

PARECER 008/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
(CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer nº 008/2026-CEIV – 06/03/2026

Processo Administrativo nº: 100.077/2025 (1DOC)

Requerente: GR Consultoria Ambiental

Projeto: High Line Residence

Proprietário: Rua 200 Empreendimento Imobiliário BC SPE LTDA - CNPJ:47.597.548/0001-24

Área do lote: 2.336,80 m² (Matrículas nº 2.209, 79.475, 10.205, 6.814, 50.834, 4.129, 24.875, 30.174, 5.308 e 134.771)

Área construída: 28.260,43 m² – 53 pavimentos (78 UR + 16 UC + 1 EPP)

Projeção de viagens geradas pelo empreendimento na hora pico (veículos automotores + ônibus): 110 viagens geradas por automóveis (64 viagens de atração + 46 viagens de produção) + 18 viagens de ônibus

População Estimada: 766 pessoas

Vagas de Estacionamento: 35 vagas no EPP (23 vagas de estacionamento de carro + 08 vagas de motos + 02 vagas de pessoa idosa + 01 vaga PNE + 01 vaga carga/descarga) + 238 vagas privativas (195 vagas de estacionamento de carro + 27 vagas de motos + 04 vagas PNE + 12 vagas de bicicletas)

Endereço: Terceira Avenida x Rua 200 x Rua 300, s/n, bairro Centro

Uso: Misto (Residencial Multifamiliar e Comercial)

Zona: Zona de Ambiente Construído Qualificado de Alta Densidade – ZACC – I - C

Investimento previsto: R\$ 84.584.597,40

CONSIDERANDO o Decreto Municipal nº 10.915, de 03 de agosto de 2022, alterado pelos Decretos 12.111/2025 e 12.138/2025, que dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV),

CONSIDERANDO a manifestação do analista do Projeto Legal Arquitetônico no Despacho 13-100.077/2025 (1DOC), no qual informa que o empreendimento está em conformidade com a "legislação urbanística em geral",

CONSIDERANDO o projeto arquitetônico do empreendimento está em tramitação no Departamento de Análise de Projetos (vinculado à Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano), sob o protocolo #37559, no sistema Aprova Fácil;

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. A CEIV recomenda a atualização da LAP/LAI que apresenta divergência entre a área edificada aprovada e o projeto apresentado;
2. Apresentar a viabilidade para abastecimento de água e coleta de esgoto sanitário, emitida pela EMASA, com a indicação do respectivo grau de impacto. O ICIV será avaliado após a apresentação desse documento;
3. Considerando que no item 1.2 (Caracterização do empreendimento) é colocado que o projeto contempla pavimento subsolo (EPP), é necessário apresentar laudo do nível do lençol freático, relatório de investigação geotécnica do local (sondagens e perfil estratigráfico), bem como a metodologia de rebaixamento do lençol freático e de contenção/escoramento para execução das escavações e fundações. Caso haja previsão de ancoragens/tirantes que ultrapassem os limites do lote (sob via pública/passeio), requer-se autorização expressa dos órgãos municipais competentes, com planta de locação/profundidades e compatibilização com redes e infraestrutura de serviços públicos existentes;
4. No item "1.4 IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA RESPONSÁVEL PELO EIV", apresentar anotação de responsabilidade técnica (ART) de todos os profissionais envolvidos (Anexo XXI);
5. No item "2.2 DIMENSIONAMENTO E CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO E ATIVIDADE", os projetos apresentados divergem do anexo com nome "5_Anexo_V_Projeto_Arquitetônico". Os projetos apresentados não estão legíveis, mesmo com o zoom em 500%;
6. No item "2.2.1 POPULAÇÃO TOTAL PREVISTA" indicar a metodologia utilizada para estimativa ou previsão da população total prevista para o empreendimento;
7. No item "2.4 DESCRIÇÃO DAS OBRAS" apresentar a estimativa de materiais a serem utilizados;
8. No item "2.4 DESCRIÇÃO DAS OBRAS" e "8_Anexo_VIII_Proposta_de_Arborização_Urbana" apresentar o projeto de arborização, em conformidade com a Lei Municipal n.º 4.868/2024, ou o parecer aprovativo emitido pela Secretaria do Meio Ambiente, relativo ao projeto de arborização;
9. No item "2.4 DESCRIÇÃO DAS OBRAS" descrever a técnica utilizada para execução do subsolo, os cuidados e precauções a serem efetuados para a movimentação de terra, e execuções de obra, a fim de obter a cota de nível necessária para a implantação do pavimento de subsolo, considerando os lindeiros (área pública/ passeios) e privada;
10. No item "2.8 TERRAPLANAGEM" apresentar a aprovação do projeto pela SEMAM nos moldes previstos pela Lei Municipal n.º 4.530/2021 ou apresentar o projeto de terraplenagem, acompanhado de ART;
11. No item "2.9.2 CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA" apresentar o consumo de energia elétrica previsto na fase de implantação e o memorial de cálculo para o consumo informado na fase de operação. Se possível indicar a metodologia utilizada para previsão das demandas;
12. No item "2.9.5 EFLUENTE DE DRENAGEM E ÁGUAS PLUVIAIS GERADAS" apresentar uma previsão do volume gerado na fase de obra e operação. Além disso, quanto ao volume do reservatório de reaproveitamento/reúso, informados no mencionado item, deverá ser apresentada

