

RESPOSTA AO PARECER 009/2025 – CEIV - COMISSÃO ESPECIAL DE
ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

KOCH SUPERMERCADO

PARECER 009/2025 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 009/2025-CEIV – 04/04/2025

Processo Administrativo nº: 114.644/2024 (1DOC)

Requerente: Koeddermann Consultores Associados

Projeto: KOCH TROPICALE

Proprietário: Koch Hipermercados S.A. - CNPJ nº 02.831.172/0001-32

Área do lote: 5.075,48 m² (Matrícula 65.624)

Área construída: 6.754,35 m²

Número Unidades Habitacionais: 0 unidades

Número salas comerciais: 1 Supermercado + 4 salas comerciais

Número de pavimentos: 03 pavimentos

Projeção de atração de viagens na hora-pico (veículos automotores): 96 (50 de atração + de produção)

População Estimada: XXX pessoas/dia

Vagas de Estacionamento: 114 vagas (104 simples + 03 PNE + 01 Autista + 06 de pessoa idosa + 38 motos) + 48 bicicletas + 02 vagas de carga/descarga caminhões + 01 embarque/desembarque

Endereço: 5ª Avenida e Rua Araquari - Bairro Municípios

Uso: Comercial - Supermercadista

Zona: ZAV-I-A e VUOD-I

Insc. Imob.: 02.01.009.0942 – DIC 187558

Investimento previsto: 6.754,35 CUB's

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Senhores membros da CEIV, é com grande satisfação que recebemos o parecer da PRIMEIRA ANÁLISE do EIV referente ao empreendimento KOCH



SUPERMERCADO, feita por esta douda comissão de análise da prefeitura de Balneário Camboriú. Atendemos as devidas solicitações colocando as respostas item por item, para facilitar a didática do vosso entendimento.

QUESTÕES E RESPOSTAS

1.A. No item 1. Apresentação - 1.3. Caracterização do Empreendimento:

1.1. Atualizar as informações sobre os bairros de Balneário Camboriú (pag. 22 do EIV);

Resposta: Solicitação atendidas no EIV versão 02 (ANEXO XI).

1.2. Corrigir a descrição das vagas no parágrafo para ter mais clareza especificando, conforme consta na página 78, item 2.12.1;

Resposta: Solicitação atendidas no EIV versão 02 (ANEXO XI).

1.3. Indicar o número de salas comerciais;

Resposta: Solicitação atendidas no EIV versão 02 (ANEXO XI)..

2.A. No item 2.2, complementar:

2.1. No quadro estatístico – Figura 15, pag. 35, incluir a informação do gabarito para cada microzoneamento;

Resposta: O quadro a seguir foi inserido no EIV versão 02 (ANEXO XI).

RESUMO ZONEAMENTO VUOD-I				
Área de Matrícula			2.632,24	
Permitido			Projeto	
TO	100,00%	2.632,24	85,07%	2.239,28
IA	2,00	5.264,48	1,61	4.246,42
GABARITO (Nº PAV)				
Max. permitido		Projeto		
10		5		
RESUMO ZONEAMENTO ZAV-I-A				
Área de Matrícula			2.443,24	
Permitido			Projeto	
TO	60,00%	1.465,94	44,15%	1.078,71
IA	1,50	3.664,86	0,82	2.006,48
GABARITO (Nº PAV)				
Max. permitido		Projeto		
10		5		
PERMEABILIDADE E VEGETABILIDADE				
Área de Matrícula			5.075,48	
Mínimo			Projeto	
P	15,00%	761,32	15,54%	788,82
V	5,00%	253,77	6,23%	316,11

2.2. Apresentando a relação das salas comerciais (das anexas e da loja principal) com a área individual de cada uma;

Resposta: O quadro a seguir foi inserido no EIV versão 02 (ANEXO XI).

Vagas de Veículos		Obrigatório	Projeto			
			Simplex	Dupla	Tripla	Total
Estac. De Uso Público	Total	114	114	-	-	114
	Veículos Comuns	-	103 vagas			
	Veículos PNE	2% = 3 vagas	4 vagas			
	Veículos Idoso	5% = 6 vagas	6 vagas			
	Veículos embarque e desembarque	1	1			
	Veículos - Taxi	1	1			
	Veículos carga e descarga	-	2			
	Motos	10% = 12 vagas	38 vagas			
	Bicicletas	-	48 vagas			
	Patinetes	-	10 vagas			

