

Balneário Camboriú, 25 de agosto 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 022/2025 – CEIV – TERCEIRA 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 022/2025-CEIV, referente à 3ª 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.

Apresentam-se, primeiramente, as alterações do Projeto Arquitetônico do empreendimento, devido a revisões de projeto, o qual solicita-se atualização nas informações iniciais do Parecer nº 022/2025-CEIV:

- ✓ Área total construída de 51.322,51 m² para 50.455,53 m²;
- ✓ De 81 para 63 pavimentos, incluindo os pavimentos de utilidade técnica e subsolo;

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 4).

Assim, segue-se para as respostas do Parecer nº 022/2025 emitido pela CEIV, referente à 3ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV:

3. Reapresenta-se, no Anexo 22.3, o Memorial Descritivo e de Cálculo referente ao Rebaixamento do Lençol Freático, incluindo: a planta com a locação da parede diafragma; o volume dos reservatórios destinados à captação da vazão do sistema de rebaixamento; o número total de ponteiros a serem instaladas; e o período previsto para funcionamento do sistema de reinjeção. No Anexo 22.4 apresenta-se as plantas atualizadas do Sistema de Rebaixamento de Lençol Freático por Ponteiros.

No Anexo 26 apresenta-se, ainda, o andamento da solicitação da viabilidade para lançamento do efluente proveniente do rebaixamento do lençol freático na drenagem pública, o qual foi informado pela Secretaria de Obras que será discutida junto à CEIV para após emitir o parecer.

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) Incluiu-se o subcapítulo “3.6.1.1 as informações apresentadas na Prancha 19 do Projeto Arquitetônico atualizado (Anexo 4):

“O empreendimento prevê acessos independentes para pedestre e veículo, separando também pelo tipo de uso (residencial ou comercial).

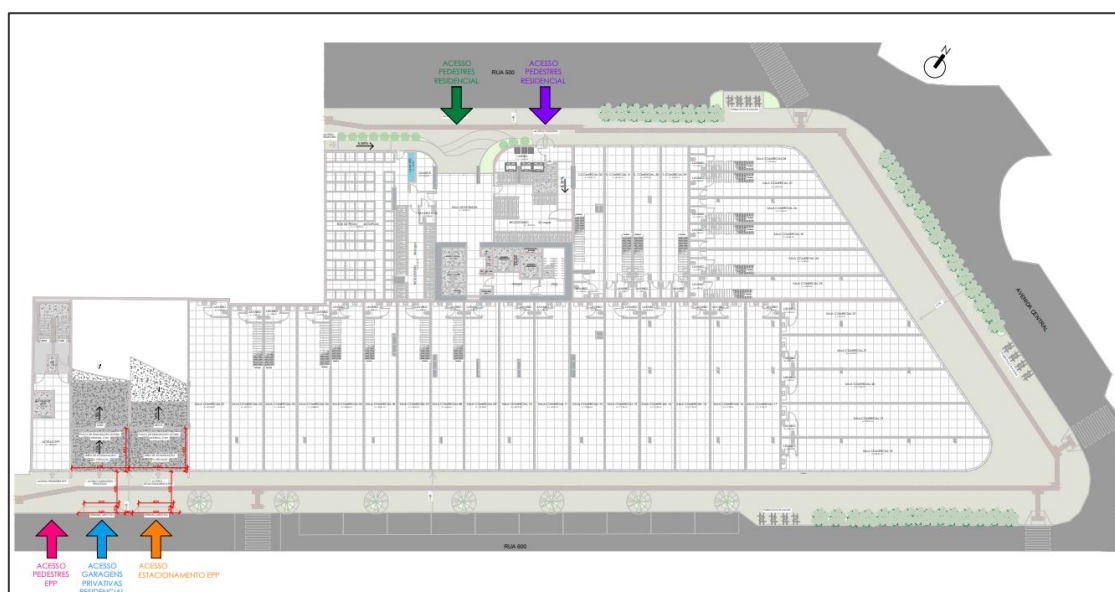


Figura 107: Acessos ao Empreendimento. Fonte: Projeto Arquitetônico (2025).

