

RESPOSTA AO PARECER 040/2024 – CEIV - COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO  
DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

## EDIFÍCIO BELMONT

**PARECER 040/2024 – CEIV**  
**COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA**  
**(CEIV)**

( X ) Primeira Análise – Parecer nº 040/2024-CEIV – 02/10/2024

**Processo Administrativo nº:** #36630 (Aprova Fácil)

**Projeto:** Edifício Belmont

**Área do lote:** 2.750,00 m<sup>2</sup>

**Área construída (projetada):** 36.241,39 m<sup>2</sup>

**Número de Pavimentos:** 63 pavimentos

**Número de Unidades Autônomas Residenciais:** 92 (noventa e dois)

**Número de Unidades Autônomas Não Residenciais:** 13 (treze)

**Vagas de Garagem:** 253 vagas para automóveis, mais 39 vagas no EPP

**Endereço:** Rua 3110 x Rua 3140 x Rua 3158 x Rua 3160, Centro

**Uso:** misto

**Zona:** ZACC-I-C (Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade)

**DIC:** 00013, 05082, 08383, 17297, 20901, 38503, 39203, 40117 e 42122 (9 terrenos)

**Investimento previsto:** 36.241,39 CUB's

### CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Senhores membros da CEIV, é com grande satisfação que recebemos o parecer da PRIMEIRA ANÁLISE do EIV referente ao empreendimento EDIFÍCIO BELMONT, feita por esta douta comissão de análise da prefeitura de Balneário Camboriú. Atendemos as devidas solicitações colocando as respostas item por item, para facilitar a didática do vosso entendimento.

## QUESTÕES E RESPOSTAS

*1. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras (Anexo VI):*

*a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento 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;*

**ATENDIMENTO:** Subcapítulo 2.13.6 – Canteiro de Obras inserido no EIV versão final (conforme abaixo), conforme as informações do projeto arquitetônico e memorial descritivo.

### *2.13.6 Canteiro de Obras*

*O canteiro de obras do empreendimento desempenha um papel fundamental no planejamento e execução das atividades de construção. Operações como o armazenamento de materiais, o controle de equipamentos e o gerenciamento da equipe são realizadas no canteiro de obras, garantindo que o projeto seja executado de maneira segura e otimizada.*

*Em Balneário Camboriú, o Decreto nº 4020, de 29 de novembro de 2004, regulamenta o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias no município, conforme previsto na Lei Municipal nº 1416/94. Esse decreto define a Zona Central de Tráfego como a área delimitada por parte da Avenida Atlântica, esquina com a Rua Miguel Matte, seguindo por esta até a Avenida do Estado, contornando-a em direção ao Sul até a Terceira Avenida. A delimitação continua pela Rua 3300 até retornar à Avenida Atlântica e, por fim, à Rua Miguel Matte, fechando o perímetro.*

*A circulação de veículos de carga dentro dessa área está sujeita a restrições com base na capacidade de carga e no comprimento do veículo, além de limitações de horário e pontos de acesso. O decreto estabelece horários específicos para o trânsito de caminhões e a realização de serviços de carga e descarga, variando conforme o tipo de veículo. Para utilitários de até 1,8 tonelada, é permitido o estacionamento em vagas destinadas a automóveis, em qualquer horário, respeitando as regras de cada local. Já os veículos de carga com capacidade entre 1,8 e 14 toneladas e comprimento máximo de 14 metros podem*

*estacionar em locais regulamentados para carga e descarga, no período das 2h00 às 12h00. Excepcionalmente, na Avenida Atlântica e nas ruas que a cruzam, o estacionamento para essas operações é permitido das 2h00 às 18h00.*

*O acesso a áreas destinadas a pedestres, como calçadas e praças, para serviços de carga e descarga, só é autorizado mediante permissão especial da Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito. Os veículos utilizados para esses serviços devem cumprir todas as normas de trânsito, sendo proibido depositar mercadorias nas calçadas ou nas pistas de rolamento. Para serviços que ultrapassem as capacidades ou horários regulamentados, é possível solicitar autorização especial junto à Autarquia, que avaliará conforme os critérios estabelecidos.*

*Em ocasiões especiais, como eventos e festividades, a Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito pode definir condições diferenciadas para a execução de carga e descarga, garantindo que o fluxo viário seja mantido de forma segura e eficiente.*

*Para o Edifício BELMONT, o planejamento do canteiro foi cuidadosamente elaborado para atender às necessidades do projeto, incluindo áreas específicas para administração, circulação e armazenamento, sendo dividido em duas etapas: 1ª FASE e 2ª FASE.*

*Na 1ª FASE, os caminhões bomba e betoneira realizarão as manobras e as atividades pertinentes à obra em área interna ao canteiro. Os acessos serão da seguinte forma: entrada pela Rua 3110 e saída pela Rua 3160. Ambos os acessos contarão com dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando entrada e saída de caminhões e automóveis do canteiro. O portão de entrada (Rua 3110) terá 8,00 metros de largura e o de saída (Rua 3160), 5,90 metros, sem limitação de altura.*

*Para os colaboradores da obra, na 1ª FASE serão disponibilizadas 20 vagas para motocicletas, 5 para automóveis dentro do lote, com portão de acesso exclusivo (8,00 m de largura x 2,20 m de altura), conforme apresentado no Projeto do Canteiro de Obras (ANEXO VI – Proj. Canteiro de Obras).*

*Já na 2ª FASE, os caminhões bomba e betoneira realizarão manobras e atividades pertinentes à obra em via pública, conforme demonstrado no Projeto do Canteiro de Obras (ANEXO VI – Proj. Canteiro de Obras). Nesse caso, como haverá interferências no tráfego das vias públicas, será solicitada à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito a expedição de Autorização Especial de Trânsito (AET). Qualquer evento que possa interferir no fluxo viário e/ou exigir a expedição de AET, mesmo que de maneira parcial e temporária, será notificado a essa Autarquia com, no mínimo, 48 horas de antecedência, em*

conformidade com o artigo 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e o artigo 6º do Decreto Municipal nº 4020/2004.

*Para atendimento aos colaboradores da obra, na 2ª FASE serão disponibilizadas 20 vagas para motocicletas e 70 para bicicletas dentro do lote, conforme apresentado no Projeto do Canteiro de Obras (ANEXO VI – Proj. Canteiro de Obras). Os acessos a estas vagas serão pelo mesmo portão de acesso dos veículos de serviço, acompanhado de dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando entrada e saída de motocicletas do canteiro.*

*Na 3ª FASE, após a concretagem de todas as garagens, vagas de estacionamento para funcionários serão disponibilizadas novamente, sendo 160 vagas para bicicletas no térreo, além de 51 vagas para motocicletas e 36 para automóveis no G2.*

*Durante esta etapa, não haverá espaço disponível no edifício para acomodar o caminhão bomba, a betoneira e outros veículos de serviço, que permanecerão estacionados em frente ao prédio com autorização especial de trânsito.*

***b) Rever a área de estacionamento de caminhões para a 2ª fase da obra, considerando não ser possível a utilização da via pública para os serviços da obra. As operações de carga/descarga e o estacionamento dos caminhões deverão ser na área interna do terreno (obra);***

**ATENDIMENTO:** Como será inevitável que as operações de bombeamento de concreto e carga e descarga ocorram na rua por determinado período, o empreendedor dividiu a execução da obra em três etapas, visando abrigar os veículos dentro do canteiro pelo máximo de tempo possível.

