

Protocolo 13- 76.474/2024

De: Clelia S. - SPU - CEIV

Para: Representante: Alameda Engenharia Ambiental

Data: 14/10/2024 às 21:09:12

Setores envolvidos:

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

Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

Prezados,

segue parecer 041/2024 - EIV, referente primeira análise, para providências.

Att.

—
Clelia Witt Saldanha - MATRÍCULA PMBC 40.815

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

Anexos:

PARECER_041_2024_Central_Tower_1_Analise___Protocolo_76474_2024.pdf

PARECER 041/2024 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 041/2024-CEIV – 14/10/2024

Processo Administrativo nº: Protocolo nº 76.474/2024

Projeto: Central Tower

Área do lote: 3.926,73 m²

Área construída (projetada): 51.322,51 m²

Número de Pavimentos: 81 pavimentos

Número de Unidades Autônomas Residenciais: 130 (cento e trinta)

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 33 (trinta e três)

Vagas de Garagem: 346 vagas para automóveis privativos, mais 106 vagas no EPP

Endereço: Avenida Central x Rua 500 x Rua 600 - Centro

Uso: misto

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

DIC: 35.785, 62.601, 66.895, 80.991, 80.992, 80.993, 80.994 e 123.217

Investimento previsto: 51.322,51 CUB's

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

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo nº 76.474/2024, no sistema 1Doc;

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;

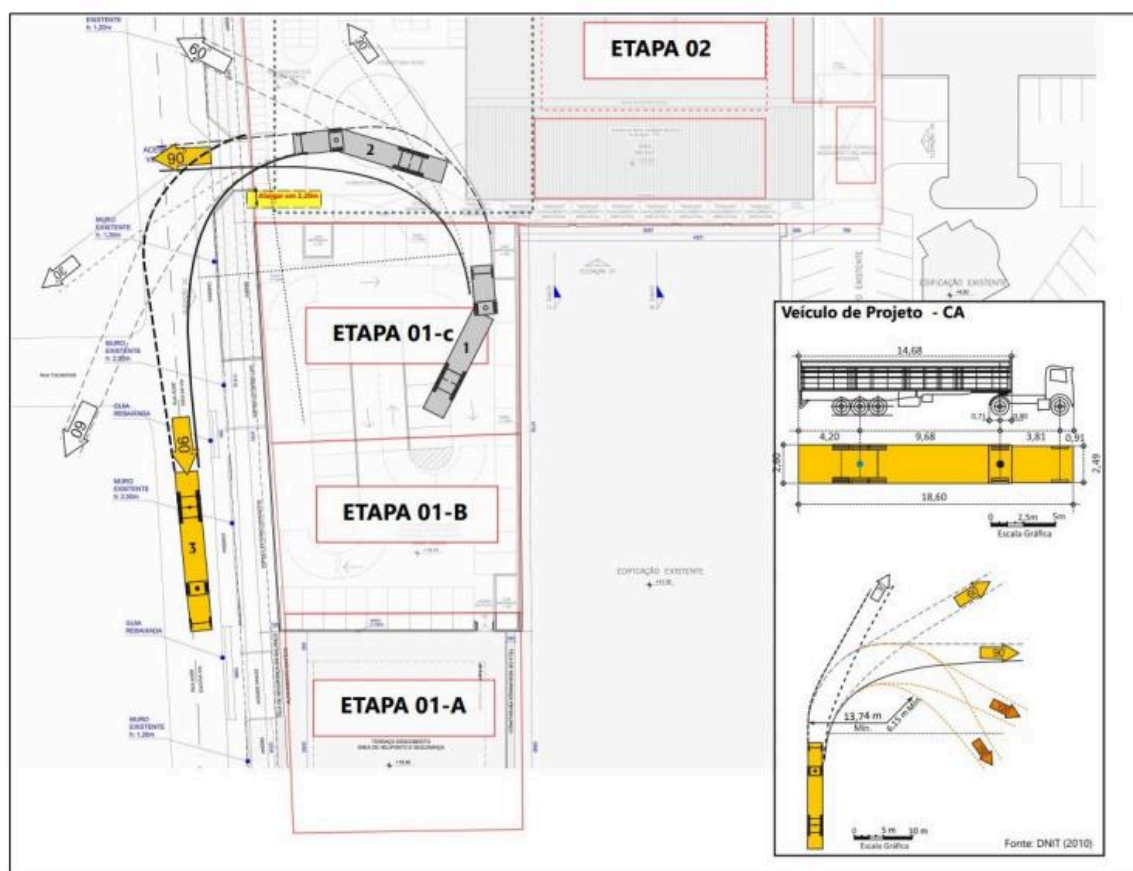
CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que anteriormente à distribuição do EIV para parecer da CEIV, o projeto deve ser analisado pela equipe técnica da Secretaria do Planejamento, devendo ser submetido à CEIV somente se estiver de acordo com a "legislação urbanística em geral";

Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado, a CEIV faz as seguintes considerações:

1. No item 2.2, rever a estimativa de população, para a fase de operação, na área destinada à academia. Indica-se a aplicação da IN 01 – Parte 2 do Corpo de Bombeiros/SC – Anexo A – Ocupações – Tabela 01 e, IN 09 – Anexo B (dados para cálculo de lotação) – Tabela 07;
2. No item 2.4. cita que *"atualmente não possui edificações, não sendo necessária a demolição"* e, na pág. 28 cita que *"havia áreas construídas"*, logo, apresentar "autorização para demolição" emitida pelo município;
3. Ainda, no item 2.4, considerando que o projeto contempla pavimento subsolo, apresentar laudo do nível do lençol freático, método de rebaixamento de lençol freático e, de contenção do solo para execução das fundações. Ainda, se houver o uso de ancoragem/tirantes que ultrapassem os limites do lote (sob via pública/passeio), requer-se a expressa autorização dos órgãos municipais competentes para tal solução, pois pode/poderá interferir na infraestrutura dos serviços públicos;
4. No item 2.5 Cronograma de Implantação, indicar a data estimada para início das obras;
5. No item 2.6 Levantamento Planialtimétrico/Topográfico não foi apresentado. Apresentar como anexo;
6. No item 2.8. Terraplanagem, apresentar cálculo do volume de escavação, reaterro e de bota-fora;
7. No item 2.9, na fase de **operação**, rever os cálculos das demandas e produção de fatores impactantes, considerando a alteração na estimativa de população (conforme item 1 deste parecer);
8. Apresentar o cálculo do efluente de drenagem e águas pluviais, na fase de implantação, informando o volume, a distribuição temporal e local de lançamento;
9. No item 2.9.6, na produção de calor rever a citação de que *"O empreendimento não irá gerar calor... nas fases de ... e operação"*, considerando que os condicionadores de ar são emissores de calor, mencionar os mesmos;
10. No item 2.10, em relação às simulações das projeções de sombra, rever as imagens com o empreendimento, pois não está demonstrando com clareza o sombreamento do mesmo (considerar o sombreamento do embasamento e torre) – demonstrar de forma mais legível;
11. No estudo de ventilação apresentar através de simulações os ventos dominantes e secundários na vizinhança e, a formação de zonas de turbulência (quando couber);
12. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras (Anexo 20):
 - a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 3.6 – Sistema Viário da Área de Vizinhança, 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). Nesse subcapítulo deverá ser descrita as rotas de entrada e saída dos caminhões em cada etapa, com sua duração. OBS: Incluir que a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito será notificada, com no mínimo 48 horas de

antecedência, de evento que possa interferir no fluxo viário e/ou exigir expedição de Autorização Especial de Trânsito (AET), mesmo que seja de maneira parcial e temporária, respeitando o artigo 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e o artigo 6 do Decreto Municipal nº 4020/2004;

- b) O anexo 20 não condiz com a informação de ser o “projeto do canteiro de obras”. Necessário apresentação dos 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). Segue um modelo básico dos arquivos de EIV da CEIV:



- c) Considerando o alto fluxo de pedestres e de veículos pela Avenida Central, rever o “acesso 5 (estudo de viabilidade)”, apontado no anexo 20, oportunizando os acessos pelas vias transversais;
- d) No anexo 20, especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais, apresentando cronograma de cada fase da obra;
- e) Acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e automóveis;
- f) Acrescentar no projeto do canteiro de obras, as larguras dos rebaixos de meio-fio, em

todas as etapas, incluindo as dimensões dos portões de acesso e apontando se os mesmos terão limitadores de altura;

- g) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, as vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, em área interna do canteiro;

13. Com relação ao item 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento e ao item 3.6 – Sistema Viário da Área de Vizinhança:

13.1 Com relação ao item 3.6.1.1 – Vias de Acesso:

- a) Necessário melhorar a legibilidade da figura 106, especialmente os nomes e as setas direcionais das vias urbanas;
- b) Apresentar mapas representativos/recortes de projetos das rotas de acesso (entrada) e de saída de veículos e 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;

13.2 Com relação ao item 3.6.1.2. Gabarito das Vias do Entorno:

- a) Necessário incluir na figura 108 as vias transversais, desde a Rua 10 até a Rua 700, além da Rua 201;
- b) Na figura 108, corrigir os valores informados sobre a Avenida Central, visto que os dados inclusos são entre a Avenida Brasil e a Avenida Atlântica;

13.3 Com relação ao item 3.6.1.4.1. Sinalização de Trânsito do Entorno:

- a) Na figura 112, será necessário incluir os nomes das vias do entorno, com devida legibilidade;
- b) Na figura 112, será necessário a inclusão das ondulações transversais (lombadas) e dos dispositivos traffic calming existentes na área de influência direta do empreendimento;

13.4 Com relação ao item 3.6.1.4.2. Sinalização Semafórica e Dispositivos de Fiscalização Eletrônica:

- a) Necessário inclusão de mapa indicativo com os cruzamentos semaforizados e os dispositivos de fiscalização eletrônica existentes na área de influência direta do empreendimento;

13.5 Com relação ao item 3.6.1.4.3. Serviços de Transporte Coletivo:

- a) Necessário incluir as 7 linhas (itinerários) de ônibus municipais existentes atualmente, concluindo se a demanda por transporte público pelo empreendimento será atendida ou não com os serviços disponíveis;
- b) Na figura 119 (página 146 do EIV), incluir os pontos/paradas de ônibus sem abrigos;
- c) Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis), apresentando a linha que passa mais próximo ao empreendimento;
- d) Nas figuras 118 e 119 (páginas 145 e 146 do EIV), melhorar a legibilidade dos nomes das vias do entorno;