QUADRO DE ÁREAS

QUADRO DE ÁREAS					
Pavimento	Tipo	Área Computável	Área não Computável	Vazios	Total
Térreo	Edificação	1.078,71	2.180,58	0,00	3.259,29
Sala Comercial 01	Edificação	0,00	35,00	0,00	35,00
2º Pavimento	Edificação	1.074,30	249,39	0,00	1.323,69
Sala Comercial 02	Edificação	37,66	0,00	0,00	37,66
Sala Comercial 03	Edificação	1.939,02	0,00	0,00	1.939,02
3º Pavimento	Edificação	2.123,21	0,00	2.123,21	0,00
Barilete/Laje técnica	Técnico	0,00	109,62	0,00	109,62
Reservatório	Técnico	0,00	50,07	0,00	50,07
TOTAL		6.252,90	2.624,66	2.123,21	6.754,35

2.3. Informar a fonte da metodologia aplicada para o cálculo da população prevista para o empreendimento “Koch Tropicale” na fase de operação, na pág. 35 do EIV cita que “conforme apresentado no memorial descritivo do Projeto Hidrossanitário”, sendo considerada a estimativa de 90 funcionários e 750 ocupantes temporários e o critério da estimativa de 90 funcionários;

Resposta: A população é baseada nos dados históricos das mais de 70 lojas do Grupo Koch. O memorial descritivo do projeto hidrossanitário está no ANEXO III desta resposta.

3.A. No item 2.5, apresentar cronograma no formato de “Diagrama de Grantt” relacionando a “tarefa”/serviços conforme as fases do Canteiro de Obras e indicar a data prevista para início das obras;

Resposta: O cronograma está apresentado no ANEXO IV desta resposta.

4.A. Considerando que haverá supressão de árvores nativas, se já houver autorização para supressão, apresentar autorização;

Resposta: Conforme parecer da SEMAM nº128/2025 (ANEXO II), com relação ao Protocolo nº 20.579/2025, há viabilidade para o corte dos exemplares nativos em questão, desde que apresentados pelo requerente o alvará de licença para construção, o qual está em processo de análise aguardando a aprovação do EIV.

5.A. No item “2.8 Terraplanagem”, complementar texto do 4º parágrafo;

Resposta: O texto do 4º parágrafo foi ajustado no EIV versão 02 conforme a seguir:

“A área a ser terraplanada será de 5.075,48 m² e o volume de corte será de 5.054,31 m³. Não haverá necessidade de aterro. “

6.A. Referente item 2.9.1. - consumo de água:

6.1. Na implantação: corrigir no memorial do canteiro de obras, pois a área total do empreendimento foi considerada de 6.295,90 m² (no projeto é de 6.754,35 m²);

Resposta: Segue no ANEXO V o memorial corrigido.

6.2. Na operação, será analisado após a atualização de informações conforme solicitado no item 1 deste parecer. Indicar a metodologia aplicada, pois no memorial não traz referência bibliográfica e, no arquivo do projeto arquitetônico (pág. 15) o quadro estatístico não traz informações (está com os quantitativos marcados com "XXXX") e a memória de cálculo não foi apresentado;

Resposta: Ciente. Aguardando retorno após as informações apresentadas no item 1 deste parecer. O memorial do projeto hidrossanitário consta no ANEXO III deste documento e o projeto arquitetônico está apresentado no ANEXO VII.

7.A. No item "2.9.5. Efluente Drenagem e Águas Pluviais Geradas":

7.1. Na fase de implantação, cita que "Será implantada drenagem provisória para captação das águas no momento de execução das obras de instalação do empreendimento". Apresentar descrição e croqui do sistema de drenagem provisória a ser implantado;

Resposta: Não haverá necessidade de implantar drenagem provisória durante as obras do empreendimento. A frase acima foi retirada do EIV.

7.2. Na fase de operação, referente aos cálculos de efluentes de águas pluviais (quantidade, distribuição temporal), cita que "Estas informações estão apresentadas no Projeto e Memorial Hidrossanitário constantes no ANEXO X deste EIV." Apresentar, pois o Anexo X não traz as informações referentes aos cálculos, metodologia, etc;

Resposta: Segue no ANEXO III o memorial descritivo do projeto hidrossanitário.

8.A. Referente ao item 3.1 Delimitação da área de vizinhança:

8.1.A. Rever a delimitação da AVI – a CEIV entende que deverá, além do que foi considerado, abranger todo o bairro dos Municípios e Vila Real, pois o empreendimento está localizado entre os dois bairros, com influência ao longo de toda 5ª Avenida; e, área do perímetro formado pela Rua 2500, 4ª Avenida, Rua 3100, Av. Marginal Oeste;

Resposta: Solicitação atendida. O mapa foi inserido no EIV versão 02 (ANEXO XI).

