

PARECER 018/2024 - CEIV

PARECER 018/2024 - CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 018/2024-CEIV – 24/05/2024

Processo Administrativo nº: Protocolo 44.049/2024

Projeto: Reserva Estaleiro

Área do empreendimento: 38.961,82 m²

Área do Terreno: 70.686,00 m²

Descrição do empreendimento: Edifício de Uso Misto (atividade residencial e comercial)

População Máxima Estimada: 839 pessoas (798 residencial + 41 comercial)

Vagas de Estacionamento: 330 (292 residenciais + 35 comerciais) + 3 PNE + 13 motos

Endereço: L.A.P – Av. Rodesindo Pavan, Bairro Estaleiro, nº 7470, Balneário Camboriú, SC.

Uso: Misto (Residencial/Comercial)

Zona: ZC – 1, ZP – 2

Cadastro Municipal (DIC): 41.628

Investimento previsto: R\$ 107.439.556,36

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 de 25 de janeiro de 2023, no protocolo #18737, no sistema Aprova Fácil BC, o qual apresenta a manifestação que o empreendimento proposto "Atende a Legislação Urbanística em Geral", repercutindo na abertura do protocolo e-44.049/2024, que apresentou o respectivo Estudo de Impacto de Vizinhança para o empreendimento de uso misto, denominado Condomínio Reserva Estaleiro, requerido por Georgiana Bossardi Rissardi (CPF 010.xxx.xxx-51), situado na Linha de Acesso às Praias Rodesindo Pavan (DIC 41.628), na Praia do Estaleiro, enquadrado no Art. 53, incisos I e II, da Lei Municipal nº 2.794/2008;

CONSIDERANDO 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 #12299, no sistema Aprova Fácil BC;

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.º 24/2018, a CEIV faz as seguintes considerações:

1. O Sumário deverá seguir a numeração estipulada no Termo de Referência, anexo a Lei Complementar n.º 24/2018. Nesse sentido, o item 2.10.4 (Estudo de Ventilação) deverá

PARECER 018/2024 - CEIV

- possuir a numeração 2.11, implicando na renumeração dos itens subsequentes (2.12, 2.12.1, 2.13, 2.14, 2.15). Ainda, o item 2.14 (que será o item 2.15) deverá ser renomeado para Valor de Investimento;
2. As assinaturas a serem afixadas no EIV final, e nos laudos (definitivos) que o integram, deverão possuir certificação válida para submissão aos órgãos validadores, preferencialmente na formatação ICP-Brasil (Assinatura Eletrônica Qualificada), podendo ser apresentado no formato GOV.BR (Assinatura Eletrônica Avançada);
 3. O Sumário deverá descrever todos os Anexos que são integrantes do EIV;
 4. Apresentar o projeto de arborização urbana aprovado pela SEMAM, para as áreas dos passeios públicos, limítrofes ao empreendimento, observando as disposições da Lei n. 4.868/2024;
 5. Apresentar o projeto arquitetônico, conforme dispõe o art. 14, da Lei Complementar n. 24/2018 (com redação dada pela Lei Complementar n. 85/2022);
 6. A CEIV entende que o documento que integra o Anexo XII, emitido pela EMASA, deve ser apresentado com data atualizada, uma vez que a rede de coleta estava em fase de implantação quando de sua expedição (10.03.2022). Ainda, a viabilidade de abastecimento de água e coleta de esgoto sanitário, emitida pela EMASA, deverá informar o **"grau de impacto"** do empreendimento proposto;
 7. Em consulta ao CREANET/ SC foi possível verificar que a ART n.º 9255292-7 (Eng.ª Georgiana Bossardi Rissardi) não é válida, pois carece de registro/pagamento. Rever, equacionando. Somado a isso, esta ART deverá possuir a atividade técnica de coordenação do EIV, ou atividade técnica equivalente;
 8. Em consulta ao CREANET/ SC foi possível verificar que a ART n.º 9256512-4 (Eng. Thyago Konflanz Sanchez) não é válida, pois carece de registro/pagamento. Rever, equacionando;
 9. Apresentar a ART referente a elaboração do PGRCC (Biol. Deise de Cassia Soares);
 10. No item 3.4 do EIV, na Figura 62, deverá ser reposicionado o local do empreendimento, pois ele está situado no Estaleiro e não em Taquaras;
 11. A viabilidade técnica emitida pela CELESC (Anexo IX) deve ser atualizada para os dados atuais do projeto, quanto a sua área (38.9621,82 m²) e número de unidades (99; sendo 94 residenciais e 05 não residenciais/ comerciais/ prestação de serviços);
 12. Esclarecer/ evidenciar o acesso as unidades não residenciais do Condomínio Reserva Estaleiro, se estarão disponíveis para o acesso público, ou se o acesso a elas será exclusivo para os condôminos e visitantes;
 13. Anexar a Licença Ambiental Prévia (LAP) emitida pelo órgão ambiental competente;