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

**ATENDIMENTO:** Ok, atendido no memorial do canteiro de obras que consta no ANEXO I deste documento.

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

**ATENDIMENTO:** Ok, atendido no memorial do canteiro de obras que consta no ANEXO I deste documento.

*e) Acrescentar no projeto do canteiro de obras, as larguras dos rebaixos de meio-fio, em todas as etapas, além de apontar se os portões de acesso terão limitadores de altura;*

**ATENDIMENTO:** Ok, atendido no memorial do canteiro de obras que consta no ANEXO I deste documento.

*f) Apontar, no projeto do canteiro de obras, as vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, acrescentando as vagas de motos/bicicletas na 2ª fase da obra, em área interna do canteiro;*

**ATENDIMENTO:** Conforme discutido em reunião presencial com a CEIV em 31/10/2024, não será possível disponibilizar estacionamento para automóveis em todas as etapas. No entanto, o empreendedor prevê estacionamento para bicicletas, motocicletas e automóveis na primeira fase; para bicicletas e motocicletas na segunda fase; e, na terceira fase, bicicletas por um período e, após a concretagem do embasamento, haverá estacionamento para bicicletas, automóveis e motocicletas.

**2. Com relação ao item 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento e ao item 3.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança:**

**2.1 Com relação ao item 2.12.3 – Caracterização do Estacionamento:**

*a) Necessário indicar, 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);*

**ATENDIMENTO:** O arquivo com as informações solicitadas segue no ANEXO II com o nome "BLM\_ARQ\_PL\_MC\_R07". O mesmo consta inserido na versão final do EIV que será apresentada ao final do processo de aprovação.

*b) Necessário explicar e compatibilizar as informações sobre o estacionamento público privado (EPP). No subcapítulo 1.3 – Caracterização do empreendimento é citado que serão 39 vagas de EPP e 253 vagas privativas, enquanto no subcapítulo 2.12.3 os números são divergentes e não é citado o EPP;*

**ATENDIMENTO:** Os subcapítulos 1.3 e 2.12.3 foram atualizados no EIV versão final



conforme o quadro de áreas apresentado no ANEXO II.

*c) Informar como será a organização do bicicletário interno? Os paraciclos serão suspensos “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”. Recomenda-se o uso, ao menos, misto;*

**ATENDIMENTO:** O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento. Devido ao espaço disponível e às exigências da certificação LEED, que indicam um número mínimo de vagas para bicicletas, algumas vagas precisarão ser suspensas. Portanto, o bicicletário será misto, com vagas horizontais e suspensas.

O subcapítulo 2.12.3 foi atualizado no EIV versão final com estas informações.

## 2.2 Com relação ao item 3.7.1.3 - Gabarito Viário:

*a) Necessário acrescentar os dados da Rua 3122 na tabela 19 (página 173 do EIV);*

**ATENDIMENTO:** Informação atualizada no EIV versão final com a inclusão de uma nova linha (em azul a seguir) na Tabela 19 – Gabarito viário – Principais vias do entorno).

VIA	TRECHO	A (m)	B (m)	C (m)
Avenida Brasil	Rua Miguel Matte até Avenida Normando Tedesco	18,00	4,00	2,50
Rua 3100	Entre a Avenida Atlântica e a Rua 3140	14,00	3,00	1,00
Rua 3110	Toda extensão	14,00	3,00	1,00
Rua 3122	Toda extensão	14,00	3,00	1,00
Rua 3126	Toda extensão	14,00	3,00	1,00
Rua 3140	Toda extensão	14,00	3,00	1,00
Rua 3150	Toda extensão	14,00	3,00	1,00
Rua 3158	Toda extensão	13,00	3,00	1,00
Rua 3160	Entre a Rua 3158 e a Avenida 3ª Avenida	13,00	3,00	1,50

Fonte: Lei Municipal nº 2794/2008, Balneário Camboriú, 2008.

## 2.3 Com relação ao item 3.7.1.6 - Dispositivos de tráfego existentes no entorno:

*a) Necessário detalhar se existe ou não algum fiscalizador eletrônico de velocidade no entorno do empreendimento (figura 118). O texto anterior a figura cita, porém, a figura não apresenta nenhum;*

**ATENDIMENTO:** Não há fiscalizadores eletrônicos de velocidade na área abrangida pelo mapa da Figura 118, conforme consta na legenda. O parágrafo que antecede a Figura 118 foi atualizado, conforme abaixo, removendo a citação de fiscalizadores eletrônicos de

velocidade.

### 3.7.1.6 Dispositivos de tráfego Existentes no Entorno

A Figura 118 abaixo demarca a localização dos principais dispositivos de tráfego existentes no entorno do empreendimento, incluindo faixas elevadas para travessia de pedestres, ondulações transversais (lombadas) e semáforos.

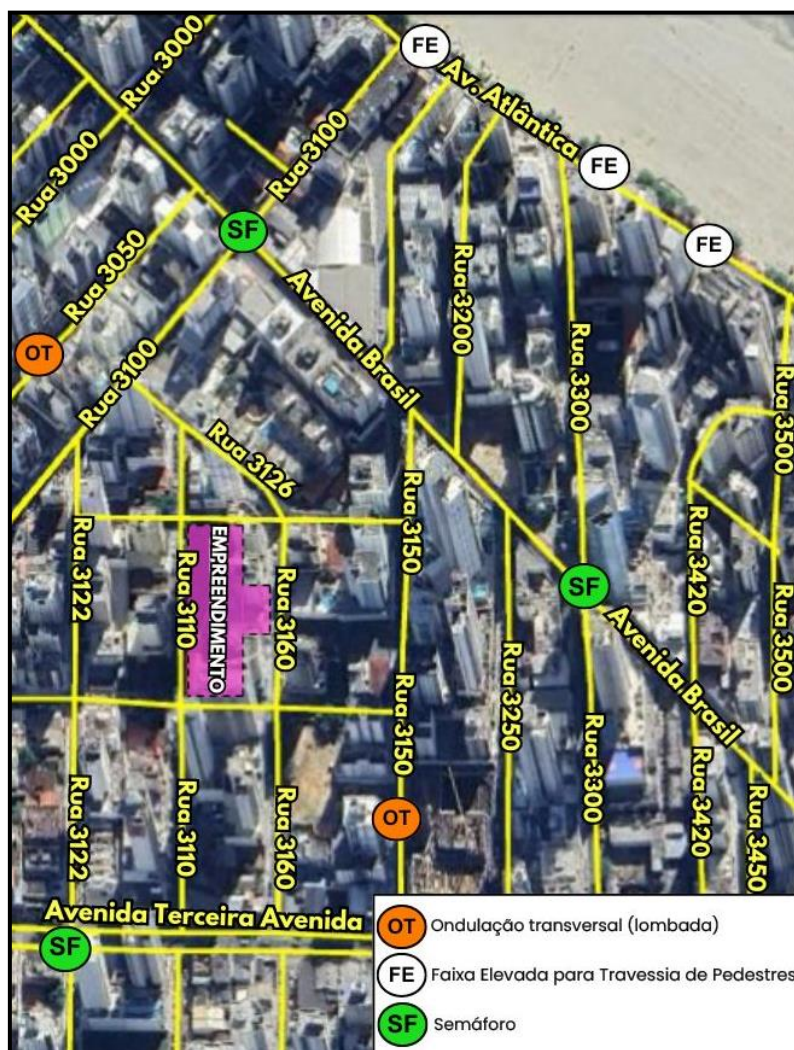


Figura 118 – Dispositivos de tráfego. Fonte: Autor, 2024.

## 2.4 Com relação ao item 3.7.2.1 - Sistemas Ciclovitário:

a) *Necessário atualizar as figuras 127 e 128 de acordo com as demandas/mudanças solicitadas no projeto arquitetônico;*

**ATENDIMENTO:** As figuras 127 e 128 foram atualizadas no EIV versão final, conforme os paraciclos apresentados no projeto arquitetônico.

*2.5 Com relação ao item 3.7.2.3 - Sistema de Transporte Coletivo:*

*a) Necessário acrescentar informações sobre a política tarifária adotada no transporte coletivo intermunicipal e se alguma linha/itinerário do transporte intermunicipal passa próxima ao empreendimento;*

*b) Necessário acrescentar imagens/mapas dos “locais de embarque e desembarque predefinidos para cada linha de transporte”, onde os ônibus param, como apontado no EIV;*

**ATENDIMENTO** Subitens “a” e “b”: Informações sobre o transporte coletivo intermunicipal e mapa com a demarcação dos pontos de parada de cada linha do transporte coletivo intramunicipal inseridos no EIV versão final (subitem 3.7.2.3 - Sistema de Transporte Coletivo) conforme segue.