13.6 Com relação ao item 3.6.1.4.4. Serviço de Transporte por Taxis:

- a) Necessário acrescentar a legislação que regulamenta o serviço de transporte por táxis em Balneário Camboriú;
- b) Na figura 121 (página 147 do EIV), melhorar a legibilidade dos nomes das vias do entorno;
- c) Considerando que os serviços por aplicativos serem também um serviço de transporte individual (como os táxis), necessário acrescentar um subcapítulo sobre o transporte de passageiros por aplicativos, citando a regulamentação municipal a respeito do tema, mostrando os pontos de embarque/desembarque nas proximidades e indicando um mapa indicativo desses pontos;

13.7 Com relação ao item 3.6.1.4.5. Estrutura Ciclovária:

- a) Necessário atualizar o subcapítulo utilizando como referência o Plano Ciclovário Municipal/Mapa Ciclovário Municipal, atualizado e disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito, com inclusão dos dados atuais sobre a infraestrutura ciclovária municipal, das imagens/mapas indicando a estrutura ciclovária existente e a projetada no entorno, além da demonstração atual, por meio de imagens mais detalhadas, do espaço ciclovário existente no entorno. OBS: a figura 124 (página 150 do EIV) não está demonstrando, de maneira clara, a sinalização horizontal e vertical da ciclovía mencionada;
- b) Necessário acrescentar imagens e mapas que mostrem os paraciclos/bicicletários públicos na região do empreendimento;

13.8 Com relação ao item 3.6.1.4.7. Caminhões e operações de carga e descarga:

- a) Necessário acrescentar informações sobre os veículos utilitários de até 1,8 toneladas e sobre os veículos de carga entre 1,8 e 14,0 toneladas, detalhadas no Decreto nº 4.020/2004;
- b) Considerando que o empreendimento está dentro do perímetro da Zona Central de Tráfego – ZCT, exposto no Decreto nº 4.020/2004; explicar o último parágrafo do subcapítulo ("Sendo assim, não há interferência direta dos veículos pesados com os fluxos do horário de pico observado");
- c) Considerando que o empreendimento está dentro do perímetro da Zona Central de Tráfego – ZCT, exposto no Decreto nº 4.020/2004; necessário incluir que todas as operações de carga e descarga no empreendimento ocorrerão em conformidade com a legislação vigente;

13.9 Com relação ao item 3.6.1.5. Contagem Volumétrica Veicular:

- a) Necessário apresentar as figuras 127 e 128 de maneira legível, especialmente os nomes das vias e as setas direcionais, explicando a relação das setas verdes e vermelhas;
- b) Considerando o porte do empreendimento, o grande número de viagens veiculares que produzirá, a única rota de saída ser pela Rua 600 (sentido 3ª avenida), necessário acrescentar 2 novos pontos de contagem e estudo de tráfego:
 - Ponto C (Rua 600 x 3ª avenida);
 - Ponto D (Avenida Central x Avenida Alvin Bauer)

13.10 Com relação ao item 3.6.1.6. Previsão da demanda de tráfego:

- a) Necessário considerar as viagens geradas pelo empreendimento em um determinado

período de tempo como duas categorias principais: viagens atraídas (aquelas viagens que têm como destino o PGT) e viagens produzidas (aquelas que têm origem no PGT), já considerando a rota de distribuição solicitada para o Ponto C (Rua 600 x 3ª avenida). OBS: a metodologia desenvolvida pelo Institute of Transportation Engineering (ITE), que é mais tradicional do tema, além da própria referência citada diz que os resultados devem respeitar a seguinte relação:

$$\bullet \text{ Geração} = \text{produção} + \text{atração}.$$

13.11 Com relação ao item 3.6.1.6.2.1. Geração de viagens comerciais:

a) Necessário atualizar o capítulo de acordo com a distribuição direcional (% de viagens de atração e % de viagens de produção), solicitada no item anterior. OBS: caso a referência citada não tenha essa % de distribuição direcional, necessário utilizar outra referência para a geração de viagens comerciais. A CEIV recomenda a utilização do código 814 – Lojas de variedades (Salas Comerciais), da publicação Trip Generation do ITE (Institute of Transportation Engineering). Segue uma tabela exemplificativa do código citado:

Tabela 4 – Geração de viagens comerciais.

CÓD.	USO	DIMENSÃO TEMPORAL	VARIÁVEL INDEPENDENTE (X)		EQUAÇÃO	DISTRIBUIÇÃO DIRECIONAL
814	Lojas de variedades	Hora pico da tarde	Área Total Construída – ATC, em milhares de pés quadrados		$V = 6,84X$	52% entrada 48% saída
			ATC (m²)	ATC (pés²)	VIAGENS GERADAS (V)	% ATRAÇÃO % PRODUÇÃO
			2.140,88	23.044,24	$V = 6,84 \times 23,04424$ $V = 158$	82 atração 76 produção

Fonte: Autor. 2024.

