



ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

SICREDI VALE LITORAL SC

Elaboração:



LARISSA DUARTE

Engenheira Sanitarista e Ambiental
Engenheira de Segurança do Trabalho
CREA-SC 173592-5

Balneário Camboriú, Novembro de 2025



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO DO ESTUDO	2
1. INFORMAÇÕES GERAIS	12
1.1. Identificação do Empreendedor	12
1.2. Identificação do Empreendimento.....	12
1.3. Identificação do Responsável Técnico pela Elaboração do EIV.....	12
2. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	13
2.1. Localização do Empreendimento.....	13
2.2. Áreas de Influência.....	18
2.3. Atividades a serem desenvolvidas.....	19
2.4. Síntese dos objetivos do empreendimento e sua justificativa em termos de importância no contexto econômico social.....	19
2.5. Previsão das etapas de implantação do empreendimento.....	20
2.6. Certidão de Registro Imobiliário.....	21
2.7. Análise de Tráfego	22
2.8. Requisitos Legais	41
2.8.1. Federal.....	41
2.8.2. Estadual	43
2.8.3. Municipal.....	44
2.9. Justificativa da Localização do Empreendimento do Ponto de Vista Urbanístico e Ambiental.....	45
2.10. Taxa de Permeabilidade.....	46
2.11. Taxa de Ocupação do Terreno, Coeficiente de Aproveitamento e Vagas.....	46
2.13. Projeto Arquitetônico.....	47
2.12. Levantamento Planialtimétrico.....	47
2.13. Informações das Redes de Água Pluvial, Água, Esgoto, Luz e Telefone na Área Diretamente Afetada.....	47
2.14. Histórico da Situação do Local de Implantação do Empreendimento.....	49
2.15. Comparação dos Impactos do Empreendimento Confrontando com a Hipótese de não Execução	50
2.16. Impactos Adversos e as Alternativas para seus Efeitos Adversos	51
2.17. Mitigação de Impactos Econômicos e Sociais	51
2.18. Valor de Investimento.....	52
3. DELIMITAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE VIZINHANÇA	53
3.1. Bairros de Balneário Camboriú	53
3.2. Zoneamento.....	53
3.3. Análise da Dinâmica Urbana do Entorno.....	56
3.4. Hidrografia	59
3.5. Uso e Ocupação do Solo	63



3.11. Avaliação da Valorização ou Desvalorização da Terra no Entorno	64
3.12. Indicação De Bens Tombados Patrimoniais	66
3.13. Equipamentos Públicos de Infraestrutura Urbana na AID.....	66
3.13.1. Drenagem Pluvial na AID	68
3.13.2. Rede de Água na AID	69
3.13.3. Rede de Esgoto na AID	70
3.13.4 Energia Elétrica na AID	71
3.13.5. Iluminação Pública	71
3.13.6. Resíduos Sólidos	72
3.13.7. Rede de Telefonia e Internet.....	72
3.14. Sistema Transportes Urbano Coletivo.....	72
3.15. Suscetibilidade a Inundação e Movimento de Massa	74
3.16. Características Socioeconômicas, Históricas E Culturais.....	78
3.17. Comunidade Local E Os Fatores De Agregação Social E As Atividades Econômicas Exercidas 83	
3.18. Fator de Alteração da Saúde da População	84
4. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS	87
4.1 Metodologia para Identificação e Avaliação dos Impactos	87
4.1.1 Metodologia Qualitativa.....	87
4.1.1.1. Atributo dos impactos	88
4.1.2 Metodologia de Avaliação Qualiquantitativa.....	89
4.1.3 Metodologia para Identificação e Avaliação das Medidas	90
4.1.4 Índice de Magnitude do Impacto do Empreendimento	91
4.2. Metodologia de Cálculo para a Aplicação do Valor de Compensação – VC.....	91
4.2.1. Grau de Impacto (GI)	92
4.2.2. Impacto Sobre a Sustentabilidade (ISSU)	92
4.2.3. Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança (CIV)	92
4.2.4. Influência nos Ecossistemas Urbanos (IEU)	93
4.2.5. Índices	93
4.2.5.1. Índice de Magnitude (IM).....	93
4.2.5.2. Índice Sobre os Recursos Naturais (ISRN).....	93
4.2.5.3. Índice de Abrangência (IA)	94
4.2.5.4. Índice de Temporalidade (IT).....	94
4.2.5.5. Índice de Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV)	94
5. IMPACTOS AMBIENTAIS, MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS	96
5.1. Implantação do Empreendimento.....	96
5.1.1. Redução da Qualidade do Ar	96
5.1.2. Aumento na Geração de Ruído	97



5.1.3.	Aumento na Geração de Resíduos Sólidos	97
5.1.4.	Aumento na Geração de Efluentes Líquidos no Canteiro de Obras...	98
5.1.5.	Aumento no Tráfego Local	98
5.1.6.	Aumento no Risco de Acidentes de Trabalho	99
5.1.7.	Aumento no Consumo de Energia Elétrica	100
5.1.8.	Aumento no Consumo de Água no Sistema de Abastecimento	100
5.1.9.	Geração de Empregos Diretos e Indiretos	100
5.1.10.	Dinamização Econômica Local.....	101
5.1.11.	Aumento de Renda e Arrecadação Tributária.....	101
5.2.	Operação do Empreendimento	101
5.2.1.	Aumento no Consumo de Água e Geração de Efluente	101
5.2.2.	Aumento no Consumo de Energia Elétrica.....	102
5.2.3.	Aumento na Geração de Resíduos.....	102
5.2.4.	Aumento no Tráfego Local	103
5.2.5.	Aumento na Geração de Ruídos	103
5.2.6.	Aumento na Oferta de Emprego/Renda e Arrecadação Tributária...	104
5.2.7.	Dinamização Econômica Local.....	104
5.2.8.	Acesso a Serviços Financeiros.....	104
5.2.9.	Valorização Imobiliária	104
5.2.10.	Segurança Local	105
5.3.	Matriz de Impactos do Empreendimento.....	105
6.	PROGRAMAS AMBIENTAIS	107
6.1.	Programa De Gerenciamento De Resíduos De Construção Civil - PGRCC 107	
6.2.	Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS	107
7.	CONCLUSÃO	108
8.	IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL TÉCNICO.....	109
8.1.	Contratante.....	109
10.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	110
	ANEXO I – Anotação de Responsabilidade Técnica (ART).....	113



LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Quadro de compartimentos.....	15
Quadro 2 – Quadro estatístico.	15
Quadro 3 - Pavimentos no empreendimento.....	15
Quadro 4 – Estacionamento para carros.....	16
Quadro 5 - Sistema viário de Balneário Camboriú.	24
Quadro 6 - Suscetibilidade a inundações.....	75
Quadro 7 - Suscetibilidade a movimentação de massa.....	77
Quadro 8 - Atributos e critérios e valores utilizados na quantificação dos impactos.....	89
Quadro 9 - Atributo dos impactos e peso considerando o grau de importância.....	89
Quadro 10 - Magnitude do impacto com base no intervalo de valoração.	90
Quadro 11 - Classes de Mitigação dos Impactos.	90
Quadro 12 - Valores de IEU.....	93
Quadro 13 - Atributos de ISRN.	94
Quadro 14 - Atributos de IA.	94
Quadro 15 - Atributos de IT.....	94
Quadro 16 - Atributos de ICIV.....	95
Quadro 17 - Valores obtidos através da metodologia.....	106
Quadro 18 - Identificação do Responsável Técnico.	109



LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Síntese comparativa entre vias.	25
Tabela 2 - Níveis de serviço em função da densidade de veículos por quilômetro.....	31
Tabela 3 - Fator de equivalência por tipo de veículo.	32
Tabela 4 - Contagem de tráfego.	35
Tabela 5 - Velocidade Máxima para as Vias.	38
Tabela 6 - Cálculo de Densidade.	38
Tabela 7 - Classificação do nível das vias atual.	39
Tabela 8 - Densidade e nível por via.....	39
Tabela 9 - Projeção futura da densidade e nível.	40
Tabela 10 - Características da Drenagem Pluvial.	68
Tabela 11 - Características do Serviço de Abastecimento de Água.	69
Tabela 12 - Tarifa de esgoto em Balneário Camboriú.	71



LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da Área do EIV.....	14
Figura 2 - Área do Empreendimento Objeto do EIV.....	16
Figura 3 - Faixada do empreendimento.....	17
Figura 4 - Área de Influência Direta – AID.....	19
Figura 5 – Sistema Viário em Balneário Camboriú.....	26
Figura 6 - Sentido viário.....	27
Figura 7 - Projeção de viagens ao empreendimento.....	28
Figura 8 - Estacionamento no subsolo.....	29
Figura 9 - Estacionamento externo.....	29
Figura 10 - Estacionamento em via pública - Rua 2970 e 2950.....	30
Figura 11 - Mapa dos pontos de amostragens de análise de tráfego.....	34
Figura 12 - Declividade da Área de Estudo.....	47
Figura 13 - Verificação da presença de comércios e outras atividades nas proximidades do empreendimento em tela.....	48
Figura 14 - Verificação da presença de infraestrutura urbana nas proximidades do empreendimento.....	49
Figura 15 - Zoneamento de Balneário Camboriú.....	55
Figura 16 - Volumetria de Imóveis e Construções Existentes.....	57
Figura 17 - Dimensão das áreas vizinhas.....	58
Figura 18 - Regiões Hidrográficas de Santa Catarina.....	59
Figura 19 - Bacias Hidrográficas de Santa Catarina.....	60
Figura 20 – Micro bacias do município de Balneário Camboriú.....	62
Figura 21 - Mapa de Hidrografia no Empreendimento.....	63
Figura 22 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo.....	64
Figura 23 - PIB de Balneário Camboriú.....	65
Figura 24 - Formas de Abastecimento de Água em Balneário Camboriú.....	69
Figura 25 - Informações de Esgotamento Sanitário.....	70
Figura 26 - Transporte Coletivo de Balneário Camboriú.....	73
Figura 27 - Suscetibilidade a Inundação em Balneário Camboriú.....	76
Figura 28 - Suscetibilidade a Movimento de Massa em Balneário Camboriú.....	78
Figura 29 - Comparativo de População com Municípios Vizinhos.....	81
Figura 30 - Comparativo do PIB com Municípios Vizinhos.....	81
Figura 31 - Comparativo do PIB Per Capito com Municípios Vizinhos.....	82
Figura 32 - Internações Hospitalares Causadas por Doenças Relacionadas ao Saneamento Inadequado.....	85



Figura 33 - Setores com Notificações de Casos. 86

Figura 34 - Lesões mais Notificadas no Município. 86



APRESENTAÇÃO DO ESTUDO

O crescimento econômico intensificado através das diversas atividades nos municípios, requer maior atenção para garantir melhores condições de infraestrutura, segurança, educação, lazer, transporte, saúde e saneamento para a região onde o empreendimento será implantado. A sua instalação sem o gerenciamento adequado, poderá implicar em impactos no meio social, biótico e físico. Portanto, é necessário analisar os parâmetros de uso e ocupação do solo e as áreas de influência.

O Estatuto da Cidade, instituído pela Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, estabelece diretrizes de ordem pública e interesse social voltadas à regulação do uso da propriedade urbana, assegurando o cumprimento de sua função social, conforme previsto na Constituição Federal. Tal diploma normativo tem por finalidade promover o bem coletivo, a segurança, o bem-estar dos cidadãos e o equilíbrio ambiental, orientando o planejamento e a gestão do desenvolvimento urbano sustentável.

No que se refere à Seção XII, compreendida entre os artigos 36 e 38, o Estatuto dispõe sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), definindo suas exigências, diretrizes e procedimentos para avaliação prévia dos efeitos positivos e negativos decorrentes da implantação de empreendimentos ou atividades no meio urbano, como instrumento de controle e ordenamento do uso e ocupação do solo.

Através dessa temática, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) torna-se um instrumento de prevenção e controle de atividades, que tem a função de possibilitar que o crescimento econômico avance junto com a proteção do meio ambiente, possibilitando que haja o desenvolvimento sustentável.

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) é um processo de avaliação que tem como objetivo analisar os possíveis impactos de empreendimentos públicos ou privados em uma determinada região ou comunidade próxima. Geralmente, esses empreendimentos podem incluir construções, como edifícios, complexos industriais, estradas, bancos, instalações energéticas, entre outros projetos que tenham potencial para afetar o ambiente e a qualidade de vida dos moradores locais. O EIV, tem como objetivo ser um instrumento da política urbana que analisa o entorno e a área diretamente afetada, para discutir alternativas sustentáveis e minimizar os impactos sociais, bióticos e físico sobre a operação de empreendimentos e apresentar os benefícios com a instalação do empreendimento tanto local quanto regional, sendo realizado para prever e avaliar os possíveis efeitos positivos e negativos do empreendimento sobre diversos aspectos da vizinhança, como:



- Meio Ambiente: Avalia o impacto ambiental do projeto, incluindo questões como poluição do ar e da água, degradação do solo, impacto na flora e fauna local, entre outros.
- Tráfego e Transporte: Analisa o impacto no tráfego local, vias de acesso, congestionamentos, necessidade de melhorias na infraestrutura viária, entre outros.
- Infraestrutura: Avalia a capacidade das redes de água, esgoto, energia elétrica e outros serviços públicos para suportar o empreendimento e as necessidades adicionais da comunidade.
- Socioeconômico: Considera o impacto econômico e social, como geração de empregos, aumento da população local, impacto nos serviços públicos, etc.
- Qualidade de Vida: Examina como o empreendimento pode afetar a qualidade de vida dos moradores locais, incluindo questões de ruído, poluição visual, entre outros fatores.

O processo do EIV envolve a coleta de dados, estudos técnicos, análises e relatórios que são submetidos às autoridades competentes para avaliação. Com base nas conclusões do EIV, as autoridades podem impor condições ou exigências para mitigar os impactos negativos identificados ou até mesmo aprovar ou negar o empreendimento. O EIV é uma ferramenta importante para garantir que o desenvolvimento urbano seja realizado de maneira mais consciente e sustentável, levando em consideração os interesses e o bem-estar da comunidade local.

No Município de Balneário Camboriú/SC, o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) encontra-se regulamentado por um conjunto de diplomas legais que integram o ordenamento urbanístico municipal.

A Lei nº 2.686/2006, que dispõe sobre a revisão do Plano Diretor Municipal, trata do EIV em sua Subseção XI (arts. 218 a 223), estabelecendo suas diretrizes gerais e a obrigatoriedade de sua elaboração em determinados empreendimentos ou atividades.

Complementarmente, a Lei nº 2.794/2008, que disciplina o uso e ocupação do solo, as atividades de urbanização e o parcelamento do solo urbano, dispõe em seu artigo 26 que “a análise técnica do nível de incomodidades não dispensa o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e o Licenciamento Ambiental, nos casos em que a Lei os exigir”, reforçando a necessidade de integração entre os instrumentos de planejamento urbano e de gestão ambiental.



Por sua vez, a Lei Complementar nº 24/2018 trata especificamente do Estudo de Impacto de Vizinhança, instituindo a metodologia de identificação e avaliação dos impactos urbanísticos, além de revogar legislações anteriores e apresentar o Termo de Referência a ser utilizado na elaboração do estudo. Tal norma consolida e regulamenta o instrumento jurídico previsto nas Leis Municipais nº 2.686/2006 e nº 2.794/2008, definindo parâmetros técnicos e procedimentais para sua aplicação no território municipal.

Atendendo às Leis nº 2.686/2006, 2.794/2008 e 24/2018, o empreendedor providencia este Estudo de Impacto de Vizinhança, para fins de compor a documentação técnica junto ao órgão ambiental competente, com o objetivo de direcionar o uso e ocupação do solo com as devidas recomendações ambientais.



1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do Empreendedor

Razão Social: Cooperativa de Crédito do Vale do Itajaí e Litoral Catarinense – SICREDI Vale Litoral SC

CNPJ: 10.348.181/0001-03

Endereço: Rua 452, nº 81

Bairro: Leopoldo Zarling

Município/UF: Itapema / SC

CEP: 88.220-000

1.2. Identificação do Empreendimento

Razão Social: Cooperativa de Crédito do Vale do Itajaí e Litoral Catarinense – SICREDI Vale Litoral SC

CNPJ: 10.348.181/0001-03

Endereço: Rua 2.970, nº 790

Bairro: Centro

Município/UF: Balneário Camboriú / SC

CEP: 88330-338

1.3. Identificação do Responsável Técnico pela Elaboração do EIV

Responsável Técnico: Larissa Izabel Duarte

CPF: 077.686.969-80

Endereço: Rua Marcolino Duarte, nº 26

Bairro: Centro

Município/UF: São João Batista / SC

Profissão: Mestre, Engenheira Sanitarista, Ambiental e de Segurança do Trabalho

CREA-SC: 173592-5

Telefone: (48) 9 9938-1462

E-mail: larissaduarte.ambiental@gmail.com



2. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Estado de Santa Catarina está situado no Sul do Brasil, o que o coloca no centro dos principais mercados do Brasil e dos países do Mercosul. De acordo com o IBGE, o estado subdivide-se em seis mesorregiões (Oeste Catarinense, Serrana, Norte Catarinense, Vale do Itajaí, Grande Florianópolis e Sul Catarinense) e em vinte microrregiões (Araranguá, Blumenau, Campos de Lages, Canoinhas, Chapecó, Concórdia, Criciúma, Curitiba, Florianópolis, Itajaí, Ituporanga, Joaçaba, Joinville, Rio do Sul, São Bento do Sul, São Miguel D'Oeste, Tabuleiro, Tijucas, Tubarão e Xanxerê) (Governo de Santa Catarina, 2022).

O município de Balneário Camboriú, está situado na mesorregião do Vale do Itajaí entre as coordenadas Latitude: 26°59'27" S e Longitude: 48°38'06" O. Sua distância até a capital Florianópolis equivale a 86,8 km e faz limite com os municípios de Camboriú, Itajaí e Itapema.

Os principais acessos terrestres ao Município de Balneário Camboriú/SC ocorrem por meio da Rodovia BR-101, eixo viário de integração regional e nacional que conecta o município às demais cidades do litoral catarinense e ao interior do Estado. No perímetro urbano, destacam-se como vias estruturantes a Avenida Atlântica, situada na orla marítima e responsável pela interligação das regiões norte e sul da cidade, e a Avenida Brasil, paralela à orla, que desempenha função essencial na circulação urbana e no escoamento do tráfego local. A Rodovia Interpraias constitui importante ligação viária entre as praias situadas ao sul do município, favorecendo o acesso turístico e a mobilidade interbairros, enquanto a Estrada da Rainha conecta as regiões da Barra ao Pontal Norte, atuando como rota alternativa e panorâmica de acesso interno.

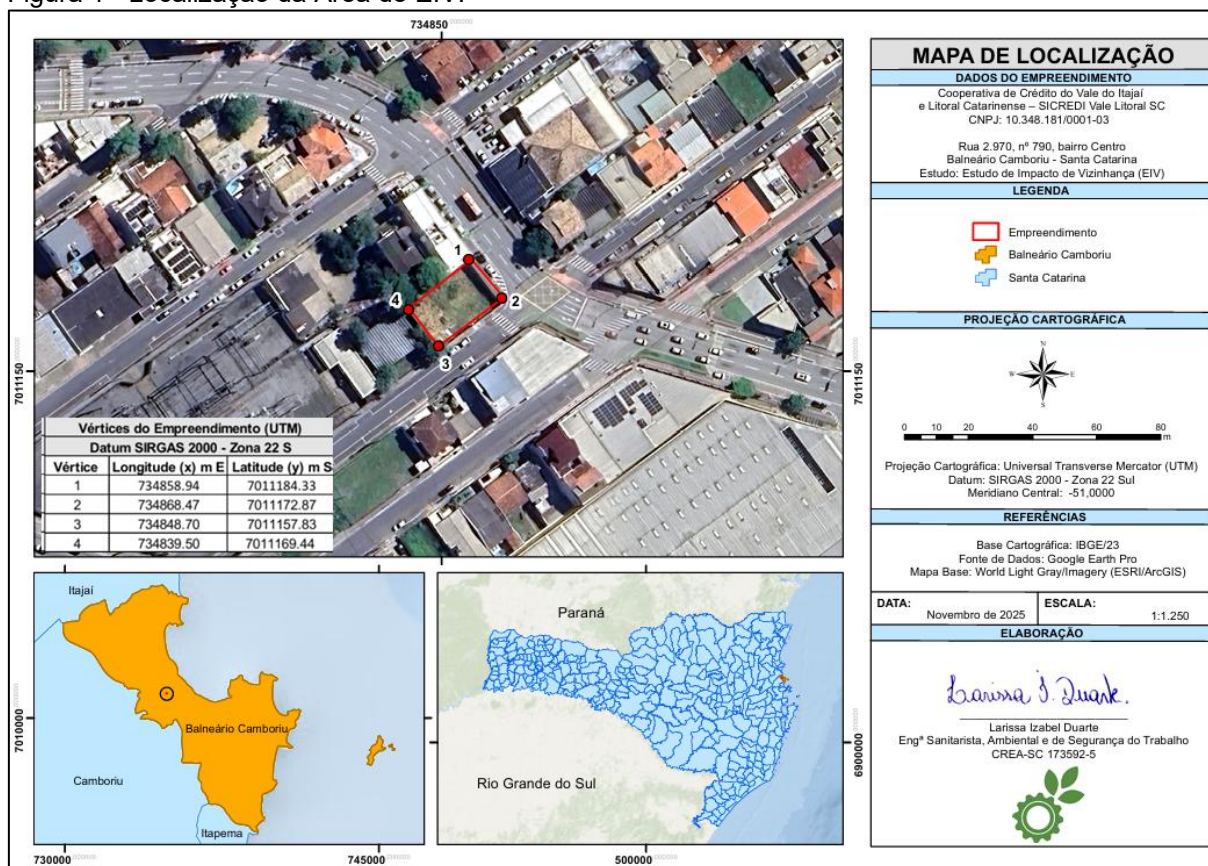
Este tópico tem por objetivo delimitar as características da Área Diretamente Afetada (ADA).

2.1. Localização do Empreendimento

O empreendimento em estudo trata-se de uma "Agência Bancária", localizado sob o DATUM WGS-84 e coordenadas Latitude (S) g: 27° m: 0' s: 6.23" S e Longitude (W) g: 48° m: 37' s: 59.67" O e será instalado/construído na Rua 2.970, nº 790, Bairro Centro, Balneário Camboriú, Santa Catarina, onde será implantado e operado pela empresa **SICREDI** inscrita no CNPJ nº **10.348.181/0001-03** (Figura 1).



Figura 1 - Localização da Área do EIV.



Fonte: Engª Larissa Duarte.

A implantação do empreendimento ocorrerá em área livre de obstes, estando **100% fora de qualquer área de marinha ou de preservação ambiental.**

O empreendimento será constituído por dois pavimentos, apresentando uma área edificada total de 212,73 m². O projeto contempla ainda 29,02 m² de área vegetada, 67,07 m² de área permeável com pavimentação em paver drenante, e 66,30 m² de calçada executada com paver comum, garantindo adequada permeabilidade e ordenamento do espaço urbano.

O empreendimento será instalado nos terrenos das Matrículas 22491/2 de área de 242,00 m² e Matrícula nº 23474/2 de área de 242,40 m².

O empreendimento será dividido em salas, sendo:



Quadro 1 - Quadro de compartimentos.

COMPARTIMENTO	ÁREA (m²)
Subsolo	
Estacionamento	298,83
Depósito	6,66
Pavimento Térreo	
Atendimento PF	48,86
Recepção e espera	69,63
BWC Pne	4,79
Abastecimento	61,31
ATM	35,67
Pavimento Superior – Mezanino	
Copa	19,50
Circulação	3,67
Depósito	4,62
TI	8,88
Espera e atendimento PJ	106,29
Reuniões	27,00
Coworking	21,76

Fonte: Adaptado do Projeto Arquitetônico – Acervo Pessoal.

A seguir, apresenta-se o quadro estatístico com os parâmetros urbanísticos permitidos em Balneário Camboriú, associando com o projeto. Analisando o quadro, pode-se identificar que o empreendimento encontra-se dentro dos requisitos estabelecidos.

Quadro 2 – Quadro estatístico.

Zona	ZMC1			
Área do terreno <i>in loco</i>	425,98 m²			
Uso	Comercial			
Índice de aproveitamento	PERMITIDO		PROJETO	
	2	851,96 m²	749,80 m²	
Taxa ocupação	100% ou 60%	425,98 m²	51%	219,15 m²
Nº máximo de pavimentos	4		2	

Fonte: Adaptado do Projeto Arquitetônico – Acervo Pessoal.

No quadro 3 pode-se identificar as áreas prevista no projeto construtivo do empreendimento, elaborado com base nos dados técnicos fornecidos pelo arquiteto responsável pela obra. As dimensões da edificação a ser implantada estão detalhados no quadro, extraído do projeto arquitetônico que acompanha o empreendimento.

Quadro 3 - Pavimentos no empreendimento.

PAVIMENTO	ÁREA (m²)
Subsolo - Estacionamento	329,01
1º Pavimento - Térreo	210,64
2º Pavimento - Mezanino	210,15
TOTAL	749,80

Fonte: Adaptado do Projeto Arquitetônico – Acervo Pessoal.

Já com relação ao quadro de vagas para automóveis, no empreendimento está previsto 10 vagas de carro e 3 vagas de moto, sendo distribuído nos seguintes tipos.



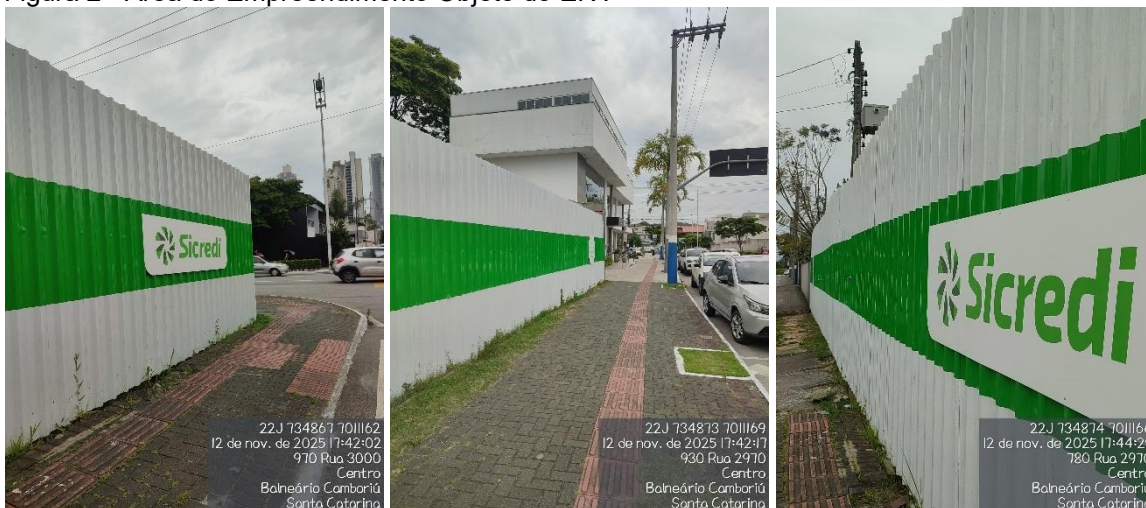
Quadro 4 – Estacionamento para carros.

PAVIMENTO	VAGAS SIMPLES	VAGAS IDOSO	VAGAS PNE
Subsolo - Estacionamento	07	00	00
1º Pavimento - Térreo	01	01	01
2º Pavimento - Mezanino	-	-	-
TOTAL	08	01	01

Fonte: Adaptado do Projeto Arquitetônico – Acervo Pessoal

A Figura 2 apresenta o local destinado à instalação da agência bancária, o qual já se encontra isolado por tapumes ao longo de todo o perímetro do terreno. Constatou-se que a área está totalmente desprovida de edificações, em conformidade com a Autorização de Demolição emitida pela Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú (Protocolo nº 2-102.361/2024).

Figura 2 - Área do Empreendimento Objeto do EIV.



Fonte: Acervo Pessoal (2025).

Já a Figura 3, demonstra uma projeção de como ficará a fachada do empreendimento após sua construção.



Figura 3 - Faixada do empreendimento.



Fonte: Múltipla (2025).



2.2. Áreas de Influência

A fim de identificar as áreas de influência sob o empreendimento, foi dividido entre Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII). Dimensionando essas áreas é possível obter uma melhor visualização dos efeitos que o empreendimento causa nestes aspectos.

A Área Diretamente Afetada (ADA) corresponde à parcela da área de influência do empreendimento sobre a qual incide mais diretamente os impactos gerados pelo mesmo. Desta forma, a ADA corresponde à área/propriedade onde contém as intervenções diretas da operação do empreendimento.

A Área de Influência Direta (AID) compreende ao terreno de operação do empreendimento somado ao seu entorno imediato (100 metros), onde os impactos causados incidem diretamente sobre os recursos naturais e antrópicos locais, seja de forma positiva ou negativa. Ficou definido como AID, a área onde efetivamente ocorre a operação da atividade, bem como a área de entorno imediato. O critério utilizado para a definição da AID foi delimitar a abrangência da vizinhança que vivencia as influências do empreendimento sobre a infraestrutura da região, a paisagem urbana e sobre os aspectos sociais, ambientais e econômicos.

A Área de Influência Indireta (AII) diz respeito à região real ou potencialmente atingida pelos impactos indiretos da operação do empreendimento. Objetivando delimitar o espaço de incidência direta das influências sobre o meio socioeconômico e sobre a infraestrutura urbana, considerou-se como AII um raio de 250 metros do empreendimento.

A delimitação da AID se deu acompanhada das seguintes premissas: Este espaço representa a área mais provável de trânsito de máquinas, materiais e moradores, contemplando os imóveis lindeiros.

A área em que está inserido o imóvel representa uma área extremamente antropizada, sendo toda ela abastecida por rede de água e energia elétrica, o que significa que o impacto sobre estes equipamentos possui maior probabilidade de ocorrência dentro desta área.

