

PARECER 003/2025 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 003/2025-CEIV – 19/02/2025

Processo Administrativo nº: Protocolo nº 95.830/2024

Projeto: Marine Palace

Área do lote: 2.262,09 m²

Área construída (projetada): 28.766,26 m²

Número de Pavimentos: 51 pavimentos

Número de Unidades Autônomas Residenciais: 75 (setenta e cinco)

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 12 (doze)

Vagas de Garagem: 250 vagas privativas (227 comuns + 4 PNE + 1 carga e descarga + 18 motos) + 59 vagas no EPP (49 comuns + 2 PNE + 3 idosos + 5 motos)

Endereço: 3ª Avenida x Rua 3450 x Rua 3550, Centro

Uso: misto

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

DIC: 23.696, 23.699, 23.697, 23.698

Investimento previsto: R\$ 81.872.227,91

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

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Gestão Orçamentária) sob o protocolo nº 95.830/2024, 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;

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

1. Compatibilizar a área do empreendimento indicada neste EIV (28.766,26 m²) com a área do projeto legal arquitetônico (#30213; 28.897,45 m²);
2. As assinaturas a serem afixadas no EIV final, projetos, memoriais, laudos e ART's/ RRT's que o integram, deverão possuir certificação válida para submissão aos órgãos validadores, preferencialmente na formatação ICP-Brasil (Assinatura Eletrônica Qualificada), podendo ser apresentado no formato GOV.BR (Assinatura Eletrônica Avançada);

3. A CEIV solicita o reposicionamento da lista dos anexos, atualmente constante no final do EIV, para logo após o Sumário;
4. O Anexo 4 (projeto arquitetônico), na planta do pavimento destinado ao Estacionamento Privado de Uso Público (EPP), dispõe de depósitos. A CEIV entende que tal questão diverge da previsão legal vigente, uma vez que a destinação do EPP é exclusivamente para vagas de veículos. Rever, equacionando;
5. O Anexo 20, na Etapa 2, a planta indica pilares no recuo frontal dos 3,00 m da esquina. A CEIV solicita a revisão dessa questão, a fim de compatibilizar com o projeto legal arquitetônico em tramitação;
6. Com relação ao projeto de arborização urbana, conforme Decreto Municipal n.º 11.824/2024 que regulamenta a Lei Municipal n.º 4.868/2024, respeitar a distância mínima de 3 metros da espécie arbórea em relação ao poste de energia elétrica. Ademais, locar em projeto os pontos de bocas de lobo existentes e cotar a distâncias até as árvores (deve-se respeitar a distância mínima de 2 metros);
7. A rampa de acesso as garagens possuem larguras inferiores a 5,0 m. Necessário corrigir a largura para, no mínimo, 6,0 m, visto que a rampa de acesso terá sentido duplo de direção. 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;
8. A expressão “PROJETO EM ESTUDO – NÃO LIBERADO” no projeto arquitetônico (Anexo 4) deverá ser removida;
9. Apesar da menção em plantas (Anexo 4) de “PROJETO EM ESTUDO – NÃO LIBERADO”, a CEIV recomenda a revisão/ reposicionamento, das vagas de veículos nos pavimentos de garagens (inclusive no EPP), uma vez que algumas delas não possuem as dimensões mínimas estabelecidas pela legislação (2,50 m x 5,00 m), sendo representado o limite das vagas sobre a área da parede;
10. Considerando as disposições da legislação quanto a área de circulação de veículos em 5,00 m para acessar as vagas de veículos, a CEIV recomenda o reposicionamento/ rotacionamento das vagas (esquina da 3ª Avenida e Rua 3.450), no projeto arquitetônico (Anexo 4) a fim de contemplar a previsão legal;
11. O projeto arquitetônico (Anexo 4) apresentado ultrapassa o limite máximo do embasamento, estipulado em 19,00 m, com a adoção do EPP. Parte do piso do 7º pavimento (Lazer) está com altura superior a permitida (19,73; 19,63). Esclarecer contradição, apresentando justificativa técnica e legal, ou revendo o projeto;
12. Informar a distribuição dos pilares, nas plantas do projeto arquitetônico, conforme determina a IN n.º 002, de 02 de maio de 2017, expedida pelo Secretário de Planejamento;