OBS: As figuras estão como “Figura X” pois seguirão a ordem de numeração de figuras do EIV versão final.

*3.7.2.3 Sistema de Transporte Coletivo*

*a) Transporte Coletivo Intramunicipal*

*Atualmente, o sistema de transporte coletivo em Balneário Camboriú é operado pela empresa Transpiedade (BC Bus), que disponibiliza 7 linhas:*

- *Linha 001: Nova Esperança/Hospital Unimed.*
- *Linha 002: Hospital Unimed/Estaleirinho.*
- *Linha 003: Iate Clube/Praia dos Amores.*
- *Linha 004: Barra Sul/Praia dos Amores.*
- *Linha 006: Faculdades.*
- *Linha 007: Expresso Nova Esperança.*
- *Linha 008: Laranjeiras.*

*Todas as linhas são gratuitas, e a empresa oferece o aplicativo BC Bus, que permite visualizar o trajeto de cada linha e acompanhar a localização, em tempo real, do veículo selecionado. Além disso, é possível consultar os horários das linhas de transporte e os pontos de venda dos bilhetes de embarque. Através do site da empresa, também é possível acessar essas informações, além de se cadastrar no sistema e obter detalhes de como adquirir o “Cartão Cidadão”.*

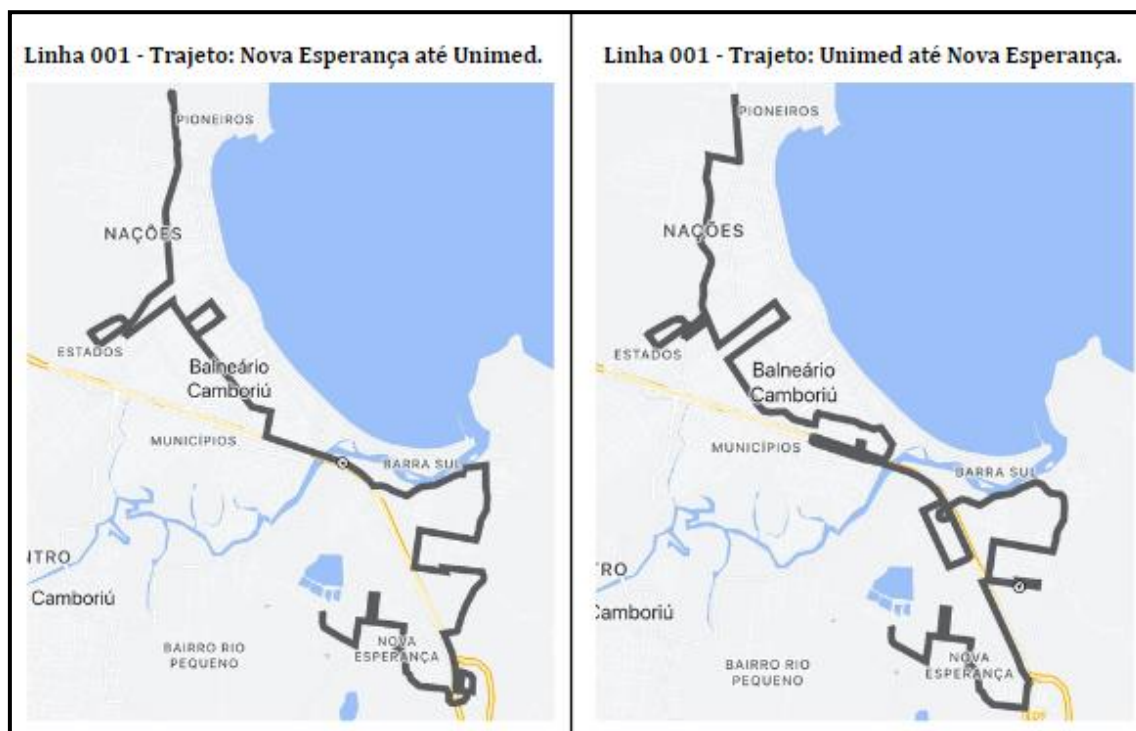
*No entorno do empreendimento não foram identificados abrigos de passageiros para uso de transporte coletivo. Durante a operação, os ônibus param em locais de embarque e desembarque predefinidos para cada linha de transporte.*



*Dentre as linhas existentes, aquelas que transitam mais próximas da área onde o empreendimento será instalado são a 001 (Nova Esperança/Hospital Unimed), a 004 (Barra Sul/Praia dos Amores) e a 007 (Expresso Nova Esperança).*

#### **ITINERÁRIOS LINHA 001:**

- **LINHA 001 - Trajeto Nova Esperança até Hospital Unimed:** Rua José Cesário Pereira, Rua José Luiz dos Reis, Rua José B. Siqueira, Rua Boa Vista, Rua José B. Siqueira, Rua José Honorato da Silva, Avenida Hermógenes Assis Feijó, Rua Aldaci Santos Gomes, Avenida Hermógenes de Assis Feijó, Rua Idelfonso Martins, Avenida Hermógenes de Assis Feijó, Rua José Francisco Vitor, Rua Emanuel Rebelo dos Santos, Rua 3122, Avenida Terceira Avenida, Rua 904, Rua 1520, Rua 1500, Avenida Terceira Avenida, Avenida Alvin Bauer, Avenida do Estado Dalmo Vieira, Rodoviária, Avenida do Estado Dalmo Vieira, Avenida das Gaivotas.
- **LINHA 001 - Trajeto Hospital Unimed até Nova Esperança:** Avenida das Gaivotas, Avenida do Estado Dalmo Vieira, Avenida Martin Luther, Avenida Alvin Bauer, Avenida do Estado Dalmo Vieira, Rodoviária, Avenida do Estado Dalmo Vieira, Rua 1520, Rua 1500, Rua 1542, Rua 2700, Rua 3000, Avenida Brasil, Rua 3700, Avenida Marginal Leste, Rua 3110, Avenida Marginal Oeste, BR-101, Rua Brás Cubas, Rua Emanuel Rebelo dos Santos, Avenida Hermógenes de Assis Feijó, Rua Aldaci Santos Gomes, Rua Fermino Taveira Cruz, Avenida Marginal Oeste, Rua José Honorato da Silva, Rua José B. Siqueira, Rua Boa Vista, Rua Acadêmica Marlene Tochetto, Rua José B. Siqueira, Rua José Cesário Pereira.



*Figura X – Itinerário Linha 001 - Nova Esperança/Hospital Unimed. Fonte: Transpiedade BC, 2024.*