13.12 Com relação ao item 3.6.1.6.2.2. Geração de viagens residenciais:

a) Necessário atualizar o capítulo de acordo com a distribuição direcional (% de viagens de atração e % de viagens de produção), solicitada no item 3.6.1.6. - Previsão da demanda de tráfego; OBS: caso a referência citada não tenha essa % de distribuição direcional, necessário utilizar outra referência para a geração de viagens residenciais. A CEIV recomenda a utilização do código 222 – Apartamentos de grande altura (Arranha-Céus), da publicação Trip Generation do ITE (Institute of Transportation Engineering). Segue uma tabela exemplificativa do código citado:

Tabela 3 – Geração de viagens e distribuição direcional.

CÓD.	USO	DIMENSÃO TEMPORAL		VARIÁVEL INDEPENDENTE (X)	EQUAÇÃO	DISTRIBUIÇÃO DIRECIONAL
222	Apartamentos de grande altura	Hora pico da tarde	Dia útil	Unidades Residenciais (UR)	$V = 0,35X + 20,11$	62% entrada 38% saída
				UNIDADES RESIDENCIAIS (UR)	VIAGENS GERADAS (V)	% ATRAÇÃO % PRODUÇÃO
				90	52	32 atração 20 produção

Fonte: Autor, 2024.

b) Caso a referência citada tenha essa % de distribuição direcional, aplicá-la, considerando na opção do número de vagas, o total de vagas a serem disponibilizadas pelo empreendimento (privativas + EPP), além de compatibilizar a divisão das viagens geradas na hora pico para 2 horas, visto que a contagem de tráfego foi realizada dentro desse período de tempo e não no período de 3 horas;

13.13 Com relação ao item 3.6.1.6.3. Distribuição de viagens:

a) Necessário atualizar o capítulo de acordo com a distribuição direcional (% de viagens de atração e % de viagens de produção), solicitada no item 3.6.1.6. - Previsão da demanda de tráfego;

13.14 Com relação ao item 3.6.1.6.4. Divisão Modal:

a) Em relação a figura 132 (página 162 do EIV), melhorar a legibilidade dos dados e informações;

b) Atualizar os dados de viagens geradas por tipo modal de acordo com as demandas solicitadas nos itens anteriores. OBS: explicar o motivo da equação das viagens residenciais para o modal moto e ônibus estarem sendo divididas por 37%;

13.15 Com relação ao item 3.6.1.6.5. Alocação de viagens:

a) Necessário atualizar o capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 3.6.1.6. - Previsão da demanda de tráfego, fazendo a alocação das viagens por produção (saída) e por atração (entrada), para cada um dos movimentos das rotas de entrada e saída do empreendimento;

13.16 Com relação ao item 3.6.1.7. Crescimento da frota veicular:

a) Necessário projetar nas tabelas 6 a 9, as projeções para um horizonte de implantação de 05 e 10 após o início das operações do empreendimento (ex: se o empreendimento iniciará as operações plenamente em 2030, as projeções das viagens devem ser até 2040, completando

Assinado por 9 pessoas: CLELIA WITT SILDANHA, MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO, WALTER HERBERT GRUETER NETO, LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA, RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA, TAYNARA TRETTIN CAMPELLO, MAURINO ADRIANO VIEIRA, EDUARDA MONTIBELLER SCHUCH e MICHELA DENISE PARNO
Para verificar a validade das assinaturas, acesse <https://bc.1doc.com.br/verificacao/F7A1-9C76-F348-1CC3> e informe o código F7A1-9C76-F348-1CC3



10 anos após o início das operações. Rever;

b) Necessário realizar as projeções das viagens por rotas/movimentos também, além das projeções por ruas/avenidas;

13.17 Com relação ao item 3.6.1.8.1. Metodologia utilizada:

a) Rever o critério/a medida utilizada no estudo de tráfego para calcular o nível de serviço dos fluxos/movimentos ininterruptos. O 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 Avenida Central, a Rua 500 e a Rua 600 são vias urbanas, o nível de serviço para fluxos ininterruptos dessas vias deve ser com base na relação entre o volume de tráfego atual (v) e a capacidade da via (c). Segue abaixo a classificação dos níveis de serviços (LOS) em função da relação v/c, tradicionalmente utilizada na metodologia de fluxos ininterruptos (HCM):

Nível de Serviço	Relação v/c
A	< 0,30
B	0,31 - 0,45
C	0,46 - 0,70
D	0,71 - 0,85
E	0,86 - 0,99
F	> 1,00

Fonte: HCM. 2010.

13.18 Com relação ao item 3.6.1.8.4. Nível de serviço da Avenida Central:

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item anterior (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);

13.19 Com relação ao item 3.6.1.8.5. Nível de serviço da Rua 101:

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 3.6.1.8.1. Metodologia utilizada;

b) O movimento analisado (Rua 101 – Rua 600) é sinalizado com placa R-1 (Parada Obrigatória), devendo o critério/medida a ser utilizada para análise do nível de serviço ser o de Interseções Prioritárias;

13.20 Com relação ao item 3.6.1.8.6. Nível de serviço da Rua 600:

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 3.6.1.8.1. Metodologia utilizada;

b) Os movimentos analisados (2 e 3) devem ser analisado utilizados critérios diferentes para análise do nível de serviço. O critério do movimento 2 é de fluxo ininterrupto enquanto o critério do movimento 3 é de Interseções Prioritárias;

13.21 Com relação ao item 3.6.1.8.7. Projeções de nível de serviço futuro:

a) Necessário atualizar capítulo (tabelas 11 a 14) de acordo com a demanda solicitada no item 3.6.1.8.1. - Metodologia utilizada e itens posteriores;