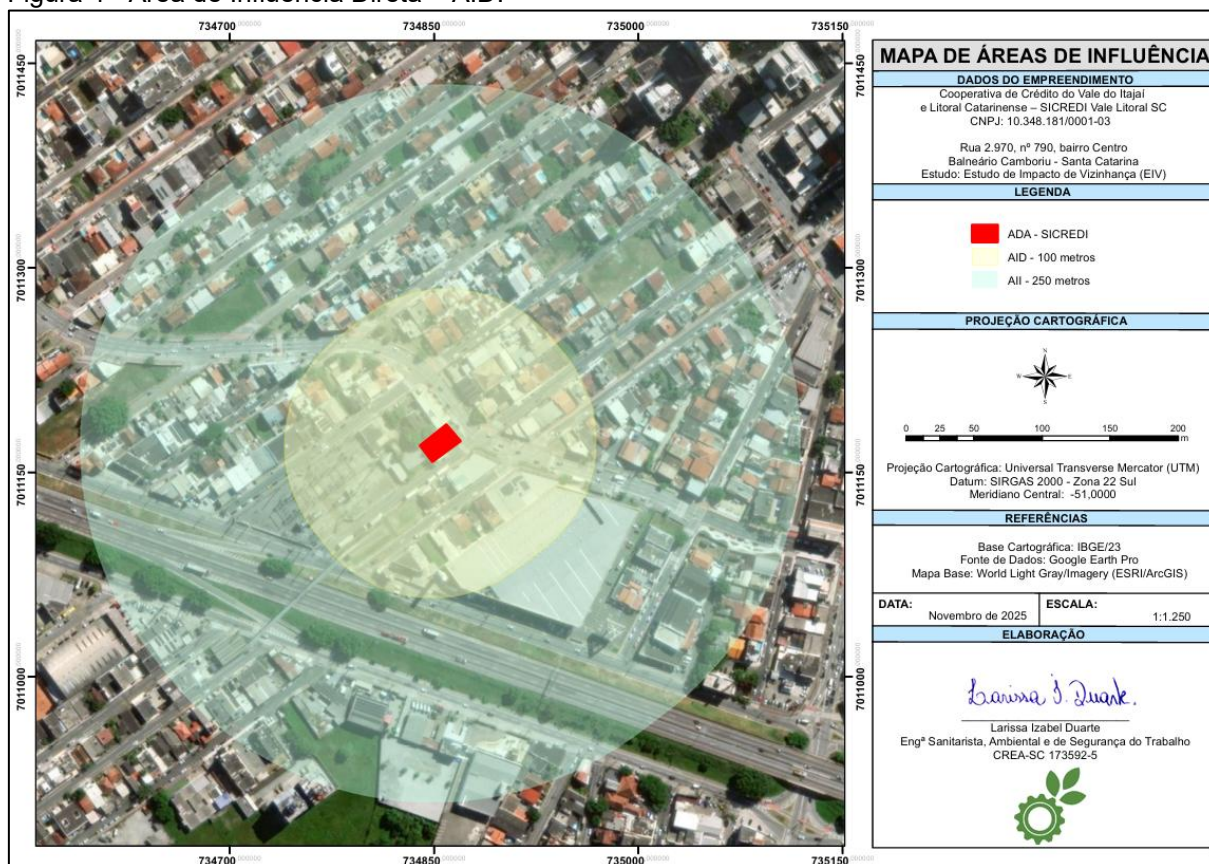
ÁREAS	INFLUÊNCIAS
ADA	Área de intervenção (empreendimento)
AID	Área de intervenção + Raio de 100 metros
AII	Área de intervenção + Raio de 100 metros + Raio de 250 metros



A Figura 4 demonstra a delimitação das Áreas de Influência em relação ao local de instalação do empreendimento.



Figura 4 - Área de Influência Direta – AID.



Fonte: Engª Larissa Duarte.

2.3. Atividades a serem desenvolvidas

A atividade principal a ser desenvolvida, logo após as etapas de implantação do empreendimento é a operação de uma Agência Bancária. Porém, durante todo o período de obras, serão desenvolvidas atividades secundárias como:

- ✓ Fundações
- ✓ Estrutura
- ✓ Alvenarias
- ✓ Cobertura/Telhado
- ✓ Impermeabilização

2.4. Síntese dos objetivos do empreendimento e sua justificativa em termos de importância no contexto econômico social.

O empreendimento tem por finalidade a implantação de uma agência bancária no município de Balneário Camboriú – SC, destinada à prestação de serviços financeiros e atendimento ao público, abrangendo atividades de natureza administrativa e operacional



típicas do setor bancário, tais como abertura e manutenção de contas, operações de crédito, investimentos, pagamentos e demais serviços correlatos.

A instalação da unidade visa ampliar a rede de atendimento da instituição financeira, otimizando a oferta de serviços à população local e regional, com foco na eficiência operacional e na melhoria da acessibilidade aos serviços bancários.

A justificativa para a implantação fundamenta-se na importância socioeconômica do município, que se destaca como um dos principais polos turísticos, imobiliários e comerciais do Estado de Santa Catarina, apresentando elevado dinamismo econômico, crescimento populacional contínuo e alta densidade de empreendimentos de médio e grande porte. Tais características demandam infraestrutura financeira compatível com a complexidade das atividades urbanas e empresariais existentes.

Sob o ponto de vista socioeconômico, o empreendimento contribuirá para o fortalecimento da economia local, mediante a geração de empregos diretos e indiretos, estímulo à circulação de capital e incremento da arrecadação tributária municipal. Ademais, a presença da agência proporcionará maior acesso da população a serviços financeiros formais, promovendo a inclusão econômica e o apoio ao desenvolvimento sustentável das atividades produtivas e comerciais da região.

No caso em estudo, todas as regras foram cumpridas e o projeto atende a Lei municipal de zoneamento. Desta maneira, diante do acima exposto, se relacionarmos a expansão populacional de Balneário Camboriú, o crescimento das oportunidades de emprego, a qualidade de vida do município, as condições atrativas à novas empresas, a proximidade com portos e aeroportos, a crescente demanda por imóveis, podemos depreender que a implantação de uma nova agência bancária é mercadologicamente e ambientalmente justificável.

2.5. Previsão das etapas de implantação do empreendimento

O empreendimento será implantado ao longo de 12 meses após a obtenção do Alvará de Construção bem como a aprovação deste Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV. Durante a instalação está previsto cerca de 8 funcionários, com a possibilidade de contratação de terceiros para serviços especializados.

Para o desenvolvimento da obra de forma ordenada, recomenda-se as seguintes orientações referente a movimentação de veículos e máquinas para carga e descarga do material da obra:



- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando a circulação de automóveis;
- Aspergir água quando necessário na saída do canteiro de obras;
- Realizar a limpeza dos pneus na saída do canteiro de obras;
- Realizar a limpeza das vias se ocorrer derramamento de materiais ou solo do canteiro;
- Realizar a manutenção preventiva e corretiva de máquinas e equipamentos;
- Realização do transporte de materiais em horários permitidos;
- Evitar o trânsito de máquinas, equipamentos e caminhões em horários de pico;
- As manobras de máquinas e caminhões irão ocorrer dentro do canteiro de obras sempre que possível;
- Respeitar as leis de trânsito;
- Implantar tapumes ou muros no perímetro do terreno para evitar entrada de estranhos e minimizar os impactos visuais da obra;
- Executar a obra dentro do horário permitido e no menor tempo possível.

2.6. Certidão de Registro Imobiliário

O empreendimento com atividade de **Agência Bancária, será alocado nas Matrículas 22.491 e 23.474**. O terreno encontra-se em processo de unificação de área das duas matrículas, onde terá as seguintes modificações:

- **Matrícula 22.491**

Um terreno urbano, sem benfeitorias, situado na Rua 2970, no lado par, bairro Centro, município de Balneário Camboriú, nesta comarca de Balneário Camboriú/SC, com área total de 242,40m² (duzentos e quarenta e dois metros e quarenta centímetro quadrados), possui as seguintes medida e confrontações: 12,00m de frente ao sul com a Rua 2970, mesma medida de fundos ao norte, com terras da Celesc Distribuição S.A (DIC 1780), do lado direito a oeste, com terras da Celesc Distribuição (DIC 1780) e do lado esquerdo a leste com terras de Carolina da Silva, lote 134 do Loteamento Maringá (dic 1777), medindo 20,20m em casa estrema. Situado aproximadamente à 116,00 metros da esquina com a Avenida Marginal – leste, lado direito. Imóvel este cadastrado na PMBC sob DIC n° 1778.

- **Matrícula 23.474**

Um terreno urbano, sem benfeitorias, situado na Rua 2970, no lado par, bairro Centro, município de Balneário Camboriú, nesta comarca de Balneário Camboriú/SC, com área total



de 242,40m² (duzentos e quarenta e dois metros e quarenta centímetro quadrados), possui as seguintes medida e confrontações: 12,00m de frente ao sul com a Rua 2970, com igual medida nos fundos, ao norte, com o lote 59 do Loteamento Rio dos Cedros (DIC 1780 – Centrais Elétricas de Santa Catarina S/A) e com o lote 50 do loteamento Rio dos Cedros (DIC 1733 – Ana de Oiveira); estrema, ao leste com o lote 132 do Loteamento Maringá (DIC 1776 – Município de Balneário Camboriú) e extrema, ao oeste, com o lote 136 do loteamento Maringá (dic 1778 – Santo Arnaldo Henz), medindo 20,20m em cada estrema. Situado no lado direito da Rua, aproximadamente a 125,00m da esquina com a Marginal Leste. Imóvel este cadastrado na PMBC sob DIC n° 1777.

- **Terreno unificado**

Um terreno urbano, sem benfeitorias, situado na Rua 2970, no lado par, bairro Centro, município de Balneário Camboriú, nesta comarca de Balneario Camboriu/SC, com área total de 484,80m² (quatrocentos e oitenta e quatro metros e oitenta centímetro quadrados), perímetro de 88,40 metros, com as seguinte medidas e confrontações: FRENTE AO SUL medindo 24,00 metros com a Rua 2970; FUNDOS AO NORTE medindo 24,00 metros com o lote 51 59 do Loteamento Rio dos Cedros e 138/140/142/144/146/148/150/152/154 do Loteamento Maringá (DIC 1780); e Área B - Remanescente (DIC 1733) AO LESTE medindo 20,20 metros com 4° (quarta) avenida; AO OESTE medindo 20,20 metros com o lote 51-59 do Loteamento Rio dos Cedros e 138/140/142/144/146/148/150/152/154 do Loteamento Maringá (DIC 1780).

Apresenta-se em anexo ao processo, as matrículas atualizadas do registro de imóvel.

2.7. Análise de Tráfego

A presente Análise de Tráfego foi elaborada visando avaliar as condições atuais de circulação viária e estimar os impactos decorrentes da implantação do empreendimento na malha urbana de Balneário Camboriú.

Considerando que o município apresenta elevado adensamento populacional, intensa verticalização e significativa atratividade turística que são fatores que influenciam diretamente nos fluxos veiculares e de pedestres, torna-se essencial a realização de uma avaliação técnica que contemple o desempenho operacional das vias e interseções localizadas nas áreas de influência do empreendimento.

A Análise de Tráfego adotada neste estudo compreende o levantamento das características geométricas das vias, identificação dos padrões de circulação, avaliação da



capacidade operacional, análise do nível de serviço (LOS) e identificação de possíveis pontos de conflito. Essa abordagem possibilita compreender o comportamento atual da mobilidade urbana no entorno e projetar cenários futuros considerando o acréscimo de demanda gerado pelo empreendimento.

Conforme a Lei nº 301/1974 que dispõe sobre o código de obras e edificações do município de Balneário Camboriú, estado de Santa Catarina, revogando a Lei nº 128/70, tem como objetivo delimitar as normas de polícia administrativa a cargo do Município, que limitam ou disciplinam direito, interesse ou liberdade; que regulam a prática do ato ou a obtenção do fato, em razão de interesse público, concernente à segurança, à higiene e ao respeito à propriedade; bem como direitos individuais e coletivos; à localização dos estabelecimentos comerciais e industriais; a toda e qualquer construção, reforma, reparo, acréscimo ou demolição de edifícios, casas, edículas ou muros; ao arruamento e loteamento de terrenos; ao uso específico do solo; estatuinto as necessárias relações entre o poder público local e os munícipes.

Em seu Título II, que trata do Sistema Viário Básico, o Art. 5º cita:

Art. 5º O Sistema viário básico é determinado pelo Plano Diretor do Município, dentro de uma hierarquia de vias, compreendendo:

I - Arterial principal (perfil 1)

II - Preferenciais dos anéis de tráfego (perfil 2)

III - Vias de Ligação (perfil 3)

IV - Arteriais Secundárias (perfil 4)

V - Vias coletoras (perfil 5)

VI - Vias marginais (perfil 6)

VII - Via turística (perfil 7)

VIII - Via especial (perfil 8)

O Anexo III da referida lei trata do Sistema Viário Básico, no qual são indicadas e classificadas as principais vias de tráfego que estruturam a circulação no município. Neste segmento, classificam-se:



Quadro 5 - Sistema viário de Balneário Camboriú.

Vias preferenciais dos anéis de tráfego	Anel Central - Av. Brasil (entre Rua 2.500 e Av. Central).
	Av. Central e Rua 800.
	Ruas 1.520 e 2.412 e prolongamentos projetados.
	Rua 2.500, entre 2.412 e Av. Brasil.
	Anel Norte - Av. Atlântica (entre Ruas 51 e 2.101).
	Av. Brasil (entre Ruas 51 e 2.101) e prolongamento até Rua 2.105.
	Rua 2.105.
	Rua 51.
	Rua 2.101 (entre Av. Atlântica e Rua 2.105).
	Anel Sul - Av. Brasil (entre Rua 2.500 e Av. Atlântica) com prolongamento.
	Av. Atlântica (entre prolongamento da Av. Brasil e rua 2.500).
	Rua 2.500 (entre Av. Atlântica e Av. Brasil).
Via Arterial Principal	Avenida do Estado - entre BR-101 e Rua Miguel Matte.
Vias de Ligação	Av. Central (entre Av. do Estado e Rua 800).
	Av. Brasil (entre Av. Central e Rua 51).
	Rua Dom Afonso (entre BR-101 e Av. Brasil).
	Prolongamento da Av. Brasil até Av. do Estado.
Vias Arteriais Secundárias	3ª Avenida (entre Av. do Estado e BR-101).
	4ª Avenida (entre Av. do Estado e BR-101).
	Rua Dom Henrique.
	Rua Brusque.
Vias Coletoras	Rua 600 (entre 3ª Avenida e Av. do Estado).
	Rua 1.500 (entre 4ª Avenida e Rua 1.520).
	Rua 2.000 (entre 4ª Avenida e Rua 1.520).
	Rua 2.500 (entre 4ª Avenida e Rua 2.412).
	Rua 3.000 e 3.100 (entre Av. Brasil e 3ª Avenida).
Vias Marginais	Paralelas à BR-101 (entre Av. do Estado - trevo- e Rua Dom Afonso).
Via Turística	Prolongamento da Av. Brasil, desvio projetado sobre o Rio Camboriú, prolongando-se até a Av. Atlântica, e Av. Atlântica.
Via Especial	Rua Dom Afonso, entre Br-101 e Rio Camboriú.

Fonte: Adaptado do Código de Obras.

A classificação funcional das vias urbanas tem como objetivo organizar os fluxos de deslocamento, garantir mobilidade e segurança e estruturar o desenvolvimento urbano. No Brasil, as definições são orientadas principalmente pelas normas da ABNT (NBR 12.556/1992 – Sistema Viário Urbano), pelo Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/1997) e por manuais de mobilidade como o DNIT – Manual de Projeto Geométrico.

- **Via Arterial:** As vias arteriais constituem o principal elemento de mobilidade dentro da malha urbana, sendo responsáveis por suportar grandes volumes de tráfego e promover conexões entre diferentes setores da cidade. Seu papel é garantir deslocamentos contínuos e de maior alcance, integrando bairros, regiões e, em alguns casos, estabelecendo ligação direta com rodovias. De acordo com a ABNT NBR 12.556/1992, essas vias apresentam controle mais rigoroso de acessos laterais, possuem maior capacidade de fluxo e velocidades operacionais mais elevadas, priorizando a fluidez e reduzindo interferências que possam comprometer o desempenho do sistema viário.



- **Via Coletora:** As vias coletoras têm como função essencial direcionar e distribuir o tráfego proveniente das vias locais para as vias arteriais, constituindo-se como elos intermediários no sistema viário. São destinadas a volumes de tráfego de média intensidade e apresentam características geométricas e operacionais que equilibram mobilidade e acessibilidade. Conforme definição da ABNT NBR 12.556/1992 e orientações dos manuais do DNIT, essas vias possuem maior número de interseções que as arteriais, podendo acolher transporte público e mantendo velocidade operacional intermediária. Assim, desempenham um papel estratégico ao organizar o fluxo urbano e evitar a sobrecarga de vias principais.
- **Via Local:** As vias locais representam o nível inferior da hierarquia viária e têm como principal finalidade garantir o acesso direto às edificações e aos lotes lindeiros. Caracterizam-se por baixos volumes de tráfego, maior convivência entre modos de transporte e velocidades reduzidas, priorizando a segurança e a interação entre os usuários. Segundo a ABNT NBR 12.556/1992, sua função é essencialmente de acessibilidade, não sendo recomendadas para o transporte de longa distância ou tráfego de passagem. Dessa forma, integram-se ao tecido urbano com foco na circulação interna de bairros e no atendimento direto às atividades cotidianas da população.

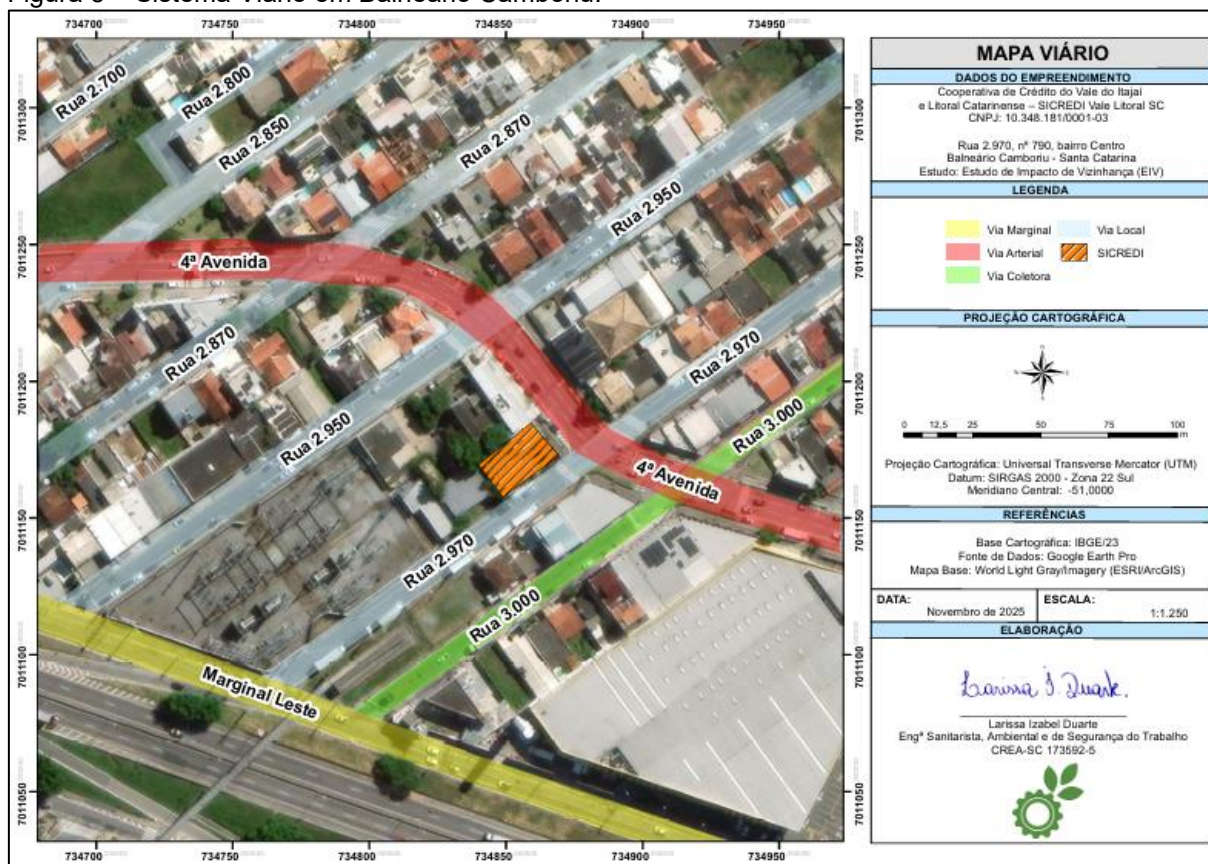
Tabela 1 - Síntese comparativa entre vias.

CRITÉRIO	Via Arterial	Via Coletora	Via Local
Função	Mobilidade	Transição (coletar/distribuir)	Acessibilidade
Volume de tráfego	Alto	Médio	Baixo
Acessos diretos	Muito restritos	Moderados	Altos
Velocidade	Alta	Média	Baixa
Conexões	Interbairros/regionais	Entre bairros e arteriais	Acessos aos lotes

A figura abaixo evidencia a rede de vias de acesso inseridas na área de influência do empreendimento. Observa-se a proximidade com a Marginal Leste, um dos principais eixos de circulação local, bem como a presença da Rodovia Mário Covas (BR-101), importante corredor de transporte regional. Em uma análise ampliada, verifica-se que o imóvel está circundado por diversas vias paralelas e conta com a proximidade da 4ª Avenida, uma das principais vias estruturantes de Balneário Camboriú. Esta apresenta elevado adensamento viário, infraestrutura adequada e desempenha função estratégica ao interligar importantes rodovias e setores do município.



Figura 5 – Sistema Viário em Balneário Camboriú.



Fonte: Engª Larissa Duarte (2025).

Em relação ao Mapa de Sentido das Vias, é evidenciado a organização da malha viária por meio da indicação dos sentidos de circulação, identificados através de setas coloridas que representam as direções permitidas nas vias adjacentes.

Observa-se que a 4ª Avenida, uma das principais vias estruturantes do município, possui fluxo bem definido, contribuindo para a distribuição do tráfego local.

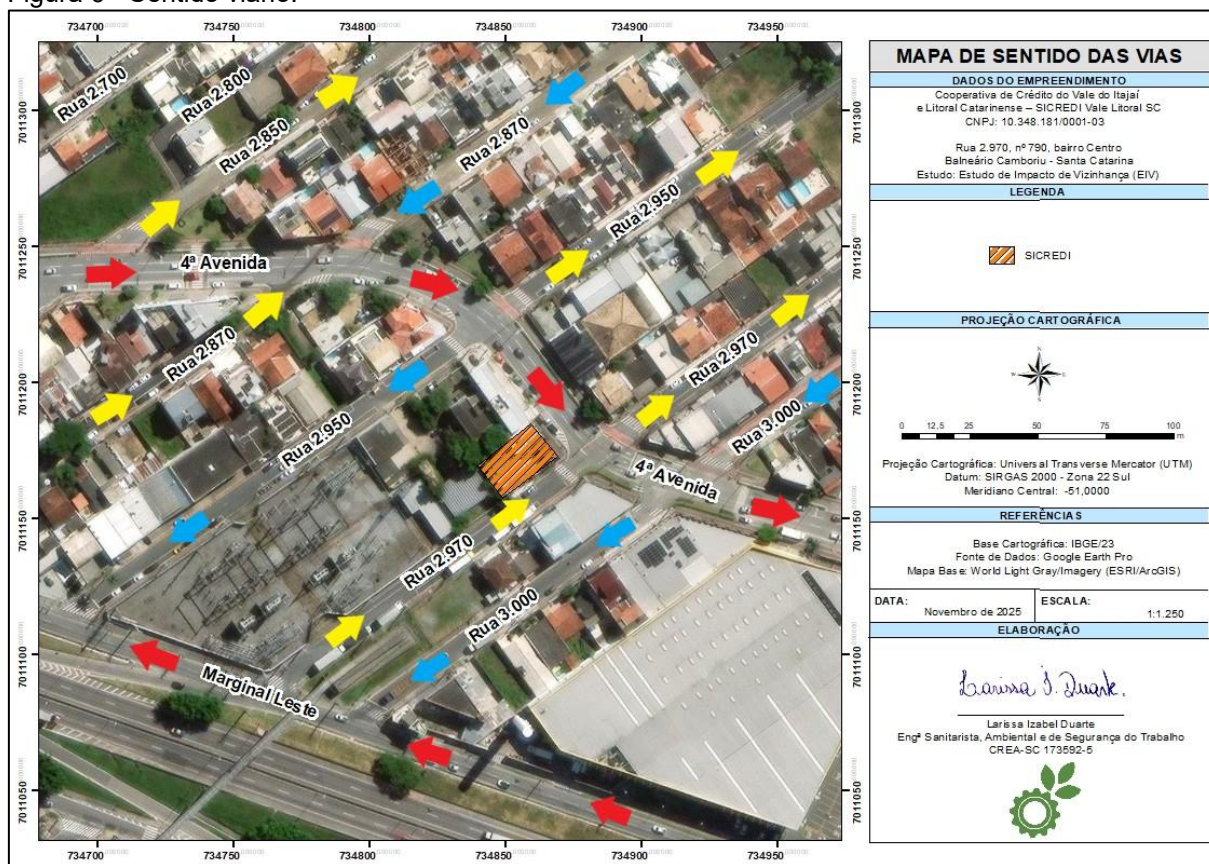
Da mesma forma, a Marginal Leste, paralela à BR-101, apresenta sentidos de circulação que asseguram a fluidez do tráfego em um dos principais eixos de mobilidade urbana.

As ruas locais que circundam o imóvel, como as Ruas 2.970, 2.950, 3.000, 2.800 e 2.700, apresentam predominantemente sentidos únicos, favorecendo a organização e o ordenamento viário do bairro.

O lote destinado ao empreendimento, demarcado na imagem, encontra-se inserido em área com boa legibilidade viária, o que proporciona acessos adequados e reforça a eficiência da circulação no entorno.



Figura 6 - Sentido viário.



Fonte: Engª Larissa Duarte (2025).

Com relação a projeção de geração de viagens associada à implantação da agência bancária do SICREDI na Rua 2.970, em Balneário Camboriú.

O mapa abaixo utiliza setas coloridas para representar os principais fluxos de entrada e saída previstos, demonstrando como o empreendimento se integra de maneira eficiente ao sistema viário local. Observa-se que os acessos projetados (Projeção 01 em vermelho e Projeção 02 em azul) estão distribuídos de forma estratégica pelas vias do entorno, especialmente pela Rua 2.970, Marginal Leste e 4ª Avenida, que possuem boa capacidade de absorção do tráfego incrementado.

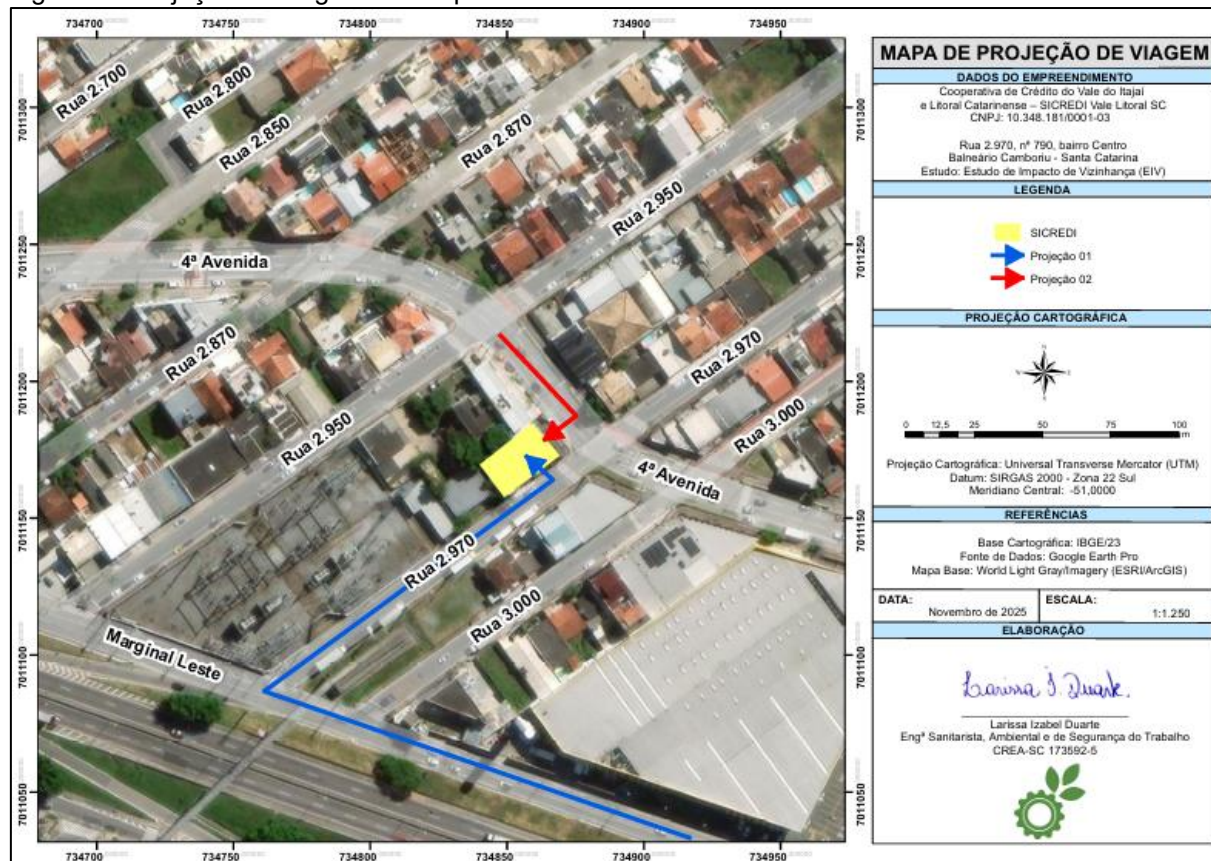
Essa distribuição contribui para evitar a concentração de movimentos em um único ponto e promove maior fluidez na circulação viária.

Além disso, a proximidade com a Marginal Leste e com vias locais bem definidas facilita a dispersão das viagens geradas, reforçando a ideia de que o empreendimento se insere em uma área com infraestrutura viária consolidada. A localização favorece deslocamentos curtos, ordenados e compatíveis com o perfil urbano da região, o que tende a minimizar impactos e a manter a eficiência da mobilidade.



Nota-se que pelo fato dos sentidos de tráfego, conforme demonstrado no mapa anterior, para o acesso direto ao empreendimento haverá duas formas. Uma sendo diretamente pela 4ª Avenida e outra pela Marginal Leste, acessando a Rua 2.970.

Figura 7 - Projeção de viagens ao empreendimento.