Conforme Projeto Arquitetônico (Anexo 4), o acesso de pedestres destinado ao uso residencial será realizado pela Rua 500, enquanto o acesso de pedestres ao EPP ocorrerá pela Rua 600. Os acessos veiculares às garagens, privada e EPP, serão efetuados pela Rua 600, independentes, com largura do rebaixo do meio fio de 5,40 metros em cada acesso.

Para o uso comercial das salas, o acesso de pedestres será realizado pelas entradas específicas, de acordo com a localização das unidades, podendo ocorrer pela Rua 600, Rua 500 ou pela Avenida Central. “

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

b) Foi acrescentado no subcapítulo “Micromobilidade”, a não existência de estações de patinetes e bicicletas elétricas na área do entorno.

“

#### 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 a 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.



Não foram identificadas estações de patinetes e bicicletas elétricas na área do 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).



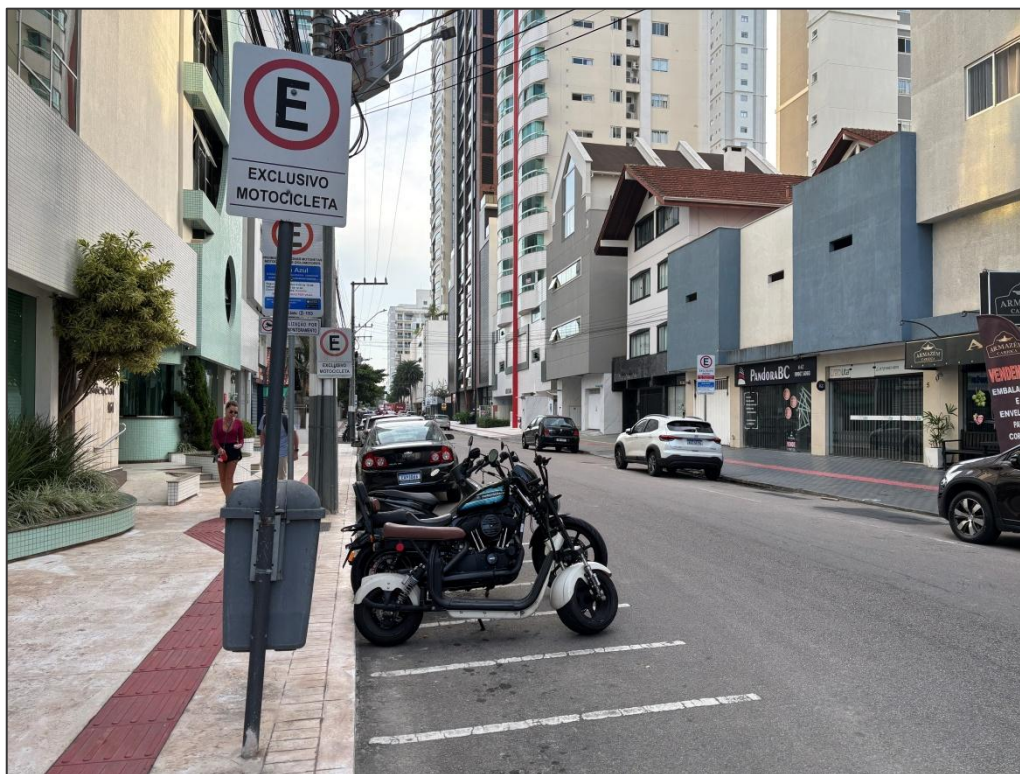


Figura 125.3: Veículos estacionados em vagas p/ motocicletas. Fonte: Alameda Engenharia (2025).