8.2.A. Rever a delimitação da AVD – a CEIV entende que deverá abranger, além do apresentado, as áreas delimitadas pela Rua Campo Erê, Rua 2550, 4ª Avenida, Rua 3100, Av. Marginal Oeste;

Resposta: Solicitação atendida. O mapa foi inserido no EIV versão 02 (ANEXO XI).

8.3.A. Apresentar os mapas de delimitação da AVI e AVD, identificando as vias de delimitação dos perímetros das áreas;

Resposta: Solicitação atendida. Os mapas foram inserido no EIV versão 02 (ANEXO XI).

9.A. No item 3.2, pág. 92 do EIV, atualizar as informações sobre bairros do município, sobre a população e os domicílios do Bairro dos Municípios, Ainda, incluir informações sobre a população e os domicílios do Bairro Vila Real, conforme IBGE 2022;

Resposta: Atualizações realizadas no EIV versão 02 apresentado no ANEXO X deste documento.

10.A. No item 3.4, na Tabela 15 (pág. 136) cita que é “OBRIGATÓRIA” a “RESERVA P/ REUSO ÁGUAS PLUVIAIS/SERVIDAS” e que o empreendimento “Atende”. Rever, pois para os zoneamentos é facultativa e o empreendimento não apresentou em projeto/memorial o reservatório de reuso;

Resposta: Sim, a reserva é facultativa. A tabela foi corrigida no EIV Final. Não haverá coleta de água pluvial para reuso no empreendimento.

11.A. No item 3.8. Leitura da Paisagem apresentar imagens da maquete digital, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, aplicando-se as disposições da Lei Municipal nº 4.868/2024 e Decreto nº 11.679/2024. 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 e apontamentos do capítulo de análise do trânsito/acessibilidade;

Resposta: Seguem imagens atualizadas no ANEXO VI.

12.A. No item 3.9. Avaliação dos Níveis de Pressão Sonora:

12.1.A. Informar os horários de funcionamento ao público e de carga/descarga de mercadorias;

Resposta: Horário de funcionamento 07:00-22:00. Horário de carga e descarga 06:00-22:00

12.2.A. Realizar medições do nível de pressão sonora, próximo das 6 horas (da manhã) e das 22 horas, incluindo mais dois pontos no interior do terreno, conforme indicado abaixo:

Resposta: Solicitação atendida. Verificar no EIV versão 02 apresentado no ANEXO X deste documento

B. ANÁLISE DO TRÂNSITO:

1. Com relação ao projeto/memorial de canteiro de obras (Anexo VI) e ao item 2.12.4 – Canteiro de Obras:

a) **Necessário incluir raios de curva/de giro das manobras dos acessos no canteiro de obras. Na demonstração dos raios de giro, com a apresentação das manobras externas (nas vias) e internas (canteiro), necessário incluir as 4 variáveis: tipo de veículo (com o seu comprimento), raio de giro, ângulo de curva e escala. OBS 1: as 4 variáveis deverão ser expressas de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DEINFRA, para a tipologia do veículo nos acessos de entrada e saída dos caminhões, indicando as interferências nas vias, em cada etapa da obra. Segue modelo básico dos arquivos da CEIV:**

Resposta: Segue no ANEXO V o projeto do canteiro de obras ajustado.

b) **Especificar quais serão as obras/serviços construtivos em cada etapa da obra;**

Resposta: Segue no ANEXO V o projeto do canteiro de obras ajustado.

c) **Especificar os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais, em cada etapa da obra;**

Resposta: Segue no ANEXO V o projeto do canteiro de obras ajustado.

d) Considerando o alto fluxo de pedestres e de veículos pela 5ª avenida (além da previsão de 50% do período da obra já considerar apenas o acesso pela Rua Araquari), rever, na 1ª fase da obra, a entrada pela 5ª avenida, estudando a viabilidade técnica do acesso ser somente pela Rua Araquari;

Resposta: Segue no ANEXO V o projeto do canteiro de obras ajustado.

e) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, as dimensões dos rebaixos de meio-fio e dos portões dos acessos, indicando se existirão limitadores de altura nos mesmos;

Resposta: Segue no ANEXO V o projeto do canteiro de obras ajustado.