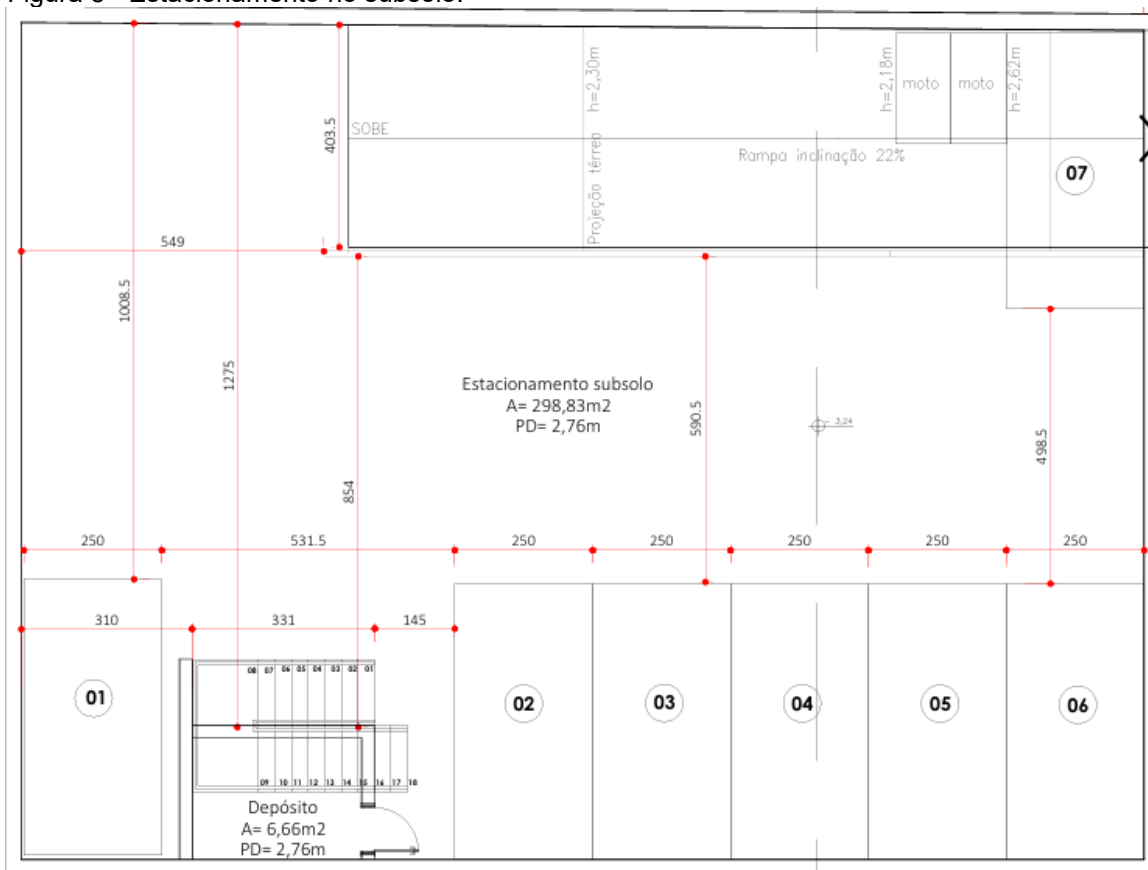


Fonte: Engª Larissa Duarte (2025).

Com relação a projeção de estacionamentos no empreendimento, está previsto 10 vagas de carro e 3 vagas de moto, além de estar projetado vaga PNE. Conforme a Imagem abaixo, é possível visualizar sua disposição no empreendimento.

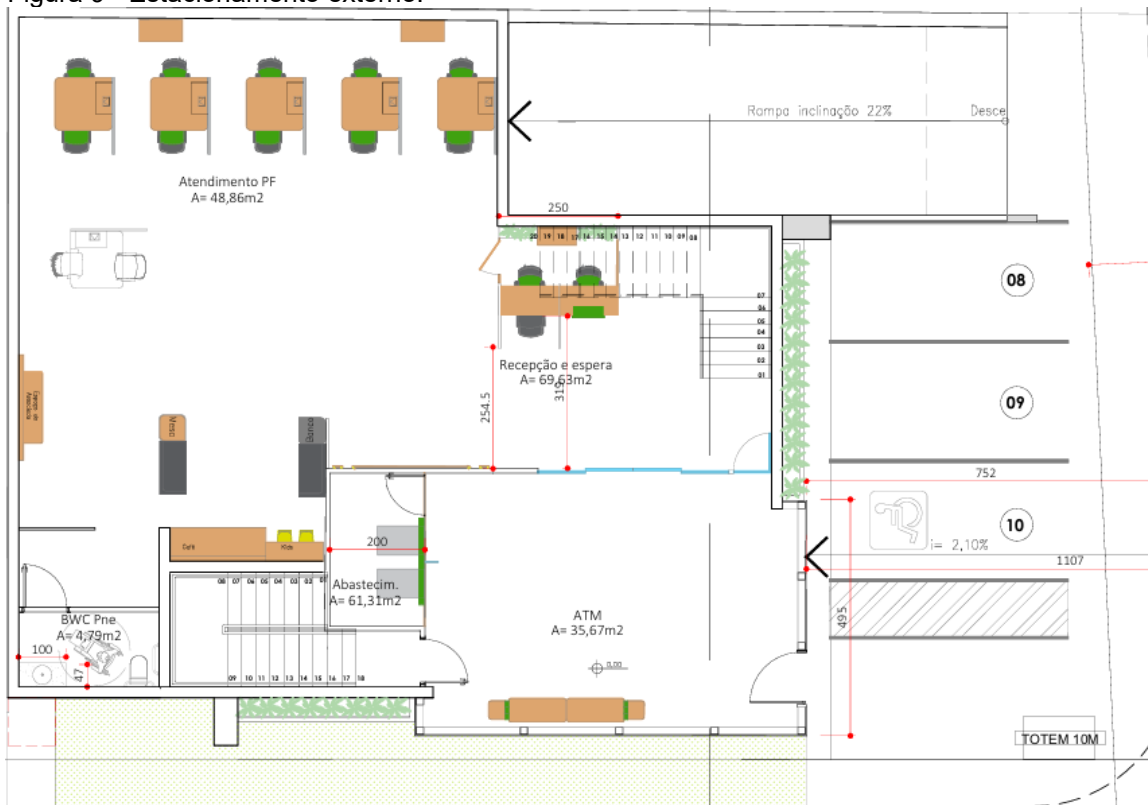


Figura 8 - Estacionamento no subsolo.



Fonte: Projeto arquitetônico.

Figura 9 - Estacionamento externo.



Fonte: Projeto arquitetônico.



Adicionalmente, as Ruas 2970 e 2950 dispõem de vagas de estacionamento em via pública, favorecendo o acesso de veículos e ampliando as alternativas de parada no entorno. Essa disponibilidade contribui para que futuros clientes possam estacionar com facilidade e deslocar-se a pé até o empreendimento, fortalecendo a acessibilidade local e promovendo maior comodidade aos usuários.

Figura 10 - Estacionamento em via pública - Rua 2970 e 2950.



Fonte: Eng^a Larissa Duarte (2025).

A taxa de motorização é um indicador geral de desenvolvimento, não específico das atividades de transporte que ocorrem nas proximidades do empreendimento. Essa taxa busca medir a relação entre o número total de veículos e a população urbana, expressa em veículos por mil habitantes.

Para determinar o nível de serviço da via de acesso aos empreendimentos, foram adotadas contagens volumétricas de tráfego. Conforme o Manual de Estudos de Tráfego – IPR-723 do DNIT (2006) e o Highway Capacity Manual – HCM (2000), o estudo de capacidade



visa quantificar a suficiência de uma via para acomodar os volumes de tráfego atuais e futuros. Esse procedimento permite uma análise técnica das medidas necessárias para assegurar o escoamento desses volumes em condições aceitáveis (Tabela 2).

Tabela 2 - Níveis de serviço em função da densidade de veículos por quilômetro.

Nível de serviço	A	B	C	D	E	F ou "Over"
Veículos por km	0 - 7	7 - 11	11 - 16	16 - 22	22 - 28	> 28

Fonte: TRB (2000).

Conforme o TRB (2000), os níveis são classificados como:

- **Nível A** - Descreve operações de tráfego livre (*free-flow*). A velocidade FFS (*free-flow speed*) prevalece. Os veículos têm total liberdade para manobras ou troca de faixas. Os efeitos de incidentes ou quebras do ritmo da corrente de tráfego são facilmente absorvidos.
- **Nível B** - Mantém-se a condição de tráfego livre, assim como a velocidade FFS. A liberdade para manobras se mantém alta, e apenas um pouco de desconforto é provocado aos motoristas. Os efeitos de incidentes ou quebras do ritmo da corrente de tráfego ainda são facilmente absorvidos.
- **Nível C** - Mantém-se a condição de tráfego livre, com velocidades iguais ou próximas FFS. A liberdade para manobras requer mais cuidados e quaisquer incidentes ou quebras do ritmo da corrente de tráfego podem gerar pequenas filas.
- **Nível D** - As velocidades começam a cair. A densidade aumenta com maior rapidez. A liberdade para manobras é limitada e já se tem certo desconforto dos motoristas. Quaisquer pequenos incidentes ou quebras do ritmo da corrente de tráfego geram filas.
- **Nível E** - Tem-se um fluxo altamente instável com poucas opções de escolha da velocidade. Qualquer incidente pode provocar congestionamentos significativos. Nenhuma liberdade para manobras e conforto psicológico dos motoristas muito baixo.
- **Nível F (Over)** - Tem-se o colapso do fluxo. Demanda está acima da capacidade da via. Podem provocar congestionamentos expressivos e condições de retorno ao fluxo descongestionado são indeterminadas.



O Highway Capacity Manual (HCM) utiliza fatores de equivalência veicular para quantificar o impacto operacional de caminhões, ônibus e veículos recreacionais no tráfego. Esses fatores de equivalência têm como objetivo converter um fluxo de tráfego real, composto por diversos tipos de veículos, em um fluxo hipotético formado exclusivamente por automóveis de passeio equivalentes. Esse método possibilita a padronização da análise de capacidade e nível de serviço, utilizando um único tipo de veículo como referência (TRB, 2000).

Tabela 3 - Fator de equivalência por tipo de veículo.

TRANSPORTE	FATOR DE EQUIVALÊNCIA
Automóveis	1,00
Ônibus	2,25
Caminhão	1,75
Moto	0,33
Bicicleta	0,20

Fonte: TRB (2000).

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503 de 1997) (Art. 60) classifica as vias abertas à circulação, de acordo com sua utilização da seguinte maneira:

"I - vias urbanas: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

a) via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

b) via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias secundárias e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

c) via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

d) via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

II- vias rurais.

a) rodovias;

b) estradas..."

O Art. 61 da referida Lei estipula que *"a velocidade máxima permitida para a via será indicada por meio de sinalização, respeitando suas características técnicas e as condições de trânsito"*. Adicionalmente, conforme estabelece o Art. 61 (parágrafo 1º), na ausência de sinalização regulamentadora, a velocidade máxima será de:



“I - nas vias urbanas

- a) oitenta quilômetros por hora, nas vias de trânsito rápido;
- b) sessenta quilômetros por hora, nas vias arteriais;
- c) quarenta quilômetros por hora, nas vias coletoras;
- d) trinta quilômetros por hora, nas vias locais.”

Ressalta-se que conforme a Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 (Art. 21) a responsabilidade pela manutenção da sinalização de trânsito será sempre da administração pública.

“...Art. 21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:[...] II - planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas; III - implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e os equipamentos de controle viário...”

Os polos geradores de tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres (DENATRAN, 2001).

De acordo com o DENATRAN (2001) os impactos sobre a circulação ocorrem quando o volume de tráfego nas vias adjacentes e de acesso ao polo gerador de tráfego se eleva de modo significativo, devido ao acréscimo de viagens gerado pelo empreendimento, reduzindo os níveis de serviço e de segurança viária na área de influência.

Para o DENATRAN (2001), cada município é responsável por estipular, de acordo com as suas peculiaridades, os parâmetros de definição de polos geradores de tráfego. A fim de identificar a possibilidade de impacto desse sobre a malha viária, foi realizado o diagnóstico do fluxo de veículos na área do empreendimento e vias que dão acesso ao local.

O levantamento da contagem de veículos foi realizado nas Ruas 2.970, 2.950, 4ª Avenida e Marginal Leste. O acompanhamento realizado do fluxo de veículos ocorreu em dois dias distintos, sendo um durante a semana e outro no final de semana, alternando horários com períodos matutino, vespertino e noturno, a fim de obter uma média de veículos por hora.

Portanto, o nível de serviço observado nas vias do entorno reflete uma condição já esperada para a área, considerando o adensamento urbano e a dinâmica de circulação característica do município.

A análise *in loco* evidenciou que o fluxo veicular na Marginal Leste (P1) e na 4ª Avenida (P3) apresenta intensidade elevada ao longo do dia, enquanto nas Ruas 2.970 (P2) e 2.950



(P4) o volume de tráfego é reduzido, registrando incrementos apenas nos horários de pico associados à entrada e saída do trabalho.

Considerando a natureza do empreendimento, uma agência bancária, estima-se baixa interferência na malha viária local, uma vez que sua operação não tende a gerar volumes significativos de tráfego adicional. Do mesmo modo, não se prevê qualquer impacto relevante sobre a sinalização viária existente, mantendo-se inalteradas as condições de circulação no entorno imediato.

Adicionalmente, o tempo de permanência dos clientes é, em geral, reduzido e as visitas ocorrem de maneira espaçada, o que contribui para minimizar a concentração de pessoas e veículos. Quanto ao quadro funcional, a agência contará com 12 colaboradores fixos, atuando de segunda a sexta-feira, das 10h às 15h, o que reforça a previsibilidade operacional e a baixa pressão sobre o sistema viário local.

Figura 11 - Mapa dos pontos de amostragens de análise de tráfego.



Fonte: Engª Larissa Duarte (2025).

As tabelas abaixo demonstram as análises de veículos realizado:



Tabela 4 - Contagem de tráfego.

Tabela 1 - Contagem de tráfego:

P1 – MARGINAL LESTE			
VEÍCULOS	HORÁRIOS	MÉDIA VEÍCULOS /HORA	CONVERSÃO PARA UCP
Automóveis	09:00 – 10:00	531	531
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Motocicleta	09:00 – 10:00	144	48
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Caminhão	09:00 – 10:00	5	9
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Ônibus	09:00 – 10:00	2	5
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Bicicleta	09:00 – 10:00	9	2
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
P2 – RUA 2.970			
VEÍCULOS	HORÁRIOS	MÉDIA VEÍCULOS /HORA	CONVERSÃO PARA UCP
Automóveis	09:00 – 10:00	215	215
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		



	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		
Motocicleta	09:00 – 10:00 10:00 – 11:00 11:00 – 12:00	55	18
	13:00 – 14:00 14:00 – 15:00 16:00 – 17:00 17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		
Caminhão	09:00 – 10:00 10:00 – 11:00 11:00 – 12:00	2	4
	13:00 – 14:00 14:00 – 15:00 16:00 – 17:00 17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		
Ônibus	09:00 – 10:00 10:00 – 11:00 11:00 – 12:00	1	2
	13:00 – 14:00 14:00 – 15:00 16:00 – 17:00 17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		
Bicicleta	09:00 – 10:00 10:00 – 11:00 11:00 – 12:00	2	1
	13:00 – 14:00 14:00 – 15:00 16:00 – 17:00 17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		
P3 – 4ª AVENIDA			
VEÍCULOS	HORÁRIOS	MÉDIA VEÍCULOS /HORA	CONVERSÃO PARA UCP
Automóveis	09:00 – 10:00 10:00 – 11:00 11:00 – 12:00	1.290	1.290
	13:00 – 14:00 14:00 – 15:00 16:00 – 17:00 17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		
Motocicleta	09:00 – 10:00 10:00 – 11:00 11:00 – 12:00	388	128
	13:00 – 14:00 14:00 – 15:00 16:00 – 17:00 17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00 19:00 – 20:00		



Caminhão	09:00 – 10:00	14	25
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Ônibus	09:00 – 10:00	7	16
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Bicicleta	09:00 – 10:00	118	24
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
P4 – RUA 2.950			
VEÍCULOS	HORÁRIOS	MÉDIA VEÍCULOS /HORA	CONVERSÃO PARA UCP
Automóveis	09:00 – 10:00	28	28
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Motocicleta	09:00 – 10:00	15	5
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
Caminhão	09:00 – 10:00	1	2
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		
	09:00 – 10:00		
	10:00 – 11:00		



Ônibus	11:00 – 12:00	0	0
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
Bicicleta	19:00 – 20:00	1	1
	09:00 – 10:00		
	10:00 – 11:00		
	11:00 – 12:00		
	13:00 – 14:00		
	14:00 – 15:00		
	16:00 – 17:00		
	17:00 – 18:00		
	18:00 – 19:00		
	19:00 – 20:00		

De acordo o código de obras do município e a velocidade máxima para cada via, adotou-se:

Tabela 5 - Velocidade Máxima para as Vias.

Ponto Amostral	Tipo de Via	Velocidade Permitida
P1 – Marginal Leste	Via Marginal	50 km/h
P2 – Rua 2.970	Via Local	30 km/h
P3 – 4ª Avenida	Via Arterial	50 km/h
P4 – Rua 2.950	Via Local	30 km/h

Dessa forma, calcula-se a densidade média dos veículos por meio da razão entre o somatório de veículos (UCP) e a velocidade média da via (km/h) pela fórmula:

$$D = \frac{F}{V}$$

Onde:

D = Densidade;

F = Fluxo de veículos (UCP);

V = Velocidade máxima da via (km/h).

Calculando a densidade, obtém-se o seguinte resultado para cada via:

Tabela 6 - Cálculo de Densidade.

VIA	F (veículos)	V (km/h)	D (veículos/km)
P1 – Marginal Leste	595	50	12
P2 – Rua 2.970	240	30	8
P3 – 4ª Avenida	1.483	50	30
P4 – Rua 2.950	36	30	1



Observando a tabela de níveis de serviço conclui-se que as vias analisadas possuem a seguinte classificação:

Tabela 7 - Classificação do nível das vias atual.

VIA	D (veículos/km)	NÍVEL
P1 – Marginal Leste	12	B
P2 – Rua 2.970	8	B
P3 – 4ª Avenida	30	F “Over”
P4 – Rua 2.950	1	A

Nota-se que as vias dos pontos P1 e P2, são classificadas como B, o qual, mantém-se a condição de fluxo livre e velocidades próximas à velocidade de fluxo livre (FFS). A liberdade de manobra permanece elevada, embora os motoristas possam perceber um pequeno desconforto decorrente de interações mais frequentes com outros veículos. Incidentes ou variações no ritmo do fluxo ainda são absorvidos sem formação de filas.

Já a P3, que se trata da 4ª Avenida é classificada como F, ou seja, é caracterizada como uma ruptura operacional da via, quando a demanda supera a capacidade disponível. Ocorrem congestionamentos prolongados e condições críticas de circulação, sem previsibilidade para o retorno ao fluxo estável. A via opera em estado de saturação excedente, refletindo condições de colapso.

Já a P4, é considerada de nível A, o qual, possui condições ótimas de circulação, nas quais a FFS é plenamente alcançada. Os veículos dispõem de total liberdade para manobras e trocas de faixa, e eventuais incidentes ou perturbações são facilmente absorvidos pela corrente de tráfego, sem impacto perceptível ao usuário.

Considerando que a lotação máxima do empreendimento é de 107 pessoas e que o número de funcionários fixos em determinado período é de 12 colaboradores, adotou-se, para fins de cálculo, o cenário mais conservador, correspondente à ocupação plena de 107 usuários simultâneos. Para a projeção da demanda veicular, aplicou-se um índice de 1 veículo por pessoa, assumindo o automóvel como o pior cenário de geração de viagens. Dessa forma, a densidade resultante corresponde a:

Tabela 8 - Densidade e nível por via.

VIA	F (veículos)	V (km/h)	D (veículos/km)	NÍVEL
P1 – Marginal Leste	107	50	2	A
P2 – Rua 2.970	107	30	4	A
P3 – 4ª Avenida	107	50	2	A
P4 – Rua 2.950	107	30	4	A



Com base nas densidades obtidas na tabela anterior, referentes à projeção do empreendimento em sua lotação máxima, verifica-se que as vias do entorno mantêm-se enquadradas no Nível de Serviço A, caracterizando condições de fluxo livre e plena capacidade operacional.

Dessa forma, o Tráfego Futuro (TF) é determinado pelo somatório entre o volume de tráfego atual e o volume projetado decorrente da implantação do empreendimento, possibilitando avaliar de forma precisa o desempenho viário após a entrada em operação.

$$TF = \text{Tráfego atual} + \text{Tráfego projetado}$$

Tabela 9 - Projeção futura da densidade e nível.

VIA	D atual	D projetado	D futuro	NÍVEL
P1 – Marginal Leste	12	2	14	C
P2 – Rua 2.970	8	4	12	C
P3 – 4ª Avenida	30	2	32	F “Over”
P4 – Rua 2.950	1	4	5	A

A partir da análise dos cálculos, constatou-se que a P1 apresenta projeção de Tráfego Futuro (TF) de 14 veículos/km, resultando em Nível de Serviço C. Observa-se uma elevação no nível de serviço em relação ao cenário atual; contudo, o impacto é considerado pouco significativo, uma vez que não houve variação expressiva na densidade. Situação semelhante ocorre na P2, onde o nível passa de B para C, mantendo-se ainda dentro de uma condição operacional estável.

Na P3, caracterizada como a via de maior fluxo, o nível de serviço permanece em F, porém, mesmo nesse segmento crítico, a densidade projetada não apresentou alterações relevantes. Já na P4, o nível de serviço manteve-se em A, reafirmando tratar-se de uma via com condições de circulação mais favoráveis em comparação às demais.

Ressalta-se que todas as projeções foram realizadas considerando o pior cenário, isto é, lotação máxima do empreendimento e índice de 1 veículo por pessoa. Mesmo sob tais premissas conservadoras, os resultados não indicaram mudanças significativas nos níveis de serviço, demonstrando que a implantação do empreendimento não ocasiona impactos relevantes sobre o desempenho viário das vias analisadas.



2.8. Requisitos Legais

Este tópico tem por explicar os requisitos legais utilizados de base para a composição do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) do empreendimento nas esferas municipais, estaduais e federais.

2.8.1. Federal

A construção ou ocupação do solo atinge uma gama de legislações vigentes, além de portarias, normas, resoluções dentre outros instrumentos. A seguir destacamos as leis que devem ser avaliadas em intervenções urbanas a nível federal.

- Constituição da República Federativa do Brasil de 1988

Em 1988 a Constituição Federal estabeleceu a competência ambiental comum entre os entes federativos, e elevou à condição de preceito constitucional a proteção e defesa do Meio Ambiente através de seu Art. 225. Uma vez que incumbe ao Poder Público e à coletividade o dever de defender e preservar o meio ambiente ecologicamente equilibrado para as presentes e futuras gerações (MMA, 2009).

Assim como definiu no Art. 182 que o Poder Público municipal tem que por lei específica ordenar o desenvolvimento social e garantir o bem-estar de seus habitantes, e define que § 1º - O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana. Em 2001, através da Lei 10.257 foi criado o Estatuto da Cidade, que é uma lei criada para regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que constitucionalmente regulamenta os instrumentos de política urbana que devem ser aplicados pela União, pelos Estados e especialmente pelos Municípios.

Art. 5º Parágrafo único - Consideram-se urbanos os equipamentos públicos de abastecimento de água, serviços de esgotos, energia elétrica, coletas de águas pluviais, rede telefônica e gás canalizado.

O Estatuto da Cidade propõe uma mudança de interpretação, substituindo o princípio individualista do Direito Civil brasileiro, pelo reconhecimento da função da propriedade em razão das necessidades da sociedade como um todo”. Passa a existir uma visão e um objetivo comum, no intuito de se alcançar o bem-estar geral da sociedade e uma participação social no planejamento territorial. Um exemplo é o Art. 2º que traz em sua redação a “gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano”.



Portanto, o Estatuto da Cidade definiu que o Plano Diretor é a lei que aplica as regras do Estatuto em cada município, considerando as características e peculiaridades de cada local. Além das participações da sociedade no planejamento de políticas e contas públicas, o Estatuto das Cidades trouxe à tona a figura do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), que deverá ser elaborado atendendo os requisitos mínimos definidos no art. 37 da Lei 10.257/01, por todos os empreendimentos e/ou atividades definidas por lei municipal que causem impactos positivos ou negativos na área ou qualidade de vida urbana, sendo que a elaboração do EIV não substitui a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) (BRASIL, 2001).

- Lei nº 6.938/1981

Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências.

Sempre que se legisla sobre o uso do solo, a questão das áreas de domínio público, a subdivisão das responsabilidades historicamente é alvo de muita polêmica. Em paralelo as legislações de uso do solo urbano, existem leis nas áreas de meio ambiente, trânsito entre outras que estão diretamente relacionadas com o empreendimento, neste sentido, a Política Nacional de Meio Ambiente norteia os quesitos.

- Lei Federal nº 9.503/1997

Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

- Lei Federal nº 9.605/1998

A Lei Federal nº 9.605/98 que dispõe sobre as sanções penais e administrativas lesivas ao meio ambiente (Lei de Crimes Ambientais) define que empreendimento com potencial poluidor necessitam de licenciamento ambiental, sendo que neste caso a implantação do empreendimento no bairro Itajuba é enquadrada pela resolução CONSEMA 013/2012 como atividade sujeita a licenciamento ambiental.

- Resolução CONAMA nº 001/1986

Dispõe sobre as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente.



- Lei nº 12.651/2012

No decorrer do processo de aprovação do projeto urbanístico e de licenciamento ambiental, o empreendedor pode ficar diante de questões presentes na Lei nº 12.651/12 (Novo Código Florestal) uma vez que podem existir fatores limitantes ou restritivos devido a existência de áreas de preservação permanente. No imóvel não existe a presença de vegetação nativa, sendo coberto apenas por vegetação rasteira (gramíneas) e nem a presença de curso d'água, inexistindo a Área de Preservação Permanente (APP).

- Resolução CONAMA nº 237/1997

Dispõe sobre os procedimentos e critérios utilizados no licenciamento ambiental, de forma a efetivar a utilização do sistema de licenciamento como instrumento de gestão ambiental, instituído pela Política Nacional do Meio Ambiente.

- Resolução CONAMA 303/2002

Dispõe sobre parâmetros, definições e limites da Área de Preservação Permanente.

2.8.2. Estadual

Assim como a legislação federal, a estadual possui diversas subdivisões que precisam de estudo profundo na hora de desenvolver um projeto construtivo, além de respeitar a legislação vigente devem ser observados Resoluções CONSEMA e Instruções Normativas Instituto do Meio Ambiente de Santa Catarina (IMA-SC).

- Lei Nº 14.675/2009

No âmbito estadual destaca-se o Código Estadual do Meio Ambiente de Santa Catarina, Lei nº 14.675, de 13/04/09 que sofreu sua última grande alteração através da Lei nº 16.342 de 21/01/2014. Com relação ao empreendimento a mesma está relacionada ao Art. 1º, que da nova redação para o Art. 28º da Lei 14.675/09, quanto a definições e conceitos a serem utilizados para área urbana consolidada, área verde, resíduos sólidos, licenciamento ambiental, galeria de drenagem, entre outros.

- Lei Nº 16.342/14



Altera a Lei nº 14.675, de 2009, que institui o Código Estadual do meio Ambiente e estabelece outras providências.

- Lei Nº 18.350/2022

Altera a Lei nº 14.675, de 2009, que “Institui o Código Estadual do Meio Ambiente e estabelece outras providências”, e adota outras providências.

- Resolução CONSEMA Nº 001/2006

Aprova a listagem das atividades consideradas potencialmente causadoras de degradação ambiental passíveis de licenciamento ambiental pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA e a indicação do competente estudo ambiental para fins de licenciamento.

- Resolução CONSEMA Nº 099/2017

Aprova, nos termos da alínea a, do inciso XIV, do art. 9º da Lei Complementar federal nº 140, de 8 de dezembro de 2011, listagem das atividades ou empreendimentos que causem ou possam causar impacto ambiental de âmbito local, sujeitas ao licenciamento ambiental municipal e estabelece outras providências.

- Decreto Nº 3610/1989

Este decreto altera dispositivos do decreto nº 14.250, de 5 de junho de 1981, que regulamenta a lei nº 5.793, de 15 de outubro de 1980, referente a proteção e melhoria da qualidade ambiental. Este decreto define limites de controle de sons para atividades que emitem sons e ruídos de sua operação conforme parâmetros do art. 33º. Assim como dispõem sobre atividades empresariais pelos artigos 63 a 66.

2.8.3. Municipal

- Lei Nº 2686/2006

Dispõe sobre a revisão do plano diretor do município de Balneário Camboriú.

- Lei Nº 2794/2008



Disciplina o uso e a ocupação do solo, as atividades de urbanização e dispõe sobre o parcelamento do solo no território do município de Balneário Camboriú.

- Lei Complementar Nº 3/2010

Regulamenta os instrumentos da política urbana de Balneário Camboriú para fins da outorga onerosa do direito de construir adicional, vinculados as operações urbanas consorciadas, da transferência do direito de construir e do direito de preempção para as finalidades definidas na lei nº 2686, de 19 de dezembro de 2006.

- Lei Complementar Nº 24/2018

Dispõe sobre o Estudo do Impacto de Vizinhança - EIV, institui a metodologia de identificação e avaliação de impactos, revoga lei e dispositivos que menciona, e dá outras providências.

- Decreto Nº 11.611/2024

Este decreto regulamenta a Lei Complementar nº 24, de 18 de abril de 2018, que, "Dispõe sobre o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e Lei Ordinária nº 2.794/2008, art. 53 e 54, estabelecendo diretrizes para classificação de empreendimentos de baixo impacto passíveis de apresentação de EIV simplificado.

2.9. Justificativa da Localização do Empreendimento do Ponto de Vista Urbanístico e Ambiental

A localização proposta para a instalação da agência bancária foi definida considerando critérios de viabilidade técnica, acessibilidade, conformidade urbanística e mínima interferência ambiental. O imóvel encontra-se inserido em zona urbana consolidada do município de Balneário Camboriú – SC, caracterizada predominantemente pelo uso comercial e de serviços, conforme previsto no Plano Diretor Municipal e na legislação de ordenamento territorial vigente.

Do ponto de vista urbanístico, a área apresenta infraestrutura pública instalada, incluindo pavimentação asfáltica, rede de abastecimento de água, energia elétrica, drenagem pluvial e coleta de resíduos sólidos. A via de acesso possui adequada capacidade de tráfego, favorecendo o fluxo de clientes e colaboradores, sem causar interferências significativas na mobilidade urbana local. A escolha do local também visa facilitar o acesso ao público, estando



inserida em região de elevada concentração de atividades econômicas e de grande circulação de pessoas.

Sob o aspecto ambiental, o terreno apresenta ausência de vegetação nativa, corpos hídricos, áreas de preservação permanente (APP) ou outras restrições ambientais. Trata-se, portanto, de área antropizada, já destinada ao uso urbano consolidado, não sendo identificados impactos significativos relacionados à ocupação do solo ou à supressão de cobertura vegetal.

Assim, a localização escolhida mostra-se ambientalmente adequada e urbanisticamente compatível com o tipo de atividade proposta, atendendo às diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas pelo município e garantindo que a implantação do empreendimento ocorra de forma sustentável e harmônica com o entorno urbano.

2.10. Taxa de Permeabilidade

Conforme Consulta Prévia de Viabilidade (em anexo) o índice da taxa de permeabilidade mínima do lote é de 15%, sendo esta respeitada na fase de projetos estando em conformidade com as diretrizes do município.