Com relação a avaliação da matriz quali quantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – FASE DE IMPLANTAÇÃO:

13. Para o impacto “Aumento no consumo de água com pressão no sistema de abastecimento”, a

CEIV entende que deverá ser alterada a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);

- 14.** Para o impacto "Aumento na geração de efluentes líquidos com pressão no sistema de coleta e tratamento", a CEIV entende que deverá ser alterada a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);
- 15.** Para o impacto "Aumento no consumo de energia elétrica com pressão no sistema de distribuição de energia", a CEIV entende que deverá ser alterada a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);
- 16.** Para o impacto "Redução da visibilidade pela emissão de particulados", a CEIV entende que deverá ser alterada a Expectativa de Ocorrência para CERTA (3), a Importância para MODERADA (3), e a reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5). Deverá ser revisto, também, o percentual de mitigação para este impacto para, no máximo, 30%, conforme as medidas mitigadoras informadas;
- 17.** Para o impacto "Proliferação de vetores de doenças", a CEIV entende que deverá ser alterada a Abrangência para AVD (3);
- 18.** A CEIV entende que o percentual de mitigação para o impacto "Contaminação do solo e das águas" deverá ser revisto para, no máximo, 30%, conforme as medidas mitigadoras informadas;
- 19.** A CEIV entende que o percentual de mitigação para o impacto "Comprometimento da paisagem urbana" deverá ser revisto para, no máximo, 30%, conforme as medidas mitigadoras informadas;
- 20.** A CEIV entende que o percentual de mitigação para o impacto "Contaminação atmosférica por emissão de particulados e gases" deverá ser revisto para, no máximo, 30%, conforme as medidas mitigadoras informadas;
- 21.** 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;

22. 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;

23. 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;

24. Para o impacto "Deterioração das vias públicas", alterar a importância para alta, além de 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 ocorrerão, 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;

Com relação a avaliação da matriz quali-quantitativa e descrição dos impactos e medidas mitigadoras – FASE DE OPERAÇÃO:

25. Para o impacto "Aumento da geração de resíduos sólidos urbanos com pressão no sistema de coleta e distribuição", a CEIV entende que deverá ser alterada a Abrangência para AVI (5), a Importância para ALTA (5), e a Reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);

26. Para o impacto "Pressão no serviço de educação e cultura", a CEIV entende que deverá ser alterada a Reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5), e o Prazo para PERMANENTE (5);

- 27.** Para o impacto “Demanda por praças, áreas verdes e espaço público”, a CEIV entende que deverá ser alterada a Expectativa de Ocorrência para CERTA (3), e a Importância para MODERADA (3);
- 28.** Para o impacto “Alteração na ventilação, insolação e sombreamento”, a CEIV entende que deverá ser alterada a Importância para ALTA (5);
- 29.** A CEIV entende que o percentual de mitigação para o impacto “Aumento na demanda por transportes públicos” deverá ser revisto para, no máximo, 10%, conforme as medidas mitigadoras informadas;
- 30.** Rever a descrição das medidas mitigadoras para o impacto “Emissões Atmosféricas”, quanto a “sonoros”, pois tal questão está relacionada ao impacto descrito imediatamente anterior;
- 31.** 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 (Pressão no Sistema Ciclovitário);
 - Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;
 - Pressão no Sistema Pedonal;
- 32.** Para o impacto “Aumento do tráfego de veículos com pressão na infraestrutura viária”, considerando a geração de viagens veiculares a serem produzidas pelo empreendimento, alterar a importância para alta, além de incluir as seguintes medidas mitigadoras:
- Aquisição e a instalação de equipamentos (02 nobreaks semaforicos) em cruzamentos semaforizados. Os nobreaks semaforicos devem ser compatíveis com o controlador semaforico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, a definição dos locais para torná-los integrados ao Sistema Antares - Central de Controle e Comando Semaforico. Observação: 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);
- 33.** 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”);
- 34.** 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;