#### **ITINERÁRIOS LINHA 004:**

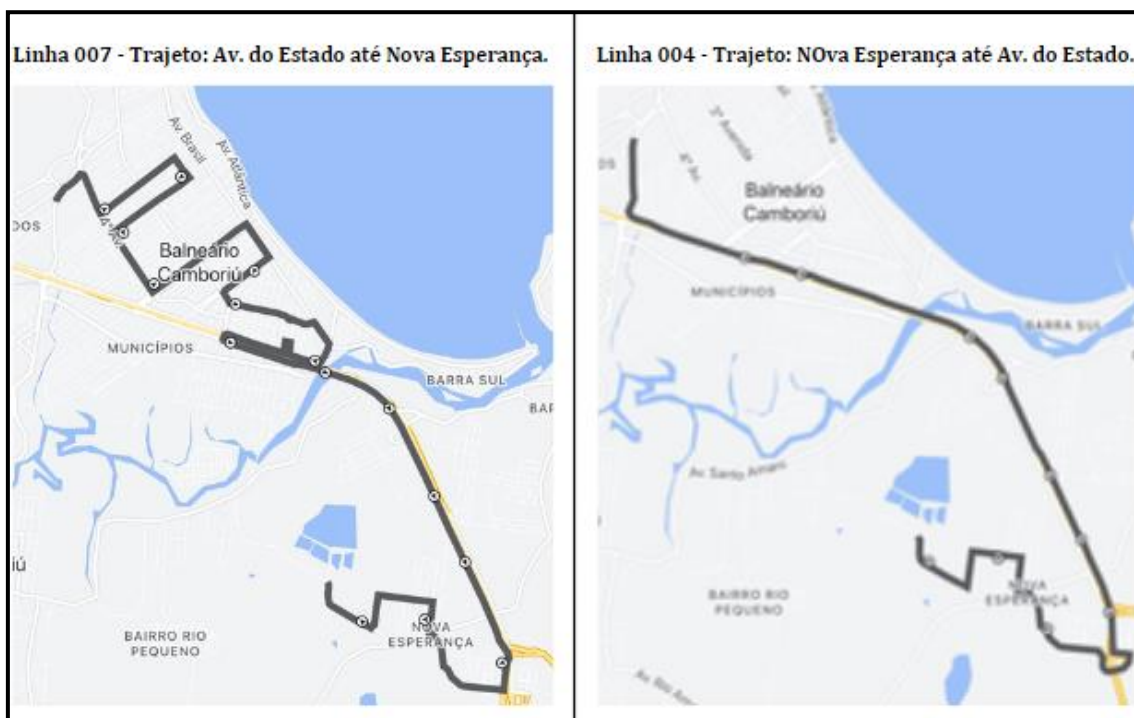
- **LINHA 004 – Trajeto Barra Sul até Praia dos Amores:** Avenida Atlântica, Estrada da Rainha, Avenida Ruy Barbosa.
- **LINHA 004 – Trajeto Praia dos Amores até Barra Sul:** Avenida Ruy Barbosa, Estrada da Rainha, Rua Miguel Matte, Avenida Brasil, Avenida Atlântica.



*Figura X – Itinerário Linha 004 - Barra Sul/Praia dos Amores. Fonte: Transpiedade BC, 2024.*

#### **ITINERÁRIOS LINHA 007:**

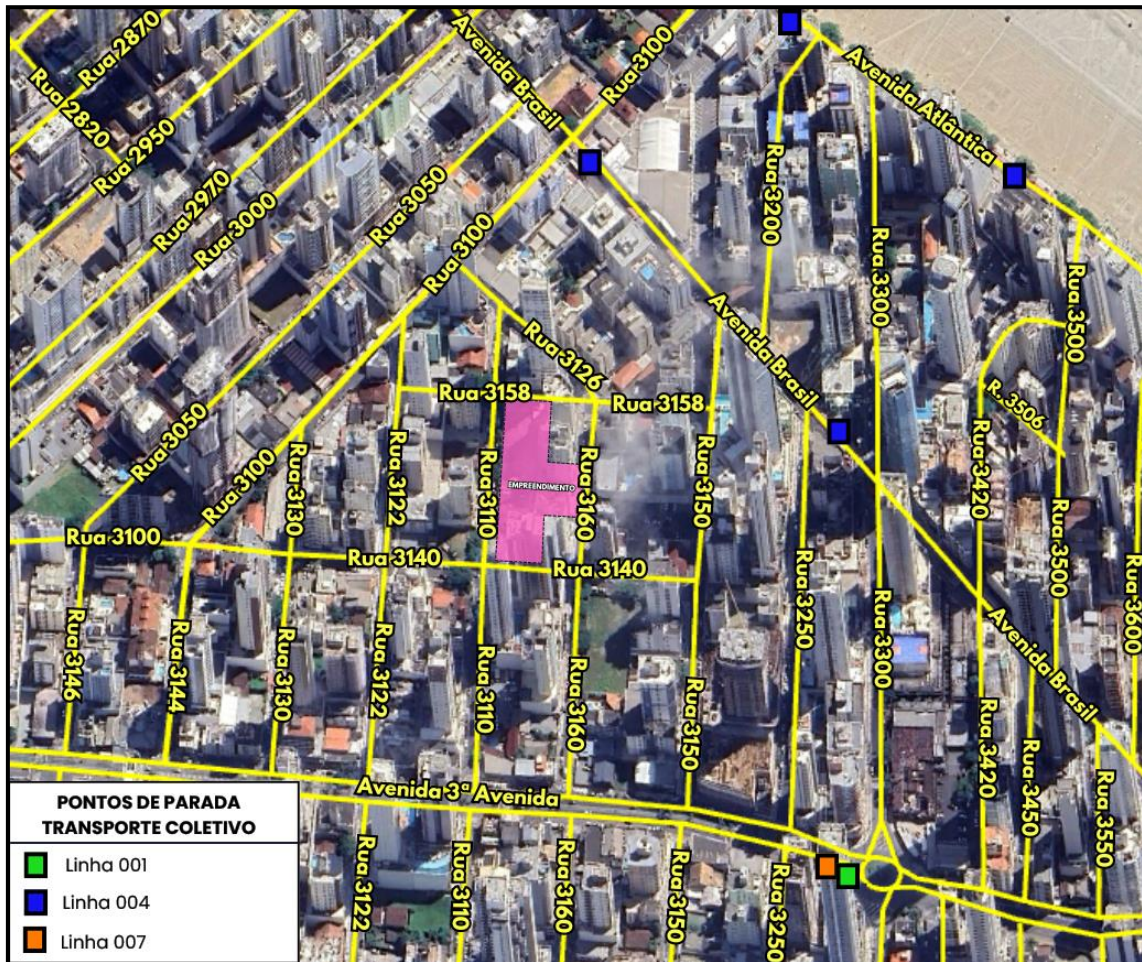
- **LINHA 007 – Trajeto Avenida do Estado até Bairro Nova Esperança:** Avenida do Estado Dalmo Vieira, Rua 904, Rua 1520, Rua 1500, Rua 1542, Avenida Brasil, Rua 3700, Avenida Marginal Leste, Avenida Marginal Oeste, Rua José Honorato da Silva, Rua José B. Siqueira, Rua José Cesário Pereira.
- **LINHA 007 – Trajeto Bairro Nova Esperança até Avenida do Estado:** Rua José Cesário Pereira, Rua João Sebastião Domingos, Rua José Honorato da Silva, Avenida Marginal Leste, Rua Emanuel Rebelo dos Santos, Avenida Marginal Leste, Avenida do Estado Dalmo Vieira.



*Figura X – Itinerário Linha 007 – Expresso Nova Esperança. Fonte: Transpiedade BC, 2024.*

*Cada linha de transporte possui pontos de parada predefinidos para as operações de embarque e desembarque de passageiros. Os pontos mais próximos do local de implantação do empreendimento estão demarcados na imagem a seguir.*





*Figura X – Pontos de parada predefinidos para cada linha de transporte intramunicipal no entorno do empreendimento. Fonte: Viação Praiana, 2024.*

#### *b) Transporte Coletivo Intermunicipal*

A demanda por transporte coletivo no município também é atendida pela Viação Praiana, que oferece linhas intermunicipais conectando Itajaí, Balneário Camboriú, Itapema, Tijucas e Bombinhas, promovendo a integração entre os municípios da região.