13.22 Com relação ao item 2.12.1 Características de Localização e Acessos:

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)

b) No quadro/tabela, solicitado no item a), não considerar no quantitativo de vagas de estacionamento, as "vagas especiais", apontada no projeto arquitetônico e no anexo 4.1 (quadro de áreas), devido elas possuírem dimensões inferiores ao mínimo exigido nas legislações municipais e de trânsito (2,5 m x 5,0 m). Necessário retirá-las dos quadros e do quantitativo, considerando-as como "áreas especiais" no projeto arquitetônico;

c) Indicar (mapa ou recorte de projeto) a localização e os tipos de acesso por veículos e pedestres ao empreendimento. De acordo com o Art. 40 da Lei Municipal 2794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes;

d) Indicar (mapa ou recorte de projeto) dos controladores de acesso e das faixas de acumulação dos acessos, indicando a extensão e a capacidade (número de veículos) que comportará cada faixa.

14. Em relação ao item 3.7. Leitura da Paisagem, apresentar as imagens da maquete digital de forma a inserir o empreendimento na vizinhança real (áreas verdes apresentadas nas figuras 138 e 139, pela Rua 600 e Av. Central – frente ao empreendimento, não condizem com a vizinhança). As imagens da leitura da paisagem devem focar na criação de atratividade e vitalidade nas áreas de transição empreendimento – espaço público, aplicando-se as disposições da Lei Municipal nº 4.868/2024 (arborização) e suas regulamentações. 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. Ainda, sobre o painel no embasamento pela Avenida Central, informar tamanho, tipologia (quais materiais, se trata de painel com iluminação, é um "outdoor gigante"? etc);

15. Sobre os dados demográficos, os mesmos deverão ser atualizados, considerando que já temos a disponibilidade dos dados do censo do IBGE de 2022;

16. Avaliação da Matriz Qualiquantitativa na fase de IMPLANTAÇÃO:

16.1. Impacto "Aumento do consumo de recursos naturais": avaliar com importância ALTA (5); entende-se que as medidas apresentadas mitigam até 10% do consumo de recursos naturais, alterar;

16.2. Impacto "Aumento no consumo de água e pressão no sistema de abastecimento": avaliar com importância ALTA (5); entende-se que as medidas apresentadas mitigam até 10% do consumo de água, alterar ou comprovar a mitigação através de cálculos, com justificativa técnica;

16.3. Impacto "Aumento na geração de efluentes líquidos e pressão no sistema de coleta e tratamento": entende-se que as medidas apresentadas mitigam até 10% da geração de efluentes, alterar ou comprovar a mitigação através de cálculos, com justificativa técnica;

16.4. Impacto "Aumento da geração de resíduos sólidos...": avaliar com importância ALTA (5);

16.5. Impacto "Contaminação do solo e das águas": avaliar a expectativa de ocorrência como CERTA (3) e a importância ALTA (5);

16.6. Para o impacto "Redução da visibilidade pela emissão de particulados" retirar da matriz ou avaliar com expectativa de ocorrência CERTA (3), importância no mínimo MODERADA (3);

16.7. Para o impacto "Aumento do desconforto acústico" o percentual de mitigação deverá ser de no máximo 30%;

16.8. Para o impacto "Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases" rever o percentual de mitigação, devendo ser de no máximo 30%;

16.9. Com relação à avaliação dos **impactos relacionados ao trânsito** e do item 5.3.1 – Detalhamento dos Impactos Identificados na IMPLANTAÇÃO:

16.9.1. Na matriz e em 5.3.1.5. Tráfego de Veículos, necessário acrescentar o impacto "Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno", devido à grande demanda por vaga no entorno. Ademais é necessário acrescentando as seguintes medidas mitigadoras:

- 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;
- 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;
- 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;

16.9.2. Para o impacto "Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária", a CEIV entende ser necessário acrescentar as seguintes medidas:

- Todas as manobras, cargas e descargas de materiais devem ocorrer dentro do canteiro de obras;
- 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;
- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;
- 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;
- 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;

16.9.3. Para o impacto "Aumento na demanda por transportes públicos", a CEIV entende que, pela pressão por prestação de serviço adequado, a expectativa de ocorrência é certa, a importância é alta, a reversibilidade é parcialmente reversível e a redução da magnitude, no máximo, 30%. Rever;

16.9.4. Para o impacto "Deterioração das vias públicas", alterar a importância para alta, incluir a Avenida Central entre as vias a serem incluídas no Estudo Cautelar citado. Ademais, acrescentar as seguintes medidas mitigadoras:

- Circulação e estacionamento de veículos pesados e a operação de carga e descarga no empreendimento deverão estar em conformidade com o Decreto Nº 4.020/2004 (BALNEÁRIO CAMBORIÚ, 2004);
- 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;
- Limpeza dos pneus dos veículos na saída do canteiro de obras, quando couber;

- Limpeza das vias públicas, se ocorrer sujeiras decorrentes da obra;
- Cobertura dos caminhões e automóveis que transportam materiais soltos com lonas;

16.10. Adequar percentuais de mitigação da Tabela 21 de acordo com os percentuais a serem aplicados na Matriz Qualiquantitativa. Apresentar matriz, tabelas e cálculo do valor de compensação atualizados;

