

RESPOSTA AO PARECER 015/2025 – CEIV - COMISSÃO ESPECIAL DE  
ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

## KOCH SUPERMERCADO

( ) Primeira Análise – Parecer nº 009/2025-CEIV – 04/04/2025  
( X ) Segunda Análise – Parecer nº 015/2025-CEIV – 19/05/2025

**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 m<sup>2</sup> (Matrícula 65.624)

**Área construída:** 6.754,35 m<sup>2</sup>

**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 SEGUNDA ANÁLISE do EIV referente ao empreendimento KOCH SUPERMERCADO, feita por esta douta 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

2.A. No item 2.2, complementar:

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

*2ª Consideração CEIV: Para os zoneamentos VUOD e ZAV – I A, foi informado o gabarito permitido de 10 (dez) pavimentos. Rever informação, conforme Tabelas de Índices Urbanísticos (Anexo da Lei Municipal nº 2.794/2008) e viabilidade de construção;*

**Resposta:** O quadro a seguir foi inserido no EIV versão 03 (ANEXO V).

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	
7			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	
7			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

2.3. 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;

*2ª Consideração CEIV: Considerando que no item 5.2. do Memorial Descritivo do Projeto Hidrossanitário menciona que é “baseada nos dados históricos das mais de 70 lojas do Grupo Koch”. No item 2.2 do EIV deverá ser citada a fonte,*

*ou seja, inserida no corpo do relatório de EIV e apresentar série de dados que levaram a este valor;*

**Resposta:** O memorial descritivo do projeto hidrossanitário está no ANEXO II desta resposta e traz a justificativa na página 6. As faturas de água mencionadas constam também no ANEXO II desta resposta.

Item 2.2 do EIV versão 03 (ANEXO V), foi atualizado.

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;

*2ª Consideração CEIV: Corrigindo, aguarda-se resposta ao item 2.3 deste parecer.*

*Ainda, sobre o projeto legal (pág. 15) não foi apresentado;*

**Resposta:** Segue no ANEXO III o projeto legal.

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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Informar no corpo do EIV: a área de contribuição, intensidade pluviométrica (mm/h), o volume total ( $t=5$  min);*

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

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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, a Rua 2550 não foi inclusa no mapa.*

**Resposta:** Solicitação atendida. O mapa foi inserido no EIV versão 03 (ANEXO V).

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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente. Indicar a legenda para a sigla “NSA” da Tabela 15 – Compatibilização projeto arquitetônico x legislação;*

**Resposta:** NSA = Não se aplica. Inserido na tabela por extenso.

#### 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:

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir, nas pranchas do projeto do canteiro de obras, de cada etapa; os raios de curva/de giro, os ângulos e os comprimentos dos veículos, de acordo com o apresentado no memorial descritivo;*

**Resposta:** Segue no ANEXO IV 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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir, como detalhes, nas pranchas do projeto do canteiro de obras, de cada etapa;*

**Resposta:** Segue no ANEXO IV 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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir no capítulo 2.12.4 – Canteiro de Obras, do EIV, todo o parágrafo citado no memorial descritivo que diz “Visando priorizar...Excepcionalmente, na primeira etapa de obra poderá ser necessário executar o acesso ao canteiro pela 5ª avenida, tendo em vista o porte dos veículos de transporte dos elementos estruturais pré-moldados. Entretanto...”;*

**Resposta:** Correção realizada no EIV versão 03 (ANEXO V).

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);

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir a vaga (e suas sinalizações) de táxi também na prancha VII (acessos e estacionamentos). Ademais, incluir, como detalhe, a sinalização vertical para a citada vaga, além da de embarque/desembarque, conforme imagens a seguir.*

**Resposta:** Segue no ANEXO I 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):

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir a estação (e suas sinalizações) de micromobilidade (patinetes) também na prancha VII (acessos e estacionamentos);*

**Resposta:** Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

## 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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo a projeção da parada de ônibus ser dentro do recuo da baía de ônibus. Adequar projeto arquitetônico considerando o alargamento da baía de ônibus para 2,5 m, corrigindo o problema atual de trânsito da parada de transporte coletivo causar congestionamento na faixa de trânsito adjacente a guia da calçada. Ademais, defronte a plataforma de embarque e desembarque de passageiros deverá ser a retirada a vegetação prevista, visto que o pavimento não ficaria acessível para a utilização da plataforma elevatória estacionária/veicular, em casa de necessidade de elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé. Adequar o raio de giro de entrada dos veículos no acesso da 5ª Avenida, aumentando o comprimento do rebaixo de meio-fio para 8,0 m, suavizando o ângulo de entrada (retirando a vegetação). OBS: a 5ª Avenida é rota prevista do sistema BRT, do projeto Promobis, portanto, é de extrema importância e necessidade o município adequar todas as paradas de ônibus do transporte coletivo municipal nessa via;*