QUANTO A ANÁLISE DO TRÂNSITO:

35. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras (Anexo 20):

- a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 3.6 – Sistema Viário da Área de Vizinhança, com as legislações vigentes a respeito do tema, especialmente sobre a carga e descarga de materiais (Decreto nº 4.020/2004, que disciplina o trânsito de caminhões e o serviço de carga e descarga de mercadorias em Balneário Camboriú). Nesse subcapítulo deverá ser descrita as rotas de entrada e saída dos caminhões em cada etapa, com sua duração. OBS: Incluir que a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito será notificada, com no mínimo 48 horas de antecedência, de evento que possa interferir no fluxo viário e/ou exigir expedição de Autorização Especial de Trânsito (AET), mesmo que seja de maneira parcial e temporária, respeitando o artigo 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro e o artigo 6 do Decreto Municipal nº 4020/2004;
- b) Considerando o alto volume veicular e de pedestres, no trecho da 3ª Avenida, entre a Rua 3300 e a Avenida Brasil, necessário rever o acesso de entrada e saída de veículos pesados pela 3ª Avenida. As vias laterais (Rua 3450 e Rua 3550), com baixo volume veicular, devem ser preferenciais para o acesso desses veículos. Verificar a viabilidade considerando os raios de giro e as áreas de manobras. **OBS: em nenhuma das possibilidades deve ser considerado a operação em marcha à ré desses veículos pela 3ª Avenida;**
- c) Acrescentar, na etapa 2 (EPP), do projeto do canteiro de obras, os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, indicando o acesso;
- d) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, as larguras dos rebaixos de meio-fio, em todas as etapas;
- e) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, ao menos, vagas de motos e de bicicletas, para funcionários, em todas as etapas;
- f) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, em todas as etapas, as áreas de manobra e de estacionamento para as operações de carga e descarga de materiais, em área interna do canteiro de obras;

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

36.1 Com relação ao item 3.6.1.1 – Vias de Acesso:

- a) Necessário melhorar a legibilidade da figura 98, especialmente os nomes e as setas direcionais das vias urbanas;
- b) Apresentar mapas representativos/recortes de projetos das rotas de acesso (entrada) e de saída de veículos e pedestres do empreendimento durante a fase de operação. De acordo com o Art. 40 da Lei Municipal 2794/2008, os acessos para veículos e pedestres devem ser independentes;
- c) Incluir um subcapítulo para o tema hierarquia viária, atualizando a figura 99 do EIV com a versão mais atualizada do mapa viário e suas hierarquias. OBS: a versão atualizada é disponibilizada pela equipe técnica da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano;

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

- a) Necessário incluir na figura 100, as seguintes vias do entorno: Rua 3208, Rua 3310, Rua

3000 e Rua 3610;

b) Na figura 110, corrigir os valores informados sobre a Terceira Avenida, visto que os dados inclusos são entre a Rua 3610 e a Avenida Brasil;

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

a) Na figura 104, será necessário incluir os nomes das vias do entorno, com devida legibilidade, além de ampliar seu alcance até a rótula da Rua 3300;

b) Na figura 104, será necessário a inclusão das ondulações transversais (lombadas) e dos dispositivos traffic calming existentes na área de influência direta do empreendimento;

36.4 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;

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

a) Necessário incluir as 7 linhas (itinerários) de ônibus municipais existentes atualmente, concluindo se a demanda por transporte público pelo empreendimento será atendida ou não com os serviços disponíveis;

b) Na figura 111 (página 147 do EIV), incluir os pontos/paradas de ônibus sem abrigos;