2. Com relação ao item 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento e ao item 3.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança:

2.1 Com relação ao item 2.12.1 – Descrição dos Estacionamentos:

a) Necessário acrescentar área exclusiva para táxi, em atendimento as legislações urbanísticas municipais, em especial no que se refere ao Plano Diretor e anexos (Tabela XX - Obrigatoriedade de Áreas Exclusivas);

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

b) Recomenda-se, a inclusão, em área do estacionamento, de uma estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos (patinetes), para incentivo a micromobilidade e para atendimento a demanda comercial. Incluir como medida mitigadora para o impacto “Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas e Patinetes”. 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):

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

c) Necessário incluir na figura 34, as vagas de embarque/desembarque, carga/descarga e de patinetes (autopropelidos);

Resposta: Quadro de vagas atualizado abaixo encontra-se no EIV versão 02 (ANEXO XI).

Vagas de Veículos		Obrigatório	Projeto			
Estac. De Uso Público	Total		Simples 114	Dupla -	Tripla -	Total 114
	Veículos Comuns	-	103 vagas			
	Veículos PNE	2% = 3 vagas	4 vagas			
	Veículos Idoso	5% = 6 vagas	6 vagas			
	Veículos embarque e desembarque	1	1			
	Veículos - Taxi	1	1			
	Veículos carga e descarga	1	2			
	Motos	10% = 12 vagas	38 vagas			
	Bicicletas	-	48 vagas			
	Patinetes	-	10 vagas			

d) Compatibilizar o subcapítulo (atualizando também as possíveis imagens) com as demandas solicitadas para as pranchas das vagas de estacionamento, referente ao projeto arquitetônico;

Resposta: Subcapítulo atualizado no EIV versão 02 (ANEXO XI).

2.2 Com relação ao item 2.12.2 – Caracterização das áreas de acessos:

a) Considerando a existência de um ponto de ônibus (com abrigo de passageiros) na testada do empreendimento e o acesso pedonal pela 5ª avenida, compatibilizar a saída de veículos leves pela 5ª avenida, verificando a sinalização da baía de ônibus e os raios de giros de saída;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

b) Necessário indicar, no EIV e no projeto, a altura dos portões de entrada/saída do empreendimento (altura máxima permitida), incluindo as placas R-15 a serem utilizadas;

Resposta: Não haverá limite de altura no acesso da Rua Araquari, somente na área de transição entre as partes coberta e descoberta do estacionamento (R-15: 3,00 m). No acesso pela 5ª Avenida, o limite é de 3,00 m indicados pelo sinal R-15.

c) **Necessário informar, no EIV e no projeto, de maneira detalhada, a extensão e a capacidade (número de veículos) das faixas de acumulação até eles;**

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado. As informações estão também prestadas no EIV versão 02 (ANEXO XI).

d) **Compatibilizar o subcapítulo (atualizando também as possíveis imagens) com as demandas solicitadas para as pranchas dos acessos, referente ao projeto arquitetônico;**

Resposta: Subcapítulo atualizado no EIV versão 02 (ANEXO XI).

2.3 Com relação ao item 2.12.3 – Principais rotas de acessos:

a) **Atualizar a figura 38 de acordo com a demanda solicitada no item anterior;**

Resposta: As rotas de entrada e saída do empreendimento mantiveram-se as mesmas.

2.4 Com relação ao item 3.7.1.4 – Dispositivos de Tráfego:

a) **Necessário explicar o que significa o numeral 01, presente na figura 89, além de incluir, na própria figura, as Faixas de Travessia de Pedestres (FTP) e os dispositivos de fiscalização eletrônica, existentes no entorno do empreendimento;**

Resposta: O mapa foi atualizado incluindo a demarcação das Faixas de Travessia de Pedestres (FTP) existentes. Não há dispositivos de fiscalização eletrônica.

2.5 Com relação ao item 3.7.1.5 – Polos Geradores de Viagens:

a) **Necessário incluir, na figura 90, os polos geradores de viagens presentes na Alameda Delfim de Pádua Peixoto Filho (até a Rua Angelina) e na Rua Biguaçu;**

Resposta: Figura alterada (a área do mapa foi ampliada para maior abrangência).