Atualmente, de acordo com o aplicativo da Viação Praiana estão disponíveis quatro linhas intermunicipais:

- Bem Bom (Seletivo)
- Camboriú/Itajaí
- Porto Belo/Itajaí
- Porto Belo/Tijucas

Nenhuma dessas linhas passa nas proximidades do empreendimento. O trajeto da linha **Bem Bom (Seletivo)** liga Itajaí à Rodoviária de Balneário Camboriú, em uma região



*distante do local de implantação do empreendimento. A linha **Camboriú/Itajaí** conecta os municípios de Itajaí e Camboriú, passando por Balneário Camboriú, também na região da Rodoviária, no Bairro dos Estados. Já a linha **Porto Belo/Tijucas** não transita pelo município de Balneário Camboriú. Por fim, a linha **Porto Belo/Itajaí** circula em alguns trechos das avenidas Marginal Oeste e Marginal Leste da cidade, com paradas próximas às ruas Dom Henrique (Marginal Oeste) e 3100 (Marginal Leste), que também ficam distantes do local de implantação do empreendimento.*

*A política tarifária das linhas intermunicipais operadas pela Viação Praiana é estruturada com base na distância entre os municípios atendidos e no tipo de serviço oferecido. As tarifas variam conforme a rota e o nível de conforto do ônibus. Por exemplo, a linha Bem Bom (Seletivo), que oferece maior conforto e rapidez no trajeto, apresenta um valor de tarifa mais elevado em comparação com as linhas convencionais.*

*As linhas Camboriú/Itajaí, Porto Belo/Itajaí e Porto Belo/Tijucas seguem uma política de preços alinhada com a distância percorrida. Como se tratam de serviços convencionais, as tarifas dessas linhas são mais acessíveis. A definição dos valores é ajustada periodicamente, levando em consideração fatores como inflação, custos operacionais (combustível, manutenção de veículos) e salários dos motoristas, de acordo com as normas estaduais.*

*As tarifas para as linhas intermunicipais são as seguintes:*

- Bem Bom (Seletivo) – R\$ 8,00
- Camboriú/Itajaí – R\$ 5,15
- Porto Belo/Itajaí – R\$ 11,25
- Porto Belo/Tijucas – R\$ 4,05

*Além disso, a Viação Praiana segue a legislação vigente que garante descontos para determinadas categorias de passageiros, como idosos, estudantes e pessoas com deficiência, conforme estipulado por leis estaduais e federais. Esses benefícios tarifários visam promover a inclusão social e a acessibilidade ao transporte público intermunicipal.*

## **2.6 Com relação ao item 3.7.2.5 - Serviços de Carga e Descarga:**

**a) Considerando que as operações internas de carga/descarga, tanto residenciais como comerciais, serão realizadas no pavimento G1, com Veículos Urbanos de Carga – VUC, informar a altura do portão de acesso a garagem e após ao G1;**

**ATENDIMENTO:** Foi adicionada uma vaga de carga e descarga na área externa do empreendimento, enquanto a vaga no G1 foi mantida para veículos de menor porte (com

altura de até 2,20m que será indicado verticalmente pelo sinal de regulamentação “R-15”).  
Verificar projeto arquitetônico no ANEXO III.

*b) Considerando o exposto na página 226 do EIV (“no caso de eventos de grande porte que demandem operações com veículos maiores, será necessário solicitar uma Autorização Especial de Trânsito (AET) à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito”), informar um local possível que poderiam ser realizadas essas operações em caso da AET ser deferida;*

**ATENÇÃO:** A necessidade de uso de veículos de grande porte não é prevista. O empreendimento contará com duas vagas carga/descarga, uma no acesso e serviço (térreo) e outra no G1 (para veículos com altura até 2,20 metros). Entretanto, caso ocorra eventos de grande porte que demandem operações com veículos maiores, considera-se como local possível a utilização de vagas públicas de estacionamento na Rua 3160, a partir de uma Autorização Especial de Trânsito. A demanda de espaço por um veículo de grande porte geralmente ocupa duas ou três vagas públicas comuns de veículos em linha, variando de acordo com o tamanho do veículo em operação de carga e descarga. Atualmente, existem vagas públicas em linha com capacidade aproximada para 6 veículos comuns na Rua 3160 nas proximidades do acesso ao empreendimento (imagem abaixo). Como as vagas sugeridas ficam no lado oposto ao acesso do empreendimento, deverão ser adotadas medidas de segurança durante as operações ou o acompanhamento por agentes de trânsito para evitar perturbações no tráfego de veículos e pedestres. Outro local local também poderá ser determinado pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, conforme as necessidades e critérios do Departamento de Engenharia de Tráfego.



**2.7 Com relação ao item 3.7.5 - Projeção de Dados de Tráfego:**

a) *Compatibilizar o ano de referência do boletim publicado. No texto cita-se 2024 e nas tabelas 27 e 28 cita-se 2023;*

**ATENDIMENTO:** A anotação de “Março de 2023” nas tabelas 27 e 28 refere-se ao período base das projeções até março de 2024, ou seja, 12 meses, de março de 2023 a março de 2024, conforme consta no pdf do Boletim Macroeconômico da SPE de Março de 2024.

**2.8 Com relação ao item 3.7.6.2 - Nível de Serviço para Interseções Prioritárias:**

a) *Em relação a terceira linha da tabela 32 (“Conversão à direita - Via secundária”), não seria “Conversão à direita - Via principal”? Verificar;*

**ATENDIMENTO:** A tabela apresentada está correta. Conforme definido pelo HCM 2000, para a determinação do intervalo crítico base ( $t_{c,base}$ ), utiliza-se a Figura 17-5 do manual, a qual discrimina “Right turn from minor”, cuja tradução seria “conversão à direita a partir de uma via menor (secundária)”, conforme a imagem abaixo.

EXHIBIT 17-5. BASE CRITICAL GAPS AND FOLLOW-UP TIMES FOR TWSC INTERSECTIONS			
Vehicle Movement	Base Critical Gap, $t_{c,base}$ (s)		Base Follow-up Time, $t_{f,base}$ (s)
	Two-Lane Major Street	Four-Lane Major Street	
Left turn from major	4.1	4.1	2.2
Right turn from minor	6.2	6.9	3.3
Through traffic on minor	6.5	6.5	4.0
Left turn from minor	7.1	7.5	3.5

A Tabela 32 apresentada no EIV refere-se a uma tradução do referencial acima, sendo totalmente compatíveis, conforme a imagem a seguir (Tabela 32).

Movimento	Intervalo crítico base ( $t_{c,base}$ )		Tempo de acompanhamento base ( $t_{f,base}$ )
	2 faixas via principal	4 faixas via principal	
Conversão à esquerda - Via principal	4,1	4,1	2,2
Conversão à direita - Via secundária	6,2	6,9	3,3
Travessia a partir da Via secundária	6,5	6,5	4,0
Conversão à esquerda - Via secundária	7,1	7,5	3,5

**Fonte: HCM, 2000.**

**3.COM RELAÇÃO A AVALIAÇÃO DA MATRIZ QUALI-QUANTITATIVA E DESCRIÇÃO DOS IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS – FASE DE IMPLANTAÇÃO:**

*3.1 Para o impacto “Deterioração das vias públicas”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:*

*- Elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/demolições/supressão de vegetação, etc.);*

ATENDIMENTO: Ok, medida mitigadora inserida.

*- As manobras e operações de carga e descarga de materiais irão ocorrer, em sua totalidade, dentro do lote, ou seja, no canteiro de obras. Portanto, haverá o cuidado de não permitir o estacionamento em locais indevidos para a carga e descarga de materiais;*

ATENDIMENTO: Medida mitigadora parcialmente atendida. Será possível atender na primeira e segunda fases de obra, porém não na terceira. Medida inserida conforme segue:

*- As manobras e operações de carga e descarga de materiais irão ocorrer, na primeira e segunda fase de obras, dentro do lote, ou seja, no canteiro de obras. Portanto, haverá o cuidado de não permitir o estacionamento em locais indevidos para a carga e descarga de materiais.*

*3.2 Para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno”, a CEIV considera, devido à grande demanda por vaga no entorno, que a reversibilidade é irreversível. Ademais é necessário compatibilizar na Matriz de Impactos, as medidas mitigadoras citadas no EIV (página 320), acrescentando as seguintes medidas:*

*- Implementar uma área interna dentro do lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga dos veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, evitando a obstrução de áreas públicas;*

ATENDIMENTO: Conforme reunião presencial realizada com a CEIV em 31/10/2024, foi esclarecido que, devido ao andamento da obra, será possível atender a esta medida mitigadora na primeira e segunda fase de obras. Na terceira fase não será possível, pois não haverá espaço.