**Resposta:** Segue no ANEXO I 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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir nos projetos, os modelos das placas e os locais a serem implantadas;*

**Resposta:** Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

#### 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 arribá;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, rever o texto que diz "bairro nova dos municípios";*

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

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

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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo a projeção da parada de ônibus ser dentro do recuo da baía de ônibus. Adequar projeto arquitetônico considerando o alargamento da baía de ônibus para 2,5 m, corrigindo o problema atual de trânsito da parada de transporte coletivo causar congestionamento na faixa de trânsito adjacente a guia da calçada. Ademais, defronte a plataforma de embarque e desembarque de passageiros deverá ser a retirada a vegetação prevista, visto que o pavimento não ficaria acessível para a utilização da plataforma elevatória estacionária/veicular, em casa de necessidade de elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé. Adequar o raio de giro de entrada dos veículos no acesso da 5ª Avenida, aumentando o comprimento do rebaixo de meio-fio para 8,0 m, suavizando o ângulo de entrada (retirando a vegetação).*

*OBS: no texto do subcapítulo, corrigir o nome da pasta, que foi alterado para Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. OBS II: a 5ª Avenida é rota prevista do sistema BRT, do projeto Promobis, portanto, é de extrema importância e necessidade o município adequar todas as paradas de ônibus do transporte coletivo municipal nessa via.;*

**Resposta:** Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir dentro do subcapítulo 3.7.4.2 - Carga e descarga - c) Caracterização – Empreendimento, as seguintes medidas:*

*- Informações detalhadas sobre as operações internas de carga/descarga, como qual pavimento da edificação será feito as operações, a largura do acesso, a largura e a inclinação da rampa, o quantitativo e as dimensões das docas, se existirão funcionários do supermercado orientando os motoristas dos veículos pesados, além de parecer conclusivo sobre a futura funcionalidade e segurança viária das operações internas de carga e descarga;*

*- Recortes de projetos que inclua os raios de curva/de giro das manobras dos veículos pesados que serão utilizados na carga e descarga (trajeto de entrada e de saída, ou seja, desde a Rua Araquari até as docas e o inverso). Na demonstração dos raios de giro, deverá ser considerado todo o trajeto interno, incluindo a rampa, com a apresentação das 4 variáveis: tipo de veículo (com o seu comprimento), raio de giro, ângulo de curva e escala. OBS: não será considerado os raios de giro/manobra apresentados no projeto arquitetônico (1ª complementação);*

**Resposta:** Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado e alterações no EIV conforme versão 03 (ANEXO V) do mesmo.



3.B Com relação ao projeto arquitetônico:

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

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo compatibilizar as sinalizações, dimensões e informações, solicitadas e existentes, em ambas as pranchas do anexo VII (acessos e estacionamentos e do pavimento térreo);*

Resposta: Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

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:

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. A projeção da parada de ônibus deve ser dentro do recuo da baía de ônibus. Adequar projeto arquitetônico considerando o alargamento da baía de ônibus para 2,5 m, corrigindo o problema atual de trânsito da parada de transporte coletivo causar congestionamento na faixa de trânsito adjacente a guia da calçada. Ademais, defronte a plataforma de embarque e desembarque de passageiros deverá ser a retirada a vegetação prevista, visto que o pavimento não ficaria acessível para a utilização da plataforma elevatória estacionária/veicular, em casa de necessidade de elevação de pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, em cadeira de rodas ou em pé. Adequar o raio de giro de entrada dos veículos no acesso da 5ª Avenida, aumentando o comprimento do rebaixo de meio-fio para 8,0 m, suavizando o ângulo de entrada (retirando a vegetação). OBS: a 5ª Avenida é rota prevista do sistema BRT, do projeto Promobis, portanto, é de*

*extrema importância e necessidade o município adequar todas as paradas de ônibus do transporte coletivo municipal nessa via;*

Resposta: Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

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

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que não foi encontrada nos projetos enviados;*

Resposta: Segue no ANEXO I 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;

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo compatibilizar as informações e dados também nas outras pranchas do anexo VII (de acessos e estacionamentos);*

Resposta: Segue no ANEXO I 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;

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação. Ademais, é necessário retirar a vaga 98, visto que ela prejudicará as manobras dos caminhões de carga e descarga;*

Resposta: Segue no ANEXO I 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;

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, visto que ainda existem vagas PNE distantes do acesso ao supermercado. Ademais, é necessário a compatibilização dessas vagas nas pranchas, incluindo as sinalizações verticais (PNE e idoso), do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 e imagens a seguir:*

Resposta: Segue no ANEXO I 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).