o memorial de cálculo, atrelada a referência bibliográfica, e conclusivamente, indicar o atendimento as disposições do Decreto Municipal nº 3.858/2004. Apresentar também o projeto citado (16_Anexo_XVI_Projeto_Hidrossanitário) aonde se possa ler as informações;

13. No item “2.14 GERAÇÃO DE EMPREGO E RENDA” indicar se existem cursos de qualificação disponível para os funcionários;

14. No item “3.1 DELIMITAÇÃO DA ÁREA DE VIZINHANÇA” a comissão entende que a Área de Vizinhança Indireta (AVI) é o todo o município de Balneário Camboriú;

15. No item “3.8 LEITURA DE PAISAGEM” apresentar imagens da maquete digital de forma mais realística, com a projeção da edificação proposta (vista do observador pedestre), pelas três vias que circundam o empreendimento, focando na criação de atratividade e vitalidade nestas áreas de transição, aplicando-se as disposições da Lei nº 4.107/2018 (Plano de Arborização). 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;

16. No item “4.2 DESCRIÇÃO DOS IMPACTOS – FASE DE IMPLANTAÇÃO” a CEIV recomenda considerar também a demanda por saúde para os funcionários da obra, aumento do consumo no sistema municipal de abastecimento de água, aumento do consumo no sistema de abastecimento de energia, aumento da pressão no sistema de coleta e tratamento de efluentes líquidos, aumento da pressão no sistema de drenagem urbana devido a impermeabilização do solo, aumento da pressão no sistema de coleta e destinação de resíduos sólidos, aumento no consumo de recursos naturais, aumento do sombreamento na vizinhança, e comprometimento da paisagem urbana em função do canteiro de obras;

17. No item “4.2.1 PERTURBAÇÃO À VIZINHANÇA EM DECORRÊNCIA DE RUÍDOS E VIBRAÇÕES” a comissão entende que o prazo é Cíclico (3);

18. No item “4.2.3 CONTAMINAÇÃO DO SOLO POR RESÍDUOS DA CONSTRUÇÃO CIVIL” a comissão entende que a abrangência é AVD (3) e a importância Alta (5). Considerar também as águas subterrâneas;

19. No item “4.2.4 POTENCIALIDADE DE DANOS FÍSICOS À INFRAESTRUTURA URBANA” a comissão entende que a expectativa de ocorrência é Certa (3), a abrangência AVI (5), a importância Alta (5) e o prazo permanente (5);

20. No item “4.2.5 DISPERSÃO DE MATERIAL PARTICULADO EM SUSPENSÃO” a comissão entende que a importância é Moderada (3);

21. No item “4.3 DESCRIÇÃO DOS IMPACTOS – FASE DE OPERAÇÃO” a CEIV recomenda considerar também a pressão nos equipamentos de esporte e lazer, pressão no serviço de educação, pressão no serviço de saúde, e pressão no serviço de cultura;

22. No item “4.3.5 ALTERAÇÃO DA CAPACIDADE E PERMEABILIDADE DO SOLO” a CEIV entende que a abrangência é AVD (3), a importância Moderada (3) e a reversibilidade Irreversível (5);

23. No item “4.3.6 PRESSÃO NO SISTEMA MUNICIPAL DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA” a comissão entende que a abrangência é AVI (5) e a importância é Moderada “3”;