17. Avaliação da Matriz Qualiquantitativa na fase de OPERAÇÃO:

17.1. Para o impacto "Aumento no consumo de energia elétrica ..." o percentual de mitigação deverá ser de 10%, alterar ou comprovar a mitigação através de cálculos, com justificativa técnica;

17.2. Para o impacto "pressão nos equipamentos de esporte e lazer" o percentual de mitigação deve ser de 10%;

17.3. Para o impacto "pressão no serviço de saúde" retirar o percentual de mitigação, pois a medida apresentada não representa efetividade;

17.4. Para o impacto "Demanda por praças, áreas verdes e espaço público" retirar o percentual de mitigação, pois as medidas apresentadas não mitigam o impacto (obra de arte, paredes verdes não irão suprir a demanda);

17.5. Para o impacto "Alteração na ventilação, insolação e sombreamento", retirar o percentual de mitigação, pois as medidas apresentadas não mitigam o impacto (respeitar recuos são exigências legais);

17.6. Com relação aos impactos do trânsito na avaliação da Matriz Qualiquantitativa (Anexo 18) e o item 5.3.2 – Detalhamento dos Impactos Identificados na OPERAÇÃO:

17.6.1. Na fase de Operação, considerando os apontamentos do estudo de tráfego em relação a geração de viagens por modal de transporte no bairro centro, 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;
- Aumento na Demanda por Estacionamento de Bicicletas;
- Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;
- Pressão no Sistema Pedonal;

17.6.2. Para o impacto "Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária", 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 semafóricos) em cruzamentos semaforizados. Os nobreaks semafóricos devem ser compatíveis com o controlador semafórico 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 Semafórico. 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);

- Apresentar relatório de avaliação das Faixas Elevadas de Travessia de Pedestres (FETP) existentes na Rua 500 e na Rua 600, no trecho entre a Avenida Central e a Terceira Avenida, verificando a conformidade ou não delas com as diretrizes expostas no Manual Brasileiro de Sinalização de Dispositivos Auxiliares (Anexo VI da Resolução Contran nº 973/2022). A partir das adversidades identificadas no relatório (sinalização, dimensões, drenagem, acessibilidade, pavimento, etc), propor medidas mitigadoras para correção/ajustes através de projetos de sinalização viária com enfoque nas FETP analisadas;

17.6.3. Para o impacto "Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária", será necessário retirar as seguintes medidas mitigadoras:

- "Proporcionar espaços seguros para circulação e travessia de pedestres" (visto ser obrigação prevista em legislações);
- "Disponibilização de vagas internas para bicicletas e paraciclo externo (modelo PMBC) no empreendimento, para o incentivo ao uso de meios alternativos de transporte" (incluir essa medida no impacto "Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas");

17.6.4. Para o impacto "Aumento na demanda por transportes públicos", considerando a geração de viagens que serão produzidas na hora-pico, necessário alterar a expectativa de ocorrência para certa, a importância para alta, reduzir o % de mitigação para, no máximo 30 %, e incluir a seguinte medida mitigadora:

- 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;

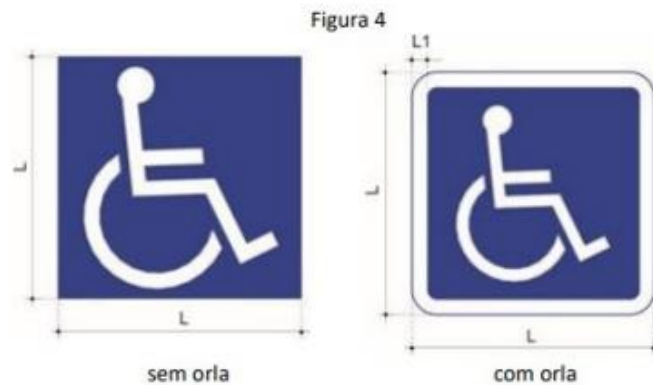
17.7. Adequar percentuais de mitigação da Tabela 22 de acordo com os percentuais aplicados na Matriz Qualiquantitativa. Apresentar matriz, tabelas e cálculo do valor de compensação atualizados;

18. Com relação ao projeto arquitetônico:

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

18.2 Incluir, como detalhe, as sinalizações horizontais das vagas de estacionamento de todas as pranchas. De acordo com o Manual de Sinalização Horizontal do CONTRAN (Volume IV), a cor das vagas deverá ser branca e não amarela. A cor amarela indica a proibição de parada e estacionamento;