2.11. Taxa de Ocupação do Terreno, Coeficiente de Aproveitamento e Vagas

O empreendimento apresentará lotação máxima de 107 pessoas, sendo prevista a alocação fixa de 12 colaboradores durante a fase operacional. As atividades serão desenvolvidas em regime de funcionamento de segunda a sexta-feira, no horário das 10h00 às 15h00, conforme o padrão de atendimento da instituição bancária.

O projeto contempla estacionamento com capacidade para 10 vagas destinadas a automóveis e 3 vagas para motocicletas, atendendo aos parâmetros de acessibilidade e mobilidade estabelecidos pela legislação municipal.

A edificação será composta por dois pavimentos, totalizando índice de aproveitamento de 749,80 m² e taxa de ocupação de 51% (219,15 m²), em conformidade com os coeficientes urbanísticos definidos pelo Plano Diretor e demais normas municipais de uso e ocupação do solo.

Todos os aspectos construtivos e funcionais do empreendimento foram definidos de modo a assegurar o atendimento integral às exigências legais e urbanísticas vigentes,



garantindo a adequação do projeto ao contexto urbano e à capacidade de suporte da infraestrutura local.

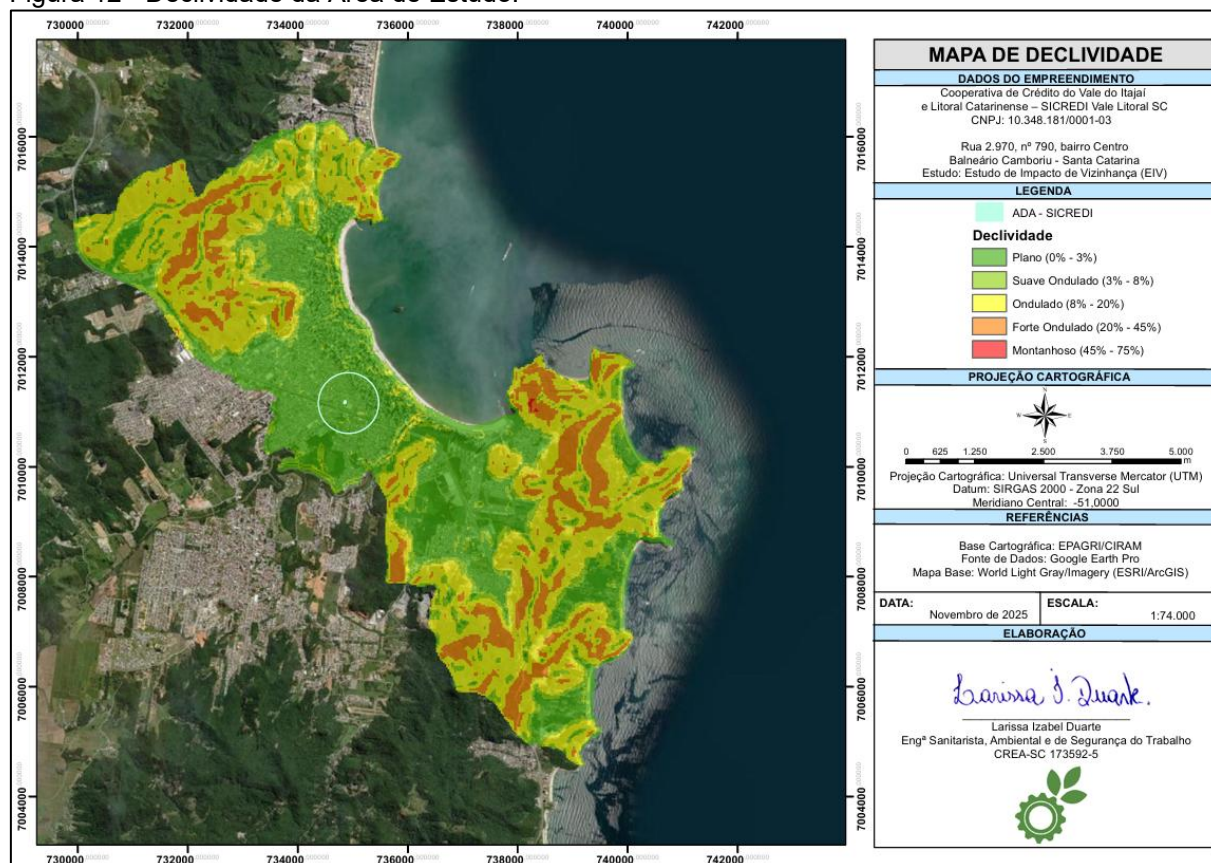
2.13. Projeto Arquitetônico

Anexo cópia do Projeto Arquitetônico e Memorial Descritivo em PDF.

2.12. Levantamento Planialtimétrico

Foi realizado o levantamento planialtimétrico para processo de unificação do terreno e segue em anexo a este estudo. A área do empreendimento está classificada como plano, tendo uma declividade inferior a 3%.

Figura 12 - Declividade da Área de Estudo.



Fonte: MDE, Engª Larissa Duarte.

2.13. Informações das Redes de Água Pluvial, Água, Esgoto, Luz e Telefone na Área Diretamente Afetada

O abastecimento de água e esgoto no município de Balneário Camboriú/SC é realizado pela Empresa Municipal de Água e Saneamento (EMASA). Já o abastecimento de Energia Elétrica é realizado pelas Centrais Elétricas de Santa Catarina SA – CELESC. O



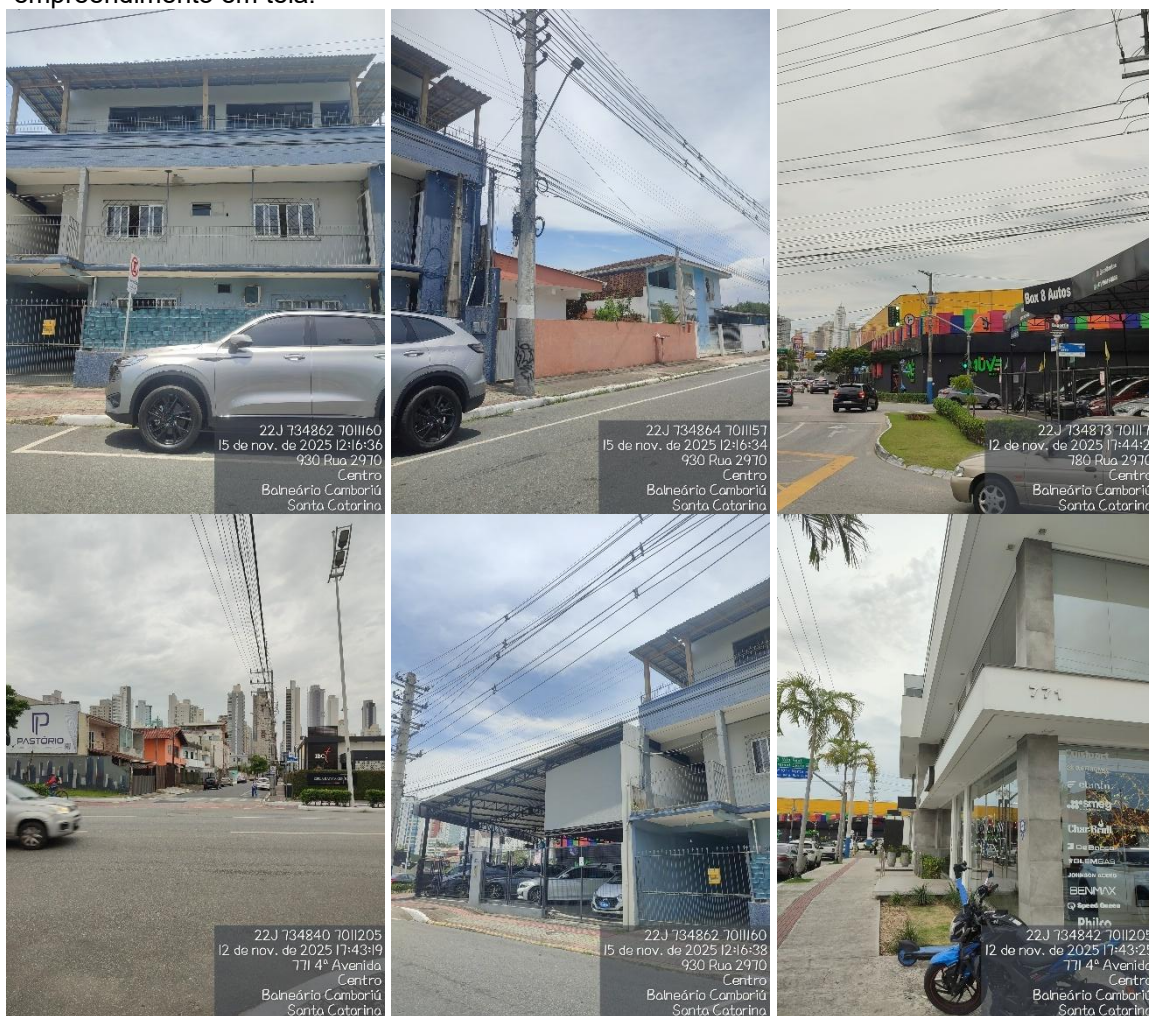
serviço de limpeza pública no município é realizado pela empresa Ambiental, a qual realiza o serviço de coleta de resíduos orgânicos e recicláveis. E o sistema viário que compreende a região do empreendimento é composto por via pavimentada.

Com relação à infraestrutura, a região do entorno é totalmente atendida pela rede de abastecimento de água, energia elétrica, iluminação pública, serviço público de telefonia e serviço de limpeza municipal.

Através de visita técnica realizada na região, verificou-se que a região se caracteriza por ser uma zona de uso comercial e residencial.

A Figura 13 apresenta alguns empreendimentos em operação na região do entorno do empreendimento objeto de estudo, sendo destacado por atividades como: residências unifamiliares, multifamiliares e comércios em gerais.

Figura 13 - Verificação da presença de comércios e outras atividades nas proximidades do empreendimento em tela.

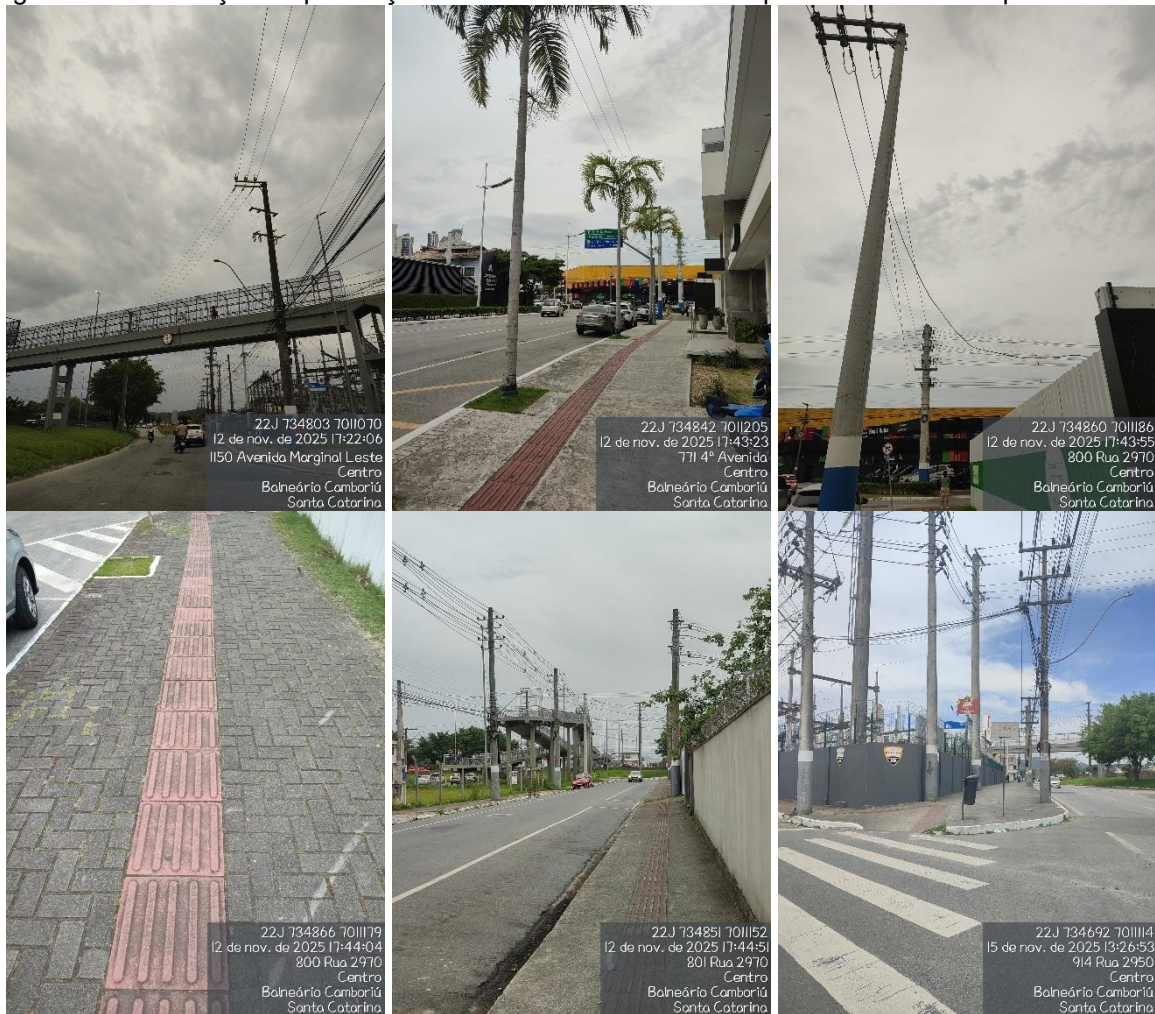


Fonte: Acervo Pessoal (2025).



As vias de acesso ao empreendimento possuem pavimentação asfáltica e promovem a conexão entre a região central do município, a 4ª Avenida e a Marginal Leste. A infraestrutura existente na área de influência direta é considerada de excelente qualidade, garantindo adequada acessibilidade e suporte às atividades previstas.

Figura 14 - Verificação da presença de infraestrutura urbana nas proximidades do empreendimento.



Fonte: Acervo Pessoal (2025).

A partir da análise da infraestrutura local, verifica-se que a área apresenta elevado potencial para expansão de atividades, incluindo a implantação de uma agência bancária. Trata-se de uma região com condições favoráveis de acesso, infraestrutura consolidada e localização estratégica, caracterizada pela proximidade com estabelecimentos comerciais e serviços, o que contribui para a atratividade e viabilidade do empreendimento.

2.14. Histórico da Situação do Local de Implantação do Empreendimento

Considerando o histórico da área ao longo dos últimos 10 (dez) anos, verifica-se que o terreno destinado ao empreendimento abrigava edificações residenciais. Para viabilizar a



implantação do projeto, foi requerida e devidamente aprovada a demolição dessas estruturas. Ademais, constatou-se que não há, no entorno imediato, registros de bens tombados ou indicativos de patrimônio histórico-cultural, bem como não foram identificadas formações vegetais significativas aparentes na área analisada.

2.15. Comparação dos Impactos do Empreendimento Confrontando com a Hipótese de não Execução

A análise comparativa entre a execução e a não execução do empreendimento visa avaliar os efeitos ambientais, sociais e econômicos decorrentes da implantação e operação da agência bancária em Balneário Camboriú.

Com a execução do empreendimento, observa-se a geração de impactos de baixa magnitude e caráter temporário durante a fase de implantação, relacionados principalmente ao aumento do ruído, movimentação de veículos e geração de resíduos da construção civil. Esses impactos são passíveis de controle por meio da adoção de boas práticas de engenharia, gestão de resíduos e cumprimento da legislação ambiental vigente.

Na fase de operação, os impactos previstos são de pequena relevância ambiental, consistindo no consumo de recursos naturais (energia elétrica e água), geração de resíduos sólidos urbanos e efluentes sanitários, além do incremento no tráfego local devido ao acesso de clientes e funcionários. Tais efeitos são considerados mitigáveis mediante o uso eficiente de recursos, correta destinação de resíduos e manutenção das condições de higiene e segurança do local.

Por outro lado, na hipótese de não execução do empreendimento, não ocorreriam os impactos mencionados, entretanto, também deixariam de ser gerados benefícios socioeconômicos relevantes, como a criação de empregos diretos e indiretos, incremento na arrecadação municipal e ampliação da oferta de serviços bancários à população local. Além disso, a não utilização da área poderia implicar na ociosidade do terreno urbano, contrariando o princípio da função social da propriedade e o aproveitamento racional do espaço urbano consolidado.

Dessa forma, a execução do empreendimento apresenta-se como ambientalmente viável, desde que observadas as medidas de controle propostas, contribuindo de forma positiva para o desenvolvimento econômico e social do município, sem representar riscos significativos ao meio ambiente.



2.16. Impactos Adversos e as Alternativas para seus Efeitos Adversos

As emissões atmosféricas são agravantes durante as obras, pelo fato de haver deslocamento de partículas de solo (poeira) em função do trânsito de veículos no transporte de materiais e equipamentos, além dos gases emitidos em função da queima de combustíveis. Este efeito adverso será tratado de acordo com os parâmetros da PROCONVE.

Também haverá movimentação de máquinas e equipamentos utilizados na preparação do terreno e fundações, gerando ruídos muitas vezes superiores aos limites recomendados para o ser humano. Este efeito adverso será tratado de acordo com os parâmetros da NBR 10.151 da ABNT e legislação municipal vigente.

A geração de resíduos também é uma decorrência inevitável da atividade de construção civil. Em caso de disposição inadequada dos resíduos sólidos da construção civil, oriundos das obras, e domésticos, provenientes da rotina da equipe de funcionários, poderá ocorrer contaminação do solo e água subterrânea. Este efeito adverso será tratado de acordo com a elaboração do Projeto de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (PGRCC).

Demais impactos negativos que poderão ocorrer na execução das obras civis constituem a deterioração de vias públicas, pressão sobre o sistema viário local e aumento no risco de acidentes de trânsito. Este efeito adverso será tratado de acordo com gestão de entrega, além da necessidade do atendimento das legislações de trânsito.

2.17. Mitigação de Impactos Econômicos e Sociais

Durante a instalação do empreendimento, haverá aumento na demanda de bens/serviços e receita tributária. Na mobilização para a instalação será necessária a contratação de empreiteiras prestadoras de serviços, bem como aquisição de matérias-primas/insumos. Portanto, haverá um acréscimo na oferta de emprego e renda no setor da construção civil. De forma a beneficiar a população residente próxima à área de estudo, será priorizada a contratação de mão-de-obra local, do próprio município de Balneário Camboriú e região entorno.

A instalação do empreendimento proporciona incremento no consumo de bens e serviços, na arrecadação de impostos e taxas, no aumento da renda e dos empregos e no fortalecimento do comércio em geral, não somente para a Área de Influência Direta - AID, mas sim, para o município e região.

Com a implantação do empreendimento ocorre o aumento no recolhimento de IPTU o que permite a realização de melhorias no bairro. A aquisição de matérias-primas, insumos e



serviços aumenta a arrecadação de ICMS, IPI e ISS contribuindo nas receitas municipais, estaduais e federais, principalmente da mobília dos dormitórios e reformas futuras.

2.18. Valor de Investimento

Para a execução da obra da agência bancária, está previsto um investimento de R\$ 2.500,000,00.



3. DELIMITAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE VIZINHANÇA

Este tópico tem por objetivo delimitar as características da **Área de Influência Direta (AID)**.

3.1. Bairros de Balneário Camboriú

Balneário Camboriú apresenta a seguinte divisão territorial, composta por bairros formalmente reconhecidos pelo município: Arribá, Centro, Da Barra, Das Nações, Dos Estados, Dos Municípios, Dos Pioneiros, Jardim Iate Clube, Nova Esperança, Praia dos Amores, Região das Praias, São Judas Tadeu, Várzea do Ranchinho e Vila Real. Essa estruturação espacial assegura a organização administrativa, o planejamento urbano e a adequada distribuição de serviços públicos no território municipal.

Analisando a alocação do empreendimento, o mesmo, está inserido totalmente dentro do **Bairro Centro**. Este bairro, localiza-se entre a Barra Sul e o bairro Pioneiros, iniciando-se na Rua 3.700 e estendendo-se até o Molhe da Barra Norte. Trata-se do maior bairro em extensão territorial e configura-se como o principal núcleo urbano do município, concentrando atividades administrativas, comerciais, turísticas e de serviços.

A região abriga os principais atrativos urbanos e turísticos da cidade, bem como empreendimentos de grande porte, incluindo edificações de alto padrão e arranha-céus. O Centro compreende a maior parte da orla marítima consolidada, incluindo a área da Barra Norte, com exceção da Barra Sul.

Devido à elevada verticalização, à dinâmica econômica intensa e ao elevado valor imobiliário, o bairro apresenta uma das maiores densidades urbanas do país, reunindo infraestrutura completa e ampla oferta de serviços. Dessa forma, residir no Centro de Balneário Camboriú implica acesso facilitado às principais estruturas urbanas e ao eixo central de desenvolvimento municipal.

3.2. Zoneamento

Conforme o disposto na Lei nº 2.794, de 14 de janeiro de 2008, que regulamenta o uso e a ocupação do solo, as atividades de urbanização e o parcelamento do solo no território do Município de Balneário Camboriú, verifica-se que, em seu Capítulo II – referente à divisão territorial –, Seção I, que trata das macrozonas, o Art. 8º estabelece:



Art. 8º As Macrozonas em conjunto totalizam o Território do Município, não se superpõem entre si, distinguem-se pelo potencial construtivo permitido pelas condições de solo, pela existência de infra-estrutura básica e pelas suas paisagens natural e construída das áreas que abrangem e são divididas em duas:

I - Macrozona do Ambiente Construído - MAC, que compreende as áreas caracterizadas pela predominância do conjunto edificado, definido a partir da diversidade das formas de apropriação e ocupação espacial e cuja finalidade será a de definir, de forma genérica sua característica ocupacional e é subdividida em:

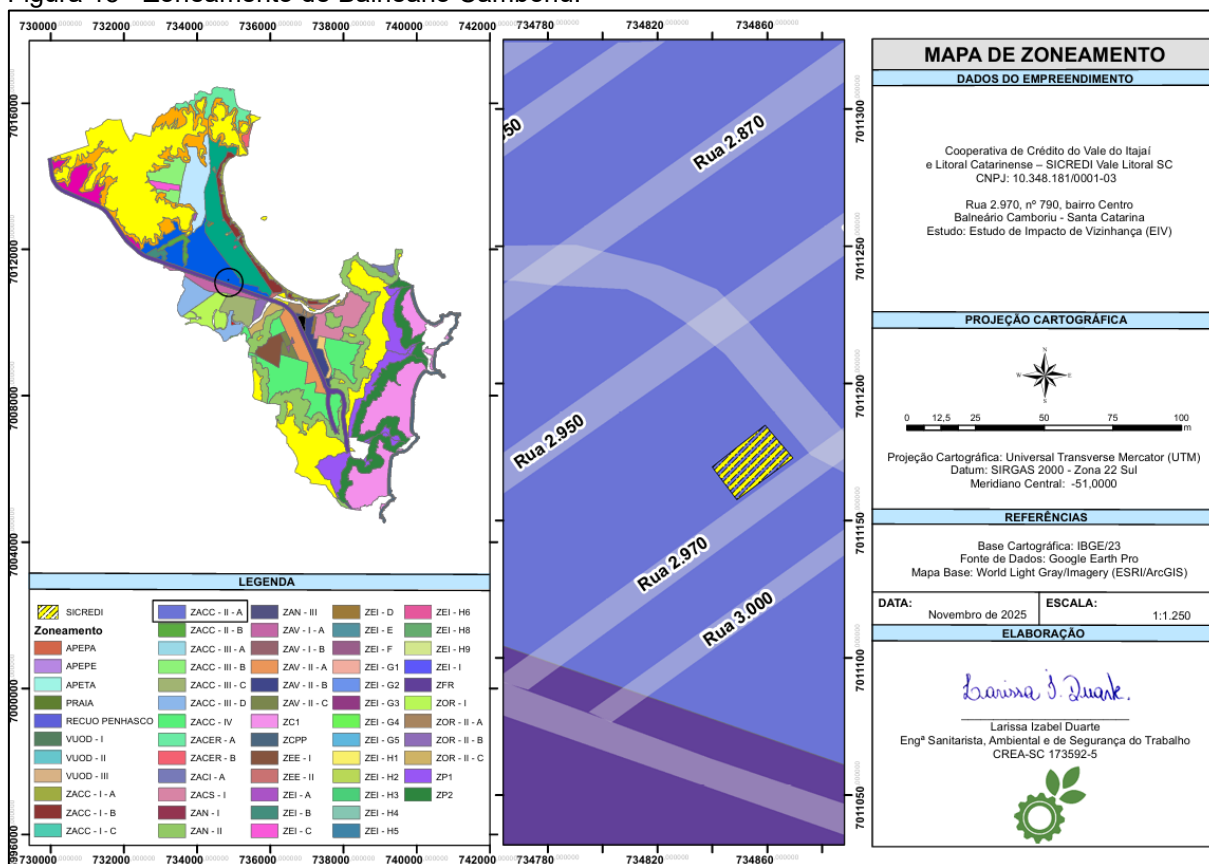
- a) Zona de Ambiente Construído Consolidado - ZACC;*
- b) Zona de Ambiente Construído Consolidado Secundário - ZACS;*
- c) Zona de Ambiente Construído da Costa Brava - ZACCB;*
- d) Zona de Ambiente Construído da Estrada da Rainha - ZACER;*
- e) Zona de Faixa Rodoviária - ZFR;*
- f) Zona de Ocupação Restrita - ZOR;*
- g) Zona de Estruturação Especial - ZEE;*
- h) Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS, e;*
- i) Zonas de Atividades Vocacionadas - ZAVs.*

II - Macrozona do Ambiente Natural - MAN, que compreende as áreas caracterizadas pela presença significativa da água, como elemento natural definidor do seu caráter, enriquecidas pela presença de maciço vegetal preservado, englobando as ocupações próximas a esses corpos e cursos d'água e cuja finalidade será a de definir de forma genérica suas características de manutenção, recuperação, valorização e de forma restritiva, sua ocupação e é subdividida em:

- a) Zona Ambiente Natural I - ZAN-I;*
- b) Zona Ambiente Natural II - ZAN-II e;*
- c) Zona Ambiente Natural III - ZAN-III.*

De acordo com o mapa de zoneamento de Balneário Camboriú, o empreendimento encontra-se alocado na Zona de Ambiente Construído Consolidado - ZACC (Figura 15).

Figura 15 - Zoneamento de Balneário Camboriú.



Fonte: Eng^a Larissa Duarte (2025).

A Seção II da referida lei trata do microzoneamento, no qual o Art. 10 estabelece suas subseções. No inciso I, são apresentadas as subdivisões correspondentes à Zona de Adensamento Controlado – ZACC.

Art. 10 O Microzoneamento representa a subdivisão das Macrozonas urbanas, não se superpõem entre si, distinguem-se pelas características específicas ou especiais que definem a política de ocupação, adensamento ou controle de do espaço urbano, bem como das atividades nelas incentivadas, permitidas, toleradas ou proibidas e são divididas da seguinte forma:

I - Na Zona de Ambiente Construído Consolidado - ZACC:

- a) ZACC-I-A (Avenida Atlântica) - Zona de Ambiente Construído Consolidado Qualificado de Alta Densidade;
- b) ZACC-I-B - Zona de Ambiente Construído Qualificado de Alta Densidade;
- c) ZACC-I-C - Zona de Ambiente Construído Qualificado de Alta Densidade;
- d) **ZACC-II-A - Zona de Ambiente Construído de Média Densidade;**
- e) ZACC-II-B (Avenida das Flores) - Zona de Ambiente Construído de Alta Densidade para Fins de Serviço e Comércio Especializado;
- f) ZACC-III-A - Zona de Ambiente Construído de Média Densidade;
- g) ZACC-III-B - Zona de Ambiente Construído de Baixa Densidade;
- h) ZACC-III-C - Zona de Ambiente Construído de Média Densidade;
- i) ZACC-III-D - Zona de Ambiente Construído de Baixa Densidade;



j) ZACC-IV (habitacional) - Zona de Ambiente Construído de Densidade Controlada.

De acordo com o disposto no Mapa de Zoneamento, o empreendimento encontra-se inserido na ZACC-II-A - Zona de Ambiente Construído de Média Densidade.

Conforme Masterplan BC (2020), que se trata de um Plano de Diretrizes de Macro Estruturação Urbana, Produto 2 - Relatório Síntese Do Diagnóstico, dispõe sobre o zoneamento do município, o que se trata da ZACC-II:

Zonas de Ambiente Construído Consolidado II (ZACC-II) – com foco na adequação do adensamento as infraestruturas existentes; dinamização de atividades de comércio, serviços e negócios, comércio e serviço vocacionado; urbanização de áreas ociosas; diretrizes de ligação entre os bairros; redução dos efeitos da BR.

3.3. Análise da Dinâmica Urbana do Entorno

Balneário Camboriú está em constante crescimento, principalmente sua expansão no ramo da construção civil. Como é um local com vários fatores positivos de turismo, a volumetria de edifícios, residências e comércios seguem em grande proliferação.

A Figura 16 é um exemplo desse crescimento, dentro do raio de 250, nos anos de 2004, 2009, 2013, 2017, 2020 e 2025 no entorno do empreendimento foi possível visualizar o avanço de novos imóveis/construções novas.

As imagens demonstram, ao longo do período analisado, um processo contínuo de adensamento urbano dentro do círculo amarelo, caracterizado pela ocupação progressiva de lotes antes vazios ou subutilizados e pela substituição de edificações antigas por construções maiores e mais consolidadas. Observa-se a ampliação de áreas pavimentadas, a redução de áreas permeáveis e a diminuição da presença de vegetação, indicando maior impermeabilização do solo. Estruturas residenciais de menor porte foram reformadas, ampliadas ou substituídas por edificações mais recentes, enquanto alguns equipamentos de uso comercial ou industrial passaram por reconfigurações e ampliações que tornaram seus volumes mais evidentes nas imagens mais recentes. O entorno viário também apresenta sinais de evolução principalmente com a implementação da 4ª Avenida, com maior definição das vias e organização dos acessos. Em síntese, o conjunto revela um processo de transformação gradual, marcado pela consolidação imobiliária, renovação das construções e intensificação do uso do solo, compatível com o crescimento urbano e a valorização da área.



Figura 16 - Volumetria de Imóveis e Construções Existentes.



Fonte: Google Earth Pro, adaptado pela responsável técnica (2025).

Nota-se o surgimento de novas construções ao longo dos anos, demonstrando a valorização imobiliária na região, sendo um local apropriado para a ampliação de serviços, comércios e edifícios.