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

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

a) Necessário acrescentar a legislação que regulamenta o serviço de transporte por táxis em Balneário Camboriú;

b) 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;

36.7 Com relação ao item 3.6.1.4.5. Estrutura Cicloviária:

a) Necessário atualizar o subcapítulo utilizando como referência o Plano Cicloviário Municipal/Mapa Cicloviário Municipal, atualizado e disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito, com inclusão dos dados atuais sobre a infraestrutura cicloviária municipal, das imagens/mapas indicando a estrutura cicloviária existente e a projetada no entorno, além da demonstração atual, por meio da inclusão de outras imagens/figuras detalhadas, do espaço cicloviário existente no entorno;

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

36.8 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, detalhadas no Decreto nº 4.020/2004;

b) Considerando que o empreendimento está fora do perímetro da Zona Central de Tráfego –

ZCT, exposto no Decreto nº 4.020/2004; porém na testada e sentido de um trecho (3ª Avenida, entre a rótula da Rua 3300 e a Avenida Brasil), que tem um dos maiores volumes veiculares da cidade, na hora-pico, rever o último parágrafo do subcapítulo, visto que os veículos pesados poderão interferir no fluxo deste trecho;

36.9 Com relação ao item 3.6.1.5. Contagem Volumétrica Veicular:

- Necessário apresentar as figuras 117 e 118 de maneira legível, especialmente os nomes das vias e as setas direcionais;
- Considerando o porte do empreendimento, o grande número de viagens veiculares que produzirá e a única rota de saída ser pela Rua 3550 x 3ª Avenida (sentido Avenida Brasil, englobando trecho de alto volume veicular), necessário acrescentar 1 novo ponto de contagem e estudo de tráfego:
 - Ponto E (3ª Avenida x Avenida Brasil);
- Rever o texto constante na página 154 do EIV, de que "seis movimentos foram avaliados", visto que o número de movimentos/vetores é maior do que o informado;

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

- 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). OBS: a metodologia desenvolvida pelo Institute of Transportation Engineering (ITE), que é mais tradicional do tema, além da própria referência citada diz que os resultados devem respeitar a seguinte relação:

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

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

- 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 para geração de viagens comerciais:

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

36.12 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 2.10 (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

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;

36.13 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 2.10 (3.6.1.6. - Previsão da demanda de tráfego);

36.14 Com relação ao item 3.6.1.6.4. Divisão Modal:

a) Em relação a figura 122 (página 162 do EIV), melhorar a legibilidade dos dados e informações;

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

36.15 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 2.10 (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;

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

- Necessário projetar nas tabelas 6 a 11, as projeções para um horizonte de implantação de 05 e 10 após o início das operações do empreendimento (ex: como o empreendimento iniciará as operações plenamente em 2029, conforme cronograma constante no Anexo VI, as projeções das viagens devem ser até 2039, completando 10 anos após o início das operações. Rever;
- Necessário realizar as projeções das viagens por rotas/movimentos de saída (produção) também, além das projeções de chegada (atração);

36.17 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 e das interseções prioritárias. 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 das vias estudadas. Considerando que a Terceira Avenida, a Rua 3450, a Rua 3550, a Rua 3780, a Marginal Leste e a Avenida Brasil 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), e o nível de serviço em interseções prioritárias é baseado no tempo de atraso sofrido pelos veículos dos movimentos não prioritários. Segue abaixo a classificação dos níveis de serviços (LOS) em função da relação v/c e dos atrasos, tradicionalmente utilizadas nas metodologias de fluxos ininterruptos e de interseções prioritárias (HCM):

NÍVEL DE SERVIÇO (LOS)	ATRASOS (s)
A	< 10
B	10 - 15
C	15 - 25
D	25 - 35
E	35 - 50
F	> 50

Fonte: HCM. 2000.

