

Balneário Camboriú, 22 de julho de 2025.

À

PREFEITURA MUNICIPAL DE BALNEÁRIO CAMBORIÚ – PMBC  
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO ORÇAMENTÁRIA  
COMISSÃO ESPECIAL DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE  
VIZINHANÇA – CEIV

RESPOSTA AO PARECER Nº 010/2025 – CEIV – SEGUNDA ANÁLISE  
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 76.474/2024 (1DOC) – CENTRAL  
TOWER

FGN XIV EMPREENDIMENTOS SPE LTDA., pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob nº 44.220.589/0001-09, vem respeitosamente, solicitar a inclusão das considerações em resposta ao Parecer nº 010/2025 emitido pela CEIV, referente à 2ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV do empreendimento Central Tower, localizado na Avenida Central, esquina com a Rua 600 e Rua 500, Bairro Centro do município de Balneário Camboriú/SC.

Apresenta-se, primeiramente, as alterações do Projeto Arquitetônico do empreendimento, devido a revisões de projeto para redução da altura e viabilidade estrutural:

- ✓ Área total construída de 51.322,51 m² para 52.304,36 m²;
- ✓ De 81 para 63 pavimentos, incluindo os pavimentos de utilidade técnica;

- ✓ Número de unidades habitacionais manteve-se 130 unidades;
- ✓ Número de unidades comerciais manteve-se 33 unidades (32 salas comerciais no térreo e 01 sala comercial/academia no 3º pavimento).

Importante destacar que não houve alterações no número de unidades residenciais e comerciais. Houve uma redução no número de pavimentos e atualização na área total do empreendimento, conforme Projeto Arquitetônico atualizado (Anexo 1).

Desta forma, submetem-se à CEIV os documentos atualizados, conforme as alterações mencionadas: Projeto Arquitetônico (Anexo 4), Quadro de Áreas (Anexo 4.1), Projeto Hidrossanitário (Anexo 5), Memorial do Projeto Hidrossanitário (Anexo 5.1), Projeto de Drenagem (Anexo 5.2) e Memorial do Projeto de Drenagem (Anexo 5.3).

Assim, segue-se para as respostas do Parecer nº 010/2025 emitido pela CEIV, referente à 2ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhaça – EIV:

1. Conforme entendimento da CEIV quanto às estimativas apresentadas, a população máxima de 300 pessoas na área da academia, mencionada nos documentos apresentados, refere-se à ocupação máxima simultânea. Para os cálculos de estimativas de demandas e produção de fatores impactantes, foi considerada a população máxima diária total, incluindo a população

residencial, das salas comerciais e academia. Assim, conforme memorial do Projeto Hidrossanitário (Anexo 5.1), a população máxima diária estimada para área residencial foi de 998 pessoas, enquanto para área comercial foi de 545 pessoas (academia + salas comerciais), totalizando 1.543 pessoas. Todas as estimativas relacionadas à população foram revisadas no EIV, a ser apresentado na versão final, de acordo com a população total atualizada.

3. É apresentado o Estudo Hidrogeológico (Anexo 22.1), com melhoria na qualidade das Figuras 03, 15 e 16, porém como as imagens foram provenientes de recortes de imagens dos Laudos de Sondagem do Solo (Anexo 22.1.1), gerando um limite para a nitidez da imagem. Assim é apresentado os Laudos de Sondagem do Solo (Anexo 22.1.1) sendo este o arquivo original das imagens com melhor legibilidade, proporcionando maior clareza na interpretação dos dados.

Além disso, apresenta-se o protocolo referente à viabilidade específica, a ser emitida pela Secretaria de Obras do Município (Anexo 26), para lançamento do efluente proveniente do rebaixamento do lençol freático na drenagem pública. Assim que emitida será apresentada à CEIV. Apresenta-se, ainda, o Memorial Descritivo e de Cálculo do Rebaixamento do Lençol Freático (Anexo 22.3), contendo as especificações a cerca do

sistema de reinjeção de água no solo (volume de reinjeção previsto, período, locais/áreas de reinjeção, etc).