A análise da área de inserção do empreendimento evidenciou a presença consolidada de infraestrutura urbana, caracterizada por vias em adequado estado de conservação, bem como pela oferta diversificada de estabelecimentos comerciais e serviços. Nesse contexto, a



localidade apresenta condições favoráveis e elevado potencial para a implantação de uma unidade do SICREDI.

Figura 17 - Dimensão das áreas vizinhas.



Fonte: Engª Larissa Duarte (2025).



3.4. Hidrografia

O Estado de Santa Catarina é composto por dez regiões hidrográficas: RH 1 - Extremo Oeste, RH 2 - Meio Oeste, RH 3 - Vale do Rio do Peixe, RH 4 - Planalto de Lages, RH 5 - Planalto de Canoinhas, RH 6 - Baixada Norte, RH 7 - Vale do Itajaí, RH 8 - Litoral Centro, RH 9 - Sul Catarinense e RH 10 - Extremo Sul Catarinense (ANA, 2008), conforme apresentado na Figura 18.

Figura 18 - Regiões Hidrográficas de Santa Catarina.

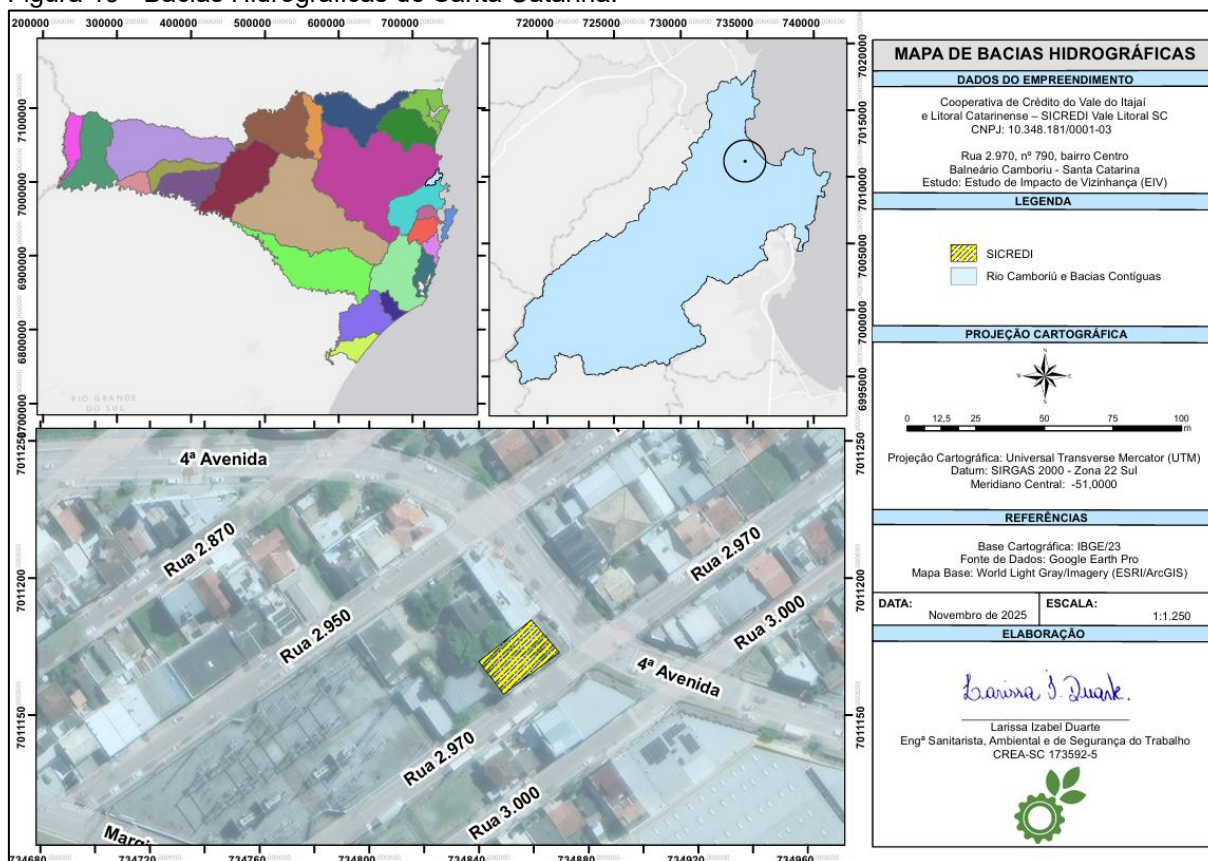


Fonte: SIRHESC, 2019.

Santa Catarina conta com 26 (vinte e seis) bacias hidrográficas, sendo que o empreendimento está inserido dentro da Bacia Hidrográfica do Rio Camboriú e Bacias Contíguas (Figura 19).



Figura 19 - Bacias Hidrográficas de Santa Catarina.



Fonte: IBGE/23, SDS/23, adaptado pela responsável técnica (2025).

A Bacia Hidrográfica do Rio Camboriú, localizada na região litorânea do estado de Santa Catarina, insere-se no domínio geomorfológico da Serra do Mar e transita até áreas de planície costeira, compondo um sistema hidrográfico de elevada relevância ambiental, hidrológica e socioeconômica para os municípios de Camboriú e Balneário Camboriú. Com área aproximada de 195 km², a bacia apresenta regime hídrico influenciado por elevados índices pluviométricos, típicos do clima subtropical úmido (Cfa), conforme a classificação de Köppen, com precipitações médias anuais superiores a 1.600 mm, caracterizadas pela baixa sazonalidade e ocorrência de eventos extremos associados a sistemas frontais e episódios convectivos (ALVARES et al., 2013).

A rede de drenagem possui padrão predominantemente dendrítico, indicando controle estrutural limitado e maior influência de fatores litológicos e pedológicos sobre a morfologia da bacia. Os cursos d'água que compõem os tributários do Rio Camboriú drenam áreas de encostas com elevada declividade, onde predominam Latossolos e Cambissolos, frequentemente associados a fragmentos de Floresta Ombrófila Densa. Ao migrar para a planície, o rio desenvolve meandros e depósitos aluviais que condicionam áreas naturalmente suscetíveis a inundações, especialmente em períodos de precipitação intensa (SANTOS et al., 2018).



As bacias contíguas, entre elas os sistemas menores que drenam diretamente para o litoral próximo, como as microbacias associadas às vertentes da Serra do Mar em direção ao município de Balneário Camboriú, apresentam características fisiográficas semelhantes, porém com menor área de drenagem e maior sensibilidade a processos erosivos superficiais, devido ao relevo acentuado e à crescente pressão antrópica. Esses sistemas funcionam de forma integrada ao regime hídrico regional, contribuindo para o balanço hídrico costeiro, recarga de aquíferos rasos e manutenção de ecossistemas associados a ambientes de restinga e manguezal (RODRIGUES & SILVEIRA, 2020).

Do ponto de vista da gestão ambiental, a Bacia do Rio Camboriú possui importância estratégica por abrigar o principal sistema de abastecimento público da região, o Rio Camboriú, cuja demanda é intensificada pela sazonalidade turística. Estudos indicam vulnerabilidades associadas à expansão urbana, supressão vegetal e aumento do escoamento superficial, fatores que reduzem a infiltração e alteram o regime hidrológico natural da bacia (HERMANN et al., 2015). A presença de bacias contíguas com características ambientais similares reforça a necessidade de abordagem integrada de gestão, considerando que pressões antrópicas não se limitam aos limites político-administrativos, mas atuam sobre unidades ambientais contínuas.

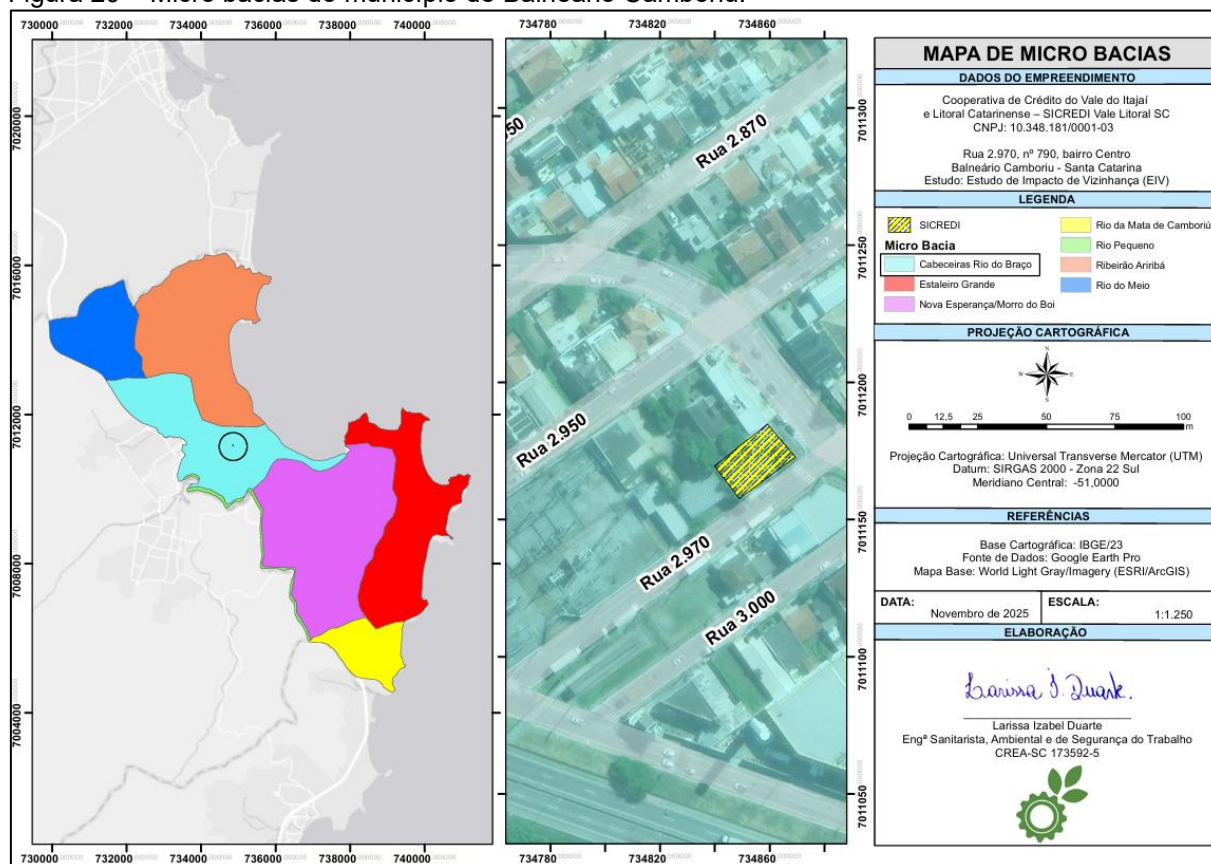
Além disso, a literatura destaca a relevância de instrumentos de planejamento, como os Planos de Recursos Hídricos e Zoneamentos Ecológico-Econômicos, os quais permitem avaliar conflitos de uso do solo e estabelecer diretrizes para conservação de áreas prioritárias, especialmente nas zonas de nascente e média encosta, onde a resiliência hidrológica é fundamental para a estabilidade dos sistemas fluviais regionais (ANA, 2017; TUCCI, 2009).

Nesse contexto, tanto a Bacia Hidrográfica do Rio Camboriú quanto as bacias contíguas apresentam dinâmica hidrológica e ambiental interdependente, reforçando a necessidade de estratégias de manejo baseadas em princípios de bacia hidrográfica, integrando monitoramento climático, preservação de remanescentes vegetais e controle da expansão urbana.

De acordo com os dados vetoriais disponibilizados pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Sustentável (SDS) e a Agência Nacional das Águas (ANA), a área onde será instalado o empreendimento está inserida na Sub-bacia da Cabeceira Rio do Braço conforme demonstra a Figura 20.



Figura 20 – Micro bacias do município de Balneário Camboriú.

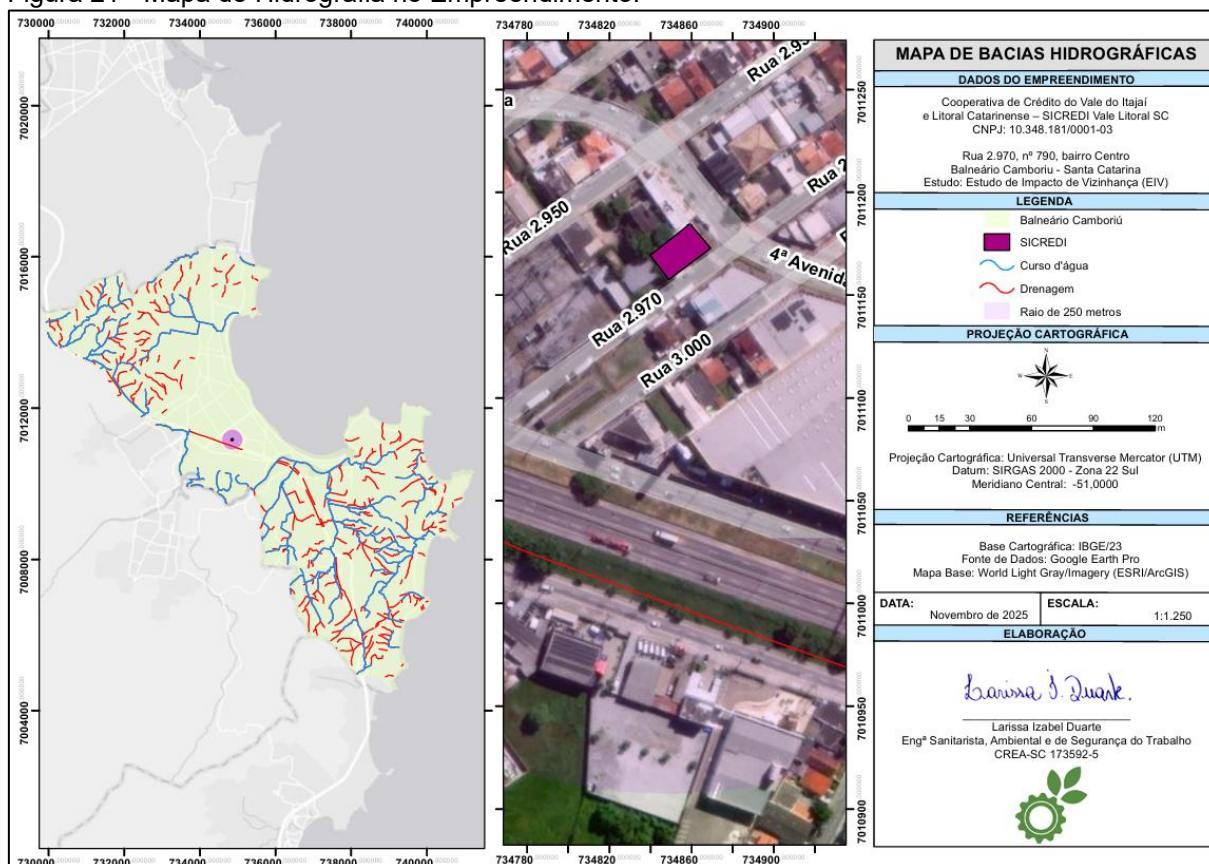


Fonte: IBGE/23, ANA/23, adaptado pela responsável técnica (2025).

Com relação a hidrografia, foi realizada uma análise dentro de um raio de 250 metros e não foi encontrado curso d'água dentro do perímetro da área do empreendimento. Ressalta-se que no empreendimento não há curso d'água e nem trecho de drenagem (Figura 21).



Figura 21 - Mapa de Hidrografia no Empreendimento.



Fonte: IBGE/23, SDS/23, adaptado pela responsável técnica (2025).

3.5. Uso e Ocupação do Solo

O mapa de uso e ocupação do solo evidencia a distribuição espacial das principais classes de cobertura terrestre no município de Balneário Camboriú e entorno, com base em dados do MapBiomas e imagem de fundo do Google Earth Pro. A área destacada pelo círculo branco está inserida em uma zona predominantemente classificada como Área Não Vegetada (em vermelho), o que indica forte presença de uso urbano consolidado, infraestrutura e ocupações associadas ao tecido urbano contínuo.

Nas adjacências, observa-se a transição entre áreas urbanizadas e remanescentes de Formação Florestal (em verde), que se concentram principalmente nas regiões de encosta e setores mais elevados do relevo. Essas áreas florestadas constituem importantes zonas de preservação ambiental, contribuindo para a estabilidade de vertentes, manutenção dos serviços ecossistêmicos e proteção de recursos hídricos locais.

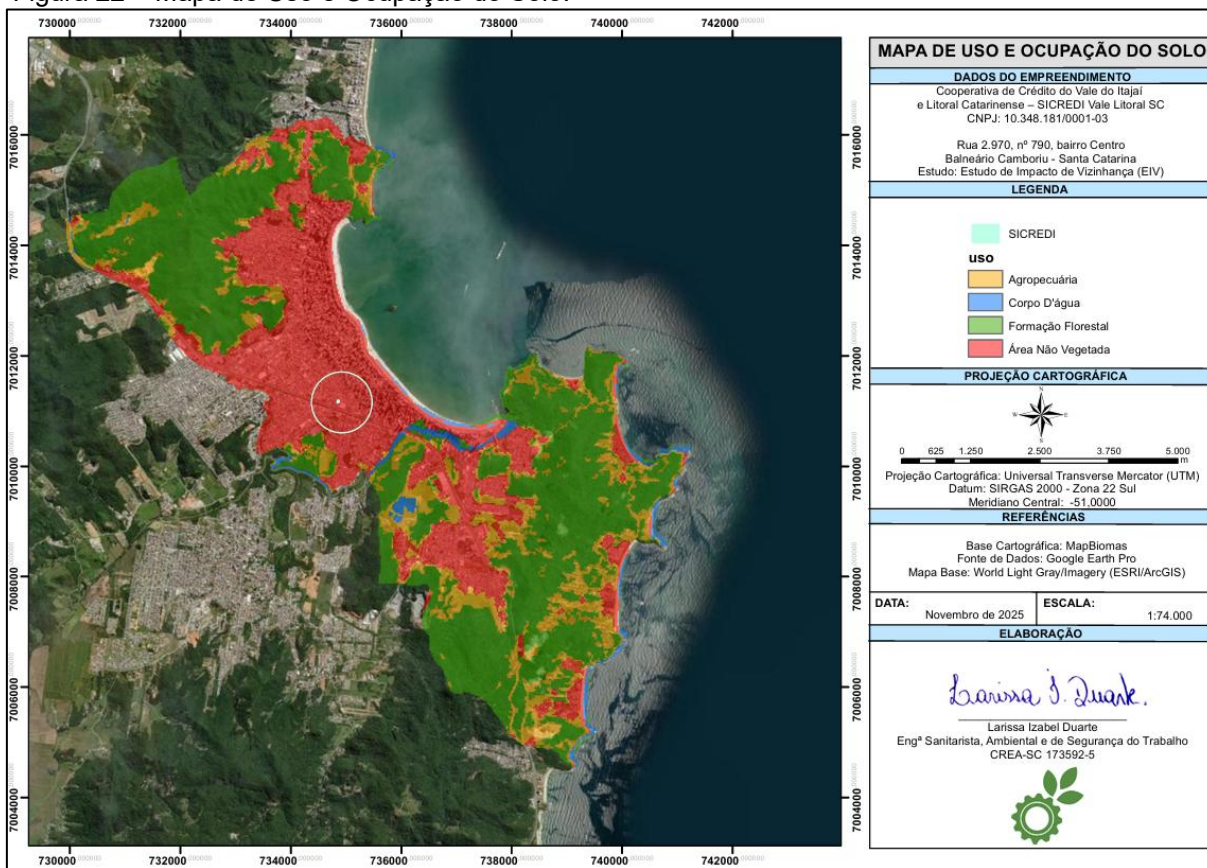
As porções em laranja, classificadas como uso Agropecuário, ocorrem majoritariamente nas zonas periféricas à malha urbana, em áreas mais planas e afastadas do núcleo urbano central, sugerindo presença de atividades agrícolas de pequena escala e pastagens. Em



menor extensão, a classe Corpos d'Água (em azul) representa cursos hídricos, lagoas e áreas de drenagem natural, que desempenham papel essencial na regulação hidrológica e drenagem da bacia.

De forma integrada, o mapa demonstra um cenário de forte antropização próximo ao litoral e às áreas centrais, inclusive no ponto marcado pelo círculo (250 metros). Essa configuração espacial reflete o padrão típico de urbanização litorânea, com adensamento próximo à faixa costeira, presença de infraestrutura consolidada e pressão sobre áreas naturais, principalmente em zonas de transição entre planície e encostas.

Figura 22 – Mapa de Uso e Ocupação do Solo.



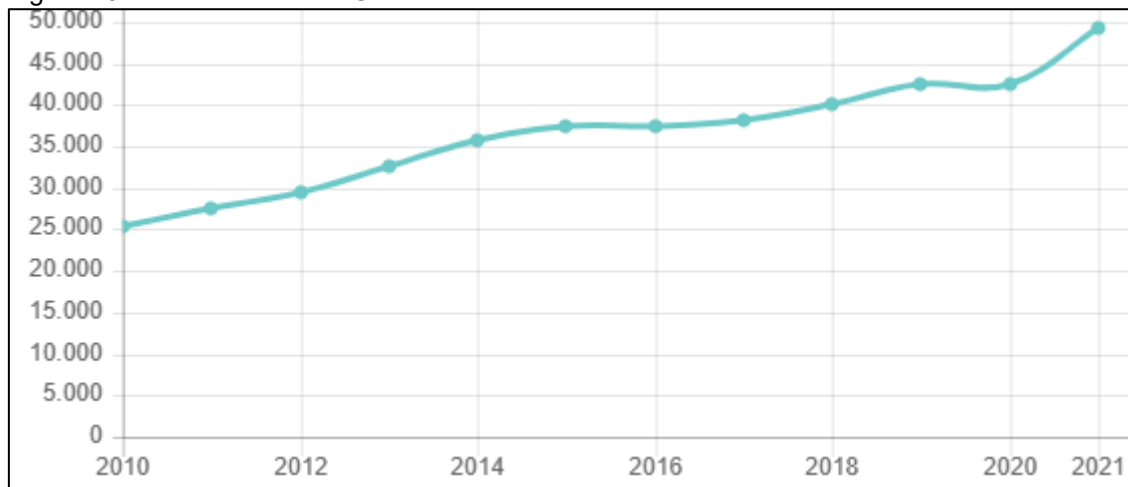
Fonte: Adaptado de MapBiomias pela responsável técnica (2025).

3.11. Avaliação da Valorização ou Desvalorização da Terra no Entorno

O município de Balneário Camboriú está em um ritmo acelerado de expansão. Nota-se o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e desenvolvimento da cidade nos últimos anos para perceber a valorização do lugar (Figura 23).



Figura 23 - PIB de Balneário Camboriú.



Fonte: IBGE (2021).

Em 2021, o Produto Interno Bruto (PIB) per capita do município foi de R\$ 49.301,41, posicionando-se em 110º lugar entre os 295 municípios de Santa Catarina e em 982º lugar no ranking nacional, considerando os 5.570 municípios brasileiros. Esses indicadores refletem o expressivo desempenho econômico local, que tem se mantido consistente nos últimos anos.

No exercício de 2024, o percentual de receitas externas correspondeu a 31,85%, situando o município na 287ª posição estadual e 5.413ª posição nacional. No mesmo período, o total de receitas realizadas alcançou R\$ 1.865.980.258,16 (x1000), enquanto o total de despesas empenhadas foi de R\$ 1.820.267.490,61 (x1000), o que o colocou em 5º lugar no estado e nas 95ª e 91ª posições no país, respectivamente. Esses números demonstram sustentabilidade fiscal e capacidade de investimento, características que reforçam a atratividade do município para novos empreendimentos.

Nesse contexto, Balneário Camboriú destaca-se por sua localização estratégica, próxima a portos e aeroportos, e pela presença de praias de relevância turística nacional, além de amplo desenvolvimento imobiliário. Tais condições criam um ambiente propício para investimentos, especialmente no setor comercial e de serviços. Assim, a implantação do empreendimento voltado ao setor bancário se insere em um cenário de valorização crescente, contribuindo para o fortalecimento da economia local e regional.

Durante a alta temporada, a cidade recebe mais de um milhão de visitantes, concentrando o fluxo turístico principalmente na Orla da Praia Central, com aproximadamente sete quilômetros de extensão (BC, 2025). Esse elevado número de visitantes potencializa o



movimento econômico e amplia a demanda por serviços financeiros e comerciais, justificando a relevância do investimento proposto.

Além disso, conforme BC (2025), o município é reconhecido pela verticalização de seus empreendimentos, abrigando alguns dos edifícios mais altos do Brasil. Essa característica, aliada ao dinamismo urbano, ao comércio diversificado e ao estilo de vida voltado à qualidade, consolidou Balneário Camboriú como a Capital Catarinense do Turismo. O recente ingresso do município na rota de cruzeiros marítimos, que em sua primeira temporada recebeu mais de 81 mil turistas, reforça a vocação turística e econômica da cidade, evidenciando o potencial de valorização imobiliária e comercial associado à instalação de novos empreendimentos.

3.12. Indicação De Bens Tombados Patrimoniais

No município de Balneário Camboriú não há bens tombados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Contudo, o município abriga a Capela de Santo Amaro, antiga Igreja Matriz de Nossa Senhora do Bonsucesso, reconhecida como patrimônio histórico de valor cultural e religioso. O bem é tombado em nível municipal, conforme o Decreto nº 3.007/1998, em razão de sua relevância histórica para o processo de ocupação e desenvolvimento da região. Trata-se da edificação mais antiga do município, constituindo importante referência arquitetônica e simbólica para a memória coletiva local.

Conforme o Decreto 3.007/1998 que dispõe “tomba como patrimônio histórico, cultural e arquitetônico a igreja matriz de nossa senhora do bom sucesso - capela de santo amaro, e dá outras providências”, em seu Art. 1º:

Art. 1º Fica tombado, como Patrimônio Histórico, Cultural e Arquitetônico do Município de Balneário Camboriú, a Igreja Matriz de Nossa Senhora do Bonsucesso - Capela de Santo Amaro, situada na Rua Emanuel R. dos Santos, no Bairro da Barra, inscrita no Cadastro Municipal 02.03.030.780.001, sob o DIC nº 41807.

Analisando o local do patrimônio citado acima. Não se encontra no perímetro de 300 metros da área do empreendimento. O mesmo, localiza-se no bairro adjacente, portanto, tanto na ADA quanto na AID, não há registro de bens tombados patrimoniais.

3.13. Equipamentos Públicos de Infraestrutura Urbana na AID

Este tópico tem como finalidade identificar e caracterizar os equipamentos públicos e a infraestrutura urbana existentes na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento. A



análise dessas condições é fundamental para avaliar a viabilidade locacional e o suporte urbano disponível à instalação da nova agência bancária.

A região apresenta elevado potencial para implantação do empreendimento, destacando-se pela boa oferta de infraestrutura pública e urbana, com presença consolidada de atividades comerciais, serviços de saneamento básico, rede de telecomunicações (internet e telefonia) e sistema viário estruturado, que favorecem a mobilidade e o acesso. O deslocamento até o local do empreendimento ocorre, principalmente, por meio da Rodovia Governador Mário Covas (BR-101), Avenida Marginal Leste, 4ª Avenida e pelas Ruas 2950 e 2970, que interligam o ponto de implantação às principais vias do município, garantindo facilidade de acesso e integração urbana.

De acordo com dados do Instituto Água e Saneamento, o município de Balneário Camboriú apresenta elevado índice de cobertura dos serviços de saneamento básico, superando significativamente as médias estadual e nacional, o que reforça sua eficiência na gestão e infraestrutura urbana.

No que se refere aos serviços públicos essenciais, conforme dados do Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS), quase 100% dos domicílios do município contam com abastecimento de água potável fornecido pela Empresa Municipal de Água e Saneamento (EMASA).

O fornecimento de energia elétrica é realizado pela Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A. (CELESC), atendendo integralmente a população urbana.

A coleta de resíduos sólidos é executada pela empresa Ambiental, responsável pelo manejo de resíduos orgânicos e recicláveis, garantindo a adequada destinação e tratamento dos materiais coletados.

Complementarmente, o sistema de esgotamento sanitário é igualmente administrado pela EMASA, que realiza o tratamento e disposição final dos efluentes, assegurando conformidade com as normas ambientais e sanitárias vigentes.

A infraestrutura de drenagem de águas pluviais atende 73,33% da população, percentual superior à média estadual (48,25%) e à média nacional (26,8%). Apenas 0,3% dos domicílios estão localizados em áreas sujeitas a inundações, sendo que o município possui mapeamento atualizado de áreas de risco e sistemas de alerta para eventos hidrológicos, o que reforça sua capacidade preventiva e de resposta a desastres naturais.



Adicionalmente, Balneário Camboriú mantém uma estrutura institucional consolidada de governança do saneamento básico, com Política Municipal de Saneamento, Plano Municipal de Saneamento Básico, Conselho Municipal de Saneamento e Fundo Municipal de Saneamento, instrumentos que asseguram a gestão integrada, o planejamento contínuo e o financiamento sustentável das ações no setor.

Assim, verifica-se que o município apresenta padrão avançado de infraestrutura sanitária e ambiental, configurando-se como referência em gestão urbana e sustentabilidade no contexto estadual e nacional. Dessa forma, observa-se que a AID apresenta infraestrutura urbana consolidada e serviços públicos eficientes, oferecendo condições adequadas para a operação e sustentabilidade do empreendimento proposto.

3.13.1. Drenagem Pluvial na AID

Conforme apresentado na Tabela 10, observam-se os dados declarados ao Sistema Nacional de Informações sobre Saneamento (SNIS) referentes ao ano de 2020. De acordo com o SNIS (2025), as informações relacionadas aos serviços de Drenagem e Manejo das Águas Pluviais Urbanas (DMAPU) foram declaradas pelas Prefeituras Municipais, ressaltando-se que a coleta sistemática desses dados é relativamente recente, tendo sido iniciada em 2015.

Ainda conforme o órgão, a maioria dos prestadores de serviços públicos não dispõe de sistemas estruturados de informação e monitoramento voltados ao manejo das águas pluviais, o que dificulta a análise detalhada da infraestrutura existente e a avaliação da eficiência das ações municipais nesse setor. Essa limitação evidencia a necessidade de aprimoramento na gestão e registro de dados, de forma a subsidiar planejamentos técnicos mais precisos e políticas públicas eficazes voltadas à drenagem urbana.

Tabela 10 - Características da Drenagem Pluvial.

QUESITO	DADO
Tipo de sistema de drenagem urbana	Exclusivo (quando 100% do sistema de drenagem é destinado exclusivamente às águas pluviais)
Total existente de vias públicas em áreas urbanas	300
Total com pavimento e meio-fio (ou semelhante)	270
Quantidade de bocas de lobo existentes	11.000
Quantidade de bocas de leão ou bocas de lobo múltiplas	374
Quantidade de poços de visita (PV) existentes	6.000
Total de vias públicas com redes ou canais de águas pluviais subterrâneos	240
Existem cursos d'água naturais perenes?	Sim
Existem parques lineares?	Não

Fonte: Adaptado de SNIS (2020), *apud* INFOSANBAS (2025).



