

PARECER 035/2025 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

- () Primeira Análise – Parecer nº 041/2024-CEIV – 14/10/2024
- () Segunda Análise – Parecer nº 010/2025-CEIV – 23/04/2025
- () Terceira Análise – Parecer nº 022/2025-CEIV – 11/08/2025
- () Quarta Análise – Parecer nº 027/2025-CEIV – 07/10/2025
- (X) Quinta Análise – Parecer nº 035/2025-CEIV – 26/11/2025

Processo Administrativo nº: Protocolo nº 76.474/2024

Projeto: Central Tower

Área do lote: 3.926,73 m²

Área construída (projetada): de 51.322,51 m² para 50.455,53 m²

Número de Pavimentos: de 81 pavimentos para 63 pavimentos

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

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

Vagas de Garagem: 397 vagas para veículos privativos (314 vagas de automóveis comum + 11 PNE + 2 carga/descarga + 2 embarque/desembarque + 68 vagas de motos) + 121 vagas no EPP (88 vagas de automóveis comum + 3 PNE + 6 de pessoa idosa + 1 carga/descarga + 1 embarque/desembarque + 21 vagas de motos + 1 de autopropelido/patinete)

Viagens veiculares geradas na hora pico: 440 viagens (235 de atração + 205 de produção)

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 Desenvolvimento Urbano) 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;

2ª consideração CEIV: A CEIV compreende que a “população máxima de 300 pessoas na área da academia” mencionada na “Decisão Técnica” do CBMSC, datada de 12 de novembro de 2024, trata-se de população máxima simultânea na área de academia. Porém, para fins do cálculo das estimativas de demandas e produção dos fatores impactantes (água, esgoto, resíduos sólidos) deverá ser considerada a população diária total. Adequar;

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;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV

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;

2ª consideração CEIV: Atendido parcialmente. As figuras 03, 15 e 16 do Laudo Hidrogeológico deverão ser apresentadas com mais clareza (legibilidade).

Ainda, considerando que a vazão de projeto para o rebaixamento do lençol freático é da ordem de 91 m³/h para o subsolo e, que prevê o lançamento na drenagem urbana, com duração de 18 meses, apresentar Viabilidade específica emitida pela Secretaria de Obras do Município, mencionando o volume e prazo. Bem como, especificar como se dará a medida mitigadora dos sistemas de reinjeção da água no solo (volume de reinjeção previsto, período, locais/áreas de reinjeção, etc).

Conforme citado na resposta a este que “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”, registrar essa informação no estudo.

3ª consideração CEIV: Atendido parcialmente.

- Aguarda-se viabilidade a ser emitida pela Secretaria de Obras;

- No Anexo 22_3 (Memorial Descritivo e de Cálculo – Rebaixamento do Lençol Freático) cita que a “*estimativa inicial para o sistema de contenção é a solução em parede diafragma, com 14 metros de comprimento, em todo o perímetro do subsolo e do bloco central de fundação*” e, que “*Na figura 5 tem-se um desenho em planta com a estimativa de implantação do subsolo e do bloco central de fundação, cujos perímetros deverão estar contidos por parede diafragma*”. Solicitamos a apresentação de planta com a locação da parede diafragma com os recuos pelas três vias.

- No Memorial Descritivo e de Cálculo – Rebaixamento do Lençol Freático (Anexo 22_3) cita que “*Parte da vazão captada pelo sistema temporário de rebaixamento do lençol freático será direcionada aos reservatórios projetados, os quais estarão suspensos a 2 metros acima do nível da superfície do terreno*”. Informar o volume dos reservatórios;

- Considerando que no Laudo Hidrogeológico cita que "*Como medida mitigatória, foram projetados sistemas de reinjeção da água no solo, por gravidade.*" e inserida a medida mitigadora na matriz. Considerando que no Anexo 22_3 informa que "*Cada ponteira filtrante possui capacidade de vazão entre 0,40 e 1,0 m³/h. Assim, para um conjunto de 10 ponteiras, estima-se uma capacidade total de reinjeção entre 4 e 10 m³/h.*", informar o número total de ponteiras a ser instalado e, qual período o sistema de reinjeção será mantido em funcionamento.