PARECER 018/2024 - CEIV

14. Anexar documento expedição pelo órgão ambiental competente relativo a autorização para a ligação (ponte) entre as áreas do empreendimento, quanto a supressão de vegetação e quanto a movimentação de terra para a implantação do empreendimento Condomínio Reserva Estaleiro;
15. O Projeto e Memorial Descritivo Terraplanagem (Anexo V) quando da submissão aos órgãos validadores, resultou a mensagem de que o documento foi alterado ou corrompido desde que foi assinado. Rever, equacionando;
16. Com relação ao projeto de canteiro de obras:
 - a. 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) de acesso, 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 das manobras e demais acessos dos equipamentos e máquinas;
 - b. 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. Ainda, não deverá ser considerado o estacionamento dos caminhões de carga/descarga na via pública;
 - c. Especificar os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais;
 - d. Acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e automóveis;
 - e. Acrescentar no projeto do canteiro de obras, as dimensões, em especial a largura e altura, dos acessos (entrada/saída) dos caminhões e automóveis, em todas as etapas;
 - f. Acrescentar vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, na área interna do canteiro de obras, informando a quantidade prevista em cada fase da obra;
17. No item 2.9.4 do EIV, na Implantação, indicar o tratamento e destinação dos efluentes líquidos oriundos da lavagem dos materiais utilizados na execução da obra;
18. As imagens que integram o item 3.8 do EIV, referente à “Leitura da Paisagem”, não

PARECER 018/2024 - CEIV

subsidiar a avaliação pela CEIV, quanto ao empreendimento proposto. Nesse sentido, a CEIV entende que deverão ser apresentadas imagens da maquete digital/ perspectivas, com a projeção da edificação proposta (vista do observador pedestre), pelas duas vias que circundam o empreendimento, aplicando-se as disposições da Lei Municipal nº 4.868/2024 (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;

18.1 O item 2.12 informa a adoção do item de sustentabilidade referente a Fachada Vegetada, de modo a propiciar a mimetização da edificação projetada. Tal questão deve ser evidenciada na leitura da paisagem. Nesse sentido, deverão ser informados quais as estratégias que serão adotadas relacionadas a essa tema, com a possibilidade de serem descritas como medidas mitigadoras para o impacto Interferência no ambiente natural (Operação).

18.2 A CEIV entende que deverá ser informado o impacto "Interferência no ambiente natural" para a fase de operação, além da fase de implantação;

19. Com relação ao **Anexo XV – Estudo de Impacto de Tráfego - EIT** (referente ao item 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento e ao item 3.6 – Sistema Viário da Área de Vizinhança, do TR da LC nº 24/2018):

19.1 Com relação ao Estudo de Impacto de Tráfego – EIT (especialmente em relação aos itens 5, 6, 7 e 8) e a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART apresentada:

a. Quanto a responsabilidade técnica pela elaboração do "Estudo de Tráfego", foi apresentada a ART sob n.º 8444162-0, pelo Engenheiro Ambiental, Gian Franco Werner, apresentando as atividades técnicas de "Estudo" e "Do Monitoram. Ambiental", sobre os objeto "Tráfego". 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 2000, 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-

PARECER 018/2024 - CEIV

graduação, na mesma modalidade.” (grifo do autor);

