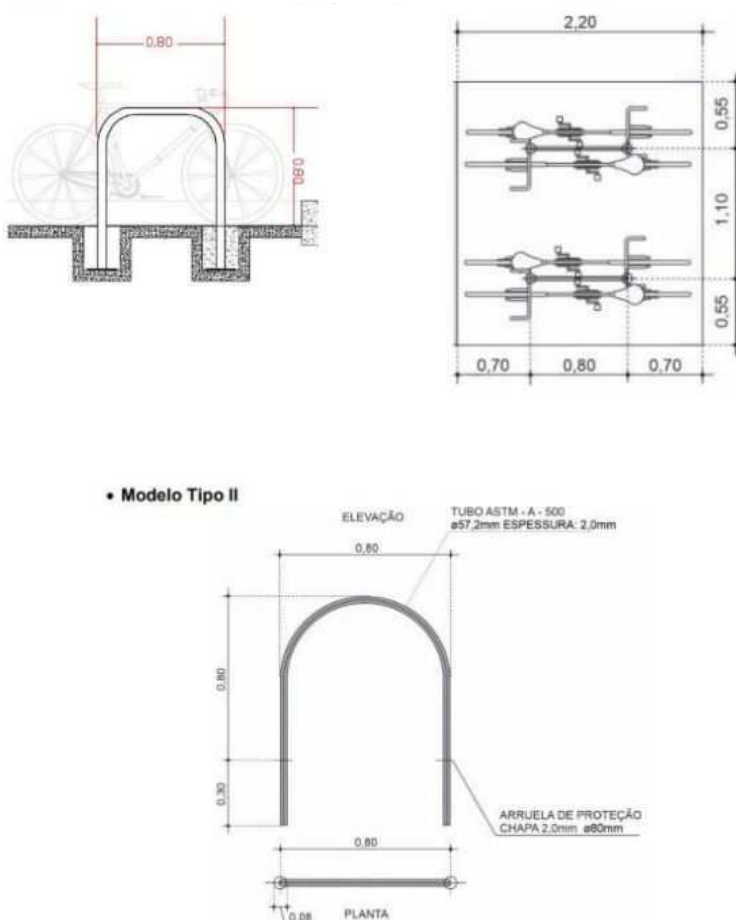
**2ª análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

> Necessário apresentar, onde e como serão realizadas as operações de carga/descarga dos condôminos;

**2ª análise CEIV:** Atendido parcialmente, devendo ser reservado uma vaga interna para carga e descarga dos condôminos, com, no mínimo, as dimensões de 2,5 m x 8,0 m;

**3ª análise CEIV:** Atendido parcialmente, devendo ser acrescida uma vaga de carga/descarga para atendimento aos condôminos, de ambas as torres, no pavimento G1, G2 ou G3. Essa vaga poderá ser atendida por veículos de carga pequena (leve), como Fiorino, Partner, Kangoo, Berlingo, etc... OBS: necessário compatibilizar a altura dos portões de acesso as garagens com a altura desses veículos supracitados;

> 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

> Rever ou utilizar de modo misto os paraciclos (suspensos e horizontais). O Manual de Sinalização Ciclovária 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 análise CEIV:** Ok, atendido. Incluir na versão final do EIV;

> Incluir reserva de vagas de visitantes internas, para atendimento a demanda do condomínio, em caso de situações especiais (eventos comerciais, aniversários, confraternizações, etc).

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

19. Apresentar a Matriz e o Cálculo do Valor de Compensação, atualizados, considerando os apontamentos acima e, aplicando o ICIV de valoração “3” (infraestrutura está comprometida e o empreendimento não traz medidas que possam melhorar as condições locais). A CEIV aplica o entendimento que, se mais de dois itens da infraestrutura estiverem comprometidos, considera-se a infraestrutura comprometida. A viabilidade da EMASA indica grau de impacto “ALTO”, ou seja, para a rede local o empreendimento trará uma sobrecarga que influencia no comprometimento das redes de abastecimento de água e coleta de esgoto. Há comprometimento da prestação de serviço adequado e por infraestrutura urbana em relação aos serviços públicos já ofertados e comprometidos na região (energia elétrica, água, esgoto, sistema viário, transporte). O EIT apontou uma geração de 117 vi-agens veiculares na hora pico, sendo 15 só de transporte coletivo, trazendo piora no nível de serviço da via em pontos críticos, além de pressão no sistema de transporte coletivo, ciclovário e pedonal. Ademais, a oferta excedente de vagas de estacionamento não é uma medida mitigadora efetiva, visto que ela estimulará a produção de viagens veiculares individuais em uma região onde não existe a previsão de aumento de capacidade da via (ex: aumento do nº de faixas de trânsito de veículos de passeio), ou seja, uma região com sistema viário consolidado e comprometido.

**3ª análise CEIV:** A CEIV reitera a solicitação, considerando que a emissão de viabilidade para abastecimento/coleta não significa que as redes não estejam comprometidas (Ex.: a capacidade de tratamento de esgoto está comprometida: capacidade total de tratamento atual de 696 L/s e demanda operacional de 700 L/s), além de que, dentro dos limites das áreas de vizinhança há pontos em que os níveis de serviço de vias (trânsito) estão refletindo situação de colapso do fluxo (Nível F, apontados em estudos de outros empreendimentos). Ainda, as medidas mitigadoras são consideradas efetivas quando forem de extrema relevância e, solucionem ou melhorem uma condição adversa do município.

20. Corrigir, na página 169 do EIV, a menção ao P4 (~~Av. Brasil x Rua 3200~~).

**3ª análise CEIV:** Ok, atendido. 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) em uma via impressa e uma digital.

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

Balneário Camboriú, 17 de dezembro de 2024.

Michela Denise Parno  
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA (Presidente)

EDUARDA MONTIBELLER SCHUCH (Vice-presidente)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA - SEMAM  
(membro)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA – SPU (membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA - SPU (membro da CEIV)

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

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU (membro da CEIV)

WALTER H. GRUETER NETO - SPU (membro CEIV)

ALEXANDRE GUISLOTE MOTTA – EMASA  
(Membro da CEIV)

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



## VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 5EFD-F0B5-3762-69BB

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



MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 17/12/2024 16:00:46 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 17/12/2024 16:01:44 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 18/12/2024 11:28:30 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 18/12/2024 13:29:24 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 18/12/2024 14:22:34 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 18/12/2024 14:31:00 (GMT-03:00)

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 19/12/2024 10:09:11 (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/5EFD-F0B5-3762-69BB>