4ª consideração CEIV: Atendido parcialmente.

- Aguarda-se viabilidade a ser emitida pela Secretaria de Obras;

4. No item 2.5 Cronograma de Implantação, indicar a data estimada para início das obras;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV

5. No item 2.6 Levantamento Planialtimétrico/Topográfico não foi apresentado. Apresentar como anexo;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV

6. No item 2.8. Terraplanagem, apresentar cálculo do volume de escavação, reaterro e de bota-fora;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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);

2ª consideração CEIV: Aguarda-se, conforme item 01 deste parecer.

3ª consideração CEIV: Apresentar informações na versão final do EIV.

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;

2ª consideração CEIV: No Anexo 25_Projeto_Drenagem as pranchas apresentadas trazem no selo somente "ETAPA 06" (folhas 01, 02, 03, 04 e 06) e "ETAPA 05". Indica-se inserir as informações das etapas conforme o Memorial (Anexo 25_1_CET...)

3ª consideração CEIV: Apresentar informações na versão final do EIV.

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;

2ª consideração CEIV: Reiteramos o entendimento de que haverá emissão de calor. Rever a citação "que poderão";

3ª consideração CEIV: Apresentar informações na versão final do EIV.

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;

2ª consideração CEIV: Apresentar informações na versão final do EIV.

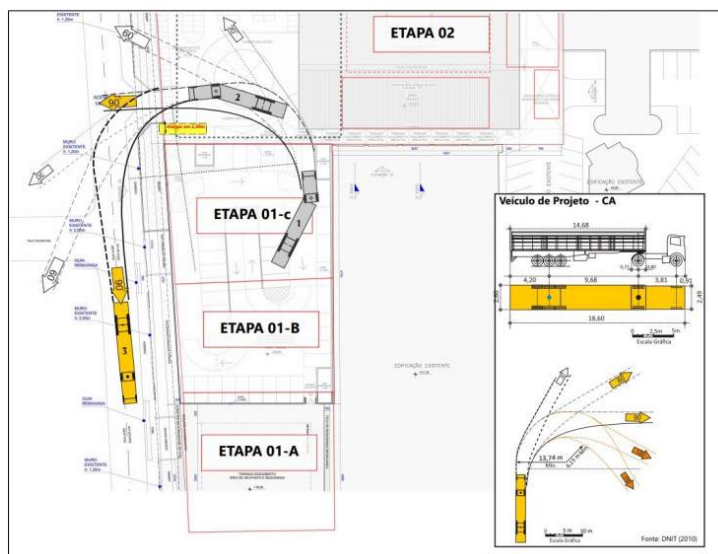
11. No estudo de ventilação apresentar através de simulações os ventos dominantes e secundários na vizinhança e, a formação de zonas de turbulência (quando couber);

2ª consideração CEIV: Apresentar informações na versão final do EIV.

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;
2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

- 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:



2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

- 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;
2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;
- 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;
2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;
- e) Acrescentar no projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando os acessos (entrada/saída) de caminhões e automóveis;
2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

- 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;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

- 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;

4ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

- 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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

- 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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

b) Na figura 119 (página 146 do EIV), incluir os pontos/paradas de ônibus sem abrigos;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

c) Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis), apresentando a linha que passa mais próximo ao empreendimento;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

d) Nas figuras 118 e 119 (páginas 145 e 146 do EIV), melhorar a legibilidade dos nomes das vias do entorno;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

b) Na figura 121 (página 147 do EIV), melhorar a legibilidade dos nomes das vias do entorno;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

b) Necessário acrescentar imagens e mapas que mostrem os paraciclos/bicicletários públicos na região do empreendimento;

4ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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”);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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)

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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:

• $Geração = produção + atração.$

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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)		
			2.140,88	23.044,24	$V = 6,84 \times 23,04424$ $V = 158$	82 atração 76 produção

Fonte: Autor, 2024.