19.2 Com relação ao item 3 – Caracterização geral do empreendimento:

a. Necessário criar um subcapítulo específico para o tema acessos para pedestres e veículos, apresentando mapas representativos e recortes de projetos das rotas de acesso (entrada) e de saída de veículos e de pedestres do empreendimento durante a fase de operação. De acordo com o Art. 40 da Lei Municipal 2794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes. Ademais, necessário informar se nos acessos existirão controladores de acesso e faixas de acumulação, demonstrando, no EIT e no projeto arquitetônico, em prancha específica, as faixas de acumulação de entrada e saída, indicando a extensão e a capacidade (número de veículos) das faixas de acumulação. OBS: nesse subcapítulo, será necessário explicar sobre como os veículos de utilidade pública, especialmente o de socorro de incêndio e salvamento, os de ambulância e os caminhões de lixo acessarão o empreendimento. Deverá ser analisado, além dos acessos, as vias internas (Como serão os acessos desses veículos citados ao empreendimento, quando e se necessitarem? Haverá condições ideais de trafegabilidade em todas as vias interna do empreendimento?);

19.3 Com relação ao item 3.1 – Localização do empreendimento:

a. Acrescentar na figura 02 (página 8 do EIT), de maneira legível, a denominação das demais vias do entorno;

19.4 Com relação ao item 3.3 – Informações do empreendimento:

a. Necessário criar um subcapítulo específico para o tema estacionamento, 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);

b. Necessário compatibilizar a reserva das vagas especiais (pessoa idosa e PNE), respeitando as leis municipais, o Estatuto do Idoso (Lei Federal nº 10.741/2003) e o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/2015). OBS: no estacionamento privado de uso coletivo (comercial), deverá ocorrer a reserva de, no mínimo, 5% das vagas para pessoa idosa e 2% para PNE;

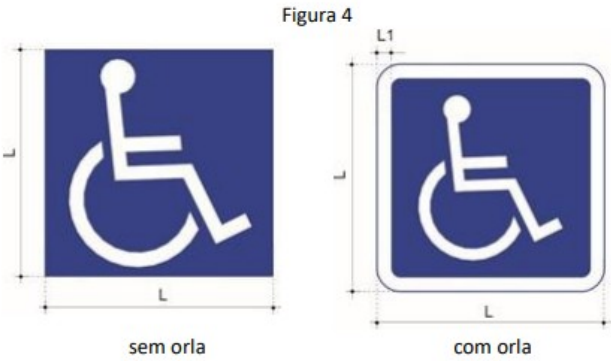
c. Necessário apresentar, no EIT e em prancha específica das vagas de estacionamento, onde e como serão realizadas as operações de embarque e desembarque (carros de aplicativos, táxi e outros) e de carga/descarga para

PARECER 018/2024 - CEIV

atendimento dos usuários das salas comerciais e dos condôminos. OBS: as dimensões da vaga de carga/descarga, deverão ser, no mínimo, 2,70 x 8,0 m;

d. Incluir as sinalizações horizontais das vagas de estacionamento de todas as pranchas, em especial a de estacionamento. 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;

e. Incluir/Rever as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022

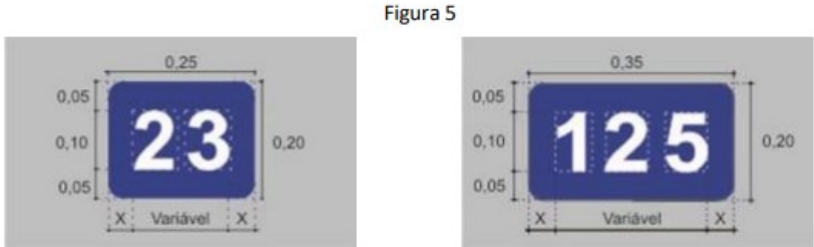


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

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.