Ainda, foi inserido no item “2.4 Descrição das Obras” a seguinte descrição: “Se houver o uso de ancoragem/tirantes que ultrapassem os limites do lote (sob via pública/passeio), será requerido a autorização dos órgãos municipais competentes para tal solução, no momento oportuno de decisão e execução”.

7. Conforme descrito no Item 1, para as estimativas de demanda e produção de fatores impactantes, adotou-se a soma da população máxima residencial com a população máxima comercial. Desta forma, o EIV, a ser apresentado na versão final, contempla a estimativa populacional máxima atualizada de 1.543 pessoas, utilizada como base para a projeção das demandas e dos fatores de impacto.
8. No Anexo 25 é apresentado o projeto de drenagem atualizado com as indicações de cada etapa, conforme memorial descritivo e de cálculo (Anexo 25.1).
9. No item 2.9.6 foi alterada a informação na citação “No empreendimento haverá emissão de calor no local, devido aos condicionadores de ar a serem utilizados no empreendimento”.

12. É apresentado o Projeto de Canteiro de Obras atualizado (Anexo 20), com as seguintes considerações:

- f) Foram reduzidas as larguras dos rebaixos do meio-fio no Projeto de Canteiro de Obras (Anexo 20), compatibilizando com a Lei Municipal nº 2.794/2008;
- g) Foi acrescentado, no Projeto de Canteiro de Obras (Anexo 20), as vagas de estacionamento de motocicletas em área interna do canteiro, além da área de bicicletas.

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

13.1. Com relação ao item 3.6.1.1. - Vias de acesso:

- b) Apresenta-se, na Prancha 20 do Projeto Arquitetônico (Anexo 4) os acessos para veículos privativos e EPP, além do acesso de pedestres EPP pela Rua 600, além do acesso de pedestres residencial pela Rua 500, sendo todos estes acessos independentes.

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

- a) Foi incluída no EIV a legislação que regulamenta o serviço de transporte por táxis em Balneário Camboriú, conforme subcapítulo apresentado a seguir:



#### 3.6.1.4.4. Serviço de Transporte por Taxis

A cidade conta ainda com ampla disponibilidade de serviços de taxi, sendo o ponto fixo mais próximo apresentado na Figura 121. A regulamentação dos serviços de taxi no município é dada pela lei municipal nº 1.592/1996.

Já na Figura 122, observa-se o ponto de taxi situado nas proximidades do empreendimento e apontado na figura anterior.



Figura 121: Ponto de taxi mais próximo ao empreendimento. Fonte: Alameda Engenharia (2025)





Figura 122: Ponto de taxi mais próximo ao empreendimento. Fonte: Alameda Engenharia (2025)".

b) Conforme apresentado no item anterior, foi melhorada a legibilidade dos nomes das vias do entorno apresentadas na Figura 121;

13.7. Com relação ao item “3.6.1.4.5 Estrutura Ciclovias”:

b) Foi acrescentado um subcapítulo sobre a “Micromobilidade”, detalhando a legislação municipal sobre o tema e verificado o ordenamento no estacionamento desses equipamentos.

“

#### 3.6.1.4.5.1 Micromobilidade

Segundo o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento, sediado no Rio de Janeiro, micromobilidade “se refere ao deslocamento de veículos leves que circulam a uma velocidade de até 25 km/h e são utilizados para viagens de até 10 km de distância”. Em geral esse termo é atrelado a veículos que não são movidos à motores de combustão interna e ainda, que circulam em velocidades inferiores à 45km/h.

O município de Balneário Camboriú tem a regulamentação da circulação e utilização do espaço público para exploração de serviços de compartilhamento deste tipo de equipamento dada através da Lei Nº 4.983, de 21 de janeiro de 2025, regulamentada pelo decreto Nº 12.347, de 29 de maio de 2025.