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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.

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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%;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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 10 anos após o início das operações. Rever;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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):

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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);

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

4ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo compatibilizar ou explicar as seguintes inconsistências apresentadas no ofício resposta (3ª complementação):

- Em relação a projeção de viagens vindas/geradas da Avenida Central, a tabela 4 traz 239 UCP/hora pico, enquanto a tabela 7 informa que são 1220 UCP/hora pico, para o ano de 2024 (sem o empreendimento). Rever ou explicar;

- Em relação a projeção de viagens vindas/geradas da Avenida Alvin Bauer, a tabela 4 traz 167 UCP/hora pico, enquanto a tabela 10 informa que são 715 UCP/hora pico, para o ano de 2024 (sem o empreendimento). Rever ou explicar;
- Em relação a projeção de viagens vindas/geradas da Rua 500, a tabela 6 (ano 2031 – sem o empreendimento) traz 410 UCP/hora pico, enquanto a tabela 15 (ano 2031 – sem o empreendimento) informa que são 492 UCP/hora pico. Rever ou explicar;
- Em relação a projeção de viagens vindas/geradas da Rua 101, a tabela 8 (ano 2031 – sem o empreendimento) traz 169 UCP/hora pico, enquanto a tabela 17 (ano 2031 – sem o empreendimento) informa que são 1997 UCP/hora pico. Rever ou explicar;
- Em relação a projeção de viagens vindas/geradas da Rua 600, a tabela 9 (ano 2031 – sem o empreendimento) traz 237 UCP/hora pico, enquanto a tabela 18 (ano 2031 – sem o empreendimento) informa que são 669 UCP/hora pico. Rever ou explicar;

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;

4ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo explicar o solicitado na 4ª consideração do item 13.20 – a). Caso necessário, atualizar as informações deste item para o próximo complemento;

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;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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

a) Apresentar a ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), para a atividade Estudo de Tráfego/Trânsito, por profissional devidamente qualificado e com registro ativo no respectivo Conselho de Classe;

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

16. Avaliação da Matriz Quali-quantitativa 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;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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;

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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);

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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

2ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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;

3ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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;

3ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

16.11. No impacto “Aumento do escoamento superficial com pressão no sistema de drenagem pluvial”, considerando o volume de águas a ser lançado na rede pública de drenagem (incluindo as águas provenientes do rebaixamento do lençol freático), por longo período, solicitamos que o atributo da importância seja considerado alto (5) e o percentual de mitigação seja de, no máximo... (erro quando da emissão do parecer nº 10/2025. Logo, leia-se 10%)

3ª consideração CEIV: Retirar a observação inserida na célula de medida mitigadora, visto que atualmente (há mais de um ano) o terreno encontra-se em condição de permeabilidade. Indica-se o percentual de mitigação de 10%.

4ª consideração CEIV: Atendido – apresentar informações na versão final do EIV.

16.12. Em tempo, solicitamos que seja alterada a valoração do ICIV de “1” para “2”, considerando que o grau de impacto informado na viabilidade da EMASA é “ALTO”, que o sistema de drenagem da Av. Central está comprometido e o nível de serviço da mesma avenida.

2ª Consideração CEIV:

Considerando as alegações apresentadas através do Ofício-resposta (arquivo 0_OFICIO_ANALISE_3_EIV.pdf), quanto a solicitação de alteração da valoração do ICIV;

Considerando que a viabilidade da EMASA é datada de 09/11/2023 e apresenta dados desatualizados quanto ao nº de unidades e o consumo diário (de acordo com os dados apresentados no EIV);

Considerando que o Anexo 14 (Autorização para melhorias no sistema de drenagem) é datado de 05/09/2022.

Solicitamos a apresentação de:

- viabilidade atualizada para abastecimento de água e coleta de esgoto emitida pela EMASA, incluindo o nº de unidades e o consumo diário de acordo com os dados apresentados no EIV; e,
- viabilidade de atendimento atualizada, emitida pela Secretaria Municipal de Obras, referente à demanda na rede pública de drenagem de águas pluviais.