(anexos) e imagens a seguir:

f. 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:

PARECER 018/2024 - CEIV



g. 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);



PARECER 018/2024 - CEIV

h. 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;

i. Informar como será a organização do bicicletário na área interna do empreendimento (citada na página 45 do EIT). Haverá paraciclos? Serão suspensos e/ou horizontais? OBS: 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";

19.5 Com relação ao item 4 – Definição da área de influência imediata:

a) Necessário acrescentar na figura 4 (página 11 do EIT) os sentidos de tráfego das vias do entorno;

19.6 Com relação ao item 4.1 – Hierarquização Viária:

a. Acrescentar na figura 05 (página 12 do EIT), de maneira legível, a denominação das demais vias do entorno;

b. Necessário criar/acrescentar um subcapítulo específico para o tema Gabarito das Vias, incluindo uma tabela com as medidas dos gabaritos das vias que compõem as rotas de entrada e saída do empreendimento, além das do entorno, conforme a Lei Complementar nº 2.794/2008 (Tabela do Sistema Viário);

19.7 Com relação ao item 6.1 – Mobilidade Local:

a. Necessário criar/acrescentar um subcapítulo específico para o tema Modais de Transportes Existentes, incluindo informações sobre a porcentagem de cada modo de transporte utilizado no Bairro Região das Praias, de acordo com o Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018). OBS: apresentar gráfico tipo "pizza" com os dados supracitados;

19.8 Com relação ao item 6.2.1 – Sinalização de Trânsito do Entorno:

a. Necessário incluir a apresentação de informações, imagens e mapas indicativos dos dispositivos redutores de tráfego existentes (faixas elevadas de travessias de pedestres, ondulações transversais, Traffic Calming, fiscalizadores eletrônicos) no entorno do empreendimento;

19.9 Com relação ao item 6.2.2 – Serviços de Transporte Coletivo:

a. com a mudança da empresa responsável pelo transporte coletivo de Balneário Camboriú, será necessário atualizar o capítulo com as informações presentes no site da nova empresa de transporte e da prefeitura, constantes a seguir:
<http://transpiedadebc.com.br/>

PARECER 018/2024 - CEIV

https://www.bc.sc.gov.br/imprensa_detalhe.cfm?codigo=35597

https://www.bc.sc.gov.br/imprensa_detalhe.cfm?codigo=35587

b. necessário colocar o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento. OBS: o mapa/rota está presente no site da empresa responsável pelo transporte coletivo de Balneário Camboriú;

c. necessário criar subcapítulo específico para o tema Serviço de Transporte Individual, acrescentando informações, figuras e mapas indicativos (se existir) dos pontos de táxi e de embarque/desembarque dos motoristas de aplicativos, no entorno do empreendimento;

19.10 Com relação ao item 6.2.3 – Estrutura Ciclovitária:

a. Em relação ao sistema ciclovitário, necessário utilizar como referência o Plano Ciclovitário Municipal/Mapa Ciclovitário Municipal, atualizando os dados e incluindo imagens/mapas com a estrutura ciclovitária existente e a projetada na área de influência direta do empreendimento, além da demonstração atual, por meio de imagens, do espaço ciclovitário existente no entorno;

19.11 Com relação ao item 6.3 – Contagem Volumétrica Veicular:

a. Necessário explicar se foi utilizado fator de correção/ajustamento nos dados de contagens de tráfego, coletados nos dias 02/08/2022, visto estarmos no ano de 2024. Caso tenha utilizado, necessário referenciar no texto do EIV. Caso não tenha sido utilizado, recomendo a verificação no site do DETRAN/SC, da evolução da frota veicular ativa da cidade, aplicando o fator de correção/ajustamento de acordo com os dados de 2023;

b. Explicar qual modelo/referência utilizada que embasou a determinação da dimensão temporal da contagem (hora pico da tarde, em dia útil);

19.12 Com relação ao item 7 – Prognóstico da demanda de tráfego:

a. Necessário criar um subcapítulo para o tema sistema de transporte, indicando a previsão de incremento no sistema público de transporte;