3.13.2. Rede de Água na AID

De acordo com SNIS (2020), IBGE (2010), *apud* INFOSANBAS (2023), a Empresa Municipal de Água e Saneamento (EMASA) é responsável pelo serviço de abastecimento de água no município de Balneário Camboriú. A Tabela 11 retrata as informações relacionadas à gestão das águas pela EMASA.

Tabela 11 - Características do Serviço de Abastecimento de Água.

QUESITO	DADO
Responsável pelo abastecimento de água	Empresa Municipal de Água e Saneamento - EMASA
Consumo médio de água por habitante	255,3 L/hab/dia
Índice médio de perdas	0,33%
Custo do serviço de abastecimento de água	R\$ 1,76/m³
Tarifa média de água	R\$ 2,91/m³
Domicílios com canalização interna em pelo menos um cômodo	96,39%
Domicílios com canalização interna somente no terreno	0,81%
Domicílios sem canalização interna	0,07%

Fonte: Adaptado de SNIS (2020), SNIS (2022) IBGE (2010), *apud* INFOSANBAS (2025).

O abastecimento de água nos municípios brasileiros pode ocorrer por diferentes modalidades, variando conforme as condições geográficas, estruturais e socioeconômicas de cada localidade. Dessa forma, não há um modelo único considerado ideal, mas sim aquele mais adequado à realidade e às necessidades locais.

No município de Balneário Camboriú (SC), observa-se elevada cobertura do serviço público de abastecimento, com 96,39% da população atendida por rede geral de distribuição de água potável, normalmente operada por serviços públicos municipais. Entretanto, aproximadamente 73 habitantes ainda não possuem água encanada em seus domicílios, realizando o abastecimento por meios alternativos, como o uso de reservatórios móveis ou outras fontes locais. Essa parcela, embora reduzida, evidencia a importância da manutenção de políticas públicas contínuas de universalização do acesso à água, garantindo segurança hídrica e equidade no atendimento à população.

Figura 24 - Formas de Abastecimento de Água em Balneário Camboriú.

REDE GERAL DE DISTRIBUIÇÃO	POÇO PROFUNDO OU ARTESIANO	POÇO RASO, FREÁTICO OU CACIMBA	OUTROS*
133.698	2.992	590	12
habitantes	habitantes	habitantes	habitantes
96,39%	2,16%	0,43%	0,01%

Fonte: Instituto Água e Saneamento (2025).



A rede pública de água, está de acordo com os padrões das concessionárias garantindo ao empreendimento toda a segurança, de que não irá causar qualquer tipo de transtorno ou sobrecarga às redes existentes ou ainda qualquer tipo de incômodo ou prejuízo ao entorno imediato e de sua redondeza.

3.13.3. Rede de Esgoto na AID

O município de Balneário Camboriú (SC) é atendido pelo serviço público de esgotamento sanitário, cuja operação é de responsabilidade da Empresa Municipal de Água e Saneamento (EMASA). O sistema apresenta ampla cobertura, contudo, ainda há variação nas formas de destinação dos efluentes sanitários, conforme as condições específicas de cada área urbana.

Atualmente, 7,61% da população realiza a destinação dos esgotos por meio de rede geral de coleta, rede pluvial ou fossa conectada à rede pública, enquanto 2.347 habitantes utilizam sistemas individuais, como fossa séptica ou fossa filtro não interligada à rede. Além disso, 78 moradores recorrem a outras soluções alternativas para o manejo dos efluentes.

Ressalta-se ainda que 16 habitantes do município não dispõem de banheiro ou instalação sanitária adequada em seus domicílios, o que representa percentual mínimo da população, mas que reforça a necessidade de ações contínuas de inclusão sanitária. Dessa forma, observa-se que Balneário Camboriú mantém infraestrutura consolidada de esgotamento sanitário, com ampliação progressiva do atendimento e comprometimento com a universalização dos serviços de saneamento básico.

Conforme o Censo de 2022 do IBGE, o município dispõe de maior parte do sistema de rede geral (Figura 25).

Figura 25 - Informações de Esgotamento Sanitário.

REDE GERAL, REDE PLUVIAL OU FOSSA LIGADA À REDE	FOSSA SÉPTICA OU FOSSA FILTRO NÃO LIGADA À REDE	FOSSA RUDIMENTAR OU BURACO	OUTROS*
135.392	2.347	352	78
habitantes	habitantes	habitantes	habitantes
97,61%	1,69%	0,25%	0,06%

Fonte: IBGE, censo 2022 *apud* Instituto Água e Saneamento (2025).

Quanto a tabela tarifárias vigente disponibilizado pela EMASA, pode-se observar na Tabela abaixo com relação a 80% do volume faturado de água.



Tabela 12 - Tarifa de esgoto em Balneário Camboriú.

CATEGORIA	TARIFA	FAIXA DE CONSUMO	VALOR (R\$)/M ³
Residencial	Social	até 10m ³	0,39
		de 11m ³ a 25m ³	1,03
		acima de 25m ³	4,69
	Normal	até 10m ³	1,96
		de 11m ³ a 25m ³	3,43
		de 26m ³ a 40m ³	4,05
		acima de 40m ³	4,69
Não residencial	Normal	até 10m ³	2,87
		de 11m ³ a 20m ³	3,90
		acima 20m ³	4,50

Fonte: EMASA (2025).

3.13.4 Energia Elétrica na AID

Está de acordo com os padrões das concessionárias garantindo ao empreendimento toda a segurança, de que não irá causar qualquer tipo de transtorno ou sobrecarga às redes existentes ou ainda qualquer tipo de incômodo ou prejuízo ao entorno imediato e de sua redondeza.

Atualmente, todos os bairros de Balneário Camboriú são abastecidos pelas Centrais Elétricas de Santa Catarina S.A. – CELESC.

A CELESC está entre as maiores empresas do setor elétrico brasileiro, com destaque nas áreas de distribuição e geração de energia. Estruturada como Holding em 2006, a Empresa possui duas subsidiárias integrais, a Celesc Distribuição S.A. e a Celesc Geração S.A. Além disso, detém o controle acionário da Companhia de Gás de Santa Catarina (SCGÁS) e é sócia das empresas Dona Francisca Energética S.A. (DFESA), Empresa Catarinense de Transmissão de Energia S.A. (ECTE), Companhia Catarinense de Água e Saneamento (CASAN) e do projeto da Usina Hidrelétrica Cubatão S.A. A Celesc Distribuição S.A. atua com destaque no segmento de distribuição de energia elétrica. Possui sua sede no município de Florianópolis, sendo uma concessionária de serviço público de distribuição de energia elétrica que atende, total ou parcialmente, 285 municípios. Do total atendido, 264 municípios constam no contrato de concessão da distribuidora (263 em Santa Catarina e 1 no Paraná) e 21 municípios são atendidos a título precário, localizados em áreas de concessões de outras distribuidoras (17 em Santa Catarina e 4 no Paraná) (PROSAS, 2023).

3.13.5. Iluminação Pública

A iluminação pública das vias e logradouros seguem em acordo com a Norma ABNT NBR 5101:2018 que trata dos procedimentos de iluminação pública visando proporcionar luminosidade suficiente e adequada para garantir especialmente a segurança do pedestre.



A Contribuição para o Custeio da Iluminação Pública – COSIP cuida da Iluminação Pública da cidade, vias e logradouros públicos, além disso, realiza a manutenção, melhoramento e expansão de rede. A Lei Complementar nº 21, de 18 de dezembro de 2017 que "Altera, acrescenta e revoga dispositivos da Lei Municipal nº 2.196, de 23 dezembro de 2.002, que "Institui a contribuição para custeio dos serviços de iluminação pública - COSIP, revoga Lei nº 2.025/2000", e atende as disposições de que trata a Resolução Normativa nº 414/2010 da Agência Nacional de Energia Elétrica - ANEEL, e dá outras providências, norteia os custos de energia no município.

3.13.6. Resíduos Sólidos

A coleta dos resíduos sólidos na ADA é realizada pela empresa Ambiental, a qual cobra pelos serviços de coleta regular, transporte e destinação final de resíduos sólidos urbanos. Além disso, também há presença de catadores de materiais recicláveis que trabalham dispersos na cidade que contribuem para o segmento de coleta de resíduos no município.

3.13.7. Rede de Telefonia e Internet

O sistema de telefonia fixa, móvel e internet é fornecido por concessionárias, estando de acordo com os padrões das Normas de Concessão, garantindo ao empreendimento toda a segurança, de que não irá causar qualquer tipo de transtorno ou sobrecarga às redes existentes ou ainda qualquer tipo de incômodo ou prejuízo ao entorno imediato e de sua redondeza

3.14. Sistema Transportes Urbano Coletivo

O BC Bus é o serviço de transporte público gratuito de Balneário Camboriú. Todos os ônibus são equipados com ar-condicionado e Wi-Fi, proporcionando uma experiência de viagem confortável, moderna e acessível a toda comunidade.

Atualmente, o BC Bus é operado pela empresa Auto Viação Suzano, que conta com uma frota de 16 ônibus novos e sete linhas. O itinerário das rotas pode ser consultado pelo site <https://www.bc.sc.gov.br/conteudo.cfm?caminho=horario-de-onibus>.



Figura 26 - Transporte Coletivo de Balneário Camboriú.



Fonte: Coletivo Balneário Camboriú (2025)

O coletivo conta com 7 (sete) linhas de circulação, sendo: Linha Verde, Linha Azul, Linha Amarela, Linha Violeta, Linha Laranja, Linha Vermelha e Linha Anil. Todas as linhas passam pela 4ª avenida.

Conforme MasterPlan BC (2020), a mobilidade urbana por ônibus no Município de Balneário Camboriú e na região da AMFRI é caracterizada por desafios estruturais e pela necessidade de requalificação do sistema para atender ao crescimento populacional e ao aumento da demanda por deslocamentos diários. O diagnóstico apresentado no documento evidencia que o transporte coletivo possui participação reduzida na matriz modal atual, apenas 10% em 2016, com tendência de queda para 5% no cenário tendencial até 2045, caso não sejam realizadas intervenções estruturantes.

As análises apontam que o crescimento acelerado da frota de automóveis e motos, aliado ao aumento do turismo e das atividades econômicas, gerou pressão sobre o sistema viário, comprometendo o desempenho operacional dos ônibus e contribuindo para baixa atratividade do serviço. O documento descreve a necessidade de reorganização completa do sistema de transporte público urbano, incluindo redesenho das linhas, revisão da operação e modernização tecnológica. A reestruturação proposta tem como objetivo elevar a eficiência operacional, reduzir tempos de viagem e ampliar a cobertura do transporte coletivo no território municipal.

Entre as ações centrais previstas, destacam-se:

- ✓ Reestruturação do sistema BC Bus, com revisão da rede e parâmetros de desempenho;
- ✓ Implantação e ampliação de faixas exclusivas, garantindo prioridade viária ao ônibus;
- ✓ Integração física e tarifária entre modais, incluindo conexão direta com ciclovias;



- ✓ Modernização da bilhetagem eletrônica e dos sistemas de informação ao usuário;
- ✓ Adequação total do sistema aos padrões de acessibilidade universal;
- ✓ Implantação de novos terminais de integração, assegurando articulação intermunicipal com Itajaí, Camboriú e Itapema

Em escala regional, o documento propõe a criação de um sistema integrado e interfederativo de transporte coletivo para todos os municípios da AMFRI. A proposta inclui implantação de corredores BRT, começando pela ligação Navegantes – Balneário Camboriú – Camboriú e sua expansão futura para Penha, Itapema e Porto Belo. Esses corredores visam reverter a baixa participação do ônibus na matriz modal e alcançar até 45% de uso do modal coletivo no cenário otimista de 2045

O relatório síntese do diagnóstico ressalta ainda que a ausência de um órgão regional de gestão do transporte compromete a padronização operacional, o compartilhamento de informações e a governança necessária para a integração plena do sistema. Assim, recomenda-se a criação de uma autarquia interfederativa, modelo semelhante à COMEC de Curitiba, responsável pelo planejamento, concessões e monitoramento do transporte coletivo intermunicipal

Em síntese, evidencia que a melhoria da mobilidade por ônibus depende de ações integradas que priorizem o transporte coletivo, ampliem sua eficiência e modernizem sua infraestrutura. A adoção das diretrizes propostas é essencial para que o ônibus passe a desempenhar papel estratégico na mobilidade urbana e regional, reduzindo congestionamentos, aumentando a oferta de alternativas sustentáveis e reequilibrando a matriz modal em direção a um sistema mais eficiente, acessível e ambientalmente adequado (MASTERPLAN BC, 2020).

3.15. Suscetibilidade a Inundação e Movimento de Massa

A suscetibilidade a inundações e a movimentos de massa constitui um parâmetro essencial na avaliação de viabilidade locacional de qualquer empreendimento, especialmente daqueles destinados ao atendimento público, como uma agência bancária. Áreas com alta suscetibilidade a inundações tendem a apresentar alagamentos recorrentes em função de fatores como baixa declividade, proximidade de cursos d'água, drenagem urbana insuficiente, impermeabilização excessiva do solo e eventos pluviométricos intensos. Esses processos



podem comprometer a acessibilidade, danificar estruturas, equipamentos e documentos, além de colocar em risco a segurança de funcionários e usuários.

Da mesma forma, a suscetibilidade a movimentos de massa, incluindo escorregamentos, deslizamentos ou instabilidades de taludes, representa risco direto à integridade física da edificação e de seus ocupantes. Tais eventos geralmente decorrem de combinações entre características geotécnicas do terreno, declividade acentuada, alterações antrópicas no relevo, ausência de drenagem superficial adequada e saturação do solo.

Compreender esses fatores é fundamental para o planejamento e implantação de uma agência bancária, visto que o setor financeiro demanda elevado padrão de segurança operacional, continuidade dos serviços e preservação de bens e valores. A análise prévia da suscetibilidade permite selecionar áreas mais estáveis e seguras, definir estratégias de mitigação, adequar os projetos de engenharia e garantir maior resiliência da infraestrutura. Além disso, contribui para evitar custos adicionais relacionados à manutenção corretiva, paralisações ou danos estruturais, assegurando a funcionalidade contínua do empreendimento e o atendimento adequado à população.

Quadro 6 - Suscetibilidade a inundações.

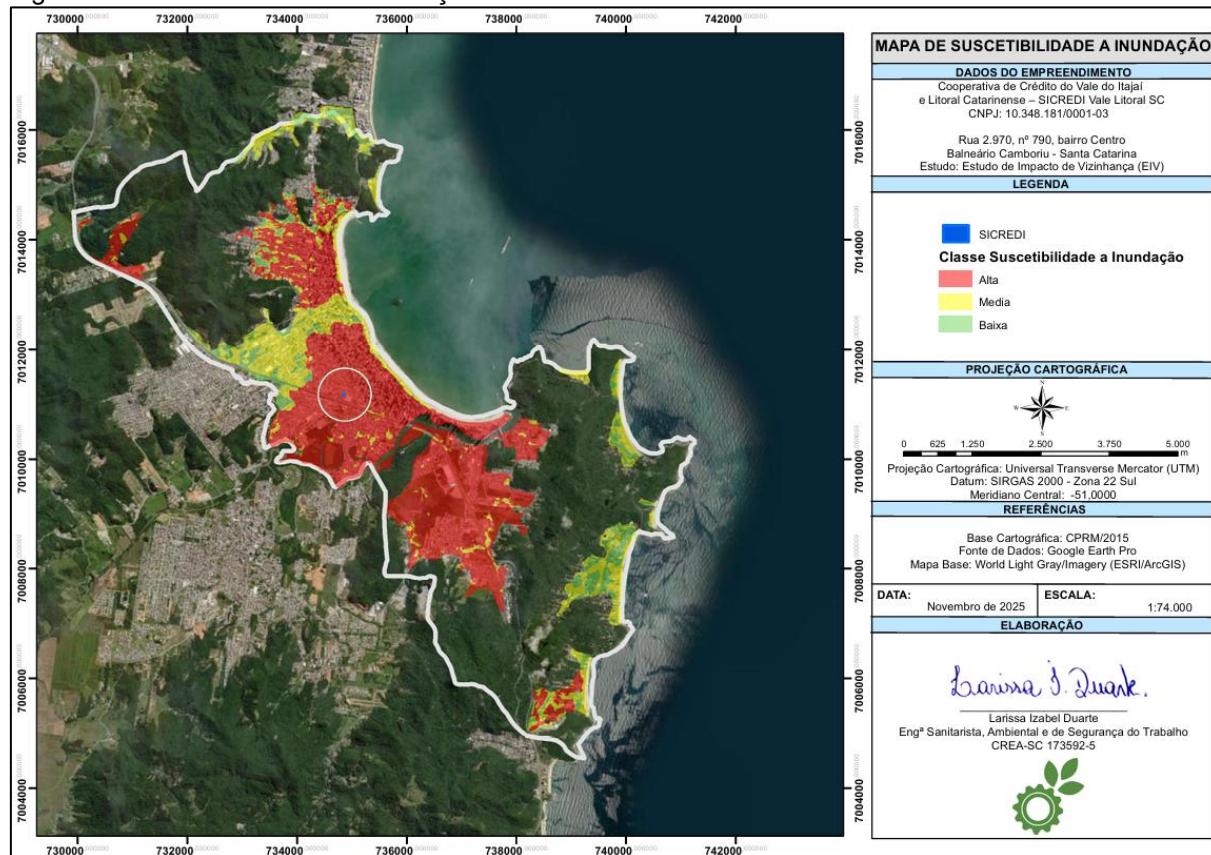
Classe de suscetibilidade	Características predominantes	
	Locais	Bacias de drenagem contribuintes
Alta	<ul style="list-style-type: none">• Relevo: planícies aluviais/marinhas atuais, com amplitudes e declividades muito baixas ($< 2^0$);• Solos: hidromórficos, em terrenos situados ao longo de curso d'água, mal drenados e com nível d'água subterrâneo aflorante a raso;• Altura de inundação: até 2 m em relação à borda da calha do leito regular do curso d'água; e• Processos: inundação, alagamento e assoreamento.	<ul style="list-style-type: none">• Área de contribuição: grande;• Formato: tendendo a circular;• Densidade de drenagem: alta;• Padrão dos canais fluviais: tendendo a sinuoso; e• Relação de relevo: amplitude baixa e canal principal longo.
Média	<ul style="list-style-type: none">• Relevo: planícies aluviais/marinhas restritas, terraços fluviais/marinhos baixos e/ou flancos de encostas, com amplitudes e declividades baixas ($< 5^0$);• Solos: hidromórficos e não hidromórficos, em terrenos argilo-arenosos e com nível d'água subterrâneo raso a pouco profundo;• Altura de inundação: entre 2 e 4 m em relação à borda da calha do leito regular do curso d'água; e• Processos: inundação, alagamento e assoreamento.	<ul style="list-style-type: none">• Área de contribuição: intermediária;• Formato: circular a alongado;• Densidade de drenagem: média;• Padrão dos canais fluviais: sinuoso a retilíneo; e• Relação de relevo: amplitude média e canal principal intermediário.
Baixa	<ul style="list-style-type: none">• Relevo: terraços fluviais/marinhos altos e/ou flancos de encostas, com amplitudes e declividades baixas ($< 5^0$);• Solos: não hidromórficos, em terrenos silto-arenosos e com nível d'água subterrâneo pouco profundo;• Altura de inundação: acima de 4 m em relação à borda da calha do leito regular do curso d'água; e• Processos: inundação, alagamento e assoreamento.	<ul style="list-style-type: none">• Área de contribuição: pequena;• Formato: tendendo a alongado;• Densidade de drenagem: baixa;• Padrão dos canais fluviais: tendendo a retilíneo; e• Relação de relevo: amplitude alta e canal principal curto.

Fonte: CPRM (2015).



Foi elaborado um mapa de suscetibilidade à inundação através dos dados da Companhia de Pesquisa de Recursos Minerais (CPRM) do ano de 2015 e concluiu-se que o empreendimento está localizado em área que possui suscetibilidade à inundação.

Figura 27 - Suscetibilidade a Inundação em Balneário Camboriú.



Fonte: CPRM (2015), adaptado pela responsável técnica (2025).

Já com relação ao processo de movimento de massa, através do mapa de suscetibilidade a movimentação de massa gerado a partir dos dados do CPRM (2015), foi constatado que no empreendimento o grau de suscetibilidade é baixo. Fato este exposto, por se tratar de uma região litorânea e não possuir relevo acidentado. O único movimento de massa que pode ocorrer na região, é relacionado à erosão costeira ocorrida pela degradação da restinga e energia das ondas quando há o aumento da maré.



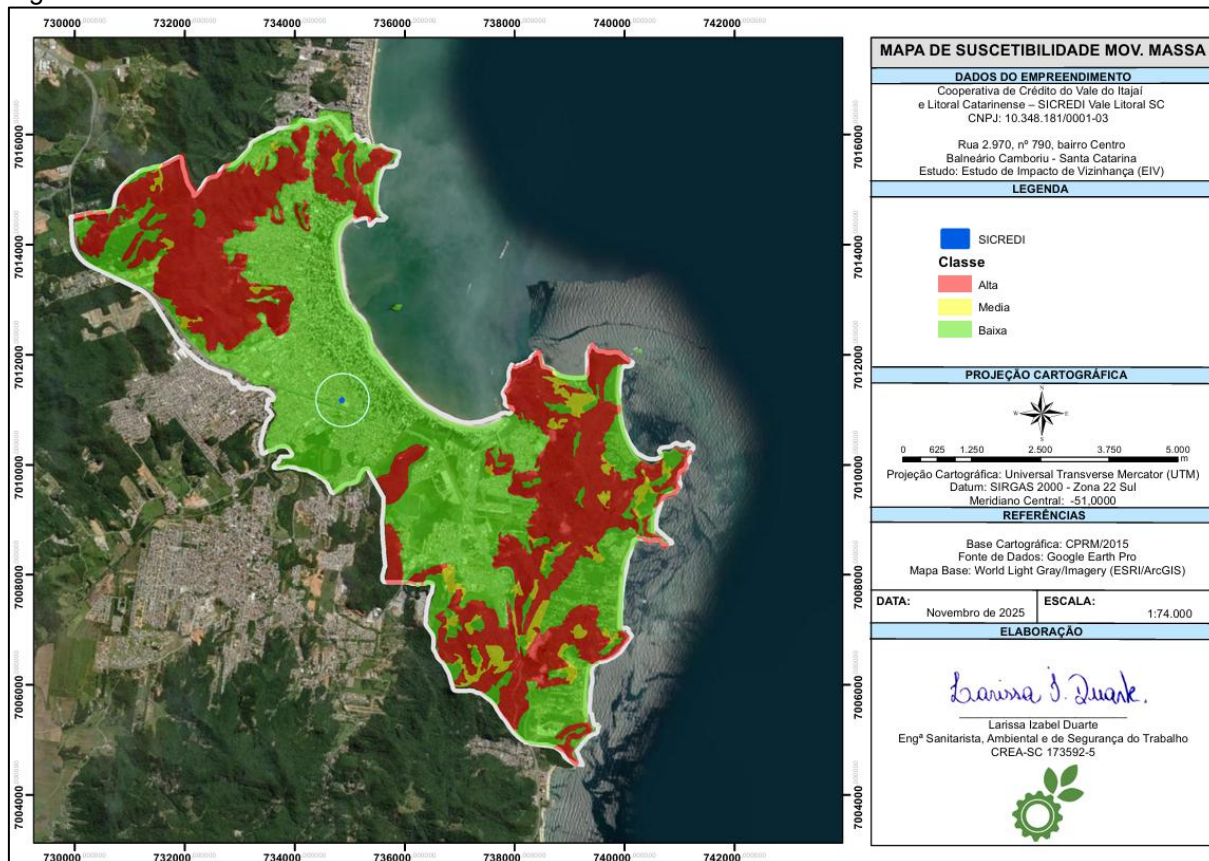
Quadro 7 - Suscetibilidade a movimentação de massa.

Classe de suscetibilidade	Características predominantes
Alta	<ul style="list-style-type: none">• Relevo: morros altos e morros baixos;• Forma das encostas: retilíneas e côncavas, com anfiteatros de cabeceiras de drenagem abruptos;• Amplitudes: 50 a 300 m;• Declividades: > 25°;• Litologia: séries graníticas subalcalinas: calcialcalinas e toleíticas;• Densidade de lineamentos/estruturas: alta;• Solos: pouco evoluídos e rasos; e• Processos: deslizamento, queda de rocha e rastejo.
Média	<ul style="list-style-type: none">• Relevo: morros altos, morros baixos e morrotes;• Forma das encostas: convexas a retilíneas e côncavas, com anfiteatros de cabeceira de drenagem;• Amplitudes: 40 a 100 m;• Declividades: 10 a 30°;• Litologia: séries graníticas subalcalinas: calcialcalinas e toleíticas;• Densidade de lineamentos/estruturas: média;• Solos: evoluídos e moderadamente profundos; e• Processos: deslizamento, queda de rocha e rastejo.
Baixa	<ul style="list-style-type: none">• Relevo: planícies e terraços fluviais/marinhos;• Forma das encostas: convexas suavizadas e topos amplos;• Amplitudes: < 50 m;• Declividades: < 15°;• Litologia: sedimentos arenosos de ambiente marinho costeiro;• Densidade de lineamentos/estruturas: baixa;• Solos: aluviais/marinhos; e• Processos: deslizamento e rastejo.

Fonte: CPRM (2015), adaptado pela responsável técnica (2025).



Figura 28 - Suscetibilidade a Movimento de Massa em Balneário Camboriú.



Fonte: CPRM (2015), adaptado pela responsável técnica (2025).

3.16. Características Socioeconômicas, Históricas E Culturais

Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a região atualmente correspondente ao município de Balneário Camboriú foi originalmente ocupada por populações indígenas, que identificaram no local condições favoráveis de subsistência, destacando-se a abundância pesqueira na praia de Laranjeiras, o clima ameno e a disponibilidade de água doce proveniente do rio Camboriú.

Há relatos de ocupação luso-brasileira desde 1758, especialmente por famílias estabelecidas na margem esquerda do rio. Entretanto, somente em 1826 ocorreu a primeira concessão formal de terras, quando o colono Baltazar Pinto Corrêa recebeu da então Província de Santa Catarina uma área destinada ao cultivo e à residência, na localidade atualmente denominada Bairro dos Pioneiros.

Por volta de 1840, foi autorizada pela Arquidiocese de Florianópolis a construção de uma igreja, posteriormente tombada como Patrimônio Histórico Municipal, o que consolidou a formação do Arraial do Bom Sucesso. Paralelamente, o Governo Provincial elevou a área à



categoria de Distrito do Arraial do Bom Sucesso, localizada na Barra do Rio Camboriú. Em 1884, instituiu-se oficialmente o Município de Camboriú.

A economia cafeeira desempenhou papel central nesse período, fazendo de Camboriú, por muitos anos, o principal produtor de café do Estado. Outras atividades econômicas relevantes incluíam a exploração de jazidas de mármore, granito e calcário. Em razão dessas dinâmicas, a sede administrativa foi transferida para o Arraial dos Garcias, enquanto a antiga sede, na barra, passou à condição de Distrito de Paz. A agricultura recebeu grande valorização, enquanto a faixa litorânea permanecia pouco explorada.

O processo de desenvolvimento urbano e turístico iniciou-se no final da década de 1920. Em 1926, surgiram as primeiras residências de veraneio, majoritariamente pertencentes a moradores de Blumenau. Em 1928, registrou-se a implantação do primeiro hotel na região e, seis anos depois, de um segundo estabelecimento hoteleiro.

A população de origem alemã do Vale do Itajaí introduziu na comunidade local o hábito do uso da praia como espaço de lazer, uma vez que, até então, o banho de mar era associado apenas a práticas terapêuticas ou à pesca. Durante a Segunda Guerra Mundial (1939–1945), a presença alemã reduziu-se devido a tensões sociais da época, enquanto o Exército Brasileiro utilizou hotéis e residências da orla como pontos de observação da costa. Após o término do conflito, o fluxo turístico voltou a se intensificar.

A consolidação do turismo ocorreu a partir da década de 1960, quando a atividade ganhou impulso significativo, posicionando a cidade como importante destino turístico nacional. Em 1959, o local foi elevado a Distrito e, em 1964, foi oficialmente criado o Município de Balneário Camboriú.

O topônimo “Camboriú” possui origem tupi. Ao longo dos séculos, foram registradas diversas variações, como *Camboriasu* (1779), *Cambarigua-ssu* (1797) e *Camborigu-assu* (1816). Henrique Boiteux adotou a forma *Camborihu*, traduzida como “rio de muito robalo” ou “criadouro de robalo”, em referência à abundância desse peixe na região.

O distrito denominado Praia de Camboriú foi instituído pela Lei Municipal nº 18, de 20 de outubro de 1954, permanecendo subordinado ao Município de Camboriú. No quadro administrativo estabelecido para o período de 1954 a 1958, o distrito de Praia de Camboriú manteve-se integrado ao referido município. Na divisão territorial vigente em 1º de julho de 1960, o distrito continuava vinculado ao Município de Camboriú.



Posteriormente, por meio da Lei Estadual nº 960, de 8 de abril de 1964, o distrito foi elevado à categoria de município, sob a denominação de Balneário de Camboriú, mediante desmembramento de Camboriú. A sede administrativa foi estabelecida no antigo distrito de Praia de Camboriú, constituindo-se o novo município apenas pelo distrito-sede. A instalação oficial ocorreu em 20 de julho de 1964.

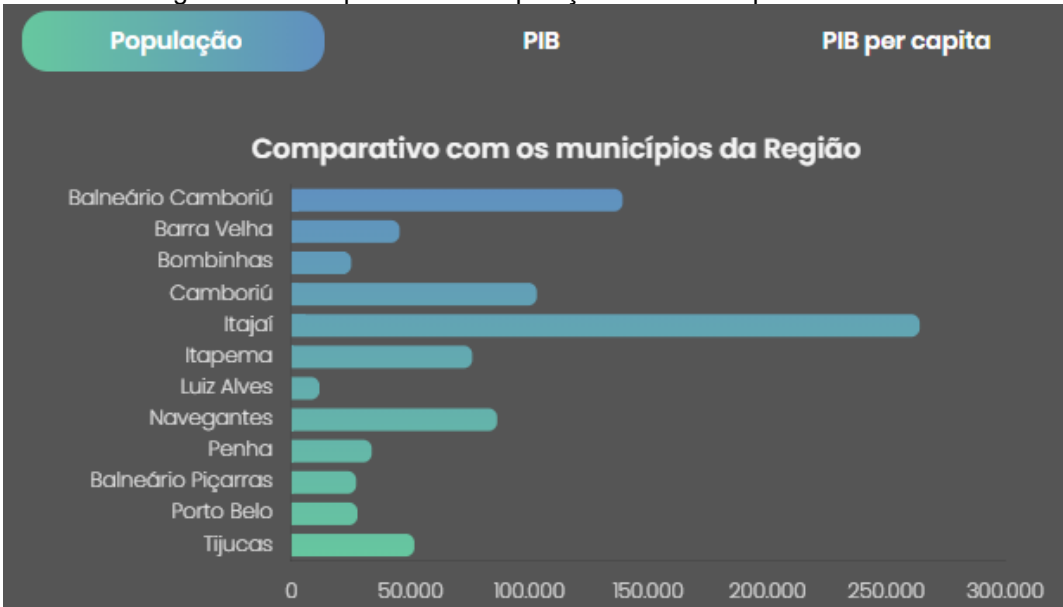
Conforme a divisão territorial de 1º de janeiro de 1979, o município permanecia constituído exclusivamente pelo distrito-sede. Em 20 de novembro de 1979, por força da Lei Estadual nº 5.630, o município passou a denominar-se Balneário Camboriú. Segundo a divisão territorial de 18 de agosto de 1988, o município continuava composto apenas pelo distrito-sede, situação que se manteve na divisão territorial de 2007.