As figuras 125.1 a 125.4 retratam pontos de acúmulo de veículos elétricos em alguns casos ordenadamente, em outros pontos utilizando espaços destinados originalmente a motocicletas e ainda, pontos de “estacionamento” desordenado.

Em geral, percebe-se uma tendência de utilização dos paraciclos ou vagas para motocicletas no caso de veículos de maior porte, sem grande desordem no entorno do empreendimento.





Figura 125.1: Veículos autopropelidos elétricos de locação. Fonte: Alameda Engenharia (2025).

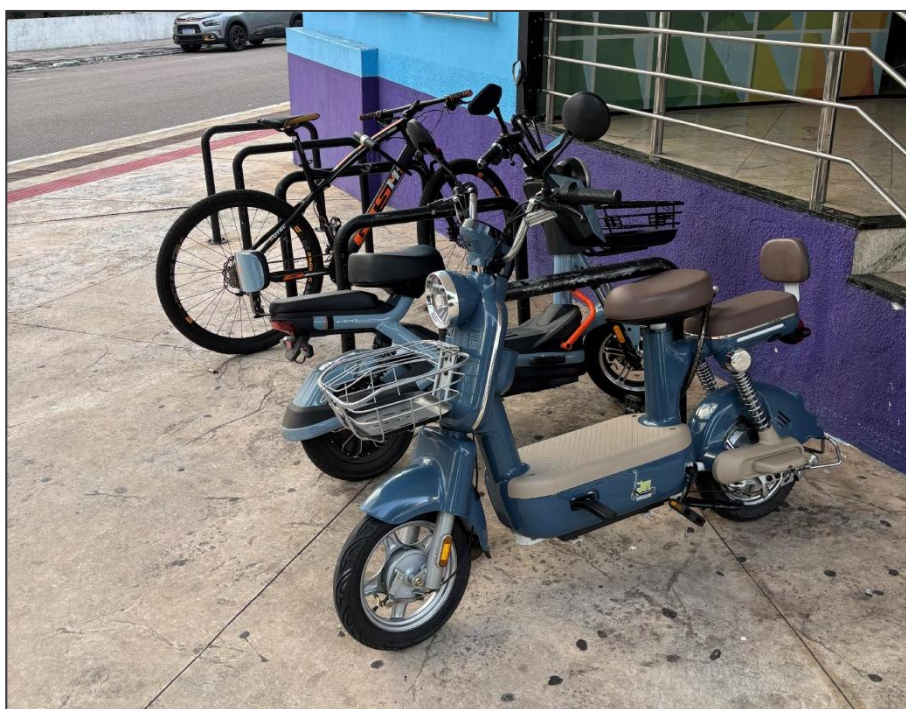


Figura 125.2: Veículos estacionados em paraciclos. Fonte: Alameda Engenharia (2025).