19.13 Com relação ao item 7.1.1 – Geração de Viagens:

a. Considerando que a previsão de população máxima estimada e a previsão de do número de viagens geradas serem indicadores diferentes, necessário estimar o número de viagens geradas considerando os diferentes usos do empreendimento (residencial + comercial), utilizando metodologias tradicionais na literatura para a estimativa de viagens geradas por PGV (Polo Gerador de Viagens). Recomenda-se a desenvolvida pelo Institute of Transportation Engineers – ITE, visto que tal metodologia dispõe de diferentes classificações de usos de empreendimentos para

PARECER 018/2024 - CEIV

a estimação do número de viagens geradas. OBS: outras metodologias, desenvolvidas por outras equipes técnicas, também serão aceitas, desde seja comprovado que tal método é ou foi referência para outros PGV semelhantes. OBS II: para as viagens comerciais, visto que as salas comerciais ainda não possuem um uso específico, um possível modelo a ser utilizado poderia ser o do ITE (2012), para o Código 814 – Lojas de variedades;

b. Considerar a distribuição direcional indicada pela metodologia utilizada (ITE), uma vez que o percentual de entrada e saída em horários de pico depende do comportamento dos usuários (nas viagens residenciais, geralmente a saída/produção é maior pela manhã e a entrada/atração à tarde, enquanto que, no caso das lojas comerciais, depende dos horários de funcionamento);

19.14 Com relação ao item 7.1.2 – Distribuição de Viagens:

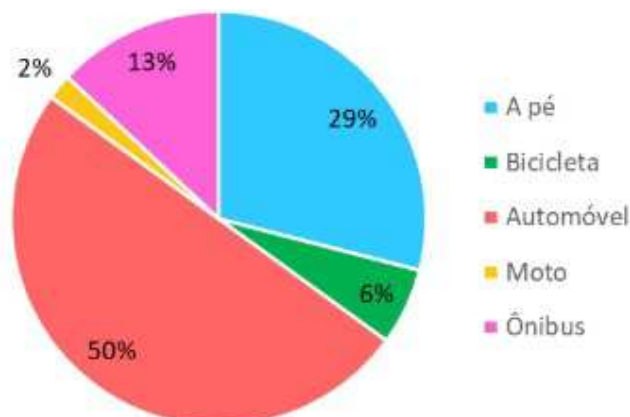
a. Necessário realizar a distribuição de tráfego considerando que as viagens geradas serão atraídas (rotas de entrada) e produzidas (rotas de saída);

b. Considerar a distribuição direcional indicada pela metodologia utilizada (ITE), uma vez que o percentual de entrada e saída em horários de pico depende do comportamento dos usuários (nas viagens residenciais, geralmente a saída/produção é maior pela manhã e a entrada/atração à tarde, enquanto que, no caso das lojas comerciais, depende dos horários de funcionamento);

19.15 Com relação ao item 7.1.3 – Divisão Modal:

a. Necessário apresentar os dados de incremento de viagens em cada modal por diferentes usos do empreendimento (residencial e comercial), utilizando a unidade de medida de viagens/hora ou somente viagens;

b. Necessário utilizar os dados sobre a porcentagem de cada modo de transporte utilizado no Bairro Região das Praias, de acordo com o Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018) e imagem (gráfico) a seguir:



PARECER 018/2024 - CEIV

19.16 Com relação ao item 7.1.4 – Alocação de Viagens:

a. Necessário rever e atualizar o capítulo considerando as demandas solicitadas para os itens 6.3, 7.1.1, 7.1.2 e 7.1.3, alocando as viagens geradas por atração (entrada) e por produção (saída), de acordo com a proporção dos volumes obtidos nas contagens de tráfego durante a hora de pico do estudo em questão;

19.17 Com relação ao item 7.2 – Projeção de Tráfego Futuro:

a. Necessário rever e atualizar o capítulo considerando as demandas solicitadas para os itens 6.3, 7.1.1, 7.1.2, 7.1.3 e 7.1.4;

b. Após a atualização do capítulo, aplicar, de maneira correta, a equação apresentada na página 33 do EIT, de modo que os dados das tabelas 6 a 11 não fiquem superestimados para os anos futuros;