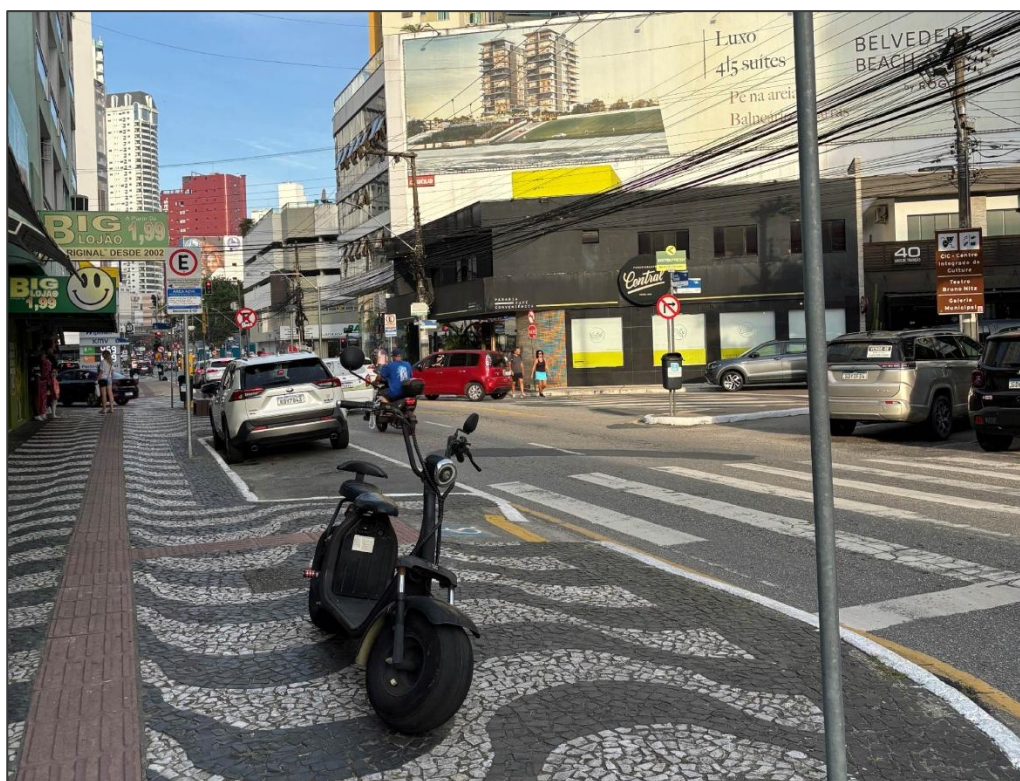


Figura 125.4: Veículo estacionado no passeio público. Fonte: Alameda Engenharia (2025)."

13.20. a) e b) Representa-se as tabelas 04, bem como as tabelas 06 a 10, pois não haviam sido atualizadas corretamente no ofício anterior apresentado.

Tabela 4: Alocação de viagens. Fonte: Adaptado de NITTRANS, 2011.

ALOCAÇÃO DE VIAGENS POR MOVIMENTOS/ROTAS/RUAS/AVENIDAS						
Rota	Via	Tipo	Movimentos	UCP/ hora pico	Distribuição	Viagens Alocadas (UCP)
-	Rua 500	Atração	6	315	36,99%	65
1	Avenida Central (Rota 1)	Atração	2	239	28,04%	49
2	Rua 101 (Rota 2)	Atração	3	130	15,31%	27
3	Rua 600 (Rota 3)	Produção	8	182	100%	111
-	Av. Alvin Bauer	Atração	10	167	19,65%	34

Tabela 6: Projeção das viagens vindas da Rua 500. Fonte: Autor, 2025.

Ano	RUA 500	
	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2024	315	380
2025	327	395
2026	340	410
2027	353	426
2028	366	442
2029	380	459
2030	395	477
2031	410	495
2032	426	514
2033	443	534

2034	460	554
2035	477	576
2036	496	598
2037	515	621
2038	535	645
2039	555	670
2040	577	695
2041	599	722

Tabela 7: Projeção das viagens vindas da Avenida Central. Fonte: Autor, 2025.

Ano	AVENIDA CENTRAL	
	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2024	1220	1269
2025	1267	1318
2026	1316	1369
2027	1366	1421
2028	1419	1476
2029	1474	1533
2030	1530	1592
2031	1589	1653
2032	1650	1717
2033	1714	1783
2034	1780	1852
2035	1849	1923
2036	1920	1997
2037	1994	2074
2038	2070	2154
2039	2150	2236
2040	2233	2323
2041	2319	2412



Tabela 8: Projeção das viagens na Rua 101. Fonte: Autor, 2025.