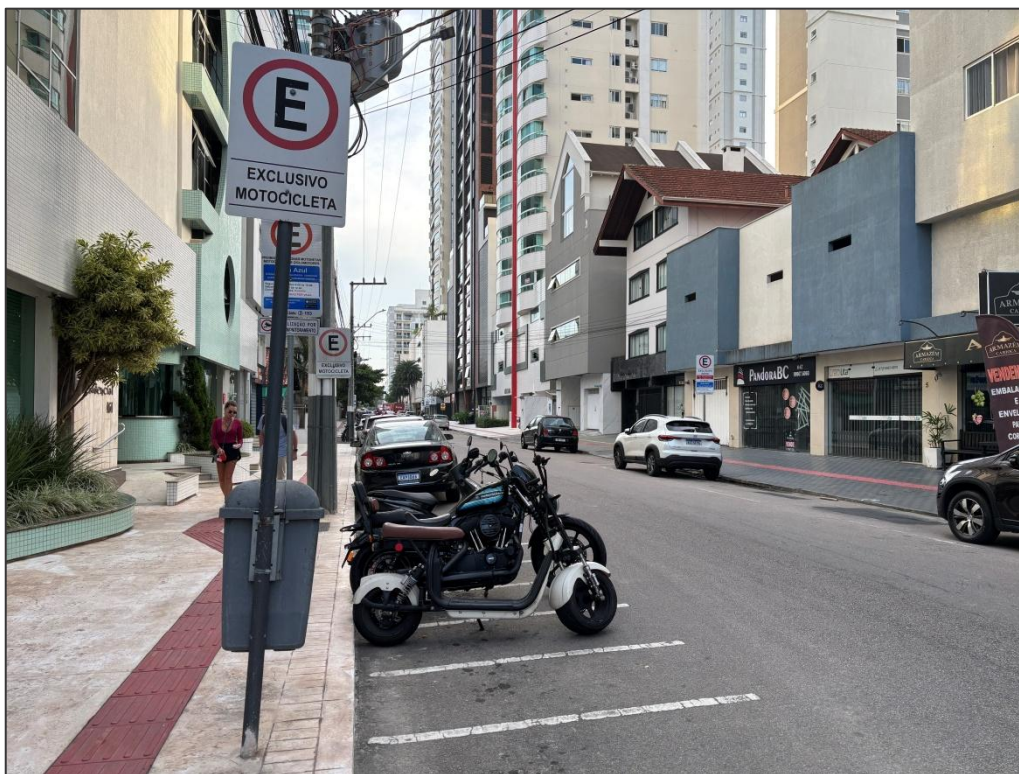


Figura 125.3: Veículos estacionados em vagas p/ motocicletas. Fonte: Alameda Engenharia (2025).

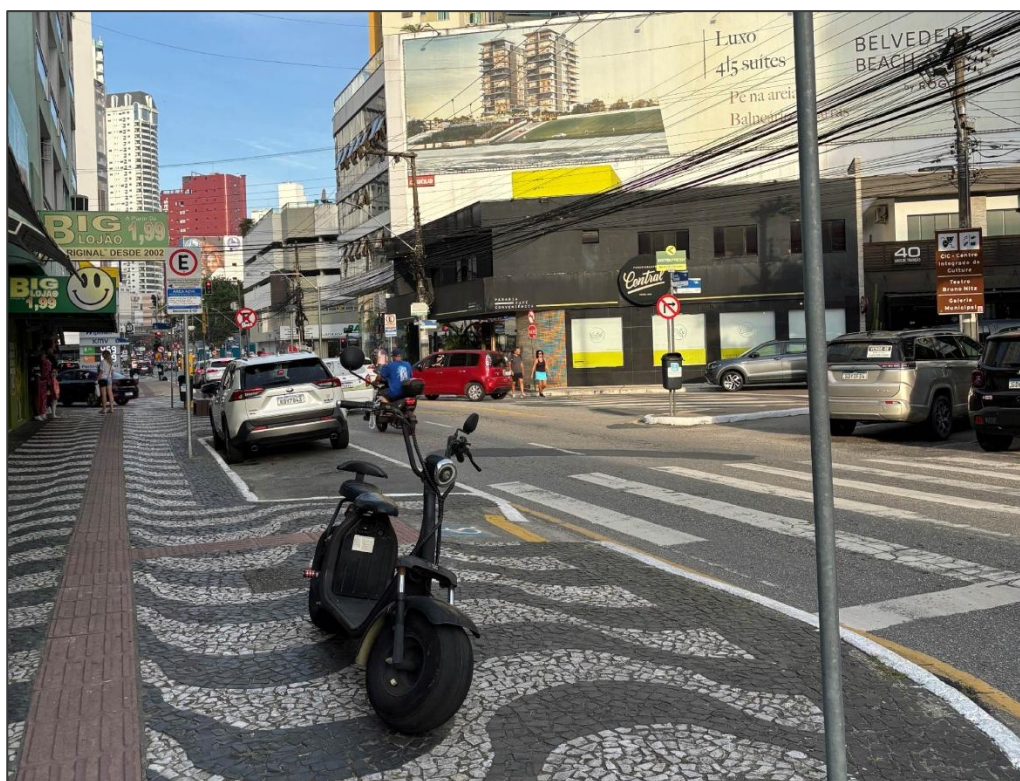


Figura 125.4: Veículo estacionado no passeio público. Fonte: Alameda Engenharia (2025)."