19.18 Com relação ao item 8 – Cálculos e Análise de Nível de Serviço / 8.1 – Metodologia utilizada:

a. Necessário rever e atualizar o capítulo considerando as demandas solicitadas para os itens 6.3, 7.1.1, 7.1.2, 7.1.3, 7.1.4 e 7.2;

b. Necessário rever o critério/a medida utilizada no item 8.1.1. A Densidade Máxima (ucp/km/faixa) é um critério a ser aplicado para determinação dos níveis de serviço em rodovias com quatro ou mais faixas de tráfego, o que não é o caso da via estudada. Considerando que a Rodovia Interpraia, segundo o Manual de Estudos de Tráfego do DNIT (2006) e o HCM (2016), ser classificada como uma rodovia de pista simples (duas pistas e dois sentidos), de classe II (devido à existência de elementos turísticos e de terrenos de topografia acidentada), a medida que define o nível de serviço para essa via é o tempo gasto seguindo (% de tempo que os veículos viajam em pelotões). Segue abaixo a tabela 58, do Manual de Estudos de Tráfego do DNIT (2006), a ser utilizada para classificação dos níveis de serviços, após os levantamentos dos dados e a realização das contagens e dos cálculos;

Tabela 58 - Enquadramento em níveis de serviço para rodovias de Classe II

NS	Tempo seguindo (%)
A	$t \leq 40$
B	$40 < t < 55$
C	$55 < t < 70$
D	$70 < t < 85$
E	$85 \geq t$

NOTA: O nível F é atingido quando o fluxo excede a capacidade

19.19 Com relação ao item 8.2 – Pontos de Análise de Nível de Serviço:

PARECER 018/2024 - CEIV

- a. Necessário rever e atualizar o capítulo considerando as demandas solicitadas para os itens 6.3, 7.1.1, 7.1.2, 7.1.3, 7.1.4, 7.2, 8, 8.1 e 8.1.1;

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

20.1 Para o impacto “Perturbação à vizinhança em decorrência de ruídos”, a CEIV entende que deverá ser adotada idêntica nomenclatura constante no EIV (Perturbação à vizinhança em decorrência de ruídos e vibrações) e alterada a expectativa de ocorrência para CERTA (3);

20.2 Para o impacto “Geração e emissão de material particulado”, a CEIV entende que deverá ser alterada a expectativa de ocorrência para CERTA (3), a importância para MODERADA (3) e a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);

20.3 Para o impacto “Potencialidade de danos físicos à infraestrutura urbana”, alterar a importância para ALTA (5), a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5) e 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. Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;

20.4 Para o impacto “Intensificação do tráfego de veículos pesados”, a CEIV entende que pelo número de viagens geradas, a importância de ser alterada para ALTA (5). Ademais é necessário acrescentar as seguintes medidas:

- a. Adequações dos acessos durante a fase de implantação, incluindo acompanhamento de profissional responsável pelo controle de movimentação;
- b. Adequação de local apropriado para acesso e movimentação de veículos pesados no sítio de obra durante a fase de implantação;
- c. Elaboração de um plano de circulação para gerenciar as atividades de veículos pesados, preferencialmente não coincidindo com os horários de pico da região ou períodos do ano de movimentação intensa;
- 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;
- f. Sinalização de advertência e temporária de obras, indicando com a devida antecedência, os acessos dos veículos de carga pesada, de acordo as diretrizes do Manual Brasileiro de Sinalização Temporária de Obras do CONTRAN (Volume VII);

PARECER 018/2024 - CEIV

g. Caso seja feita a utilização de veículos que possam vir a interferir no fluxo viário, mesmo que de maneira parcial ou temporária, será notificado a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, com no mínimo 48 horas de antecedência. Será também feita a obtenção prévia da Autorização Especial de Trânsito (AET) junto aos órgãos de trânsito competente.