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

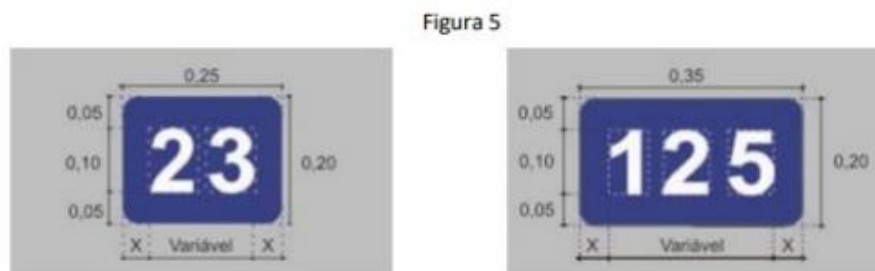


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

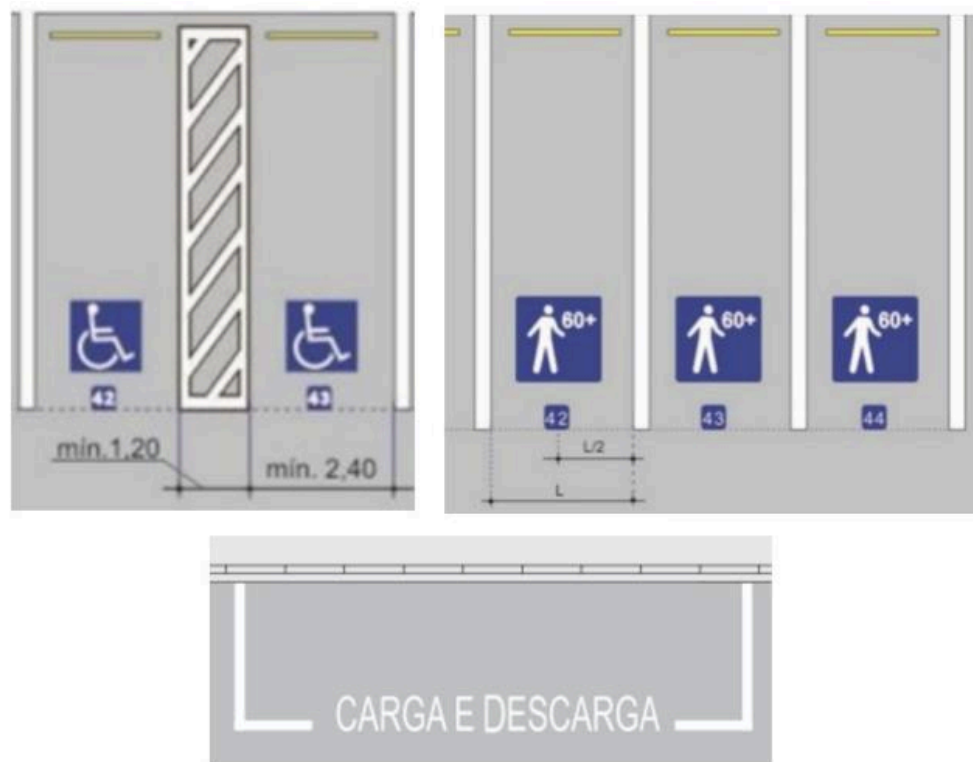
Dimensões	Lado – L(m)	Orla – L1(m)	Cor
Mínimas	0,80	0,04	Fundo azul
Recomendadas	1,0	0,05	Pictograma e orla externa brancos

1.4. Numeração

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



18.4 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:



18.5 Incluir, nas pranchas das vagas de estacionamento (EPP), 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);



5.6

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. OBS: rever as vagas especiais (PNE e de pessoa idosa) que estão distantes da área acessível (elevadores ou outro local seguro);

18.7 Adequar as dimensões da vaga de carga/descarga interna, para no mínimo, 2,70 x 8,0 metros, demonstrando qual tipo de veículo poderá ser utilizado para realizar as operações de carga/descarga interna (considerando as dimensões do portão de acesso) e

como será a rota de carregamento/descarregamento das mercadorias e produtos até as lojas comerciais e condôminos. Ademais, apresentar no projeto, os raios de giro desse tipo de veículo nas curvaturas existentes no interior do estacionamento, até chegar na vaga a ele destinada, demonstrando tecnicamente a viabilidade da operação com segurança;

18.8 Necessário apresentar prancha específica dos acessos, demonstrando as larguras dos rebaixos do meio-fio, nos respectivos acessos, além de indicar a largura e altura dos portões de entrada/saída do empreendimento;

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

18.10 Necessário apresentar faixa de desaceleração (faixa de acumulação) para os acesso, de modo a reduzir as interferências no tráfego externo, permitindo maior segurança e fluidez nos deslocamentos de veículos, pedestres e ciclistas pelas vias públicas. OBS I: o parágrafo único do artigo 41 da Lei Municipal nº 2794/2008 deverá ser atendido com a execução da Faixa de Desaceleração (Acumulação). OBS II: Informar se existirão controladores de acesso, indicando a extensão e a capacidade (número de veículos) da faixa de acumulação até eles.

18.11 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;