2.6 Com relação ao item 3.7.3 – Sistema de Transporte – b) Caracterização:

a) **Necessário incluir informações sobre a existência ou não de paraciclos públicos e estações de patinetes e bicicletas elétricas, na área do entorno (subcapítulo sobre micromobilidade);**

Resposta: OK. Foi criado um subitem específico para Micromobilidade (3.7.3.6).

b) **Necessário incluir informações sobre a existência ou não de vagas de motos, na área do entorno;**

Resposta: OK. Foi criado um subitem específico para o sistema de sinalização viária para motocicletas (3.7.3.5). (O antigo 3.7.3.5 - Sistema de Transporte Individual passa a ser 3.7.3.7).

2.7 Com relação ao item 3.7.3.2 - Sistema Ciclovitário:

a) **Rever o bairro utilizado como referência. O empreendimento será instalado no bairro dos municípios, não no bairro ariribá;**

Resposta: Houve erro de digitação. O parágrafo foi aletrado no EIV.

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

Resposta: Inserido no subcapítulo 'Sistema Ciclovitário'.

2.8 Com relação ao item 3.7.3.4 - Sistema de Transporte Coletivo:

a) **Necessário acrescentar, na figura 124, o ponto de parada de ônibus do lado oposto ao empreendimento;**

Resposta: Figura atualizada e inserida no EIV.

b) **Necessário acrescentar imagens que mostrem os pontos de embarque e desembarque de passageiros, nos pontos sem abrigos de passageiros, demonstrados nas figuras 124 e 125;**

Resposta: Todos os pontos de ônibus demonstrados nas figuras 124 e 125 possuem abrigos de passageiros e já foram apresentados por imagens no item "c) Caracterização – Vias Públicas".

c) Em relação ao ponto de parada de ônibus defronte ao empreendimento, necessário apresentar/incluir recorte de projeto, atendendo as demandas solicitadas no item projeto arquitetônico, ou seja, compatibilizando a parada de ônibus com o acesso;

Resposta: Item atualizado no EIV.

2.9 Com relação ao item 3.7.4.2 – Carga e Descarga – c) caracterização – empreendimento:

a) Necessário explicar onde os veículos de carga e descarga estacionarão, durante a fase de operação, quando simultaneamente, chegarem mais de dois caminhões para realizarem a operação de carga e descarga;

Resposta: Não terá mais de 2 caminhões ao mesmo tempo. Justificativa abaixo.

b) Considerando que o acesso pela Rua Araquari será compartilhado entre veículos leves e pesados (carga e descarga), explicar como será a compatibilização com as entradas e saídas dos clientes;

Resposta: A entrada pela Rua Araquari, conforme projeto apresentado, será compartilhada, porém, quando houver caminhão e veículo simultaneamente, devido ao tamanho do caminhão, este entrará pela direita e o veículo leve terá espaço de entrada pela esquerda, ou seja, não haverá acumulação de veículos ou caminhões no lado externo, pois tem espaço para ambos no acesso.

c) Acrescentar previsão de viagens de carga/descarga (diária), utilizando como parâmetro informações de outro supermercado da mesma rede, com porte parecido;

Resposta: Com base no supermercado localizado em Camboriú, mesmo modelo da rede, as viagens de carga e descarga são previstas da seguinte maneira:

- 3 cargas por semana entrega de frios
- 6 cargas por semana de entrega de horti
- 1 caminhão truck pela manhã e 1 caminhão truck pela tarde

De maneira geral, ocorre a entrega de pequenas cargas, que não atrapalham os demais fluxos do local, além disso, também será montada uma programação para não coincidir a entrega com demais fornecedores.

Estas informações foram inclusas no EIV versão 02 (ANEXO XI).

2.10 Com relação ao item 3.7.6.1 – Contagens de Tráfego:

a) Necessário compatibilizar, no texto e nas tabelas, a data informada da contagem com o dia da semana informado (13/11/2024 - quinta-feira);

Resposta: Houve erro de digitação, ao invés de quinta-feira seria quarta-feira. Item e tabelas corrigidos no EIV.

b) Considerando o porte do empreendimento, o grande número de viagens veiculares que produzirá, o nível de serviço atual da rótula da 5ª avenida com a Rua Alfredo Wagner e a rota de saída prevista passando por ela, necessário acrescentar 1 novo ponto de contagem e estudo de tráfego (distribuição):

*** Ponto 4 (Rótula da 5ª avenida x Rua Alfredo Wagner x Rua Angelina), analisando especificamente os vetores de distribuição e seus níveis de serviço, ou seja, das viagens veiculares do ponto 2, quantas serão acrescidas nas 4 opções de distribuição presentes na rotatória e se isso prejudicará os respectivos níveis de serviço dessas vias;**