20.5 Para o impacto "Interferência no ambiente natural", a CEIV entende que deverá ser alterada a importância para ALTA (5), a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5) e o prazo para PERMANENTE (5);

21. Com relação a avaliação da matriz qualiquantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – fase de operação:

21.1 Para o impacto "Pressão no sistema municipal de abastecimento de água", a CEIV entende que deverá ser alterada a abrangência para AVI (5);

21.2 Para o impacto "Pressão no sistema municipal de fornecimento de energia elétrica", a CEIV entende que deverá ser alterada a abrangência para AVI (5);

21.3 Para o impacto "Pressão no sistema público de coleta e tratamento de esgoto", a CEIV entende que deverá ser alterada a abrangência para AVI (5);

21.4 Para o impacto "Sobrecarga do sistema público de coleta de resíduos sólidos", a CEIV entende que deverá ser alterada a abrangência para AVI (5);

21.5 Para o impacto "Alteração da capacidade e permeabilidade do solo", a CEIV entende que deverá ser alterada a importância para ALTA (5) e a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);

21.6 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 na demanda por transporte público coletivo (Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo);
- b. Acúmulo de veículos nos acessos ao empreendimento (Pressão no Acesso ao Empreendimento);

21.7 Para o impacto "Aumento na Demanda por Transporte Público Coletivo (Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo)", necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- a. Aquisição e doação dos seguintes itens a Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito, em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC):
 - 05 placas de sinalização vertical refletivas, indicando a parada de ônibus. Dimensões e características serão especificadas pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

PARECER 018/2024 - CEIV

- 05 tubos (postes) em aço galvanizado de 2 1/2" X 2,25 mm com 3,5 metros de comprimento. Dimensões e características serão especificadas pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;
- 05 abraçadeiras galvanizadas 2 1/2" X 400 mm para fixação de placas de sinalização viária junto aos tubos de aço galvanizado de 2.1/2" de diâmetro externo. Dimensões e características serão especificadas pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

21.8 Para o impacto "Acúmulo de veículos nos acessos ao empreendimento (Pressão no Acesso ao Empreendimento)", necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- a. Deverá ser implantado um espaço exclusivo para a acumulação de veículos na entrada e saída do empreendimento;
- b. Implantação dos dispositivos luminosos e sonoros, indicando a entrada e saída de veículos, em todos os acessos;
- c. Instalação de placa de advertência junto ao portão de entrada, indicando a altura máxima permitida de veículos, visando melhorar a segurança viária no local;

21.9 Para o impacto "Pressão sobre o sistema viário do entorno", será necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- a. Alocação de espaço específico, interno ao empreendimento, para embarque e desembarque de veículos privados;
- b. Alocação de espaço específico, interno ao empreendimento, para atividades de carga e descarga;
- c. Reserva de vagas de visitantes, para atendimento a demanda, em caso de situações especiais (eventos comerciais, aniversários, confraternizações, etc);
- d. Adequação de cancelas e guaritas, bem como de suas zonas de acúmulo de tráfego e das vias internas do empreendimento, para possibilitar, em caso de necessidade, do acesso dos veículos de utilidade pública, especialmente o de socorro de incêndio e salvamento e as ambulâncias;
- e. Revitalização da sinalização (horizontal e vertical) e dos dispositivos auxiliares (tachas e tachões) da área de influência direta do empreendimento, incluindo nela toda a sinalização viária do dispositivo existente na interseção da Avenida Rodesindo Pavan x Rua Osório Mafra e dos espaços cicloviários no entorno;
- f. Aquisição e doação dos seguintes itens a Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito, em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC):
 - 10 placas de sinalização de regulamentação – Tipo R-34 – Circulação exclusiva de bicicletas. Dimensões: diâmetro 0,50 m, tarja 0,050 m e orla 0,050 m. Placa de formato circular. Características das placas: placa em ACM e Película Refletiva grau técnico prismático, com impressão digital 1200 x 1200 dpi's, com aplicação de overlay, anti UV, na cor padrão Munsell com pintura eletrostática, conforme Manuais/Resoluções do Contran e normas ABNT NBR 16.179/21, NBR 14.644/21, NBR 14.891/21 e NBR 14.890/21;

PARECER 018/2024 - CEIV

g. Apresentar projeto arquitetônico, em prancha específica, da sinalização viária (horizontal e vertical), interna do empreendimento, compreendendo as sinalizações verticais de regulamentação (parada obrigatória, velocidade) e de advertência (faixas de travessia de pedestres, ponte estreita) e do dispositivo de contenção veicular que será utilizado na área interna do empreendimento, no trecho onde é previsto uma ponte de ligação das vias internas. A implantação deverá ser executada após a aprovação do Departamento de Engenharia de Tráfego – BC Trânsito, devendo a equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito ser comunicada previamente para realizada a supervisão;