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

Fonte: HCM. 2010

36.18 Com relação ao item 3.6.1.8.3. Nível de serviço da Rua 3780:

- Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);

36.19 Com relação ao item 3.6.1.8.4. Nível de serviço da Rua 3550:

- Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);
- O movimento/interseção analisada (Rua 3550 – Rua 3780) é sinalizada com placa R-1 (Parada Obrigatória), devendo o critério/medida a ser utilizada para análise do nível de serviço ser o de Interseções Prioritárias;

36.20 Com relação ao item 3.6.1.8.5. Nível de serviço da Terceira Avenida:

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);

36.21 Com relação ao item 3.6.1.8.6. Nível de serviço da Rua 3450:

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);

36.22 Com relação ao item 3.6.1.8.7. Nível de serviço da Rua 3550 (entre a Rua 3780 e o empreendimento):

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);

36.23 Com relação ao item 3.6.1.8.8. Nível de serviço da Avenida Marginal Leste:

a) Necessário atualizar capítulo de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. Metodologia utilizada);

36.24 Com relação ao item 3.6.1.8.9. Projeções de nível de serviço futuro:

a) Necessário atualizar capítulo (tabelas 13 a 18) de acordo com a demanda solicitada no item 2.17 (3.6.1.8.1. - Metodologia utilizada) e itens posteriores;

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

a) Necessário indicar, em formato de quadro/tabela, o número total de vagas de estacionamento a serem ofertadas, por tipo de veículo, considerando todas as opções de estacionamento a serem disponibilizadas. OBS: no quadro/tabela, deverá existir uma coluna indicando a quantidade mínima de vagas exigidas pelas legislações municipais e outra coluna, indicando a quantidade de vagas a serem ofertadas pelo empreendimento, tanto no estacionamento privativo como no EPP (Comuns, Carga/Descarga, PNE, Idoso, Embarque/Desembarque, Motos, Bicicletas);

b) Indicar (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;

c) Indicar (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;

37. Implicações complementares relativas ao projeto arquitetônico:

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

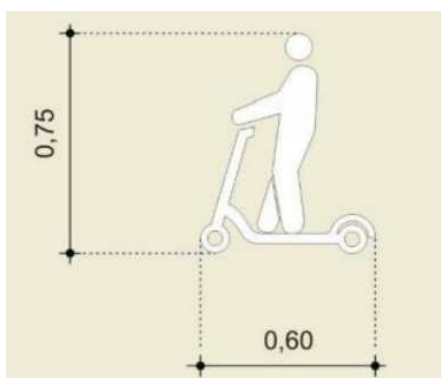
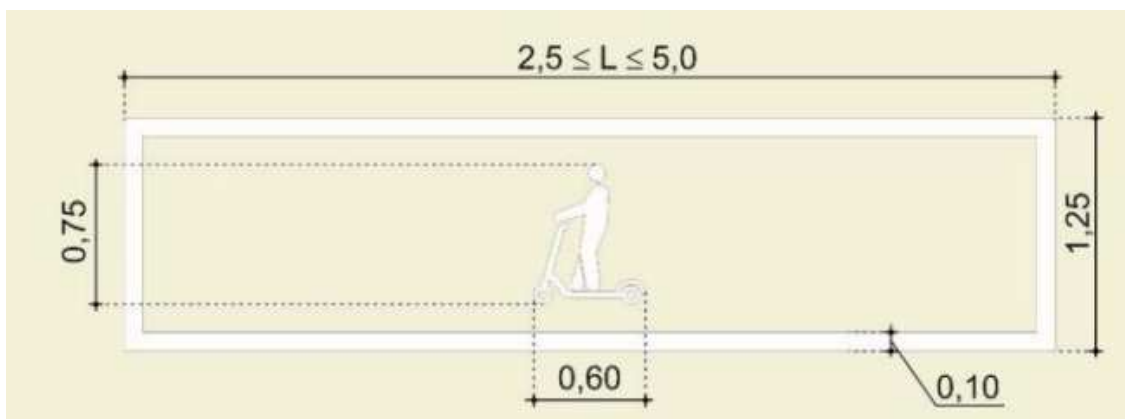
37.2 Adequar as dimensões da vaga de carga/descarga interna, no EPP, para no mínimo, 2,70 x 8,0 metros, demonstrando qual tipo de veículo poderá ser utilizado para realizar as operações de carga/descarga interna (considerando as dimensões do portão de acesso) e como será a rota de carregamento/descarregamento das mercadorias e produtos até as lojas comerciais. 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;