Resposta: Os três pontos selecionados já incluem todos os movimentos das viagens atraídas e produzidas pelo empreendimento. Os maiores fluxos gerados pelo empreendimento serão nos pontos onde já foram coletados os dados, uma vez que na rotatória 5ª Avenida x Rua Alfredo Wagner x Rua Angelina haverá influência basicamente das viagens de produção, que já estão contempladas pelo Ponto P2. Observando a tabela de comparação de “sem” e “com” a influência do empreendimento para o P2, nota-se que não há alteração significativa nos níveis de serviço em relação ao empreendimento. O NS é mais afetado pelo próprio crescimento projetado da frota no decorrer dos anos do que pelo impacto do empreendimento em si. Portanto, não será necessária a apresentação de um novo ponto de contagem.

Entretanto, será apresentado, como medida mitigadora, a possibilidade de elaboração de um novo Estudo de Tráfego (em relação aos acessos), a ser desenvolvido caso sejam efetivadas as alterações de sentido das vias do entorno, atualmente em estudo pela BC Trânsito e Arteris Litoral Sul.

c) Necessário compatibilizar, no anexo XII, os acessos de pedestres e de veículos, de acordo com o apresentado no projeto arquitetônico;

Resposta: O ANEXO XII foi atualizado e consta no ANEXO VIII deste documento.

2.11 Com relação ao item 3.7.6.2 – Estudo de Geração de Viagens – a) geração de viagens:

a) Rever ou explicar o número de viagens veiculares geradas (144), apresentada na tabela 23. De acordo com a equação apresentada nesta tabela, as viagens geradas não seriam 322?;

Resposta: Houve erro de programação da equação no Excel. Os cálculos foram atualizados no EIV.

b) Rever ou explicar o número de viagens veiculares geradas (11), apresentada na tabela 24. De acordo com os dados e a equação apresentada nesta tabela, as viagens geradas são seriam 13?;

Resposta: O cálculo está correto: $V=6,70.(ATC)=6,70.(1586,71/1000)=11$ viagens.

c) Acrescentar previsão de viagens de carga/descarga (diária), utilizando como parâmetro informações de outro supermercado da mesma rede, com porte parecido;

Resposta: Atualizado no EIV versão 02 (ANEXO XI).

2.12 Com relação ao item 3.7.6.2 – Estudo de Geração de Viagens – c) divisão modal:

a) Atualizar o capítulo de acordo com as demandas solicitadas no item anterior;

Resposta: Item atualizado no EIV.

2.13 Com relação ao item 3.7.6.2 – Estudo de Geração de Viagens – d) alocação de viagens:

a) Verificar, na tabela 27, o volume do movimento 8 (P1). Não seria 195 viagens?;

Resposta: A tabela foi atualizada.

2.14 Com relação ao item 3.7.6.4 – Nível de Serviço – b) nível de serviço em interseções prioritárias:

a) Verificar o texto apresentado após a figura 137, visto que a referência da figura 57 não reflete as informações sobre os movimentos com fluxos ininterruptos;

Resposta: Houve erro de digitação, a figura de referência seria a 137 ao invés de 57. Corrigido.

b) Compatibilizar as classificações dos níveis de serviço apresentadas na tabela 37 com os constantes no Anexo XII (Nível de Serviço). Ex: na tabela 37 (para 2026), o P1 (MV4), com o empreendimento, está nível E, e no anexo está nível D;

Resposta: Os anexos e a Tabela 37 foram atualizados.

3.B Com relação ao projeto arquitetônico:

3.1.B Necessário apresentar as pranchas dos acessos e dos estacionamentos em documento separado (específico);

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado com uma prancha específica dos acessos e estacionamentos.

3.2.B Em relação ao acesso pela 5ª Avenida, necessário as seguintes medidas:

- Compatibilização do acesso veicular com a baía de parada do transporte coletivo (embarque e desembarque de passageiros), utilizando-a como faixa de aceleração, considerando a largura da baía de 2,5 m (trecho linear de 15,0 m da parada do ônibus), sincronizando as larguras dos tapers de entrada e de saída da baía;
- Manter, no mínimo, os 3,0 m de passeio em toda a testada, incluindo no trecho linear da baía, devendo ocorrer também a sincronização com os lotes lindeiros;

- Realocar o local do abrigo de ônibus, mantendo ele na testada, mas em local cuja largura do passeio seja maior. Segue imagens do possível abrigo para auxílio em relação as dimensões:

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado, onde foi demarcado o local da baía de parada do transporte coletivo já existente, mantendo-se o posicionamento atual do abrigo de ônibus. Será realizada apenas a substituição do abrigo, conforme o modelo fornecido pela Prefeitura, uma vez que o local está adequado e em pleno funcionamento. Não há necessidade de realocação, considerando que o passeio permanecerá com 3,00 metros de largura, garantindo o funcionamento adequado do sistema de transporte coletivo e não impedindo o acesso de veículos no local.