Ainda, considerando os levantamentos realizados pela Comissão de Estudos de Impacto de Vizinhança (CEIV), verifica-se que a interseção semaforizada formada pela Avenida Central e Avenida Alvin Bauer, localizada a cerca de 50 metros do empreendimento em análise, apresenta volumes de tráfego significativamente elevados. Entre 31/08/2024 e 31/08/2025, foram registrados **4.919.792 veículos** atravessando o cruzamento, número que, distribuído nas quatro faixas disponíveis, representa em média **13.480 veículos por dia**.

Esses dados, obtidos por videodetecção, asseguram elevado grau de confiabilidade à análise. Em anexo, estão os Relatórios de Fluxo Veicular Anual e Diário da interseção citada.

Os valores observados se aproximam e, em determinados períodos, superam a capacidade prática de operação das faixas urbanas em interseções controladas por semáforo. De acordo com o Highway Capacity Manual (HCM), a capacidade de uma faixa em área central com alto nível de interferências varia entre 2.800 e 3.200 veículos/dia. A relação volume/capacidade no local indica que a infraestrutura existente já opera em condição de saturação.

O diagnóstico operacional confirma que a interseção em questão, na hora pico, apresenta Nível de Serviço F (LOS F), caracterizado por congestionamentos persistentes, longos tempos de espera, instabilidade no fluxo e filas que frequentemente excedem o comprimento de armazenamento das aproximações. Em termos técnicos, essa condição significa que a demanda veicular é superior à capacidade disponível, impossibilitando que o sistema atenda de forma adequada aos deslocamentos que convergem para o ponto analisado.

A situação atual demonstra que o **sistema viário da área de influência imediata do empreendimento já se encontra comprometido**, independentemente da implantação do novo projeto. Assim, qualquer acréscimo de tráfego proveniente do empreendimento tende a ampliar o estado de saturação existente, podendo agravar tempos de deslocamento, aumentar filas e comprometer a segurança viária.

De acordo com a legislação municipal de Balneário Camboriú sobre Estudos de Impacto de Vizinhança, o cenário diagnosticado enquadra-se no conceito de ICIV 2, o qual define que a infraestrutura da vizinhança encontra-se comprometida, mas que, por meio de medidas mitigadoras, é possível reduzir os efeitos negativos e até gerar melhorias locais.

Portanto, conclui-se que o **sistema viário no entorno imediato do empreendimento encontra-se efetivamente comprometido**, operando em condição de saturação comprovada por dados oficiais de tráfego e classificação de Nível de Serviço F. **O enquadramento no ICIV 2 é tecnicamente adequado e o empreendimento deverá alterar a valoração do ICIV de “1” para “2”.**

3ª consideração CEIV: Aguarda-se viabilidade de atendimento atualizada, emitida pela Secretaria Municipal de Obras, referente à demanda na rede pública de drenagem de águas pluviais.

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;

2ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

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

2ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

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);

2ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

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);

2ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

17.6 Com relação a avaliação da Matriz Quali-Quantitativa (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;
- Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas;
- Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;
- Pressão no Sistema Pedonal;

3ª consideração CEIV: Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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");

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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);

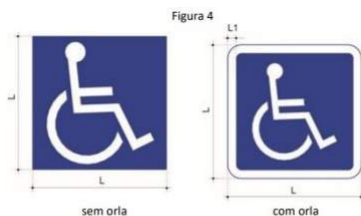
3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

4ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo rever as seguintes situações:

- Apresentar, na prancha do EPP, o local exato da estação compartilhada para estacionamento de patinetes (autopropelidos);
- Realocar as vagas PNE (nºs 138 e nº 139) para um local mais seguro e mais próximo da rota acessível (elevador), constantes no G1;
- Assinar as pranchas referentes as vagas de estacionamento (subsolo, g1 ao g3) e aos acessos/entorno da edificação (térreo);

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

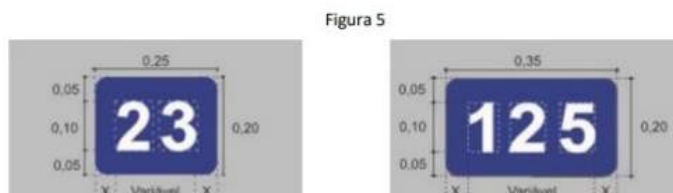


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

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

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.