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

a) Foi atualizado o capítulo de acordo com a distribuição direcional, solicitada no item 13.10, conforme abaixo, utilizando como área total construída comercial 5.071,62 m<sup>2</sup> (salas comerciais + academia);

“

### 3.6.1.6.2.1. Geração de viagens comerciais

Para estimativa da geração de viagens das áreas comerciais, foram consideradas as suas áreas e consideramos a metodologia apresentada pelo ITE (Institute of Transportation Engineers).

CÓDIGO	USO	DIMENSÃO TEMPORAL		VARIÁVEL INDEPENDENTE		EQUAÇÃO	DISTRIBUIÇÃO DIRECIONAL
814	<i>Lojas de Variedades</i>	Hora pico do PGV (17h – 18h)	Dia útil pela tarde	Área Total Construída – ATC, em milhares de pés quadrados		$V = 6,84 X$	52% entrada 48% saída
				ATC (m <sup>2</sup> )	ATC (pés <sup>2</sup> )	VAIGENS GERADAS	% ATRAÇÃO % PRODUÇÃO
				5.071,62	54.590,46	$V = 6,84 \times 54,59046$ $V = 374$	194 atração 180 produção

Fonte: Adaptado de ITE, 2008.

Sendo assim tem-se para as áreas comerciais, 194 viagens de atração e 180 viagens de produção.”

13.15. Com relação ao item '3.6.1.6.5. Alocação de viagens':

a) É apresentada a Planilha de Contagem, o qual foi incluído no anexo do EIV como Apêndice I:

## APÊNDICES

### APÊNDICE I - PLANILHAS DE CONTAGEM

PLANILHA DE CONTAGENS CLASSIFICATÓRIAS DE TRÁFEGO																	
R. 500 / AV. CENTRAL / R. 101 / R. 600 / AV. ALVIN BAUER																	
Data: 24, 25/10/2023 e 22/10/2024.														Período: 17:00 - 19:00			
MOVIMENTO 1																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	44	173	1	2	52	190	1	1	67	207	0	0	61	219	2	1
18:00	19:00	68	228	0	1	59	233	1	0	56	185	1	2	44	177	0	1
MOVIMENTO 2																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	12	41	0	1	14	45	0	0	18	49	0	1	21	52	0	0
18:00	19:00	22	54	0	0	18	55	0	0	17	44	0	0	13	42	0	0
MOVIMENTO 3																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	9	22	0	0	11	24	0	0	14	26	0	0	10	28	0	0
18:00	19:00	15	29	0	0	15	30	0	0	14	23	0	0	11	24	0	0
MOVIMENTO 4																	



HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	17	34	0	0	20	37	0	0	26	41	0	0	28	43	0	0
18:00	19:00	30	45	0	0	29	46	0	0	25	36	0	0	27	35	0	0
MOVIMENTO 5																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	38	119	1	3	41	135	1	1	53	147	0	1	56	156	2	1
18:00	19:00	58	161	0	1	52	165	1	0	54	131	1	2	42	126	0	1
MOVIMENTO 6																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	15	58	0	0	18	60	0	0	23	65	0	0	27	69	0	0
18:00	19:00	25	72	0	0	24	76	0	0	26	60	0	0	20	58	0	0
MOVIMENTO 7																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	90	332	2	0	109	369	0	2	140	401	2	0	142	425	4	0
18:00	19:00	151	422	0	0	147	431	2	0	141	343	0	1	110	329	2	0
MOVIMENTO 8																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	9	31	0	0	11	34	0	0	14	37	0	0	16	39	0	0
18:00	19:00	15	44	0	0	17	41	0	0	14	33	0	0	11	32	0	0
MOVIMENTO 9																	
HORÁRIO		0 à 15 minutos				15 à 30 minutos				30 à 45 minutos				45 à 60 minutos			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	41	121	1	0	42	135	1	0	44	128	0	0	45	136	1	1