A economia de Balneário Camboriú é fortemente sustentada pelo turismo e pelo mercado imobiliário, sendo este último caracterizado por possuir um dos metros quadrados mais valorizados do país. O turismo configura-se como o principal vetor de desenvolvimento econômico, responsável por atrair milhões de visitantes anualmente e impulsionar uma ampla cadeia de serviços. Paralelamente, o município apresenta expressivo crescimento no setor da construção civil, embora o ritmo de expansão urbana imponha desafios à infraestrutura existente, que necessita de constantes melhorias para acompanhar a demanda gerada pelo desenvolvimento local.

Classificado como capital sub-regional de alta influência, o município de Balneário Camboriú localiza-se próximo à cidade de Itajaí, no estado de Santa Catarina. No âmbito de sua área de influência, destaca-se pela capacidade de atrair visitantes em razão de sua oferta cultural e de lazer. Balneário Camboriú constitui o segundo município mais populoso da pequena região de Itajaí, com população estimada em 151,7 mil habitantes (Figura 29).



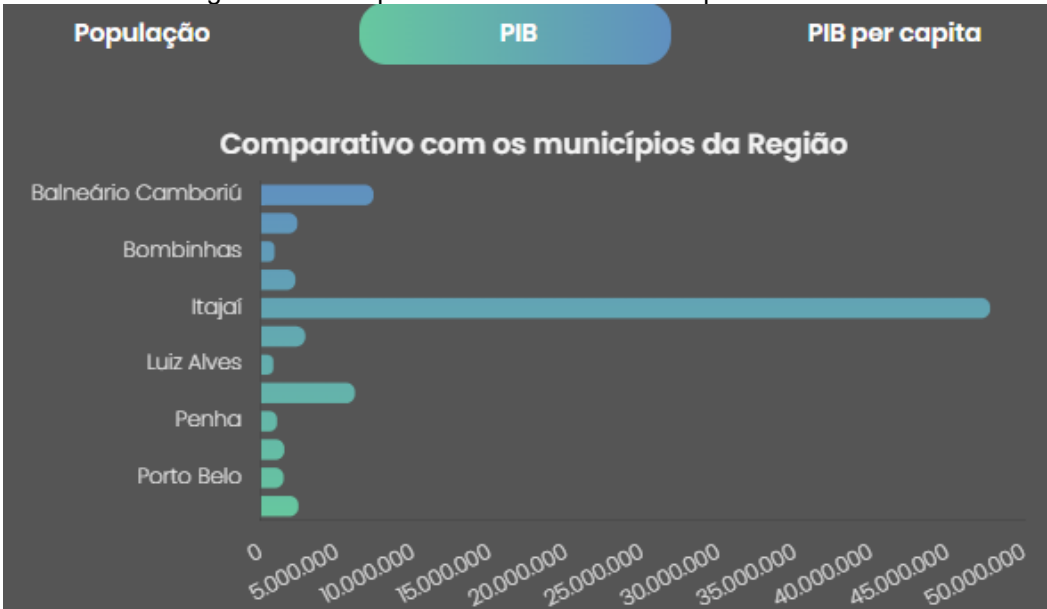
Figura 29 - Comparativo de População com Municípios Vizinhos.



Fonte: CARAVELAS (2025).

O PIB da cidade é de cerca de R\$ 7,4 bilhões de reais, sendo que 69,5% do valor adicionado advém dos serviços, na sequência aparecem as participações da administração pública (17,9%), da indústria (12,3%) e da agropecuária (0,3%) (Figura 30).

Figura 30 - Comparativo do PIB com Municípios Vizinhos.

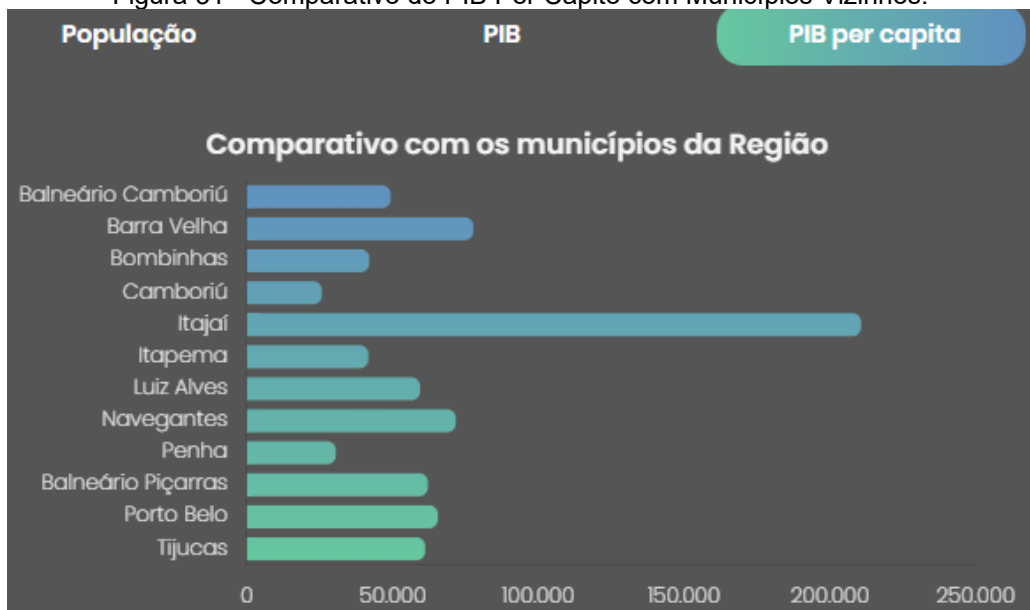


Fonte: CARAVELAS (2025).

Com esta estrutura, o PIB per capita de Balneário Camboriú é de R\$ 49,3 mil, valor inferior à média do estado (R\$ 58,4 mil), da grande região de Blumenau (R\$ 69,7 mil) e da pequena região de Itajaí (R\$ 95,7 mil) (Figura 31).



Figura 31 - Comparativo do PIB Per Capito com Municípios Vizinhos.



Fonte: CARAVELAS (2025).

O município possui 58,4 mil empregos com carteira assinada, a ocupação predominante destes trabalhadores é a de vendedor de comércio varejista (4487), seguido de faxineiro (3143) e de auxiliar de escritório (2362). A remuneração média dos trabalhadores formais do município é de R\$ 2,9 mil, valor abaixo da média do estado, de R\$ 3,3 mil.

A concentração de renda entre as classes econômicas em Balneário Camboriú pode ser considerada alta e é relativamente superior à média estadual. As faixas de menor poder aquisitivo (E e D) participam com 48% do total de remunerações da cidade, enquanto que as classes mais altas representam 21,4%. Destaca-se que a composição de renda das classes mais baixas da cidade têm uma concentração 2,5 pontos percentuais maior que a média estadual, já as faixas de alta renda possuem participação 2,6 pontos abaixo da média.

Do total de trabalhadores, as três atividades que mais empregam são: administração pública em geral (5104), construção de edifícios (4089) e restaurantes (3763). Entre os setores característicos da cidade, também se destacam as atividades de condomínios prediais e construção de edifícios.

As festas típicas de Balneário Camboriú incluem a Festa do Bom Sucesso e a Festa do Pescador, ambas no bairro da Barra, que celebram a cultura local, a gastronomia (especialmente tainha e camarão) e a música. Outra festa tradicional é a Festa da Tainha, realizada em junho, no bairro do Estaleiro.



3.17. Comunidade Local E Os Fatores De Agregação Social E As Atividades Econômicas Exercidas

A comunidade local de Balneário Camboriú caracteriza-se por dinamicidade socioeconômica, elevada diversidade populacional e forte integração entre atividades urbanas, turísticas e de serviços. O município recebeu, ao longo das últimas décadas, fluxos migratórios significativos, tanto internos quanto internacionais, que contribuíram para a formação de uma sociedade heterogênea, marcada por distintos perfis culturais e faixas socioeconômicas. Essa pluralidade impulsiona processos de agregação social baseados em redes de vizinhança, empreendimentos comunitários, associações de moradores e na oferta variada de serviços públicos e privados.

Os fatores de agregação social são influenciados pela infraestrutura urbana consolidada, como áreas de lazer, parques, equipamentos comunitários, escolas, unidades de saúde e espaços culturais, que favorecem a convivência cotidiana e fortalecem vínculos sociais. A orla marítima, ciclovias, praças e centros comerciais também funcionam como pontos de encontro frequentes, reforçando o sentimento de pertencimento e integração. Além disso, eventos esportivos, culturais e turísticos promovidos pelo município constituem elementos fundamentais para a coesão social, atraindo tanto residentes quanto visitantes e estimulando a circulação econômica.

Em relação às atividades econômicas, Balneário Camboriú apresenta uma base fortemente pautada nos setores de serviços, comércio, turismo e construção civil. O turismo é um dos pilares da economia local, impulsionado pela oferta de praias urbanizadas, infraestrutura hoteleira, gastronomia diversificada e equipamentos de lazer, como parques temáticos e atrativos turísticos de grande porte. O comércio varejista e os serviços especializados, incluindo serviços financeiros, imobiliários, de saúde, educação e tecnologia, complementam o dinamismo econômico do município.

A construção civil destaca-se como atividade estratégica, responsável pela verticalização característica da cidade e pelo desenvolvimento de empreendimentos residenciais e comerciais de alto padrão. Esse setor gera empregos diretos e indiretos e movimentada cadeias produtivas locais e regionais. As atividades náuticas, o turismo de eventos e o setor gastronômico também contribuem expressivamente para a economia, reforçando o caráter multifuncional de Balneário Camboriú.

Dessa forma, a comunidade local se organiza a partir da conjunção entre diversidade cultural, oferta de infraestrutura social e vitalidade econômica, elementos que sustentam o



crescimento contínuo e a atratividade do município como polo turístico e urbano no litoral catarinense.

3.18. Fator de Alteração da Saúde da População

O Fator de Alteração da Saúde da População (FASP) consiste na avaliação das condições ambientais, sociais e urbanas que podem influenciar de forma direta ou indireta o bem-estar e a qualidade de vida da população. No contexto de Balneário Camboriú, município caracterizado por elevada densidade urbana, intensa verticalização, fluxo turístico sazonal e pressões sobre a infraestrutura urbana, esse fator assume relevância especial para fins de planejamento territorial, licenciamento ambiental e gestão pública.

Em Balneário Camboriú, as principais variáveis associadas ao FASP incluem: qualidade do ar, níveis de ruído urbano, gestão de resíduos, acesso a áreas verdes, mobilidade urbana, condições socioeconômicas, além da exposição a riscos ambientais, como alagamentos, movimentos de massa em áreas de morro e eventos extremos intensificados por mudanças climáticas.

A verticalização intensa no eixo central e na orla marítima provoca sombreamento prolongado, aumento da umidade e redução da ventilação natural, fatores que podem contribuir para desconforto térmico e incidência de doenças respiratórias. Já o crescimento populacional sazonal, impulsionado pelo turismo, pressiona o sistema de saneamento básico e o manejo de resíduos, elevando riscos de contaminação e proliferação de vetores caso não haja adequada capacidade operacional.

O ruído urbano, proveniente do tráfego veicular, bares, casas noturnas e atividades comerciais, constitui outro fator significativo, especialmente em áreas centrais e de alta densidade. Estudos apontam que níveis elevados de ruído podem gerar distúrbios do sono, estresse e redução da saúde cardiovascular. No município, a concentração de atividades noturnas e o fluxo intenso de veículos na Avenida Brasil, Terceira Avenida e Avenida Atlântica ampliam esses impactos.

Além disso, Balneário Camboriú apresenta áreas suscetíveis a inundações e enxurradas, especialmente na Bacia Hidrográfica do Rio Camboriú e em pontos da bacia de drenagem urbana. Tais eventos podem causar danos à saúde física e mental, contaminação hídrica e disseminação de doenças de veiculação hídrica (COPS/UFSC, 2021).

Por outro lado, políticas públicas municipais vêm sendo implementadas com o objetivo de reduzir os impactos do FASP, como a ampliação do sistema de esgotamento sanitário,

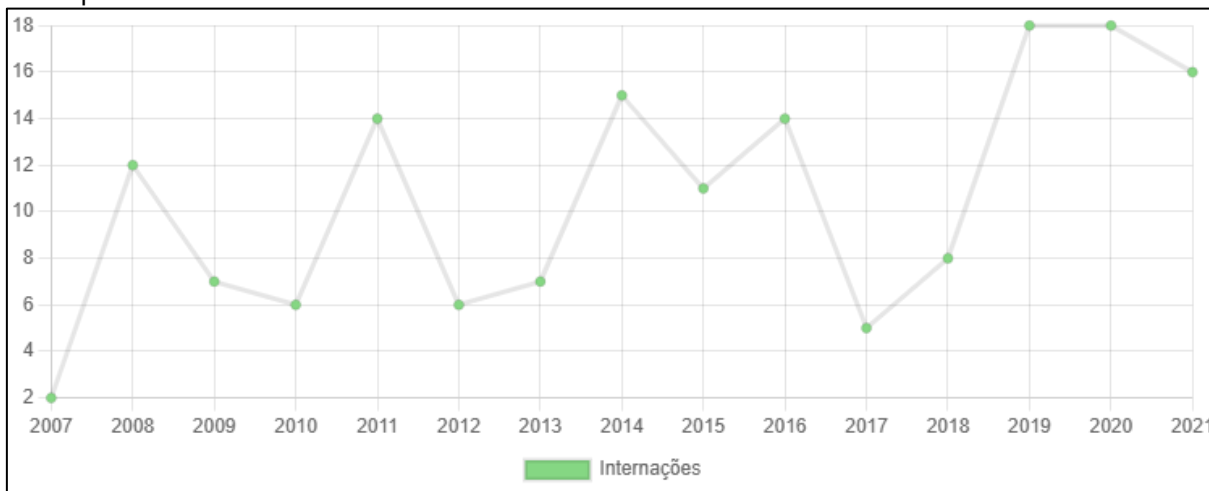


ações de controle de ruído, qualificação da mobilidade urbana e monitoramento ambiental da qualidade das águas e balneabilidade.

Durante o veraneio a presença de turistas aumenta na região, consequentemente, a taxa de atendimento médico também progride, podendo acarretar no colapso da saúde. Os principais casos mais recorrentes e atendidos nas unidades de saúde estão relacionados a sintomas gripais, Covid-19, pneumonia e outras doenças do sistema respiratório. Também se destacam os pacientes com sintomas relacionados a viroses, como casos de diarreia, gastroenterite, colites, enterites virais, infecção intestinal, náuseas e vômitos (NDmais, 2023).

O número de internações hospitalares por ano ocorridas em consequência de Doenças Relacionadas ao Saneamento Ambiental Inadequado (DRSAI), podem ser visualizadas na Figura 32. Pode-se analisar que decorrente de internações deste âmbito, no ano de 2021 houve um decréscimo. O maior pico foi em 2019 e 2020.

Figura 32 - Internações Hospitalares Causadas por Doenças Relacionadas ao Saneamento Inadequado.



Fonte: INFOSANBAS (2025).

Com relação a casos no setor de segurança do trabalho, o Observatório de Segurança e Saúde no Trabalho através da plataforma SMARTLAB, cita os setores que obtiveram a maior quantidade de notificações de acidente de trabalho, sendo que o setor de administração pública em geral foi o que mais gerou notificação, seguido da construção de edifícios.

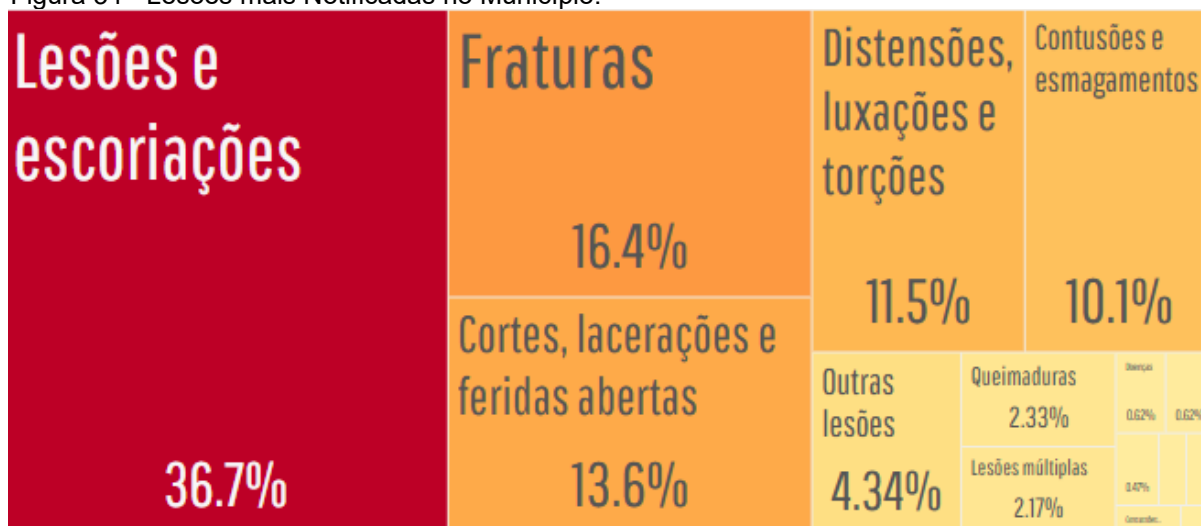
Figura 33 - Setores com Notificações de Casos.



Fonte: SMARTLAB, (2025).

Ainda de acordo com o SMARTLAB (2025), para o ano de 2024 (o mais recente levantamento) foram levantadas as lesões que mais acometeram os trabalhadores no município de Balneário Camboriú, sendo que lesões e escoriações se destacou em primeiro lugar para com 237 notificações.

Figura 34 - Lesões mais Notificadas no Município.



Fonte: SMARTLAB, (2025).



4. AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

Este tópico tem o intuito de caracterizar os impactos decorridos da instalação e operação do empreendimento nas áreas de influência diretamente afetada e indireta.

A metodologia proposta a avaliação de impactos para este tipo de estudo requer uma visão cartesiana da sistemática de alteração do ambiente, inerente ao tipo de empreendimento, observando-se os prognósticos de alteração. Objetiva-se neste item avaliar a possibilidade deste empreendimento alterar a qualidade e modo de vida da população. Esta alteração poderá estar representada em diversos aspectos de interferência (uso do solo, geração de tráfego, empregos etc.). Sendo assim, cada aspecto de interferência deve ser avaliado e comparado com as características do empreendimento.

A metodologia utilizada para avaliação de impactos potenciais, a respeito da implantação e operação do empreendimento foi realizada de acordo com o Anexo I da Lei Complementar Nº 24, de 18 de Abril de 2018.

Cabe salientar que a identificação de impactos, neste contexto, remete à interferência referente à implantação e operação de um empreendimento, sobre um determinado aspecto, diferentemente de análises de impactos ambientais para licenciamento ambiental. Em estudos de impacto ambiental são estudadas as relações do meio com o empreendimento enquanto em estudos de impacto de vizinhança são observadas as relações do empreendimento com o meio.

Aspectos de Interferência de forma que fossem contemplados os efeitos do empreendimento quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, foram elencados os aspectos de interferência, cujas alterações em suas características representassem possíveis impactos sobre a vizinhança do empreendimento, em conformidade com o plano diretor municipal.

4.1 Metodologia para Identificação e Avaliação dos Impactos

4.1.1 Metodologia Qualitativa

Para a avaliação quali-quantitativa dos impactos, os mesmos foram divididos em dois grupos:



- **Impactos Potenciais:** São situações emergenciais, com pouquíssimas chances de ocorrer. Se forem previstos devem ser descritos, mas não precisam ser classificados ou avaliados.
- **Impactos Reais:** diretamente relacionados com a atividade, durante nas fases de implantação e/ou operação.

4.1.1.1. Atributo dos impactos

a) Fase de ocorrência:

- Implantação: inicia-se a partir das intervenções no terreno até a finalização da obra.
- Operação: inicia-se com a entrega da obra e início das atividades.

b) Expectativa de ocorrência:

- Certa, impactos diretamente relacionados à atividade modificadora do ambiente;
- Incerta, impactos dependem de um arranjo de fatores para ocorrer.

c) Área de Abrangência: trata da dimensão dos impactos, podendo ser:

- ADA, quando ocorrem apenas no imóvel de implantação do empreendimento, ou Área Diretamente Afetada;
- AVD, quando ocorrem na Área de Vizinhança Direta;
- AVI, quando ocorrem na Área de Vizinhança Indireta.

d) Importância: baseia-se na análise das demais classificações e busca identificar a interferência em função da sua participação no conjunto analisado, podendo ser:

- Baixa
- Moderada
- Alta

e) Reversibilidade: classificam-se os impactos negativos como:

- Reversíveis, quando o componente pode voltar ao seu estado de antes da execução da ação em termos de qualidade;
- Parcialmente reversíveis, o componente pode voltar parcialmente ao seu estado de antes da execução da ação, sem afetar a qualidade;



- Irreversíveis, quando o componente não voltará ao seu estado de antes da execução da ação.

f) Prazo de duração: quanto tempo poderão ser percebidos os fenômenos:

- Temporários, efeitos cessam com a recuperação natural ou com a implantação das medidas mitigadoras;
- Permanentes, alterações persistem ao longo do tempo;
- Cíclicos, efeitos ocorrem de forma intermitente.

Observação: Para os impactos **positivos** não se faz necessário supor reversibilidade.

4.1.2 Metodologia de Avaliação Qualiquantitativa

Para serem avaliados de forma quantitativa, os atributos utilizados na avaliação qualitativa devem receber um valor. Cabe a equipe técnica responsável pelo EIV definir os "valores" com base na discussão entre os membros buscando quantificar melhor o impacto e sua respectiva magnitude, com base nos valores indicados abaixo:

Quadro 8 - Atributos e critérios e valores utilizados na quantificação dos impactos.

ATRIBUTO		CRITÉRIO	
Fase de Ocorrência	Implantação	Operação	
	1	5	
Expectativa de Ocorrência	Incerta	Certa	
	1	3	
Abrangência	ADA	AVD	AVI
	1	3	5
Importância	Baixa	Moderada	Alta
	1	3	5
Reversibilidade	Reversível	Parcialmente reversível	Irreversível
	1	3	5
Prazo	Temporário	Cíclico	Permanente
	1	3	5

Após receberem os valores, cada atributo recebe um grau de importância, com base no peso que terá na fórmula. Os pesos devem ser aplicados conforme abaixo.

Quadro 9 - Atributo dos impactos e peso considerando o grau de importância.

ATRIBUTO	PESO
Fase de ocorrência	5,0
Expectativa de ocorrência	4,9
Abrangência	4,8
Importância	4,7
Reversibilidade	4,6
Prazo	4,5



A fórmula para determinação da valoração do impacto é:

$$\text{Valor total} = (5,0 * \text{fase de ocorrência}) + (4,9 * \text{expectativa de ocorrência}) + (4,8 * \text{abrangência}) + (4,7 * \text{importância}) + (4,6 * \text{reversibilidade}) + (4,5 * \text{prazo}).$$

Com base no valor máximo e mínimo obtido através da aplicação da fórmula, é possível estabelecer os intervalos de definição da magnitude do impacto sempre obedecendo 4 intervalos (Alta, Média, Baixa e Nula) divididos igualmente conforme abaixo.

Quadro 10 - Magnitude do impacto com base no intervalo de valoração.

INTERVALO DA VALORAÇÃO	ÍNDICE DE MAGNITUDE	VALOR
Alta	99,53 – 132,70	4
Média	66,36 – 99,52	3
Baixa	33,18 – 66,35	2
Nula	0 – 33,17	1

Com a Magnitude do impacto definida, deverão ser aplicadas as classes de mitigação. Estas são aplicadas apenas para os impactos negativos. Após a mitigação do impacto é recalculado a magnitude do impacto (Quadro 10).

Quadro 11 - Classes de Mitigação dos Impactos.

MITIGAÇÃO	% DE REDUÇÃO
Elevada	80%
Moderada	50%
Baixa	30%
Muito Baixa	10%
Nula	0

Ressalta-se que só poderá ser considerada a mitigação de 100% somente quando a ação mitigatória for de extrema relevância, não só mitigando o impacto, mas também solucionando ou melhorando uma condição adversa do município.

4.1.3 Metodologia para Identificação e Avaliação das Medidas

As medidas propostas foram classificadas da seguinte forma:

- **Mitigadora:** quando a ação resulta na redução dos efeitos do impacto negativo;
- **Potencializadora:** quando a ação resulta no aumento dos efeitos do impacto positivo;
- **Compensatória:** quando o dano não pode ser reparado integralmente in natura, fazendo-se necessária a compensação por meio de adoção de outras medidas, de cunho pecuniário a ser definida através do Cálculo do Valor de Compensação.



4.1.4 Índice de Magnitude do Impacto do Empreendimento

Após definir o valor de magnitude de cada um dos impactos avaliados é necessário definir o Índice de Magnitude do Impacto do Empreendimento. O valor é obtido através da média dos impactos conforme a fórmula a seguir, considerando-se apenas os impactos negativos. O valor encontrado será enquadrado conforme o Quadro 10 e aí se tem a definição da Magnitude do Impacto do Empreendimento num intervalo de 1 a 4

$$MI = \frac{\sum NI}{N1}$$

Onde:

MI = Média de impactos

$\sum NI$ = Somatória do número de impactos

NI = Número de impactos

Após a aplicação das medidas mitigadoras é calculado uma nova Magnitude do impacto do empreendimento com base no intervalo de valoração, de acordo com o Quadro 10.

4.2. Metodologia de Cálculo para a Aplicação do Valor de Compensação – VC

O Valor da Compensação - VC será calculado pelo produto do Grau de Impacto - GI com o Valor de INVESTIMENTO - VI, em CUB/SC, de acordo com a fórmula a seguir:

$$VC = VI \times GI$$

Onde:

VC = Valor de Compensação;

VI = Valor de investimento representado em CUB/SC referentes à construção da obra;

GI = Grau de Impacto nos ecossistemas, podendo atingir percentual de 0,5 a 1,5%.

O GI será obtido através da somatória do Impacto Sobre a Sustentabilidade - ISSU, Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança - CIV e Influência nos Ecossistemas Urbanos - IEU.



4.2.1. Grau de Impacto (GI)

$$GI = ISSU + CIV + IEU$$

Onde:

ISS = Impacto sobre a Sustentabilidade;

CIV = Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança;

IEU = Influência nos Ecossistemas Urbanos.

4.2.2. Impacto Sobre a Sustentabilidade (ISSU)

O ISSU tem como objetivo contabilizar os impactos do empreendimento diretamente sobre a Sustentabilidade na sua área de influência direta e indireta. Os impactos diretos sobre a Sustentabilidade que não se propagarem para além da área de influência direta e indireta não serão contabilizados para as áreas prioritárias.

$$ISSU = \frac{IM * ISRN (IA + IT)}{320}$$

Onde:

IM = Índice Magnitude;

ISRN = Índice sobre os Recursos Naturais;

IA = Índice Abrangência;

IT = Índice Temporalidade.

4.2.3. Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança (CIV)

O CIV tem por objetivo contabilizar efeitos do empreendimento sobre a infraestrutura da vizinhança. Isto é observado fazendo o diagnóstico de qual o cenário atual da infraestrutura da vizinhança antes da instalação do empreendimento e a significância dos impactos frente às áreas afetadas.

$$CIV = \frac{IM * ICIV * IT}{160}$$



Onde:

IM = Índice Magnitude;

ICIV = Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança;

IT = Índice Temporalidade.

4.2.4. Influência nos Ecossistemas Urbanos (IEU)

O IEU varia de 0,5 a 0,9%, avaliando a influência do empreendimento sobre o macrozoneamento urbano, de acordo com os valores do quadro abaixo.

Quadro 12 - Valores de IEU.

VALOR	MACROZONEAMENTO
0,9%	Zona de Ambiente Construído Costa Brava - ZACI e Zonas de Ambiente Natural - ZAN
0,7%	Zonas de Ambiente Construído Consolidado - ZACC Zona de Ambiente Construído Secundário - ZACS Zona de Ambiente Construído da Estrada da Rainha - ZACER, Zona de Estruturação Especial - ZEE, Zona de Atividade Vocacionada - ZAV, Zona Especial Institucional - ZEI e Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS
0,5%	Zona de Ocupação Restrita - ZOR, Áreas Especiais de Interesse e do Patrimônio Histórico e Ambiental - AEIPH e Áreas Especiais de Interesse do Desenvolvimento e Qualificação do Turismo. Preservação do Espaço e Atividade - AEITUR

4.2.5. Índices

4.2.5.1. Índice de Magnitude (IM)

O Índice de Magnitude é obtido através do intervalo de valoração da qual trata o quadro 9 com resultados obtidos através da avaliação quali-quantitativa.

4.2.5.2. Índice Sobre os Recursos Naturais (ISRN)

O ISRN varia de 0 a 3, avaliando o estado da Sustentabilidade previamente à implantação do empreendimento.



Quadro 13 - Atributos de ISRN.

VALOR	ATRIBUTO
0	Causa pequeno impacto nos recursos naturais
1	Impacta os recursos naturais, mas o empreendimento é uma demanda reprimida no município
2	Impacta os recursos naturais e o empreendimento não é demanda reprimida no município
3	Impacta os recursos naturais, o empreendimento não é demanda reprimida no município e irá se localizar em área com biodiversidade pouco comprometida

4.2.5.3. Índice de Abrangência (IA)

O IA varia de 1 a 4, avaliando a extensão espacial de impactos negativos sobre a vizinhança imediata.

Quadro 14 - Atributos de IA.

VALOR	ATRIBUTO
1	Impactos limitados a um raio de 0 a 1 km
2	Impactos limitados a um raio de 1 a 3 km
3	Impactos limitados a um raio de 3 a 5 km
4	Impactos que ultrapassem um raio de 5 km

4.2.5.4. Índice de Temporalidade (IT)

O IT varia de 1 a 4 e se refere à resiliência do espaço em que se insere o empreendimento. Avalia a persistência dos impactos negativos do empreendimento.