3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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:



3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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);



2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

18.6 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);

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

4ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo assinar as pranchas referentes as vagas de estacionamento (subsolo, g1 ao g3) e aos acessos (térreo);

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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.

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

4ª consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir as cotas referentes 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 solicitados na 3ª consideração da CEIV. Ademais, assinar as pranchas referentes as vagas de estacionamento (subsolo, g1 ao g3) e aos acessos (térreo);

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);

4ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

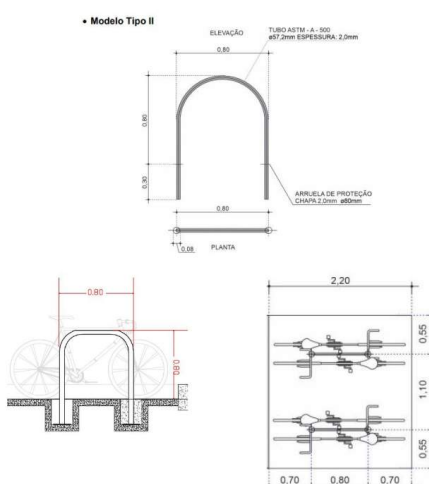
18.15 Considerando o elevado número de salas comerciais e a alta demanda por embarque/desembarque de pessoas e carga/descarga de mercadorias, inserir, dentro da área interna do terreno, no térreo (Rua 600), uma vaga (bolsão) para que seja possível a realização dessas operações com segurança viária. OBS: 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;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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 Ciclovitária do CONTRAN (Volume VIII) diz que “devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta”, portanto, recomenda-se o uso, ao menos, misto;

2ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

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 Ciclovitária do CONTRAN (Volume VII). As dimensões das imagens a seguir devem ser respeitadas e acrescentadas no projeto arquitetônico:



3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

18.18 Em relação ao bolsão de estacionamento na Avenida Central (incluso no projeto arquitetônico somente na 1ª complementação).

3ª consideração CEIV: Ok, atendido. Incluir/Manter na versão final do EIV;

Medidas complementares a serem observadas:

1. Observar a disposição da LC nº 24/2018, art. 11, § 1º:

O EIV será arquivado definitivamente, na hipótese do empreendedor não prestar esclarecimentos, ou deixar de atender a qualquer das solicitações, num prazo de 180 (cento e oitenta) dias, prorrogável por igual período, mediante justificativa técnica, a contar do despacho da CEIV.

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 nº 24/2018:

Art. 16 No pedido de certidão de habite-se, o empreendedor deverá comprovar à CEIV, o recolhimento aos cofres públicos municipais, da medida compensatória, e o **Relatório de Cumprimento das medidas mitigatórias**. (grifo do autor)

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

Art. 17 Verificado pela CEIV, o **descumprimento da execução de qualquer medida mitigatória, estará o empreendedor sujeito a notificação**, com direito a regularização em até 5 (cinco) dias úteis, sendo que, **pelo não cumprimento ou na reincidência**, será estabelecida medida compensatória, 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) apresentando no 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, 26 de novembro de 2025.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO - SPU (Vice-presidente da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

VINÍCIUS KLEIS FELTRIN - SGA (membro da CEIV)
CARMEM LÚCIA NASCIMENTO – SPU (membro da CEIV)

RAFAELA DALAGO – SPU (membro da CEIV)
ROMULO FABRÍCIO NOTARI – SOU (membro da CEIV)

TEO JÚNIOR OSTERKAMP – SPU (membro da CEIV)

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