24. No item “4.3.7 PRESSÃO NO SISTEMA MUNICIPAL DE FORNECIMENTO DE ENERGIA ELÉTRICA” a comissão entende que a abrangência é AVI (5) e a importância é Moderada (3);

25. No item “4.3.8 PRESSÃO NO SISTEMA PÚBLICO DE COLETA E TRATAMENTO DE ESGOTO” a comissão entende que a abrangência é AVI (5);

26. No item “4.3.9 SOBRECARGA DO SISTEMA PÚBLICO DE COLETA DE RESÍDUOS SÓLIDOS” a comissão entende que a importância é Alta (5) e a reversibilidade Irreversível (5);

27. No item “4.3.10 SOBRECARGA NOS EQUIPAMENTOS PÚBLICOS URBANOS” a comissão entende que a expectativa de ocorrência é Certa (3), a abrangência AVI (5), a importância Moderada (3) e o prazo Permanente (5);

28. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto do canteiro de obras (Anexo VII):

a) Incluir um subcapítulo sobre o canteiro de obras, dentro do capítulo 3.7 – Sistema Viário da Área de Vizinhança ou no RIT, 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 - BCTrânsito 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) O anexo VII não condiz com a informação de ser o “projeto do canteiro de obras”. Necessário apresentação dos raios de giro nos acessos e saídas dos caminhões, indicando as interferências na via (com valores: ângulos, cotas – expresso de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DNIT, para a tipologia do veículo). Segue um modelo básico dos arquivos de EIV da CEIV:



- c) Em relação ao projeto do canteiro de obras (Anexo VII), apresentar o projeto que demonstre como se dará o funcionamento para cada fase da obra, a citar: Etapa de subsolo, fundação, torres;
- d) Em relação ao projeto do canteiro de obras (Anexo VII), especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais, além de incluir os rebaixos de meio-fio e suas cotas;
- e) Em relação ao projeto do canteiro de obras (Anexo VII), incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, em todos os acessos (entrada/saída) veiculares;
- f) Em relação ao projeto do canteiro de obras (Anexo VII), incluir as dimensões dos portões de acessos, apontando se eles terão limitadores de altura;
- g) Em relação ao projeto do canteiro de obras (Anexo II), necessário apresentar o memorial descritivo completo;
- h) Assinar as pranchas referentes ao projeto do canteiro de obras (Anexo VII) e ao memorial descritivo;

29. Com relação ao item 2.12 Sistema Viário e o Empreendimento (EIV), ao item 3.7 Sistema Viário da Área de Vizinhança e ao RIT (Anexo XIX):

- a) Com relação ao item 2.12.1 – Características de localização e acessos:
 - 1. Atualizar a figura 51 com as demandas solicitadas no item do projeto arquitetônico;
 - 2. Melhorar a legibilidade das figuras 52, 53 e 54 do EIV;
- b) Com relação ao item 3.1 – Características do empreendimento:
 - 1. Acrescentar no parágrafo as informações/os dados sobre as vagas de motos privativas;
 - 2. 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 e Autopropelidos);
- c) Com relação ao item 4.1.1 – Hierarquização Viária:
 - 1. Atualizar o nome da secretaria para Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano;
 - 2. Criar subcapítulo específico para o tema gabarito da vias, incluindo na tabela 1 todas as vias (e dados de gabarito) constantes na figura 4;
- d) Com relação ao item 4.1.2 – Sinalização Viária:

1. Necessário criar subcapítulo com tema “Sinalização Semafórica e Dispositivos de Fiscalização Eletrônica”, incluindo mapa indicativo com os cruzamentos semaforizados e os dispositivos de fiscalização eletrônicas existentes na área de influência direta do empreendimento;
 2. Necessário a inclusão informações, figuras e mapa indicativo das ondulações transversais (lombadas) e dos dispositivos traffic calming (ex: trecho da rua 200 é traffic calming) existentes na área de influência direta do empreendimento;
- e) Com relação ao item 4.2 – Transportes Ativos:
1. Necessário criar subcapítulo com tema “Micromobilidade”, detalhando com imagens, dados e mapas o entorno do empreendimento (circulação e infraestrutura), além de acrescentar informações sobre as legislações municipais (leis e decretos) a respeito do tema;
 2. 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);
- f) Com relação ao item 4.2.1 – Condições de Caminhabilidade:
1. Detalhar com informações e imagens quais rampas de acessibilidade do entorno de imediato do empreendimento (quarteirão do terreno) apresenta “erros de execução e continuidade”, ou seja, que estão em desconformidade com as normas de acessibilidade;
- g) Com relação ao item 4.2.2 – Estrutura Ciclovitária:
1. Atualizar as informações do capítulo com os dados atuais sobre a quantidade de ciclovias e ciclofaixas existentes, utilizando como referência o Plano Ciclovitário Municipal/Mapa Ciclovitário Municipal, disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito, com inclusão de imagens/mapas indicando a estrutura ciclovitária existente e a projetada no entorno, além da demonstração atual, por meio de imagens, do espaço ciclovitário existente no entorno (as figuras 27, 28 e 29 não demonstram as condições e as sinalizações das ciclovias e sim das vias como um todo);
 2. Necessário acrescentar imagens e mapas que mostrem os paraciclos/bicicletários públicos na região do empreendimento (se houver);
- h) Com relação ao item 4.3.1 – Serviços de Transporte Coletivo:
1. Atualizar o capítulo (figuras 30 e 31) com a inclusão dos pontos/paradas de ônibus sem abrigos, considerando raio de 1 km do empreendimento e as duas opções de transporte coletivo (intramunicipal e intermunicipal);
 2. Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis), apresentando a linha que passa mais próximo ao empreendimento;



- i) Com relação ao item 4.3.2 – Serviço de Transporte Individual de Passageiros:
- 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;
 - Acrescentar imagem do ponto de táxi mais próximo, informando quantos veículos esse ponto comporta;
- j) Com relação ao item 4.4 – Demais Polos Geradores de Viagens no Entorno:
- Acrescentar mapa indicativo dos PGVs elencados no capítulo, acrescentando os parques temáticos e o terminal rodoviário, existentes nas proximidades;
- k) Com relação ao item 4.5 – Contagem Volumétrica Veicular:
- Incluir, no anexo I, os dados de tráfego referente ao ponto de contagem 2, visto que foram encontrados os dados dos pontos 1, 3 e 4;
 - Compatibilizar os dados sobre as viagens geradas na hora pico. Na página 39 do EIV, cita-se 110 viagens, porém na página 35 menciona que serão 116 viagens;
- l) Com relação aos itens 6.1 – Geração de Viagens e 6.1.1 – Uso residencial:
- Considerando que a metodologia adotada para estimativa da geração de viagens residenciais, baseada no estudo da NITTRANS (2011), referente à Zona Icaraí – Niterói/RJ, carece de demonstração de compatibilidade socioeconômica e urbanística com a realidade do Centro de Balneário Camboriú, necessário reavaliação da metodologia adotada para a estimativa de geração de viagens residenciais, com apresentação de justificativa técnica comparativa ou adoção de outra metodologia que reflita de forma mais fiel a realidade local. A CEIV recomenda o uso 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

2. Independentemente da metodologia utilizada, a conversão do período de pico de 3 horas para 1 hora por simples divisão aritmética pode subestimar a hora crítica real de geração de viagens, não sendo apresentada análise que comprove distribuição uniforme da demanda no intervalo considerado. O pico não é linear. Normalmente há concentração maior em uma das horas centrais. Rever;

m) Com relação aos itens 6.1 – Geração de Viagens e 6.1.2 – Uso comercial:

1. Considerando que a equiparação das 16 salas comerciais a um shopping center de pequeno porte, carece de justificativa técnica quanto à similaridade tipológica e funcional, necessário reavaliação da metodologia adotada para a estimativa de geração de viagens comerciais, com apresentação de estudo comparativo que comprove a adequação da equivalência adotada ou adoção de outra metodologia que reflita de forma mais fiel a realidade local. A CEIV recomenda a especificação das tipologias comerciais previstas e eventual adoção de metodologia mais compatível com salas comerciais/serviços, como por exemplo, a utilização do código 814 – Lojas de variedades (Salas Comerciais), da publicação Trip Generation do ITE (Institute of Transportation Engineering). Segue uma tabela exemplificativa do código citado:

Tabela 4 – Geração de viagens comerciais.