Quadro 15 - Atributos de IT.

VALOR	ATRIBUTO
1	Imediata - de 0 a 1 ano após a instalação do empreendimento
2	Curta - superior a 1 e até 3 anos após a instalação do empreendimento
3	Média - superior a 3 e até 5 anos após a instalação do empreendimento
4	Longa - superior a 5 após a instalação do empreendimento

4.2.5.5. Índice de Comprometimento de Infraestrutura da Vizinhança (ICIV)

O ICIV varia de 0 a 3, avaliando o comprometimento sobre a integridade de fração significativa espaço físico impactado pela implantação do empreendimento. Este índice leva em consideração a NR 9284/1986 na categoria infraestrutura.



Quadro 16 - Atributos de ICIV.

VALOR	ATRIBUTO
1	Infraestrutura da Vizinhança não está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos sistema viário) e empreendimento ou mitigações contribuem com melhoras nestes serviços.
2	Infraestrutura da Vizinhança não está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos sistema viário).
3	Infraestrutura da Vizinhança está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos sistema viário), porém empreendimento ou medidas mitigadoras podem melhorar.
4	Infraestrutura da Vizinhança está comprometida (energia elétrica, água, ETE, drenagem, resíduos sólidos sistema viário) e o empreendimento não possui medidas mitigadoras efetivas.



5. IMPACTOS AMBIENTAIS, MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS

No levantamento dos impactos ambientais causados pela operação do empreendimento adotaram-se como critério classificativo aqueles contidos na Resolução CONAMA nº. 001/86, sendo considerado como impacto:

“qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetem:

- I - a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- II - as atividades sociais e econômicas;
- III - a biota;
- IV - as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente;
- V - a qualidade dos recursos ambientais.”

Para o melhor entendimento e visualização dos aspectos e impactos gerados durante a fase de implantação e operação do empreendimento foi elaborada uma planilha para identificação e avaliação dos impactos conforme a metodologia da Lei Complementar nº 24/2018.

A planilha lista todos os aspectos e relaciona-os com seus respectivos impactos, classificando-o em positivo ou negativo e quanto a sua intensidade, e por último apresenta as medidas mitigadoras, compensatórias e programas ambientais para cada aspecto, quando necessários.

Os impactos identificados, positiva ou negativamente, expressam as interações da operação do empreendimento estudado, sempre levando em consideração as características do projeto.

Quanto aos impactos adotou-se as seguintes magnitude: **Alto, médio, baixo, nulo.**

5.1. Implantação do Empreendimento

Na fase de implantação do empreendimento, as atividades efetuadas durante a execução das obras civis possuem maiores possibilidades de causarem impactos ambientais negativos ao meio ambiente. Esta atividade atinge todo o cronograma de implantação da agência bancária e necessita de cuidados adicionais para reduzir os impactos negativos originados por ela.

5.1.1. Redução da Qualidade do Ar

As emissões atmosféricas são caracterizadas pelo deslocamento de partículas de solo (poeira) em função do trânsito de veículos no transporte de materiais e equipamentos, além dos gases emitidos em função da queima de combustíveis.



- Impacto Ambiental

Estima-se um impacto de intensidade baixa à emissão em função da quantidade pequena de movimentação de materiais e equipamentos nas vias de acesso ao empreendimento.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Uso de veículos com documentação, manutenção e emissões dentro dos padrões do PROCONVE contribui para a redução de poluentes atmosféricos. As vias pavimentadas que atendem ao empreendimento minimizam a dispersão de poeira gerada pelo tráfego local. Ademais, a aplicação de técnicas construtivas menos impactantes, incluindo o uso de elementos pré-moldados, reduz a necessidade de circulação de veículos durante as etapas de obra.

5.1.2. Aumento na Geração de Ruído

Este impacto é ocasionado pela movimentação de máquinas e equipamentos utilizados na preparação do terreno e fundações, os quais são responsáveis pela geração de ruídos, muitas vezes superiores aos limites recomendados para o ser humano.

- Impacto Ambiental

Um dos impactos ambientais negativos constitui na redução do conforto acústico. A geração de ruído tem como consequência a perturbação da fauna, notadamente a avifauna, assim como dos moradores/vizinhos e demais pessoas que estão próximas ao empreendimento.

- Medida Mitigadora e/ou Compensatória

Soluções construtivas que reduzam ruídos e impactos, como argamassa pronta, equipamentos modernos e manutenção regular, além da execução manual de algumas atividades. As operações ocorrerão em horário comercial, com fornecimento de EPIs e uso de EPCs. O empreendimento atenderá aos limites de ruído da NBR 10.151 e legislação municipal, complementado por treinamentos e capacitações ambientais e de NRs.

5.1.3. Aumento na Geração de Resíduos Sólidos

A geração de resíduos é uma decorrência inevitável da atividade de construção civil, no entanto, é possível minimizar essa geração de algumas formas.



- Impacto Ambiental

Em caso de disposição inadequada dos resíduos sólidos da construção civil, oriundos das obras, e domésticos, provenientes da rotina da equipe de funcionários, poderá ocorrer contaminação do solo e água subterrânea, constituindo impacto ambiental negativo, de caráter direto, local, temporário e com média intensidade.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Serão adotadas medidas específicas para o controle dos impactos ambientais, incluindo o gerenciamento adequado dos resíduos da construção civil, destinados a locais licenciados, e o encaminhamento dos resíduos orgânicos e recicláveis dos funcionários à empresa de coleta municipal. Elaboração e acompanhamento do Plano de Gerenciamento de Resíduos de Construção Civil e realizará treinamentos e capacitações relacionadas aos programas ambientais e NRs.

5.1.4. Aumento na Geração de Efluentes Líquidos no Canteiro de Obras

A quantidade de efluente a ser gerado na execução das obras civis será baixa e de origem sanitárias.

- Impacto Ambiental

Os principais impactos causados pelos efluentes, caso estes não sejam destinados corretamente, serão a diminuição da qualidade da água superficial e a interferência no lençol freático local derivado da limpeza de materiais da obra.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Uso de banheiros químicos provisórios até a execução do sistema hidrossanitário, sendo posteriormente instalado o banheiro da obra já conectado à rede de esgoto.

5.1.5. Aumento no Tráfego Local

Com a necessidade de entrega de materiais para a obra, bem como maquinário para a operação, haverá aumento no tráfego local.

- Impacto Ambiental



Os principais impactos são o ocasionamento de engarrafamento, trânsito lento, aumento do fluxo de veículos, bem como maior emissão de poluentes atmosféricos, possibilidade de ocorrer acidentes de trânsito.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Recebimento de matérias-primas e insumos em veículos de menor porte, reduzindo a carga sobre as vias públicas e evitando sua degradação. Além disso, as entregas serão programadas fora dos horários de pico, a fim de minimizar interferências no trânsito e reduzir riscos de acidentes.

5.1.6. Aumento no Risco de Acidentes de Trabalho

Define-se como acidente do trabalho aquele que ocorre pelo exercício do trabalho a serviço da empresa ou pelo exercício do trabalho dos segurados especiais, provocando lesão corporal ou perturbação funcional, permanente ou temporária, que cause a morte, a perda ou a redução da capacidade para o trabalho (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL, 2013).

Durante o ano de 2011, foram registrados no INSS cerca de 711,2 mil acidentes do trabalho. Comparado com 2010, o número de acidentes de trabalho teve acréscimo de 0,2%. O total de acidentes registrados com CAT (Comunicação de Acidente de Trabalho) aumentou em 1,6% de 2010 para 2011. Do total de acidentes registrados com CAT, os acidentes típicos representaram 78,6%; os de trajeto 18,6% e as doenças do trabalho 2,8%. As pessoas do sexo masculino participaram com 75,3% e as pessoas do sexo feminino 24,7% nos acidentes típicos; 63,9% e 36,1% nos de trajeto; e 61,0% e 39,0% nas doenças do trabalho. Nos acidentes típicos e nos de trajeto, a faixa etária decenal com maior incidência de acidentes foi a constituída por pessoas de 20 a 29 anos com, respectivamente, 36,5% e 39,9% do total de acidentes registrados. Nas doenças de trabalho a faixa de maior incidência foi a de 30 a 39 anos, com 32,8% do total de acidentes registrados (ANUÁRIO ESTATÍSTICO DA PREVIDÊNCIA SOCIAL, 2013).

Como será uma obra que envolverá colaboradores na obra civil, e não tiver controles previstos para monitoramento da obra, poderá aumentar o risco de acidentes de trabalho.

- Impacto Ambiental

Ocorrência de quedas de materiais, acidentes envolvendo trabalhadores configurando em afastamentos, invalidez ou até morte.



- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Treinamentos de segurança, saúde, meio ambiente e uso correto de EPIs. Além disso, cumprirá as diretrizes da NR 18, que estabelece medidas de controle e prevenção para garantir condições adequadas de trabalho na construção civil.

5.1.7. Aumento no Consumo de Energia Elétrica

Como haverá equipamentos que demandam uso da energia elétrica, haverá uso do recurso bem como o aumento de consumo de energia.

- Impacto Ambiental

Sobrecarga no sistema de energia. Esgotamento de recurso.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Preferência por equipamentos que apresentem melhores níveis de eficiência energética, bem como orientações voltados para a economia de energia.

5.1.8. Aumento no Consumo de Água no Sistema de Abastecimento

Como haverá equipamentos que demandam uso água, bem como a utilização para banheiro, consumo e lavação do canteiro de obras, haverá aumento de consumo de água.

- Impacto Ambiental

Sobrecarga no sistema de abastecimento. Esgotamento de recurso natural.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Orientações e métodos voltados à economia e ao uso eficiente da água, visando a redução do consumo.

5.1.9. Geração de Empregos Diretos e Indiretos

Apesar dos impactos negativos citados anteriormente, cabe destacar que a fase de implantação do empreendimento ocasionará um impacto positivo bastante importante, que se trata do aumento da oferta de emprego/renda e arrecadação tributária. O aumento na demanda de bens/serviços e receita tributária proporciona impactos econômicos que atuara para uma região mais abrangente gerado ao longo da construção do empreendimento. Na mobilização para a instalação do canteiro de obras será necessária à contratação de



empreiteiras prestadoras de serviços, bem como aquisição de matérias-primas/insumos. Portanto, haverá um acréscimo na oferta de emprego e renda no setor da construção civil. De forma a beneficiar a população residente próxima à área de estudo, será priorizada a contratação de mão-de-obra local, do próprio município de Balneário Camboriú e região entorno.

5.1.10. Dinamização Econômica Local

A presença da agência bancária impulsiona a dinâmica econômica ao facilitar operações de crédito, investimento e circulação monetária, favorecendo o desenvolvimento de atividades comerciais e de prestação de serviços próximas ao empreendimento.

5.1.11. Aumento de Renda e Arrecadação Tributária

Com a implantação do empreendimento ocorre o aumento no recolhimento de IPTU o que permite a realização de melhorias no bairro. A aquisição de matérias-primas/insumos e serviços aumenta a arrecadação de ICMS, IPI e ISS contribuindo nas receitas municipais, estaduais e federais.

5.2. Operação do Empreendimento

Na fase de operação do empreendimento, a atividade de agência bancária causará em alguns impactos ambientais, podendo os mesmos serem mitigados.

5.2.1. Aumento no Consumo de Água e Geração de Efluente

- Impacto Ambiental

A partir da consolidação da início da operação do empreendimento, acontecerá um aumento no consumo de água e na geração de efluentes. Isso se deve a utilização dos sanitários, a limpeza dos ambientes e nas demais atividades que os funcionários e clientes irão desenvolver no imóvel.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Para minimizar a geração de efluentes, a agência deverá a efetuar a sensibilização dos colaboradores e clientes, buscando o uso racional da água e conseqüentemente a redução na geração de efluente.



A utilização de equipamentos eficientes, os quais proporcionam redução no consumo de água, principalmente nas tarefas de limpeza/higienização, minimizará os impactos ambientais negativos dos efluentes no ambiente.

Já como medida mitigadora ao aumento de efluentes e seu tratamento adequado, deverá ser executado o projeto hidrossanitário, devidamente aprovado pelo órgão competente, com finalidade de encaminhar à rede coletora que será destinado a ETE municipal.

5.2.2. Aumento no Consumo de Energia Elétrica

- Impacto Ambiental

A partir da operação do empreendimento haverá aumento no consumo de energia, devido à utilização dos equipamentos e à iluminação dos ambientes.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Como medidas mitigadoras para este impacto será recomendado aos colaboradores a preferência por equipamentos que apresentem melhores níveis de eficiência energética, bem como orientações voltados para a economia de energia para clientes e funcionários.

5.2.3. Aumento na Geração de Resíduos

- Impacto Ambiental

Na fase de operação da agência bancária serão gerados resíduos praticamente orgânicos e recicláveis, porém serão gerados lâmpadas e toners de tinta usados, que são classificadas como resíduo perigoso/contaminado.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Estes resíduos deverão ser acondicionados separadamente, conforme suas classes e depositados na lixeira externa, nos dias determinados para a coleta orgânica e reciclável.

Além dos resíduos mencionados acima, no empreendimento será gerado resíduo de lâmpadas, as quais deverão ser separadas e destinadas/devolvidas ao fabricante (logística reversa).

Os serviços de coleta e destinação final dos resíduos sólidos (orgânicos e reciclados) serão de responsabilidade da empresa de coleta municipal de Balneário Camboriú.



Como forma de incentivar a separação adequada dos resíduos sólidos, visando à destinação correta destes, a agência deverá promover ações para estimular os clientes e funcionários à adesão na coleta seletiva.

Outras recomendações a fim de minimizar e/ou eliminar impactos ambientais negativos a serem gerados na fase de operação, os funcionários devem efetuar as seguintes ações:

- ✓ Não misturar resíduo orgânico (restos de alimentos) com materiais que podem ser reciclados (papel/papelão, plástico, metais, vidros);
- ✓ Efetuar a separação correta dos resíduos recicláveis dos orgânicos com objetivo de facilitar o seu destino final de forma correta;
- ✓ Inserir os resíduos recicláveis para a coleta apenas no dia da coleta seletiva.

5.2.4. Aumento no Tráfego Local

- Impacto Ambiental

Considerando as características do local que já possui um sistema viário com amplo é tráfego, a possibilidade de a infraestrutura urbana ser afetada é mínima. Porém, o incremento no fluxo de veículos e pedestres nas proximidades do empreendimento tende a aumentar. Este aumento no fluxo de veículos/pedestres proporcionará uma elevação nos riscos de acidentes de trânsito, deterioração de vias públicas e geração de ruído. As emissões atmosféricas serão geradas por meio do trânsito de veículos dos colaboradores e clientes. As principais consequências advindas deste impacto são a perturbação da fauna, notadamente a avifauna, assim como dos moradores e comerciantes próximos ao empreendimento.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Com base nos impactos negativos, deverá haver controle do fluxo de veículos, orientação aos usuários, definição de áreas de embarque e desembarque e sinalização interna que favoreça a organização da circulação. Além de vagas de estacionamento externo e subterrâneo. A utilização de veículos com documentação e manutenção regularizadas e emissões de acordo com os parâmetros do PROCONVE por parte dos funcionários será um fator minimizador dos impactos causados no trânsito, bem como no atendimento do Código de Trânsito Brasileiro e legislação municipal local.

5.2.5. Aumento na Geração de Ruídos



- Impacto Ambiental

O ruído será gerado exclusivamente no ambiente interno da agência bancária, resultante da operação dos painéis sonoros e das interações entre funcionários e clientes.

- Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias

Uso de equipamentos com baixo ruído e placas informativas sobre silêncio no local.

5.2.6. Aumento na Oferta de Emprego/Renda e Arrecadação Tributária

Com a operação do empreendimento ocorrerá aumento no recolhimento de impostos o que permite a realização de melhorias no bairro e região do entorno. A aquisição de matérias-primas/insumos gerados na fase de operação, principalmente da mobília das salas e reformas futuras, proporcionará aumento na arrecadação de ICMS, IPI e ISS contribuindo nas receitas municipais, estaduais e federais.

5.2.7. Dinamização Econômica Local

A presença de um novo estabelecimento impulsiona a atividade econômica ao atrair consumidores, fornecedores e prestadores de serviços para a região. Esse movimento estimula o crescimento de outros setores complementares, como alimentação, comércio varejista, transporte e serviços especializados. A dinamização econômica aumenta o fluxo de pessoas, amplia oportunidades empresariais e favorece a consolidação de um ambiente urbano mais ativo e competitivo.

5.2.8. Acesso a Serviços Financeiros

Quando o empreendimento está relacionado ao setor financeiro, como uma agência bancária, há ampliação significativa do acesso da população a serviços essenciais, incluindo crédito, pagamentos, investimentos e atendimento empresarial. Isso facilita a formalização de atividades econômicas, reduz custos operacionais para comerciantes e moradores e promove maior inclusão financeira. Para o município, esse acesso estruturado fortalece a economia local e melhora a eficiência das transações.

5.2.9. Valorização Imobiliária

A instalação de empreendimentos relevantes tende a elevar o valor dos imóveis no entorno, ao melhorar a oferta de serviços, a atratividade urbana e a infraestrutura local. Imóveis comerciais e residenciais passam a ter maior demanda e melhor precificação, beneficiando proprietários e contribuindo para o desenvolvimento urbano ordenado. A



valorização imobiliária também reflete a percepção de qualificação do espaço urbano e maior potencial de investimento.

5.2.10. Segurança Local

Empreendimentos formais geralmente introduzem sistemas de vigilância, controle de acesso e monitoramento que ampliam a sensação de segurança no entorno. A maior movimentação de pessoas, o aumento da iluminação e a presença constante de funcionários e clientes reduzem oportunidades para a prática de delitos. Para o município, essa melhoria na segurança urbanística contribui para ambientes mais protegidos, atrativos e propícios ao desenvolvimento social e econômico.

5.3. Matriz de Impactos do Empreendimento

A matriz encontra-se em anexo a este Estudo de Impacto de Vizinhança. Além dos aspectos e impactos estabelecidos no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) segue abaixo algumas recomendações que serão atendidas pelo empreendedor a fim de minimizar e/ou eliminar impactos ambientais negativos sobre o meio ambiente.

- A atividade deve atender os níveis de ruído conforme a NBR 10.151 da ABNT e legislação municipal;
- A ampliação/modificação de qualquer estrutura no local, bem como da atividade desenvolvida deve ser munida de Licenças ou Autorizações obtidas junto aos órgãos responsáveis;
- Evitar a geração de focos e vetores de transmissão de doenças mediante um controle efetivo e rígido nos possíveis depósitos de lixo, tanto orgânico quanto inorgânico;
- Investir na capacitação técnico-profissional nas especialidades profissionais demandadas pelo empreendimento, em todos os níveis, objetivando a qualificação da mão-de-obra local. Tal ação visa valorizar e aproveitar o potencial da mão-de-obra local;
- Criar e executar programas contínuos de treinamento dos funcionários do empreendimento no que tange às questões de saúde, segurança do trabalho e meio ambiente;



- Verificar periodicamente os materiais e equipamentos em operação por profissionais habilitados, conforme recomendações do fornecedor ou fabricante;
- Realizar manutenção preventiva das instalações conforme prevê a vida útil estimada pelos fabricantes;
- Executar/Manter atualizado o projeto preventivo de incêndio e placas de advertência aprovado pelo Corpo de Bombeiros.
- Permanecer atento às redes de comunicação (internet, televisão, rádio) com objetivo de obter informações precisas das previsões meteorológicas, principalmente no site da Defesa Civil. Tal ação facilita prever com antecedência a ocorrência de enchentes/inundações na região.

Manter sempre em local de acesso facilitado/visível os telefones de emergências, como por exemplo: Bombeiros - 193, Defesa Civil - 199 e Polícia Militar - 190.

Seguindo de acordo com a metodologia da Lei Complementar nº 24/2018, foi obtido os seguintes valores para compensação de impacto.

Quadro 17 - Valores obtidos através da metodologia.

ASPECTO	SIGLA	VALORES
Valor grau de impacto	GI	0,738
Valor impacto sobre a sustentabilidade	ISSU	0,025
Valor comprometimento da infraestrutura urbana	CIV	0,013
Valor índice de ecossistemas urbanos	IEU	0,700
Valor índice de comprometimento da infraestrutura da vizinhança	ICIV	1
Índice de magnitude	IM	2
Índice sobre os recursos naturais	ISRN	2
Índice de abrangência	IA	1
Índice de temporalidade	IT	1

Considerando que o empreendimento está inserido em zona classificada como ZACC, com ponderação 2, e que sua área total corresponde a 749,80 m², adota-se para o cálculo o CUB/SC vigente para novembro de 2025, no valor de R\$ 2.999,38. Com base nesses parâmetros, o valor total de investimento estimado para o empreendimento é de R\$ 2.248.935,12. Dessa forma, a contrapartida financeira (VC), correspondente a 5,52 CUB's, resulta no montante de R\$ 16.585,90.



6. PROGRAMAS AMBIENTAIS

Este tópico tem por objetivo recomendar programas ambientais a serem implementados no empreendimento.

6.1. Programa De Gerenciamento De Resíduos De Construção Civil - PGRCC

O Programa de Gerenciamento dos Resíduos de Construção Civil tem como objetivo esclarecer e avaliar a atual situação no que tange a segregação, armazenamento, coleta e disposição final dos resíduos provenientes das atividades de construção civil. Além disso, tem o intuito de explanar os dados quantitativos de resíduos produzidos e definir seu destino correto.

6.2. Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS

O Programa de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos tem como objetivo esclarecer e avaliar a atual situação no que tange a segregação, armazenamento, coleta e disposição final dos resíduos, assim como apresentar as recomendações cabíveis nos casos em que forem constatadas deficiências. O presente plano será objeto de revisão à medida que novas estratégias de gerenciamento dos resíduos sejam atualizadas. A integração das ações visa estabelecer mecanismos para minimizar a geração de resíduos, reconhecer a qualidade dos resíduos como matéria prima e incentivar a não geração, reaproveitamento e a reciclagem.



7. CONCLUSÃO

O Estudo de Impacto de Vizinhança, confeccionado para este empreendimento, identificou que a implantação da agência bancária poderá gerar impactos durante as fases de instalação e operação, assim como ocorre com qualquer atividade introduzida no perímetro urbano.

Destaca-se que tais impactos constituem efeitos inerentes ao processo de desenvolvimento e adensamento das cidades. Assim, ressalta-se que a identificação sistemática desses impactos representa um dos propósitos centrais deste documento, possibilitando a formulação de medidas de mitigação capazes de reduzir e controlar interferências sobre o ambiente urbano.

Nesse sentido, foram estabelecidas medidas mitigadoras voltadas aos aspectos relacionados ao meio físico, meio biótico, estrutura urbana, morfologia, sistema viário e ao período de obras, assegurando que a implantação do empreendimento ocorra de forma planejada, responsável e alinhada às diretrizes municipais.

Diante das análises realizadas, **conclui-se que a instalação da agência bancária em Balneário Camboriú apresenta viabilidade urbanística e ambiental**, contribuindo positivamente para a dinamização econômica local, ampliação da oferta de serviços financeiros, qualificação do uso do solo e fortalecimento das atividades comerciais do entorno.

Com a adoção das medidas propostas, o empreendimento tende a se integrar harmonicamente à área urbana, promovendo benefícios à população e reforçando o desenvolvimento sustentável do município.



8. IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL TÉCNICO

No Quadro 18 encontra-se os dados do profissional que elaborou o Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV).

Quadro 18 - Identificação do Responsável Técnico.

NOME	FORMAÇÃO PROFISSIONAL	CPF	REGISTRO CONSELHO
Larissa Izabel Duarte	Mestre, Engenheira Sanitarista, Ambiental e de Segurança do Trabalho	077.686.969-80	CREA-SC 173592-5

Larissa Izabel Duarte

Engenheira Sanitarista e Ambiental
Engenheira de Segurança do Trabalho
Mestre em Clima e Ambiente
CREA-SC 173592-5

8.1. Contratante

**Cooperativa de Crédito do Vale do Itajaí e Litoral Catarinense –
SICREDI Vale Litoral SC**
CNPJ: 10.348.181/0001-03

Balneário Camboriú, novembro de 2025.



9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVARES, C. A. et al. Köppen's climate classification map for Brazil. *Meteorologische Zeitschrift*, v. 22, n. 6, p. 711–728, 2013.

ANA – Agência Nacional de Águas. Plano de Recursos Hídricos: Diretrizes para Gestão Integrada de Bacias Hidrográficas. Brasília: ANA, 2017.

ABNT NBR 12.556/1992 – “Vias arteriais são aquelas destinadas aos fluxos principais de tráfego, que interligam áreas urbanas e concentram maiores volumes de veículos”.

BRASIL. Constituição da República Federativa Do Brasil de 1988. Brasília, 5 de outubro de 1988.

BRASIL. Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Publicado no DOU de 2.9.1981.

BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. publicado no DOU de 24.9.1997 e retificado em 25.9.1997.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências. Publicado no DOU de 13.2.1998 e retificado em 17.2.1998.

BRASIL. Resolução CONAMA Nº 001, de 23 de janeiro de 1986. CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - IBAMA, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 48 do Decreto nº 88.351, de 1º de junho de 1983, para efetivo exercício das responsabilidades que lhe são atribuídas pelo artigo 18 do mesmo decreto, e considerando a necessidade de se estabelecerem as definições, as responsabilidades, os critérios básicos e as diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente.

BRASIL. Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012. Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa; altera as Leis nºs 6.938, de 31 de agosto de 1981, 9.393, de 19 de dezembro de 1996, e 11.428, de 22 de dezembro de 2006; revoga as Leis nºs 4.771, de 15 de setembro de 1965, e 7.754, de 14 de abril de 1989, e a Medida Provisória nº 2.166-67, de 24 de agosto de 2001; e dá outras providências. Publicado no DOU de 28.5.2012.

BRASIL. Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental. Publicada no DOU no 247, de 22 de dezembro de 1997.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. DOU de 11.7.2001 e retificado em 17.7.2001.



CARAVELA. Dados e Estatísticas: Balneário Camboriú. Disponível em: <<https://www.caravela.info/regional/balneario-camboriu---sc>>. Acesso em: 15 de novembro de 2025.

CTB (Lei 9.503/1997), art. 60 – classificação da velocidade e hierarquia viária.

CEOPS/UFSC – Centro de Estudos e Observação da Terra. *Mapeamento de Risco Hidrológico na Bacia do Rio Camboriú*, 2021.

EMASA. Disponível em: [https://www.aguaesaneamento.org.br/municipios-e-saneamento/sc/balneario-camboriu#:~:text=Balne%C3%A1rio%20Cambori%C3%BA%2C%20Santa%20Catarina%2C%20tem%20100%25%20do,Santa%20Catarina%20\(40%2C83%25\)%20e%20do%20pa%C3%ADs%20\(66%2C95%25\)](https://www.aguaesaneamento.org.br/municipios-e-saneamento/sc/balneario-camboriu#:~:text=Balne%C3%A1rio%20Cambori%C3%BA%2C%20Santa%20Catarina%2C%20tem%20100%25%20do,Santa%20Catarina%20(40%2C83%25)%20e%20do%20pa%C3%ADs%20(66%2C95%25)). Acesso em 10 de novembro de 2025.

GOVERNO DE SANTA CATARINA. Geografia de Santa Catarina. Disponível em: <<https://www.sc.gov.br/conhecasc/geografia>>. Acesso em 15 de julho de 2024.

HERMANN, M. L. P. et al. Análise dos impactos da urbanização na dinâmica hidrológica da Bacia do Rio Camboriú (SC). *Revista Brasileira de Recursos Hídricos*, v. 20, p. 654-666, 2015.

IBGE. Panorama: Balneário Camboriú. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sc/balneario-camboriu/panorama>>. Acesso em 18 de novembro de 2025.

INFOSANBAS. Serviço de Abastecimento de Água de Balneário Camboriú. Disponível em: <<https://infosanbas.org.br/municipio/balneario-camboriu-sc/#Interna%C3%A7%C3%B5es-hospitalares-causadas-por-doen%C3%A7as-relacionadas-ao-saneamento-inadequado>>. Acesso em 18 de novembro de 2025.

MMA – Ministério do Meio Ambiente. Instrução Normativa MMA nº 5 de 08/09/2009. Dispõe sobre os procedimentos metodológicos para restauração e recuperação das Áreas de Preservação Permanentes e da Reserva Legal instituídas pela Lei nº 4.771, de 15 de setembro de 1965. Publicado no DOU em 9 set 2009.

OMS – Organização Mundial da Saúde. Disponível em: <<https://www.who.int/pt>>. Acesso em 18 de novembro de 2025.

PROSAS. CELESC. Disponível em: <<https://prosas.com.br/patrocinadores/761-celesc>>. Acesso em 18 de novembro de 2025.

RESOLUÇÃO CONAMA nº 303, de 20 de março de 2002. Dispõe sobre parâmetros, definições e limites de Áreas de Preservação Permanente. Publicada no DOU no 90, de 13 de maio de 2002.

RESOLUÇÃO Nº 307, DE 5 DE JULHO DE 2002. Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil.



RESOLUÇÃO Nº 431, DE 24 DE MAIO DE 2011. Altera o art. 3 da Resolução Nº 307, de 5 de julho de 2002, do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, estabelecendo nova classificação para o gesso.

RESOLUÇÃO CONSEMA Nº 14. Aprova a Listagem das Atividades Consideradas Potencialmente Causadoras de Degradação Ambiental de impacto local para fins do exercício da competência do licenciamento ambiental municipal e dispõe da possibilidade dos Conselhos Municipais do Meio Ambiente definirem outras atividades de impacto local não previstas nas Resoluções do CONSEMA.

RODRIGUES, A.; SILVEIRA, C. R. Dinâmica geomorfológica e fragilidade ambiental em microbacias litorâneas do sul do Brasil. *Geografia*, v. 45, n. 1, p. 102-119, 2020.

SANTOS, R. F. et al. Processos fluviais e suscetibilidade a inundações em bacias costeiras. *Revista de Geomorfologia*, v. 19, n. 2, p. 45-63, 2018.

SMARTLAB. Disponível em: <<https://smartlabbr.org/sst/localidade/4202008?dimensao=perfilCasosAcidentes>>. Acesso em: 18 de novembro de 2025.

SAMBAS. Disponível em: <<https://infosanbas.org.br/municipio/balneario-camboriu-sc/>> Acesso em 10 de novembro de 2025.

TUCCI, C. E. M. Hidrologia: Ciência e Aplicação. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.



ANEXO I – Anotação de Responsabilidade Técnica (ART)

ANEXO II – Planilha da Matriz de Impacto Qualitativo

ANEXO III – Planilha do Cálculo do Valor de Compensação

ANEXO IV – Projeto Arquitetônico

ANEXO V – Matrícula de Imóveis