21.10 Os impactos citados nos subitens “4.3.12 *Alteração do Padrão de Ventilação do Entorno*” e “4.3.13 *Alteração do Padrão de Isolação e Sombreamento do Entorno*” do EIV deverão estar citados na Matriz Qualiquantitativa;

22. Com relação ao projeto arquitetônico:

22.1 Necessário atendimento a demanda solicitada nos itens 19.2 (item 3 – Caracterização geral do empreendimento - acessos) e 19.4 (3.3 – Informações do empreendimento – estacionamento);

22.2 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;

22.3 Necessário demonstrar, no projeto arquitetônico, em prancha específica, os portões de acessos e os respectivos controladores, indicando as dimensões do portão (altura e largura) e se existirão limitadores de altura;

22.4 Necessário demonstrar, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos veiculares (entrada/saída);

22.5 Necessário demonstrar qual dispositivo de contenção veicular será utilizado na área interna do empreendimento, no trecho onde é previsto uma ponte de ligação das vias internas;

22.6 Enviar a prancha das vagas de estacionamento e dos acessos, em formato pdf, em documento separado dos demais, com as dimensões (cotas) das vagas (largura x comprimento) e da circulação, bem como a distribuição dos pilares;

23. Apresentar a planta do levantamento topográfico, com as declividades, combinada com a Implantação do empreendimento proposto, a fim de avaliar o local proposto de implantação para cada bloco, bem como as medidas adotadas para alterar o perfil natural do terreno, considerando a implantação das edificações propostas;

PARECER 018/2024 - CEIV

24. A CEIV entende que a valoração do Índice de Abrangência (IA), item 5.2.3 do EIV, deverá ser alterado para quatro (4), em virtude do expressivo volume de terra a ser transportado para Itajaí (17 km);

25. A CEIV entende que a valoração do Índice Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), item 5.2.5 do EIV, provavelmente, deverá ser alterado, em decorrência dos documentos que serão apresentados para a 2ª análise do EIV, em especial da Viabilidade da EMASA (com o grau de impacto);

26. Considerando que parte do empreendimento proposto está sobre a ZP2 (Zona de Proteção Especial de Transição), há obrigatoriedade da adoção dos Itens de Sustentabilidade (6 itens do rol constante no Anexo IV do Plano de Manejo da APA Costa Brava). Nesse sentido, deverá ser revisto o item 2.12 do EIV, complementado-o, uma vez que na ZC1 não há obrigatoriedade da adoção dos 4 itens, pois o empreendimento não necessita adicionar potencial construtivo, mas para a ZP2, há necessidade da adoção de 6 (seis) Itens de Sustentabilidade. Concomitante a isso, o empreendedor deverá providenciar a apresentação dos Itens de Sustentabilidade para o empreendimento proposto, em protocolo próprio, para a necessária análise e aprovação pela SEMAM, uma vez que parte dele está sobre a ZP2 (Zona de Proteção Especial de Transição), sobre a qual é obrigatória a adoção dos Itens de Sustentabilidade.

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,***

PARECER 018/2024 - CEIV

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 via digital.

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

Balneário Camboriú, 24 de maio de 2024.

Michela Denise Parno
Secretária

CLELIA WITT SALDANHA (Presidente)

ALEXANDRE GUISLOTE MOTTA – EMASA
(Membro da CEIV)

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)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: F566-187F-199E-2C2C

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



MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 28/05/2024 15:00:49 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 28/05/2024 15:01:32 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 28/05/2024 15:10:27 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 28/05/2024 15:27:20 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 28/05/2024 17:22:23 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 29/05/2024 10:31:02 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 29/05/2024 14:23:48 (GMT-03:00)

Papel: Parte

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



CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 04/06/2024 15:16:18 (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/F566-187F-199E-2C2C>