Portanto, a medida mitigadora foi reescrita da seguinte forma:

*- Implementar na primeira e segunda fase de obras uma área interna dentro do lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga dos veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, evitando a obstrução de áreas públicas;*

*- Prever estacionamento para bicicletas, motocicletas e automóveis na primeira fase de obras. Para bicicletas e motocicletas na segunda fase de obras. Na terceira fase de obras*

*será previsto estacionamento para bicicletas por um período e, após a concretagem do embasamento, haverá estacionamento para bicicletas, automóveis e motocicletas;*

*- Priorizar que as viagens de carga durante a fase de implantação ocorram fora do horário de pico do meio-dia, entre 11h00 e 13h00, visando minimizar congestionamentos e sobrecarga no tráfego durante os períodos mais movimentados;*

*- Organizar as viagens de carga ao longo do tempo, de forma não simultânea, de modo a impedir a concentração de fluxos de veículos de carga em pequenos períodos;*

*- Garantir a existência de espaços seguros para a circulação e travessia de pedestres ao redor do local da obra;*

*- Solicitar autorização especial para BC Trans para as concretagens com 72 horas de antecedência.*

*- Reservar vagas na área interna do lote para estacionamento de carros, motos e bicicletas dos colaboradores ao longo de toda a fase de implantação, assegurando que a quantidade de vagas atenda à demanda;*

**ATENDIMENTO:** Conforme discutido em reunião presencial com a CEIV em 31/10/2024, não será possível disponibilizar estacionamento para automóveis em todas as etapas. No entanto, o empreendedor prevê estacionamento para bicicletas, motocicletas e automóveis na primeira fase; para bicicletas e motocicletas na segunda fase; e, na terceira fase, bicicletas por um período e, após a concretagem do embasamento, haverá estacionamento para bicicletas, automóveis e motocicletas.

Portanto, a medida foi reescrita da seguinte forma:

*- Prever estacionamento para bicicletas, motocicletas e automóveis na primeira fase de obras. Para bicicletas e motocicletas na segunda fase de obras. Na terceira fase de obras será previsto estacionamento para bicicletas por um período e, após a concretagem do embasamento, haverá estacionamento para bicicletas, automóveis e motocicletas.*

*- Planejar minuciosamente a logística de entrega e retirada de materiais e insumos, com o intuito de reduzir o número de viagens durante a obra e evitar horários de pico para essas atividades;*

**ATENDIMENTO:** Ok, inserida.



*- Garantir a existência de espaços seguros para a circulação e travessia de pedestres ao redor do local da obra;*

ATENDIMENTO: Ok, inserida.

*- Estimular o uso de meios alternativos de transporte, como bicicletas, disponibilizando vagas para os funcionários estacionarem suas bicicletas;*

ATENDIMENTO: Ok, inserida.

*- Caso haja interrupções no tráfego da via, que exija um desvio de tráfego de veículos, pedestres e/ou ciclistas, será implantado sinalização adequada para orientação do tráfego, respeitando as diretrizes do Manual de Sinalização Temporária de Obras do CONTRAN (Volume VII);*

ATENDIMENTO: Ok, inserida.

*- 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;*

ATENDIMENTO: Ok, inserida.

Desta forma, para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento nas vias de entorno” as medidas mitigadoras são:

*- Implementar na primeira e segunda fase de obras uma área interna dentro do lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga dos veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, evitando a obstrução de áreas públicas;*

*- Prever estacionamento para bicicletas, motocicletas e automóveis na primeira fase de obras. Para bicicletas e motocicletas na segunda fase de obras. Na terceira fase de obras será previsto estacionamento para bicicletas por um período e, após a concretagem do embasamento, haverá estacionamento para bicicletas, automóveis e motocicletas;*

*- Planejar minuciosamente a logística de entrega e retirada de materiais e insumos, com o intuito de reduzir o número de viagens durante a obra e evitar horários de pico para essas atividades;*

*- Garantir a existência de espaços seguros para a circulação e travessia de pedestres ao redor do local da obra;*

- Estimular o uso de meios alternativos de transporte, como bicicletas, disponibilizando vagas para os funcionários estacionarem suas bicicletas;

- Caso haja interrupções no tráfego da via, que exija um desvio de tráfego de veículos, pedestres e/ou ciclistas, será implantado sinalização adequada para orientação do tráfego, respeitando as diretrizes do Manual de Sinalização Temporária de Obras do CONTRAN (Volume VII);

- 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.

**3.3 Para o impacto “Pressão no sistema viário próximo”, a CEIV entende ser necessário acrescentar as seguintes medidas:**

- *Todas as manobras, cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras;*

**ATENDIMENTO:** Conforme reunião presencial realizada com a CEIV em 31/10/2024, foi esclarecido que, devido ao andamento da obra, será possível atender a esta medida mitigadora na primeira e segunda fase de obras. Na terceira fase não será possível, pois não haverá espaço.

Portanto, a medida mitigadora foi reescrita da seguinte forma:

- *Implementar na primeira e segunda fase de obras uma área interna dentro do lote dedicada às manobras e operações de carga e descarga dos veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, evitando a obstrução de áreas públicas;*

- *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;*

**ATENDIMENTO:** Ok, inserida.

- *Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;*

**ATENDIMENTO:** Ok, inserida.

Entende-se que mesmo na terceira fase de obras, com os caminhões ocupando uma vaga de carro a cada 15 dias, o impacto no tráfego local será mínimo.

*- 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;*

ATENDIMENTO: Ok, inserida.

*3.4 Para o impacto “Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo”, a CEIV entende, pela pressão por prestação de serviço adequado, que a reversibilidade é parcialmente reversível, a importância é alta e a redução da magnitude, no máximo, 30%. Rever;*

ATENDIMENTO: Alteração realizada no EIV versão final e na Matriz Quali-quantitativa constante no ANEXO X.

*3.5 Rever, na matriz de impactos, a classificação dos impactos “Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo” e “Pressão no sistema viário próximo”, como sendo “positivo”. Segue imagem da matriz;*

ATENDIMENTO: Ajuste de formatação realizado.

*3.6 Para o impacto contaminação do solo por resíduos da construção civil, com relação ao aspecto geração de resíduos da construção civil, apresentar o Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil, na qual deve constar medidas efetivas e reais que justifiquem a mitigação do impacto em 80%. Por ora, a CEIV entende como razoável uma mitigação de 50%.*

ATENDIMENTO: O PGRS está apresentado no ANEXO IV deste documento. O percentual de mitigação foi alterado para 50%, conforme solicitado.

*3.7 Com relação ao impacto “Pressão no Sistema de Coleta e Tratamento de Efluentes Líquidos”, apresentar o Programa de Conscientização Ambiental na obra utilizado como medida mitigadora;*

ATENDIMENTO: O Plano de Educação Ambiental está apresentado no ANEXO V.

*3.8 Com relação aos impactos “Pressão no Sistema Municipal de Abastecimento de Água” e “Pressão no Sistema de Tratamento de Efluentes Líquidos” para fase de operação, conforme consulta de viabilidade da EMASA, a CEIV entende que a importância é Alta. Ademais,*

*apresentar Programa de Conscientização Ambiental utilizado como medida mitigador.*

**ATENDIMENTO:** As importâncias foram alteradas conforme solicitado. O Plano de Educação Ambiental está apresentado no ANEXO V.