18:00	19:00	48	138	0	1	47	141	1	1	49	112	0	0	38	108	1	0
<b>MOVIMENTO 10</b>																	
<b>HORÁRIO</b>		<b>0 à 15 minutos</b>				<b>15 à 30 minutos</b>				<b>30 à 45 minutos</b>				<b>45 à 60 minutos</b>			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	4	32	0	0	5	36	0	0	6	37	0	0	4	39	0	0
18:00	19:00	4	41	0	0	6	42	0	1	4	33	0	0	3	32	0	0
<b>MOVIMENTO 11</b>																	
<b>HORÁRIO</b>		<b>0 à 15 minutos</b>				<b>15 à 30 minutos</b>				<b>30 à 45 minutos</b>				<b>45 à 60 minutos</b>			
INICIO	FIM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM	MOTO	AUTO	ÔNIB	CAM
17:00	18:00	35	103	0	0	42	115	0	1	42	113	0	0	42	120	0	1
18:00	19:00	45	124	0	0	44	127	1	1	39	101	0	0	33	97	0	0
<b>HORA PICO: 17:30 - 18:30</b>																	

<b>VOLUME (ucp) POR MOVIMENTO - HORA PICO</b>											
<b>MOVIMENTO</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>10</b>	<b>11</b>
<b>VOLUME (ucp)</b>	<b>981</b>	<b>239</b>	<b>130</b>	<b>211</b>	<b>714</b>	<b>315</b>	<b>1888</b>	<b>182</b>	<b>614</b>	<b>167</b>	<b>548</b>

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

a) O Apêndice I (Planilha de Contagem) atualizado foi apresentado no item 13.15 anterior;

13.17. Com relação ao item 3.6.1.8.1 Metodologia utilizada:

a) Fez-se a correção do texto do EIV e do ofício no seguinte parágrafo: “Com o valor de capacidade e volume de fluxo, faz-se a relação v/c (volume/capacidade) do ponto em estudo e conforme Tabela 11, define-se o intervalo de LOS que aquele ponto se enquadra”.

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

a) Foi atualizada a Tabela 16 demonstrando os valores da relação v/c:

Tabela 16: Nível de Serviço com e sem o empreendimento na Avenida Central. Fonte: Autor, 2025.

AVENIDA CENTRAL						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Relação v/c	Relação v/c	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2031	1589	1653	0,54	0,56	C	C
2032	1650	1717	0,56	0,59	C	C
2033	1714	1783	0,59	0,61	C	C
2034	1780	1852	0,61	0,63	C	C
2035	1849	1923	0,63	0,66	C	C
2036	<b>1920</b>	<b>1997</b>	<b>0,66</b>	<b>0,68</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
2037	1994	2074	0,68	0,71	C	D
2038	2070	2154	0,71	0,74	D	D
2039	2150	2236	0,73	0,76	D	D
2040	2233	2323	0,76	0,79	D	D
2041	<b>2319</b>	<b>2412</b>	<b>0,79</b>	<b>0,82</b>	<b>D</b>	<b>D</b>

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

a) Explica-se que os valores de fluxo são calculados conforme Equação apresentada na Figura 136.2 (Ofício 1ª Análise) e conforme o memorial de cálculo apresentado neste subcapítulo. Em relação

aos movimentos/vetores considerados, estes estão apresentados na Tabela 4, assim como os demais trechos avaliados. Ainda, o Apêndice I (Planilha de Contagem) atualizado foi apresentado no item 13.15.

b) Informa-se que os valores de fluxo são calculados conforme Equação apresentada na Figura 136.2 (Ofício 1ª Análise) e conforme o memorial de cálculo apresentado no estudo. Em relação aos movimentos/vetores considerados, estes estão apresentados na Tabela 4, assim como os demais trechos avaliados.