3.3.B Necessário implantar a seguinte sinalização específica de regulamentação, nos locais internos, destinados as operações de carga e descarga pelos caminhões:

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

3.4.B Incluir a largura da rampa de acesso ao pavimento superior, onde serão realizadas as operações de carga e descarga;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

3.5.B Necessário incluir nas rotas dos caminhões de carga e descarga, interna (estacionamento) e externa (manobras de entrada e saída), as 4 variáveis solicitadas também no projeto do canteiro de obras em relação aos raios de curva/de giro das manobras dos caminhões;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

5.6.B 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: as vagas PNE deverão estar mais próximas possíveis do acesso ao supermercado;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

5.7.B Necessário cotar, de maneira clara, a faixa de acumulação de entrada dos dois acessos, mostrando que será possível comportar, no mínimo, dois veículos (não considerando o recuo, visto que o mesmo terá função de passeio público).

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

5.8.B Necessário apresentar, de maneira detalhada, onde serão instalados os paraciclos internos e externos;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

5.9.B Rever a disposição da 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;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

5.9.1.B 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, postes, paredes, vegetação, etc);

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

5.9.2.B Deve ser implantada sinalização tátil direcional transversalmente à calçada, identificando o local/ponto de parada de ônibus, conforme as diretrizes da NBR 16537;

Resposta: Segue no ANEXO VII o projeto arquitetônico ajustado.

C. ANÁLISE DOS IMPACTOS, MEDIDAS E CÁLCULO DO VALOR DE COMPENSAÇÃO:

	IMPACTO	CONSIDERAÇÃO EIV
IMPLANTAÇÃO		

1.C.	Contaminação do Solo e Águas Subterrâneas por Efluentes Líquidos	- Reversibilidade deverá ser “parcial” (3)
2.C	Pressão no Sistema de Drenagem Urbana	<p>- Reversibilidade deverá ser “irreversível” (5), pois com implantação do empreendimento e a destinação do efluente para a rede pública não ocorrerá reversão;</p> <p>- Prazo deverá ser “permanente” (5);</p> <p>- Aspecto a ser considerado é “interferência na infraestrutura urbana”.</p>
3.C.	Deterioração de Vias Públicas	- Incluir nas medidas a elaboração de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno (atual, antes do início da obra/terraplanagem);
4.C.	Pressão no sistema viário próximo	<p>Incluir a medida mitigadora:</p> <p>- Organizar a melhor rota, para que os veículos de maior porte (carregando os pré-moldados durante a etapa de montagem do empreendimento), não prejudique o fluxo viário (durante os raios de giros das manobras), nem danifique a fiação elétrica (altura dos veículos);</p>
5.C	Pressão no sistema de transporte público coletivo	<p>- importância ser “Alta” (5);</p> <p>- retirar a seguinte medida (e incluí-la no impacto Pressão nas vagas de estacionamento nas vias do entorno do empreendimento):</p>

		- “Facilitar o acesso dos funcionários que utilizam motocicletas disponibilizando vagas de estacionamento exclusivas para esse meio de transporte dentro do lote, garantindo praticidade e segurança durante a fase de obras;”
OPERAÇÃO		
6.C.	Alteração no Padrão de Escoamento de Águas Pluvias	<ul style="list-style-type: none"> - Reversibilidade deverá ser “irreversível” (5), pois com implantação do empreendimento o solo se tornará impermeável; - retirar a medida mitigadora, pois não é efetiva reduzir o respectivo impacto; - percentual de mitigação é “zero”
7.C.	Pressão no Sistema Viário Próximo	<p>Incluir as medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aquisição e a instalação de equipamento (01 nobreak semaforico e 01 instalação) em cruzamento semaforizado. O nobreak semaforico deve ser compatível com o controlador semaforico utilizado no município. Quando da implantação, solicitar à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito, a definição do local para torná-lo integrado ao Sistema Antares - Central de Controle e Comando Semaforico. OBS: o cruzamento semaforizado a ser