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

n) Com relação ao item 6.1.3 – Total de Viagens Geradas:

1. Rever/atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para os itens 6.1, 6.1.1 e 6.1.2;

o) Com relação ao item 6.2 – Divisão Modal:

1. Rever/atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para os itens 6.1, 6.1.1, 6.1.2 e 6.1.3;
2. Utilizar como referência os dados dos modais de transporte para o bairro Centro, do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018);

p) Com relação ao item 6.3 – Distribuição e Alocação de Viagens:

1. Rever/atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para os itens 6.1, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3 e 6.2;
- q) Com relação ao item 6.4 – Projeção de Viagens:
1. Rever/atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para os itens 6.1, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.2 e 6.3;
 2. Apresentar, por profissional devidamente qualificado e registrado no respectivo conselho, ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), pela atividade estudo de tráfego/trânsito;
- r) Com relação ao item 7 – Análise do Impacto Gerado:
1. Rever/atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para os itens 6.1, 6.1.1, 6.1.2, 6.1.3, 6.2, 6.3 e 6.4;
 2. Acrescentar as análises dos níveis de serviços para um horizonte de implantação de 05 anos após o início das operações do empreendimento;
 3. Rever ou compatibilizar a figura 43 com o texto sobre os locais dos pontos de análise. O ponto II diz ser 3ª Avenida x Rua 100, porém o empreendimento (na figura e nas pranchas arquitetônicas) está locado na interseção da 3ª Avenida x Rua 200;
 4. Apresentar, por profissional devidamente qualificado e registrado no respectivo conselho, ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), pela atividade estudo de tráfego/trânsito;

30. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO:

I) Quanto aos acessos:

- Apresentar projeto executivo referente aos acessos pedonais e veiculares (privativos e EPP), ao entorno da edificação (passeios e acessibilidade) e as vagas de estacionamento (privativas e EPP);
- Cotar a largura do acesso veicular e das rampas, considerando que as rampas e as áreas de circulação e manobra deverão ter largura suficiente para possibilitar a adequada fluidez e segurança da movimentação dos veículos de maior dimensão a circular no estacionamento (artigo 39 da Lei nº 2.794/2008);
- Cotar a faixa de acumulação (comprimento) até o portão de acesso e as dimensões do portão, incluindo como detalhe, uma placa de advertência alertando a altura máxima possível;
- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, em ambos os acessos veiculares;
- Incluir a inclinação das rampas, em ambos os acessos veiculares;

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Apresentar projeto executivo referente aos acessos pedonais e veiculares (privativos e EPP), ao entorno da edificação (passeios e acessibilidade) e as vagas de estacionamento (privativas e EPP);
- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo;
- Incluir as dimensões 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. **OBS: deve ocorrer a demonstração/diferenciação entre a sinalização tátil direcional e de alerta;**
- Adequar a distância entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, paraciclos, postes, paredes, vegetação, etc), respeitando a distância mínima de 0,60 m;
- 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 faixas de travessias de pedestres;
- Incluir paraciclos/ponto de parada de bicicletas, público, para atendimento a demanda das salas comerciais e do mapa cicloviário municipal, em área de recuo do térreo ou em área de vaga de estacionamento na testada da Rua 200 (vaga mais próxima a 3ª Avenida), aumentando o passeio com a supressão da vaga, utilizando o projeto padrão da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano;

III) Quanto aos estacionamentos:

- Apresentar projeto executivo referente aos acessos pedonais e veiculares (privativos e EPP), ao entorno da edificação (passeios e acessibilidade) e as vagas de estacionamento (privativas e EPP);
- Incluir as sinalizações e dimensões (largura x comprimento) de todas as vagas de estacionamentos;
- Incluir as cotas entre o final das vagas de estacionamentos e o início da rampa/paredes/obstáculos/outra vaga (área de circulação e manobra no G1, G2 e G3). OBS: o vão mínimo livre de circulação deve ser de 5,0 m, respeitando o artigo 25 da Lei Municipal nº 1.677/1997;
- Incluir as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:

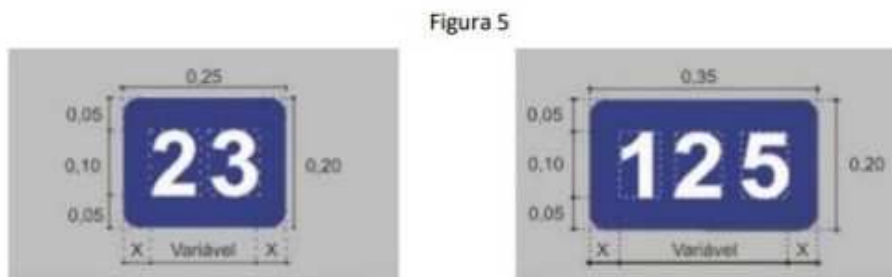


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

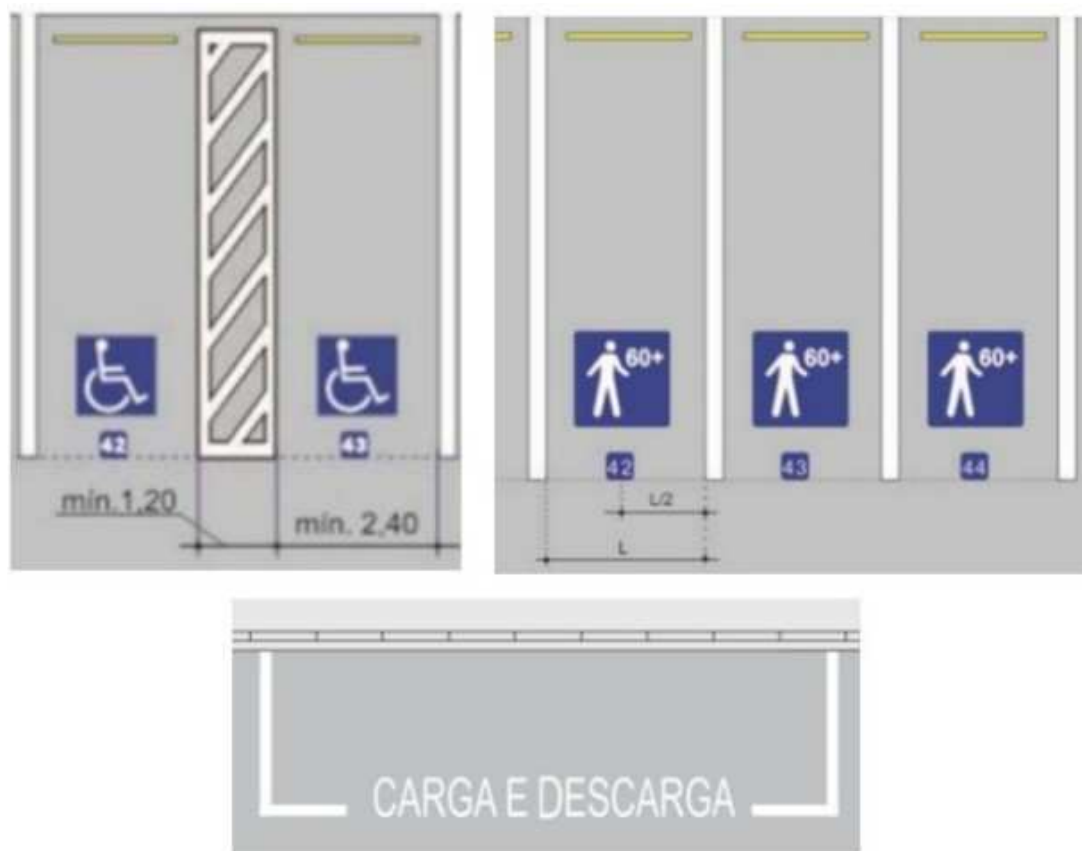
Dimensões	Lado – L(m)	Orla – L1(m)	Cor
Mínimas	0,80	0,04	Fundo azul
Recomendadas	1,0	0,05	Pictograma e orla externa brancos

1.4. Numeração

Todas as vagas reservadas em áreas de estacionamento privado de uso coletivo devem ser numeradas. O numeral deve ter altura de 0,10m, na cor branca, inserido num retângulo azul, conforme exemplo de aplicação da Figura 5, exceto quando o pavimento for também azul, conforme Figura 6.



- Incluir, 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;
- Informar, no projeto, que tipo de veículo, com exemplos, poderão acessar a vaga de carga e descarga, considerando a possível limitação de altura;
- Incluir as sinalizações das vagas de PNE, idosos, motos, carga/descarga e embarque/desembarque, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV) e imagens a seguir:



- Incluir, como detalhe nas pranchas das vagas de estacionamento (EPP), as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e Resolução Contran nº 965/2022 (anexos);



31. Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa (Quadro 4 do EIV), medidas mitigatórias e valorações apresentadas, temos as seguintes colocações em relação ao tema Trânsito e Transporte:

a) Fase de Implantação:

I) Em relação ao impacto “Potencialidade de danos físicos à infraestrutura urbana”, a CEIV entende que a importância é ALTA (5). Ademais, incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Elaboração e entrega a CEIV, antes do início das obras, de Estudo Cautelar para registro das condições das vias do entorno imediato (3ª Avenida, Rua 200, Rua 300 e Avenida Central);
- 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);