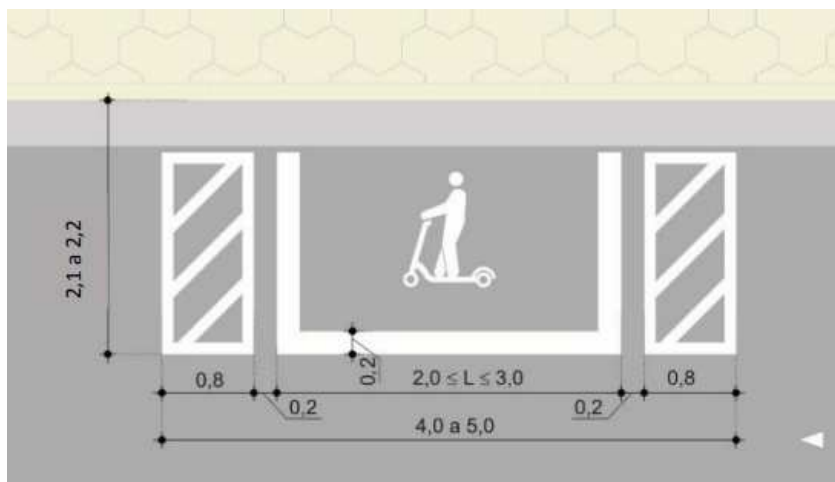
37.3 Respeitar a distância mínima de 0,60 m entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, ocupação plena do paraciclo/bancos, postes, paredes, vegetação, etc);

37.4 Respeitar 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 existe o rebaixo do meio/fio para as travessias de pedestres. OBS: necessário demonstrar os rebaixos de meio/fio, garantindo a acessibilidade;

37.5 Incluir paraciclos/ponto de parada de bicicletas, público, para atendimento a demanda das salas comerciais e do mapa ciclovário municipal, em área de recuo do térreo ou em área de vaga de estacionamento na testada, aumentando o passeio com a supressão da vaga, utilizando o projeto padrão da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano;

37.6 Recomenda-se, a inclusão, em área do EPP, de uma estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos (patinetes), para incentivo a micromobilidade e para atendimento a demanda comercial. Segue modelo exemplificativo, da sinalização vertical e horizontal, utilizadas pelo município, nas vagas públicas das vias e logradouros públicos (modelo em calçadas/passeios e na pista):





Medidas complementares a serem observadas:

1. Observar a disposição da LC n.º 24/2018, art. 11, § 1º:

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

2. Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC n.º 24/2018:

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

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

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

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em uma via impressa e uma 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, 21 de fevereiro de 2025.

MICHELA DENISE PARNO - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO
(Vice-presidente da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

ROMULO FABRÍCIO NOTARI – SOU
(membro da CEIV)

RAFAELA DALAGO – SPU
(membro da CEIV)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 0F1F-8C3A-E6FB-D585

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

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 21/02/2025 14:30:34 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 21/02/2025 14:31:06 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ ROMULO FABRICIO NOTARI (CPF 006.XXX.XXX-30) em 21/02/2025 14:54:11 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 21/02/2025 14:57:08 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAELA DALAGO (CPF 060.XXX.XXX-81) em 21/02/2025 14:58:24 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 25/02/2025 14:29:22 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 05/03/2025 16:29:59 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/0F1F-8C3A-E6FB-D585>