#### **4. COM RELAÇÃO A AVALIAÇÃO DA MATRIZ QUALI-QUANTITATIVA E DESCRIÇÃO DOS IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS – FASE DE OPERAÇÃO:**

*4.1 Na fase de Operação, considerando os apontamentos do estudo de tráfego em relação a geração de viagens por modal de transporte, a grande procura por vagas de estacionamentos no entorno e a demanda comercial que existirá, a CEIV entende ser necessária a inclusão e a avaliação dos seguintes impactos como sendo REAIS:*

- Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento;*
- Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas;*
- Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;*

**ATENDIMENTO:** Impactos a seguir inseridos no EIV versão final e Matriz quali-quantitativa (ANEXO X).

##### **4.5.8 Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento**

*A pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno do empreendimento representa um impacto real significativo na fase de operação, pois o aumento da demanda por vagas públicas pode resultar na saturação das áreas de estacionamento próximas. O fluxo de veículos gerado por moradores, visitantes e prestadores de serviços tende a sobrecarregar as vagas disponíveis, especialmente em zonas urbanas densamente ocupadas.*

*O aumento no tráfego de veículos em busca de vagas de estacionamento pode levar a congestionamentos nas vias adjacentes ao empreendimento, impactando negativamente a fluidez do tráfego, podendo causar transtornos para os residentes e empresas locais.*

*O impacto decorrente da Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento durante a Fase de Operação será classificado de acordo com os critérios estabelecidos na tabela abaixo.*

*Tabela 63 – Análise qualitativa – Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento – Fase de operação.*

ATRIBUTO	CRITÉRIO
<i>Fase de Ocorrência</i>	<i>Operação</i>
<i>Expectativa de Ocorrência</i>	<i>Certa</i>
<i>Abrangência</i>	<i>AVD</i>
<i>Importância</i>	<i>Alta</i>
<i>Reversibilidade</i>	<i>Parcialmente reversível</i>
<i>Prazo</i>	<i>Permanente</i>

#### 4.5.8.1 Magnitude do impacto

*A magnitude de impacto estimada foi a seguinte:*

**Valor total = 113,9**

*Portanto, a **magnitude do impacto** é considerada **alta**.*

#### 4.5.8.2 Aplicação de medidas mitigadoras

- *Implantação de vagas exclusivas para bicicletas, abertas ao público, dispostas em área interna ao lote (pavimento térreo).*
- *Implantação de ponto de infraestrutura de paraciclos públicos com capacidade para até 10 bicicletas no modelo padrão da SPU na face de quadra da Rua 3140 (extensão da calçada do empreendimento), conforme o Projeto arquitetônico.*
- *O empreendimento contará com vagas suficientes para atender a demanda dos moradores e usuários do condomínio. O número de vagas disponíveis é superior ao obrigatório exigido pela Lei Municipal nº 2.794/2008.*

#### 4.5.8.3 Redução da Magnitude

*Após a implementação das medidas mitigadoras, estima-se que o impacto será reduzido em 30%. Portanto, o novo cálculo da **magnitude do impacto** resultou em **79,73**, indicando uma classificação como **média**.*

#### 4.5.9 Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas

*Durante a fase de operação de um empreendimento, um impacto real significativo é o desordenamento do estacionamento de bicicletas, especialmente em áreas onde há alta demanda por esse tipo de transporte.*



*A falta de infraestrutura adequada ou a insuficiência de espaços específicos para o estacionamento de bicicletas pode levar ao uso desorganizado de áreas comuns, como calçadas, entradas de edifícios e espaços não designados, comprometendo a circulação de pedestres e a estética do local. Esse desordenamento pode resultar em conflitos entre ciclistas e outros usuários do espaço urbano, além de criar um ambiente caótico, com bicicletas estacionadas de forma irregular.*

*O desordenamento dos estacionamentos de bicicletas não apenas prejudica a experiência dos usuários que buscam estacionar suas bicicletas com segurança, mas também pode comprometer a eficiência operacional do empreendimento e gerar uma percepção negativa entre os usuários e a comunidade local.*

*O impacto referente ao desordenamento do estacionamento de bicicletas devido à Fase de Operação do empreendimento será classificado de acordo com os critérios estabelecidos na tabela abaixo.*

***Tabela 64 – Análise qualitativa – Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas – Fase de operação.***

<b><i>ATRIBUTO</i></b>	<b><i>CRITÉRIO</i></b>
<b><i>Fase de Ocorrência</i></b>	<i>Operação</i>
<b><i>Expectativa de Ocorrência</i></b>	<i>Certa</i>
<b><i>Abrangência</i></b>	<i>AVD</i>
<b><i>Importância</i></b>	<i>Moderada</i>
<b><i>Reversibilidade</i></b>	<i>Parcialmente Reversível</i>
<b><i>Prazo</i></b>	<i>Permanente</i>

#### 4.5.9.1 Magnitude do impacto

*A magnitude de impacto estimada foi a seguinte:*

***Valor total = 104,5***

*Portanto, a magnitude do impacto é considerada **alta**.*

#### 4.5.9.2 Aplicação de medidas mitigadoras

*- Implantação de vagas exclusivas para bicicletas, abertas ao público, dispostas em área interna ao lote (pavimento térreo).*

- Implantação de ponto de infraestrutura de paraciclos públicos com capacidade para até 10 bicicletas no modelo padrão da SPU na face de quadra da Rua 3140 (extensão da calçada do empreendimento), conforme o Projeto arquitetônico.

#### 4.5.9.3 Redução da Magnitude

Após a implementação das medidas mitigadoras, estima-se que o impacto será reduzido em 30%. Portanto, o novo cálculo da **magnitude do impacto** resultou em 73,15, indicando uma classificação como **média**.

#### 4.5.10 Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento

Durante a fase de operação de um empreendimento, um impacto real significativo é o congestionamento de veículos no acesso ao empreendimento, especialmente durante os horários de pico, quando o fluxo de entrada e saída de veículos atinge seu ápice. Esse congestionamento pode resultar em filas de espera, lentidão no tráfego local e até mesmo bloqueios temporários nas vias de acesso ao empreendimento, afetando tanto os moradores quanto os usuários das vias públicas no entorno. Além de causar transtornos para a mobilidade e aumentar o tempo de deslocamento, esse tipo de impacto pode gerar estresse e insatisfação entre os residentes e visitantes.

O impacto decorrente ao congestionamento de veículos no acesso ao empreendimento devido à Fase de Operação será classificado de acordo com os critérios estabelecidos na tabela abaixo.

**Tabela 65 – Análise qualitativa – Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento – Fase de operação.**

<b>ATRIBUTO</b>	<b>CRITÉRIO</b>
<i>Fase de Ocorrência</i>	<i>Operação</i>
<i>Expectativa de Ocorrência</i>	<i>Certa</i>
<i>Abrangência</i>	<i>AVD</i>
<i>Importância</i>	<i>Alta</i>
<i>Reversibilidade</i>	<i>Parcialmente Reversível</i>
<i>Prazo</i>	<i>Permanente</i>

#### 4.5.10.1 Magnitude do impacto

*A magnitude de impacto estimada foi a seguinte:*

**Valor total = 113,9**

*Portanto, a magnitude do impacto é considerada **alta**.*

#### 4.5.10.2 Aplicação de medidas mitigadoras

- *Implantação de dispositivos de alerta no acesso, luminosos e sonoros, indicando entrada e saída de veículos durante a fase de operação do empreendimento.*
- *O empreendimento contará com área de acomodação nos acessos, permitindo que os veículos aguardem o processo de abertura e/ou fechamento do portão em área interna do empreendimento, sem prejudicar o fluxo de pedestres e veículos na via adjacente.*
- *Instalação de Sinal de Regulamentação (Sinal R-15) junto ao acesso de veículos do empreendimento, indicando a altura máxima permitida para controle de acesso e melhoria da segurança viária local.*

#### 4.5.10.3 Redução da Magnitude

*Após a implementação das medidas mitigadoras, estima-se que o impacto será reduzido em 30%. Portanto, o novo cálculo da **magnitude do impacto** resultou em 79,73, indicando uma classificação como **média**.*

**4.2 Para o impacto “Pressão no Sistema Viário Próximo”, considerando a geração de viagens veiculares a serem produzidas pelo empreendimento, será necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:**

- **Aquisição e a instalação de equipamentos (02 nobreaks semaforicos) em cruzamentos semaforizados. Os nobreaks semaforicos devem ser compatíveis com o controlador semaforico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito, a definição dos locais para torná-los integrados ao Sistema Antares - Central de Controle e Comando Semaforico. OBS: os cruzamentos semaforizados a serem instalados esses equipamentos deverá ser na Área de Influência Direta ou Indireta do empreendimento e deverão ser entregues a Autarquia Municipal de Trânsito - BC**

*Trânsito em até 30 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC);*

*- Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento, incluindo as interseções e os pontos de contagens veicular;*

ATENDIMENTO: Ok, medidas adicionadas.