		<p>instalado esses equipamentos deverá ser na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento e deverá ser entregue a Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito em até 180 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revitalização da sinalização viária horizontal no entorno imediato do empreendimento (faixas de travessias de pedestres, baías de ônibus, cruzamento rodocicloviário, etc);
8.C.	Pressão nas vagas de estacionamento do entorno	<p>Incluir as medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Organização e execução, junto aos fornecedores, de cronograma de chegada dos veículos pesados de carga/descarga, evitando que ocorra a chegada simultânea de mais de 02 veículos; - Implantação, nas áreas internas referentes as vagas de carga/descarga, de placas de regulamentação contendo a seguinte frase: “DESLIGAR MOTOR ENQUANTO ESTIVER ESTACIONADO”; - Implantação, na área de influência imediata, de sinalização de vaga de embarque/desembarque de

		<p>passageiros, em vaga a ser apontada pela equipe técnica da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;</p> <p>- Implantação, na área interna (estacionamento), de estação compartilhada de estacionamento de patinetes (autopropelidos), de acordo com o modelo padrão a ser solicitado junto a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;</p>
9.C.	Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo	<p>Incluir as medidas mitigadoras:</p> <p>- Remoção dos dois abrigos de ônibus antigos, presentes na testada e do lado oposto ao empreendimento e construção de dois abrigos de passageiros de transporte público, conforme modelo novo, devendo solicitar, quando da implantação, o modelo do abrigo e a indicação de localização à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;</p> <p>- Compatibilização, no acesso pela 5ª avenida, do acesso veicular com a baía de parada do transporte coletivo (embarque e desembarque de</p>

		passageiros), utilizando-a como faixa de aceleração;
10.C.	Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento	<p>Considerando existir em andamento, na BCTrânsito, um estudo para que a Rua Alfredo Wagner volte a ter sentido duplo e a Rua Araquari sentido único, necessário incluir as seguintes medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revisão e atualização, em caso de necessidade e notificação pela equipe técnica da BCTrânsito, do estudo de trânsito (em relação aos acessos); - Compatibilização, no acesso pela 5ª avenida, do acesso veicular com a baía de parada do transporte coletivo (embarque e desembarque de passageiros), utilizando-a como faixa de aceleração;
11.C.	Pressão no Sistema Pedonal	<p>Necessário revisar e ampliar a medida mitigadora proposta, incluindo as seguintes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Revitalização da sinalização viária horizontal no entorno imediato do empreendimento (faixas de travessias de pedestres, baías de ônibus, cruzamento rodociclovário, etc); - Correção das rampas de acessibilidades apontadas no EIV, no subcapítulo 3.7.3.3 – Sistema Pedonal,

		respeitando as diretrizes da NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;
12.C.	Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas	Necessário ampliar o impacto, abrangendo também os patinetes, ou seja, ser “Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas e Patinetes”. Ademais, incluir a seguinte medida mitigadora: - Implantação, na área externa (via do entorno imediato), de estação compartilhada de estacionamento de patinetes (autopropelidos) ou de bicicletas, de acordo com o modelo padrão a ser solicitado junto a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;
13.C	Inserir na matriz, fase de operação o impacto referente ao aspecto “ruído”	

Resposta: Todas as exigências solicitadas foram atendidas no EIV versão 02 (ANEXO XI) e na matriz quali-quantitativa. Seguem observações:

1) O Estudo Cautelar exigido no item 3 C foi realizado e está apresentado no ANEXO IX deste documento.

2) Referente a medida mitigadora do item 11 C, que trata da revitalização da sinalização viária e horizontal no entorno imediato, conforme conversa com o engenheiro Matheus L. de Carvalho, esta medida se aplica a:

- Duas baías de ônibus na testada do empreendimento;

- A travessia FETP que liga os dois pontos de ônibus com relação a pintura e sinalização vertical (placa);
- Sinalização da Interseção da Araquari e 5ª avenida.

Solicita-se confirmação dos itens acima para que sejam adicionados no EIV.

14.C. Apresentar a Matriz atualizada e o cálculo do valor da compensação considerando as adequações apontadas neste parecer.

Resposta: A Matriz quali-quantitativa está apresentada no ANEXO XI deste documento.

Sem mais, e sempre à disposição para os esclarecimentos que se fizerem necessários, agradecemos antecipadamente.

Atenciosamente,

KOEDDERMANN CONSULTORIA LTDA.

CNPJ 17.288.405/0001-70

Balneário Camboriú, 30 de abril de 2025.