Ano	RUA 101	
	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2024	130	157
2025	135	163
2026	140	169
2027	146	176
2028	151	183
2029	157	190
2030	163	197
2031	169	205
2032	176	212
2033	183	221
2034	190	229
2035	197	238
2036	205	247
2037	212	257
2038	221	266
2039	229	277
2040	238	287
2041	247	298

Tabela 9: Projeção das viagens na Rua 600. Fonte: Autor, 2025.

Ano	RUA 600	
	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2024	182	293
2025	189	304
2026	196	316
2027	204	328

2028	212	341
2029	220	354
2030	228	368
2031	237	382
2032	246	396
2033	256	412
2034	266	427
2035	276	444
2036	286	461
2037	297	479
2038	309	497
2039	321	516
2040	333	536
2041	346	557

Tabela 10: Projeção das viagens na Avenida Alvin Bauer. Fonte: Autor, 2025.

Ano	AVENIDA ALVIN BAUER	
	Projeção sem o empreendimento	Projeção com o empreendimento
2024	715	749
2025	743	778
2026	771	808
2027	801	839
2028	832	871
2029	864	905
2030	897	940
2031	931	976
2032	967	1013
2033	1005	1052
2034	1043	1093
2035	1083	1135

2036	1125	1179
2037	1168	1224
2038	1213	1271
2039	1260	1320
2040	1309	1371
2041	1359	1424

Em relação às Tabelas 15 a 19, também apresentam-se novamente, pois também não haviam sido atualizadas corretamente no ofício anterior apresentado:

Em relação à tabela 18, bem como as demais tabelas das Projeções de nível de serviço futuro, naturalmente apresentarão valores diferentes, uma vez que demonstra o resultado da aplicação das equações apresentadas no formulário e para o ano de 2031 em diante, conforme primeira coluna da tabela.

Tabela 15: Nível de Serviço com e sem o empreendimento na Rua 500. Fonte: Autor, 2025.

RUA 500						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Atraso Médio. (s/veic.)	Atraso médio com o emp. (s/veic.)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2031	492	534	19,6	52,1	C	F
2032	510	554	23,6	82,6	C	F
2033	529	574	29,4	141,0	D	F
2034	548	595	39,1	232,9	E	F
2035	568	617	56,7	350,4	F	F
2036	589	640	91,3	491,0	F	F
2037	610	663	156,3	643,6	F	F

2038	633	688	258,3	817,3	F	F
2039	656	713	382,5	1008,4	F	F
2040	680	740	530,2	1218,4	F	F
2041	706	767	695,5	1449,1	F	F

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	1920	1997	0,66	0,68	C	C
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	2319	2412	0,79	0,82	D	D

Tabela 17: Nível de Serviço com e sem o empreendimento na Rua 101. Fonte: Autor, 2025.

RUA 101						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Atraso Médio. (s/veic.)	Atraso médio com o emp. (s/veic.)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2031	1997	2106	3710,8	6081,5	F	F
2032	2073	2187	4584,5	7536,2	F	F



2033	2152	2270	5699,6	9183,1	F	F
2034	2234	2356	7165,3	11350,4	F	F
2035	2319	2446	8851,9	13757,2	F	F
2036	2407	2540	10702,0	16960,3	F	F
2037	2499	2636	13699,5	21408,6	F	F
2038	2594	2737	17237,6	26315,1	F	F
2039	2693	2842	21095,0	33183,7	F	F
2040	2796	2950	26408,8	43400,7	F	F
2041	2903	3063	34137,0	54138,0	F	F

Tabela 18: Nível de Serviço com e sem o empreendimento na Rua 600. Fonte: Autor, 2025.