O Apêndice I (Planilha de Contagem) atualizado foi apresentado no item 13.15.

Também, foi corrigido a parte do texto do ofício resposta para “Com essas informações e com o auxílio da Figura 136.1, obtém-se um tempo de percurso de 107,30 s/km (interpolação), ou seja, 25,75s para o trecho”.

Informa-se, ainda, que o tempo de ciclo apresentado no estudo foi aferido no local, durante as contagens veiculares, e conferido. Desta forma, os valores aferidos serão mantidos.

13.21. Com relação ao item 3.6.1.8.7, alterado para “3.6.1.8.8 Projeções de nível de serviço futuro”:

a) Foi atualizado o Apêndice I (Planilha de Contagem), já apresentado no item 13.15;



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

d) Apresenta-se, na Prancha 01 do Projeto Arquitetônico (Anexo 4) a área de acumulação do empreendimento, com o comprimento alterado da faixa de acumulação para 5,0m, conforme requerido pela CEIV;

13.23. Apresenta-se no Anexo 19, a ART do responsável pelo Estudo de Tráfego, considerando que tal documento já havia sido incluído no protocolo inicial deste processo.

16. Avaliação da Matriz Qualiquantitativa na fase de IMPLANTAÇÃO:

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 de impactos foi aceito e incluído como medida mitigadora do no impacto “11 – Pressão nas vagas de estacionamento das vias do entorno” a medida “38 – Disponibilização de vagas para estacionamento de motocicletas dos funcionários dentro do canteiro de obras.”

Ainda, alterou-se, na Tabela de Impactos, a importância para Alta (5), reversibilidade parcial (3) e percentual de mitigação para 10%, conforme entendimento da CEIV.

16.9.2. Para o impacto “Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária” foi aceito e incluída como medida mitigadora “38 – Disponibilização de vagas para estacionamento de motocicletas dos funcionários dentro do canteiro de obras”, conforme recomendação da CEIV;

16.11. Para o impacto “Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial”, considerou-se o atributo de importância como Alto (5), também foi incluído como medida mitigadora “39 – Utilização de sistemas de reinjeção da água no solo”.

17. Avaliação da Matriz Qualiquantitativa na fase de OPERAÇÃO:

17.6. Com relação aos impactos do trânsito na avaliação da Matriz Qualiquantitativa (Anexo 18.1) e o item 5.3.2 – Detalhamento dos Impactos Identificados na OPERAÇÃO:

17.6.1. Foi incluído no EIV os 04 impactos acrescentados na Matriz de Impactos com as respectivas medidas.

- Para o impacto “Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno do empreendimento”, alterou-se o prazo para Permanente (5) e o Percentual de Mitigação de 10%, conforme entendimento da CEIV. As medidas referentes aos nobreaks e abrigos de passageiros foram retiradas deste impacto. Além disso, fez-se a inclusão da medida “28. *Implantação, na área interna (pavimento EPP), de estação compartilhada para estacionamento de patinetes (autopropelidos), de*

*acordo com modelo padrão a ser solicitado junto a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito”.*

- Para o impacto “Aumento na Demanda por Estacionamento de Bicicletas” foi alterado para “Aumento na Demanda por Estacionamento de Bicicletas e Patinetes”. O prazo foi alterado para Permanente (5). Também fez-se a inclusão da medida *“28 - Implantação, na área interna (pavimento EPP), de estação compartilhada para estacionamento de patinetes (autopropelidos), de acordo com modelo padrão a ser solicitado junto a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito”*. Além disso, conforme medida mitigadora 16 e Projeto Arquitetônico, está previsto paraciclos nas duas vias do entorno imediato, na Rua 600 e na Rua 500.