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo compatibilizar os locais onde serão instalados os controladores de acesso (cancelas). Em relação ao acesso veicular pela Rua Araquari, na prancha dos acessos e estacionamentos, o controlador de saída está mais próximo a via/calçada do que na prancha do pavimento térreo, que esse mesmo controlador de saída está mais recuado no interior da loja. Necessário compatibilizar as pranchas citadas.*

*OBS: considerando que esse acesso veicular receberá os caminhões de carga/descarga, recomenda-se que o controlador de saída fique mais recuado para permitir maior raio de giro/manobra para a entrada desses caminhões que vierem da Marginal Oeste.*

Resposta: Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

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

*2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, sendo necessário a compatibilização das pranchas. Na prancha dos acessos e estacionamentos, encontra-se 48 vagas de bicicletas, enquanto na prancha do pavimento térreo, encontra-se 44 vagas;*

Resposta: Segue no ANEXO I 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;

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, compatibilizando com as demandas solicitadas para o item 3.2.B;*

Resposta: Segue no ANEXO I 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);

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, compatibilizando com as demandas solicitadas para o item 3.2.B. Ademais, deve ser ocorrer a demonstração/diferenciação da sinalização tátil direcional e de alerta;*

Resposta: Segue no ANEXO I 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;

*2ª Consideração CEIV: Reitera-se a solicitação, compatibilizando com as demandas solicitadas para o item 3.2.B;*

Resposta: Segue no ANEXO I o projeto arquitetônico ajustado.

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

	IMPACTO	CONSIDERAÇÃO EIV
IMPLANTAÇÃO		
2.C	Pressão no Sistema de Drenagem Urbana	- Prazo deverá ser “permanente” (5); <i>2ª Consideração CEIV: Não atendido. Reitera-se.</i>

		Resposta: Já havia sido atendido na resposta ao Parecer 009/2025.
<b>OPERAÇÃO</b>		
8.C.	Pressão nas vagas de estacionamento do entorno	<p>Incluir as medidas mitigadoras:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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;</li> <li>- Implantação, nas áreas internas referentes as vagas de carga/descarga, de placas de regulamentação contendo a seguinte frase: “DESLIGAR MOTOR ENQUANTO ESTIVER ESTACIONADO”;</li> <li>- Implantação, na área de influência imediata, de sinalização de vaga de embarque/desembarque de passageiros, em vaga a ser apontada pela equipe técnica da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;</li> <li>- Implantação, na área interna (estacionamento), de estação compartilhada de estacionamento de patinetes (autopropelidos), de acordo com o modelo padrão a ser</li> </ul>



		<p>solicitado junto a Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano/Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;</p> <p><b>2ª Consideração CEIV: Atendido parcialmente, devendo incluir a seguinte medida mitigadora:</b></p> <p><b>- Impedir que os caminhões dos fornecedores, referente as operações de carga e descarga, estacionem, de maneira indevida, na Rua Araquari ou adjacências do supermercado.</b></p> <p><b>Resposta:</b> Ok, atendido.</p>
13.C	<p>Inserir na matriz, fase de operação o impacto referente ao aspecto “ruído”</p> <p><b>2ª Consideração:</b> A avaliação da “importância” deve ser classificada como, no mínimo, moderada (3), pois na vizinhança próxima há várias edificações de uso residencial.</p> <p>Incluir na Matriz a medida “realização de novas análises de ruído durante a operação do empreendimento e desenvolvimento de ações para garantir que os níveis de pressão sonora gerados pelo KOCH SUPERMERCADO estejam dentro dos limites estabelecidos”, conforme citado na pág. 341 do EIV (V2).</p> <p><b>Resposta:</b> Ok, atendido.</p>	
14.C	<p>Reverendo a matriz qualiquantitativa foi observado que o impacto “Pressão no Sistema Público de Saúde” foi avaliado como expectativa de ocorrência incerta (1). A CEIV entende que deve ser avaliada como “certa” (3), considerando que o empreendimento está nas proximidades de equipamentos de saúde do município.</p> <p><b>Resposta:</b> Ok, atendido.</p>	

**Resposta:** Todas as exigências solicitadas foram atendidas no EIV versão 03 (ANEXO V) e na matriz quali-quantitativa. Segue observação:

1) O EIV V03 (ANEXO V) está atualizado conforme as solicitações constantes no Parecer 009/2025 e Parecer 015/2025. O único item ainda não atualizado é o de número *4.7 Resumo de Mitigações*, que será feito assim que o Parecer Final for emitido pela CEIV.

**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 VI 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, 04 de junho de 2025.