4.3 Para o impacto “Pressão no Sistema Pedonal”, considerando que o meio pedonal representa 36% do modal de transporte utilizado no bairro centro, necessário alterar a importância para alta (5), retirando a medida mitigadora proposta e incluindo as seguintes medidas mitigadoras:

- Instalação de placas de advertência A-32b (Passagem sinalizada de pedestres) nas travessias de pedestres existentes no entorno do empreendimento (Rua 3110, Rua 3140, Rua 3158, Rua 3160 e Rua 3126). Os locais exatos das instalações, o modelo e o material das placas devem ser informados pela equipe de sinalização viária da Autarquia Municipal de Trânsito - BCTrânsito;

- Revitalização da sinalização horizontal e vertical do entorno do empreendimento, incluindo as interseções e os pontos de contagens veicular;

ATENDIMENTO: Ok, alterações realizadas e medidas atualizadas.

4.4 Para o impacto “Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo”, considerando a geração de viagens que serão produzidas na hora-pico, necessário alterar a importância para alta, reduzir o % de mitigação para, no máximo 30 %, e alterar o texto da medida mitigadora para o seguinte:

- Realizar a aquisição ou a construção de abrigo de passageiros de transporte público no entorno do empreendimento, conforme modelo e indicação de localização apontado pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

ATENDIMENTO: Ok, alterações realizadas e medidas atualizadas.

5. Com relação ao projeto arquitetônico:

5.1 Enviar, de maneira isolada, a prancha específica das vagas de estacionamento e dos acessos (veiculares e de pedestres);

ATENDIMENTO: Ok. Documento consta no ANEXO II deste documento.

5.2 Rever a disposição da sinalização tátil nas calçadas, respeitando plenamente as diretrizes da NBR 16537 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para

elaboração de projetos e instalação e da NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento. Alguns desvios foram necessários devido às caixas de inspeção já existentes no local.

**5.2.1 Respeitar a distância mínima de 0,60 m entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, ocupação plena do paraciclo, postes, paredes, vegetação, etc);**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento.

**5.2.2 Indicar no projeto, de maneira detalhada, os obstáculos que motivam os desvios de rotas da sinalização tátil direcional, especialmente os da Rua 3140. OBS: A sinalização tátil direcional deve manter sua continuidade e linearidade ao longo de toda a faixa livre da calçada, adotando soluções integradas que evitem desvios desnecessários da sinalização tátil direcional ao longo da faixa livre;**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento. Alguns desvios foram necessários devido às caixas de inspeção já existentes no local.

**5.3 Cotar a distância entre o final de uma vaga e o início de outra (ex: no G1, a distância entre as vagas de nº 008 e nº 026, a distância entre as vagas de nº 017 e nº 035, entre outras), respeitando os artigos 35 e 39 da Lei nº 2.794/2008;**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento.

**5.4 A rampa de acesso as garagens possuem larguras inferiores a 6,0 m. Necessário corrigir a largura para, no mínimo, 6,0 m, visto que a rampa de acesso terá sentido duplo de direção, respeitando as diretrizes da Lei nº 2.794/2008. Ademais, 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;**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento.

**5.5 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;**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento.



**5.6 Aproximar as vagas especiais (PNE e pessoa idosa) no pavimento G1, deixando-as mais próximo possível da rota acessível e de um local seguro;**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento.

**5.7 Rever a altura máxima dos portões de acesso, considerando que as operações de carga e descarga serão realizadas no G1 por Veículos Urbanos de Carga – VUC (conforme apontado no EIV), cuja altura é de 3,5 m. Ademais, apresentar no projeto, os raios de giro desse tipo de veículo (VUC) nas curvaturas existentes no interior do estacionamento, até chegar nas vagas a eles destinadas, demonstrando tecnicamente a viabilidade da operação com segurança;**

**ATENDIMENTO:** A vaga para VUC agora está sendo considerada no térreo, sendo necessária uma autorização para rebaixamento adicional do meio-fio para viabilizar essa opção, conforme discutido em reunião com a CEIV (Clélia e Matheus) em 31/10/2024.

**5.8 Instalação de placa de advertência junto ao portão de entrada, indicando a altura máxima permitida de veículos, visando melhorar a segurança viária no local. OBS: apresentar o modelo no projeto;**

**ATENDIMENTO:** Ok. O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento.

**5.9 Informar como será a organização dos bicicletários internos. Serão suspensos e/ou horizontais? OBS: O Manual de Sinalização Cicloviária do CONTRAN (Volume VIII) diz que “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”, portanto, recomenda-se o uso, ao menos, misto.**

**ATENDIMENTO:** O projeto arquitetônico consta no ANEXO III deste documento. Devido ao espaço disponível e às exigências da certificação LEED, que indicam um número mínimo de vagas para bicicletas, algumas vagas precisarão ser suspensas. Portanto, o bicicletário será misto, com vagas horizontais e suspensas.

**6. Com relação ao item 2.5 Cronograma de implantação, atualizar cronograma considerando as datas vigentes.**

**ATENDIMENTO:** Ok. O cronograma consta no ANEXO VI deste documento.

6. Com relação aos itens 2.9.2.1 e 2.9.2.2, apresentar a viabilidade emitida pela CELESC, uma vez que não foram localizadas no anexo IX.

**ATENDIMENTO:** A viabilidade da CELESC encontra-se no ANEXO VII.

6. Com relação ao item 2.9.3.2 apresentar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS específico para o empreendimento em questão. Ademais, apresentar cálculo de dimensionamento do tamanho do espaço destinado para depósito de lixo para suportar o acúmulo de resíduos. 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>.

**ATENDIMENTO:** O PGRS está apresentado no ANEXO IV.

6. Com relação ao item Leitura da Paisagem, as imagens apresentadas representam o empreendimento em seu contexto urbano. Contudo falta a representação de estratégias de integração do espaço público e privado do empreendimento, no passeio, como arborização urbana, e paisagismo. Estes elementos devem ser representadas neste contexto (vista do observador pedestre).

A CEIV entende ser necessário realizar a análise da relação entre a área privada e a pública (calçadas) nas fachadas da edificação, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição. A abordagem deve focar em relação ao impacto (positivo ou negativo) que o empreendimento possa causar na segurança, vitalidade e atratividade que a população experimenta ao passarem pelo local. Como se dará a integração das fachadas do empreendimento e a inter-relação destes espaços? Haverá telas, muros ou outros obstáculos?. Apresentar imagens do empreendimento em conjunto com a vizinhança.

**ATENDIMENTO:** As novas imagens estão apresentadas no ANEXO VIII deste documento.

6. Apresentar o projeto de arborização urbana nos moldes previstos pela Lei Municipal n.º 4868/2024 (regulamentada pelos Decretos n.º 11679/2024 e 11824/2024) ou parecer aprovativo do projeto de arborização urbana emitido pela secretaria de meio ambiente.

**ATENDIMENTO:** O projeto de arborização segue no ANEXO IX deste documento.

6. Com relação ao Índice Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), para aceite da valoração 2, a CEIV entende que devam ser apresentadas medidas mitigadoras que efetivamente melhorem o comprometimento da infraestrutura da vizinhança. Por ora, a CEIV entende como justa a valoração 3 para este índice.

**ATENDIMENTO:** Ok, índice atualizado.

Sem mais, e sempre à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, agradecemos antecipadamente.

Atenciosamente,

---

**KOEDDERMANN CONSULTORIA LTDA.**

CNPJ 17.288.405/0001-70

Balneário Camboriú, 14 de novembro de 2024.