- Para o impacto “Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento”, alterou-se o prazo como Permanente (5) e o percentual de mitigação em 10%, conforme entendimento da CEIV. Além disto, as medidas referentes aos nobreaks e abrigos de passageiros foram retiradas deste impacto. Acrescentou-se as medidas *“29 - Implantação de faixa de acumulação, tanto no acesso privativo como no acesso EPP” e “30 - Implantação de dispositivos de sinalização, luminosos e sonoros, indicando os acessos ao empreendimento.”*

- Para o impacto “Pressão no Sistema Pedonal”, considerou-se a importância como Alta (5) e o prazo como Permanente (5). Ainda, foi retirada a medida sobre nobreaks e acrescentado a medida “31. *Correção, de acordo com o previsto no 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, incluindo questões relacionadas a acessibilidade*”, conforme recomendação da CEIV.

18. Com relação ao Projeto Arquitetônico (Anexo 4):

18.1. Apresenta-se, no Anexo 4, Pranchas 0, 4, 5 e 6 (subsolo e garagens) as vagas de estacionamento e na Prancha 20 os acessos (veiculares e de pedestres).

18.2. Foram incluídas, as cotas referentes às vagas de estacionamento EPP e privativas, de forma visível, indicando suas dimensões.

18.3. Foram revistas as colorações do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução CONTRAN nº 965/2022.

18.4. Foram corrigidas as colorações do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução CONTRAN nº 965/2022. Ainda, fez-se a inclusão no pavimento EPP de um espaço destinado ao



estacionamento de equipamentos autopropelidos (patinetes), para incentivar a micromobilidade.

- 18.7. Conforme indicado no Projeto Arquitetônico (Anexo 4), os veículos que terão acesso à vaga de carga/descarga são veículos de carga leve e vans (pequenos caminhões, furgões, vans e caminhonetes). Além disto, apresentam-se, no projeto, os raios de giro do tipo de veículo nas curvaturas existentes no interior do estacionamento.
- 18.9. Os dispositivos de alerta luminosos que indicam entrada/saída de veículos no empreendimento foram dispostos na Prancha Térreo (Prancha 1) do Projeto Arquitetônico (Anexo 4).
- 18.10. Apresenta-se, na Prancha 01 (Térreo), faixa de desaceleração (acumulação), com o comprimento alterado para 5,00 m, para os acessos, de modo a reduzir as interferências no tráfego externo.
- 18.12. Foi incluída na Prancha 01 (Térreo), o detalhamento da sinalização tátil nas calçadas, bem as dimensões do piso podotátil direcional e de alerta, de acordo com as normativas e legislações. Além disto, foram inseridas as cotas referentes as larguras do passeio, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo.
- 18.13. Foram consideradas as distâncias mínimas de 0,60 metros entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e

obstáculos, no Anexo 4. Além disto, fez-se o detalhamento, com cotas visíveis, da distância para os obstáculos.

18.17. Foram revistos, no Projeto Arquitetônico, os paraciclos dispostos na Rua 600 e na Rua 500, conforme sugestão da CEIV.

18.18. O bolsão de estacionamento previsto na Avenida Central, foi retirado conforme recomendações da CEIV e Projeto Arquitetônico atualizado (Anexo 4).

Contudo, na expectativa de esclarecimento de todas as informações, solicitamos a aprovação do presente Estudo de Impacto de Vizinhança, através da emissão do Termo de Aprovação e Compromisso, bem como elevemos protestos de estima e consideração, colocamo-nos à disposição, havendo necessidade, para maiores esclarecimentos.

-----  
ELIZANDRA ALVES MUNIZ

Engenheira Ambiental

CREA-SC 125238-8

-----  
FGN XIV EMPREENDIMENTOS

CNPJ sob nº 44.220.589/0001-09