18.12 Incluir a 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;

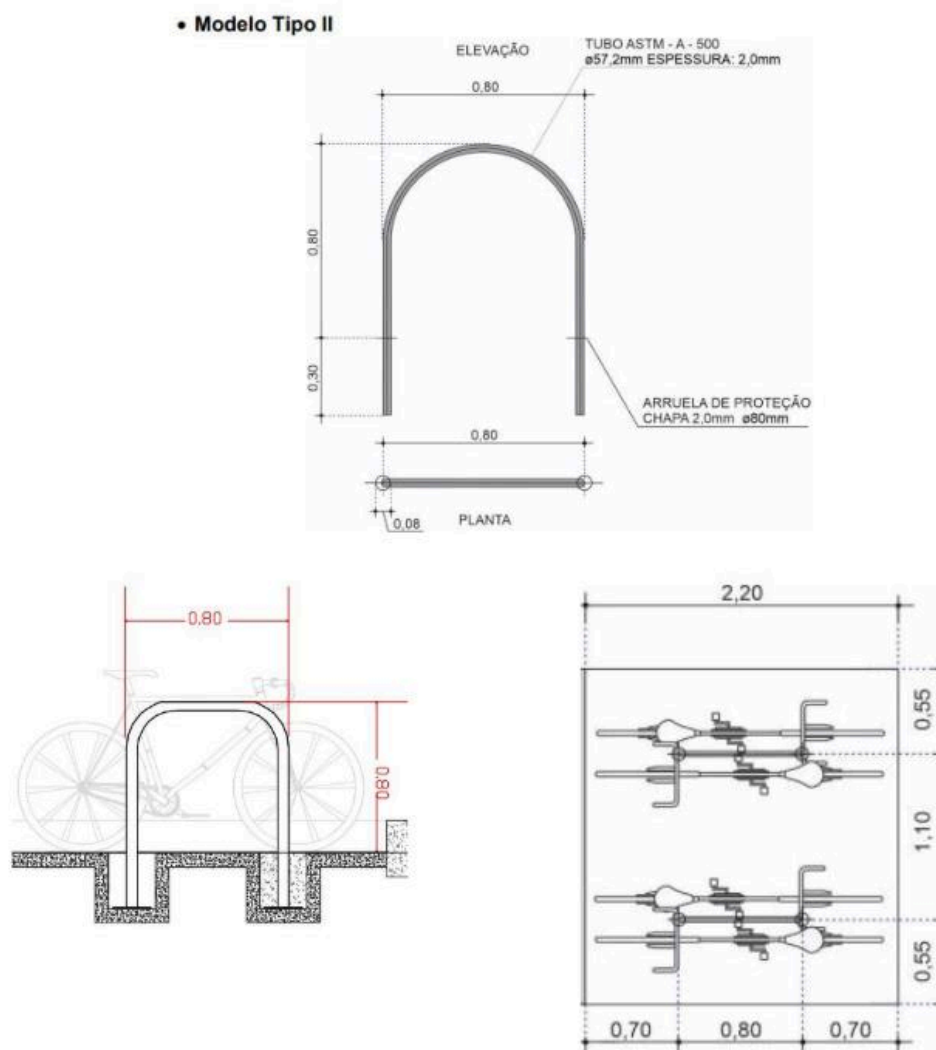
18.13 Respeitar a distância mínima de 0,60 m entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, ocupação plena do paraciclo/bancos, postes, paredes, vegetação, etc);

18.14 Detalhar, com cotas visíveis, a largura das rampas de acesso as garagens (privativas e EPP), em todos os pavimentos, incluindo nas curvaturas. OBS: em todos os trechos, a largura mínima deverá ser de 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;

18.15 Considerando o elevado número de salas comerciais e a alta demanda por embarque/desembarque de pessoas e carga/descarga de mercadorias, inserir, dentro da área interna do terreno, no térreo (Rua 600), uma vaga (bolsão) para que seja possível a realização dessas operações com segurança viária. OBS: necessário respeitar as dimensões da calçada (largura de 3,0 m), de acordo com a tabela do sistema viário, podendo considerar a área de recuo dentro desse limite;

18.16 Informar como será a organização dos bicicletários internos, demonstrando no projeto os locais deles. 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;

18.17 Nos paraciclos externos, necessário utilizar o projeto padrão de paraciclos da Secretaria de Planejamento Urbano, de acordo com o TIPO II do Manual de Sinalização Ciclovária do CONTRAN (Volume VII). As dimensões das imagens a seguir devem ser respeitadas e acrescentadas no projeto arquitetônico:



Medidas complementares a serem observadas:

1. Observar a disposição da LC n.º 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.

2. 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 n.º 24/2018:

Art. 16 No pedido de certidão de habite-se, o empreendedor deverá comprovar à CEIV, o recolhimento aos cofres públicos municipais, da

medida compensatória, e o **Relatório de Cumprimento das medidas mitigatórias**. (grifo do autor)

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

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

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

Ressaltando que a análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis, é o que recomenda esta Comissão.

Balneário Camboriú, 14 de outubro de 2024.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

ALEXANDRE GUISLOTE MOTTA - EMASA
(membro da CEIV)

MAURINO ADRIANO VIEIRA – SPU
(membro da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

WALTER H. GRUETER NETO - SPU
(membro da CEIV)

EDUARDA MONTIBELLER SCHUCH
(Vice-presidente da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO – SPU
(membro da CEIV)

TAYNARA TRETTIN CAMPELLO – SPU
(membro da CEIV)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: F7A1-9C76-F348-1CC3

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

- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 14/10/2024 21:41:24 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 15/10/2024 10:59:23 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ WALTER HERBERT GRUETER NETO (CPF 007.XXX.XXX-19) em 15/10/2024 12:44:54 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 15/10/2024 14:08:54 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 15/10/2024 16:52:13 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TAYNARA TRETTIN CAMPELLO (CPF 024.XXX.XXX-96) em 15/10/2024 17:01:42 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MAURINO ADRIANO VIEIRA (CPF 907.XXX.XXX-00) em 17/10/2024 11:40:48 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ EDUARDA MONTIBELLER SCHUCH (CPF 080.XXX.XXX-64) em 17/10/2024 11:41:55 (GMT-03:00)
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 17/10/2024 11:44:29 (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/F7A1-9C76-F348-1CC3>