II) Em relação aos impactos “Pressão nas vagas de estacionamento do entorno do empreendimento” e “Intensificação do tráfego de veículos pesados”, a CEIV entende que a importância é ALTA (5). Ademais, incluir 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);
- Disponibilização de vagas para estacionamento de automóveis, motocicletas e bicicletas, para os funcionários, 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;
- 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;
- Implementar uma área interna dentro do lote dedicada às concretagens e manobras e operações de carga e descarga dos veículos pesados que transportarão materiais e insumos para a obra, evitando a obstrução de áreas públicas;

b) Fase de Operação:

I) Em relação aos impactos “Pressão sobre o sistema viário do entorno” e “Pressão no acesso ao empreendimento”, a CEIV entende que a importância é ALTA (5) e o prazo é PERMANENTE (5). Adequar;

II) Em relação ao impacto “Pressão sobre o sistema viário do entorno”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:

- Promover a requalificação asfáltica (fresagem, recapeamento e sinalização viária horizontal) da Rua 300 (trecho da Avenida Central até a 3ª Avenida) após autorizações e instruções da Secretaria de Obras Públicas e da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;

III) 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 e Patinetes (Pressão no Sistema Cicloviário);
- Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo;
- Pressão no Sistema Pedonal;

IV) Em relação ao impacto “Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas e Patinetes (Pressão no Sistema Cicloviário)”, incluir as seguintes medidas mitigadoras;

- Implantação de pontos de infraestruturas de paraciclos públicos com capacidade para até 10 bicicletas, conforme o projeto arquitetônico e após autorização da equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;
- Aquisição e doação a Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito de 05 placas (sinalização vertical) utilizadas nas estações de estacionamento compartilhado de patinetes, de acordo com o modelo utilizado pela Autarquia;

V) Em relação ao impacto “Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo”, a CEIV entende ser necessário a inclusão da seguinte medida mitigadora:

- Aquisição e/ou construção de abrigo de passageiros ao entorno do empreendimento, conforme modelo e localização indicado pela BC Trânsito;

VI) Em relação ao impacto “Pressão no Sistema Pedonal”, a CEIV entende ser necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:

- Revitalização da sinalização horizontal de todas as faixas de travessias de pedestres do entorno imediato do empreendimento (3ª Avenida Central, Rua 200, Rua 300 e Avenida Central);
- Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de 40 placas de sinalização de advertência, em ACM, refletivas, Tipo A-32b – Passagem sinalizada de pedestres, para serem utilizadas nas Faixas de Travessias de Pedestres (FTP) e Faixas Elevadas de Travessias de Pedestres (FETP) do entorno. Dimensões e modelo devem ser fornecidos pela BCTrânsito;

VII) Em relação aos impactos “Pressão sobre o sistema viário do entorno” e “Pressão no acesso ao empreendimento”, retirar as medidas mitigadoras que

dispõe sobre vagas de estacionamento (EPP, carga e descarga e bicicletário), realocando-os para o impacto "Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento";

Observações complementares:

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

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

2. Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC nº 24/2018:

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

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

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

As correções acima devem ser apresentadas através de ofício com respostas a cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) 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, 06 de Março de 2026.

Michela Denise Parno - SPU
Secretária da CEIV

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

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



RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV) (membro da CEIV)

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

TEO JÚNIOR OSTERKAMP – SPU VINÍCIUS KLEIS FELTRIN - SGA (membro da
(membro da CEIV) CEIV)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 2E89-D69C-14FB-7098

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

- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 06/03/2026 18:15:22 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 06/03/2026 18:16:03 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 06/03/2026 18:50:17 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ VINICIUS KLEIS FELTRIN (CPF 037.XXX.XXX-31) em 09/03/2026 08:33:02 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 09/03/2026 08:53:05 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TEO JUNIOR OSTERKAMP (CPF 010.XXX.XXX-62) em 09/03/2026 13:58:07 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ ROMULO FABRICIO NOTARI (CPF 006.XXX.XXX-30) em 09/03/2026 14:31:25 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ LEANDRO GZYBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 09/03/2026 15:39:06 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



RAFAELA DALAGO (CPF 060.XXX.XXX-81) em 13/03/2026 15:18:21 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/2E89-D69C-14FB-7098>