RUA 600						
Ano	Fluxo sem o emp. (UCP/h/faixa)	Fluxo com o emp. (UCP/h/faixa)	Atraso Médio. (s/veic.)	Atraso médio com o emp. (s/veic.)	Nível de Serviço sem o emp.	Nível de Serviço com o emp.
2031	669	706	18,7	174,2	C	F
2032	693	732	22,3	291,2	C	F
2033	719	759	27,6	441,3	D	F
2034	745	787	35,5	611,1	E	F
2035	773	816	49,3	811,9	E	F
2036	801	847	74,2	1039,2	F	F
2037	831	878	126,4	1285,4	F	F
2038	862	911	224,7	1562,2	F	F
2039	894	945	365,1	1874,3	F	F
2040	927	980	541,7	2227,5	F	F
2041	962	1016	750,3	2629,3	F	F

Tabela 19: Nível de Serviço com e sem o empreendimento na Av. Alvin Bauer. Fonte: Autor, 2025.

A. ALVIN BAUER – SEM O EMPREENDIMENTO							
Ano	Fluxos (veic/h) sem o emp.	X	d <sub>1</sub> (s)	d <sub>2</sub> (s)	d (s)	Velocidade de deslocamento (km/h)	NS
2031	931	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2032	967	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2033	1005	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2034	1043	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2035	1083	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2036	1125	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2037	1168	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2038	1213	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2039	1260	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2040	1309	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2041	1359	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
ALVIN BAUER – COM O EMPREENDIMENTO							
Ano	Fluxos (veic/h) com o emp.	X	d <sub>1</sub> (s)	d <sub>2</sub> (s)	d (s)	Velocidade de deslocamento (km/h)	NS
2031	976	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2032	1013	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2033	1052	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2034	1093	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2035	1135	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2036	1179	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2037	1224	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2038	1271	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2039	1320	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F

2040	1371	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F
2041	1424	1,000	57,500	68,285	125,516	5,712	F

## 16. Avaliação da Matriz Qualiquantitativa na fase de IMPLANTAÇÃO:

16.11. Para o impacto “Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial”, foi retirada a observação inserida na célula de medida mitigadora e atribuído percentual de mitigação de 10%, conforme recomendação da CEIV. Desta forma, apresenta-se a Matriz de Impactos (Anexo 18.1) e Tabela de Medidas Mitigadoras (Anexo 18.2) atualizadas.

16.12. Para realizar a alteração na valoração ICIV para “2” é necessário a obtenção de documento que informe que os sistemas estão comprometidos, pois na viabilidade da EMASA apesar de indicar impacto ALTO informa que é viável tanto o fornecimento de água quanto à coleta de esgoto. Já em relação à drenagem, no documento apresentado no Anexo 14 deste processo, emitido pela Secretaria de Obras, informa que o imóvel é atendido pela rede coletora de águas pluviais e que possui capacidade hidráulica compatível com a demanda do empreendimento. Além disso, conforme as considerações acerca da trafegabilidade da região apresentada no EIV, foi concluído que tem baixo impacto no quadro existente do sistema viário proporcionalmente ao fluxo já estabelecido e projetado para o período avaliado. Assim, é

necessário documento que comprove o comprometimento do sistema para ser realizada tal alteração na valoração.

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

18.2. Foram revistas as sinalizações horizontais que excedem o espaço do terreno da garagem, tanto no G1, como no G2 foram alteradas, conforme apresentado no Projeto Arquitetônico (Anexo 4).

18.7. Retirou-se a opção “pequenos caminhões” da vaga de carga e descarga disposta no EPP, visto que a altura de um VUC (veículo urbano de carga) extrapola o limite de altura de 2,40 m.

18.12 Foi revista a sinalização tátil nas calçadas disposta na Prancha 01 (Térreo) respeitando a distância mínima de 0,50 m entre a borda da sinalização tátil de alerta e o final da guia/início da sarjeta, nos locais onde existem os rebaixos do meio/fio para as travessias de pedestres (Avenida Central e Rua 500) ou nas faixas elevadas de travessias de pedestres (Rua 600);

18.13 Foi retirado do Projeto Arquitetônico o ponto de ônibus locado no passeio da Avenida Central, com a readequação do piso podotátil.

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