



A COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

LDD ENGENHARIA ARQUITETURA E CONSULTORIA LTDA, inscrita no CNPJ sob nº 11.900.052/0001-30 vem por meio deste responder as questões levantadas no Parecer 011/2026 referente ao processo administrativo 62.567/2025(1Doc), empreendimento Oceanic Park:

1. Compatibilizar a área do empreendimento indicada neste EIV (por vezes a área de 22.489,70 m², como nos itens 2.1 e 2.8.1) com a área do projeto legal arquitetônico (#38066; 26.123,33 m²)

R: Foi realizada a compatibilização da área do empreendimento conforme projeto legal arquitetônico considerando a área de 26.123,33 m².

2. Observar as previsões contidas no art. 14, da Lei Federal n. 5.194/1966, quanto a necessidade da identificação completa do profissional que elaborou o documento técnico. Ainda, requer-se que para o EIV final, projetos, memoriais, laudos e ART's/ RRT's que o integram, deverão possuir certificação válida para submissão aos órgãos validadores, preferencialmente na formatação ICP-Brasil (Assinatura Eletrônica Qualificada), podendo ser apresentado no formato GOV.BR (Assinatura Eletrônica Avançada);

R: Verificou-se que as ARTs encontram-se assinadas conforme solicitado, poderia indicar qual documento está pendente de assinatura?

3. O EIV deverá possuir aderência ao Termo de Referência para Estudo de Impacto de Vizinhança (TR), Anexo I da Lei Complementar n.º 24/2018. Nesse sentido, a CEIV solicita:
 - a. a revisão do item 2.6 (EIV: Levantamento Florestal; TR: Levantamento planialtimétrico/topográfico), de modo a apresentar o necessário documento, e repercutindo na renumeração dos demais itens do EIV (até o item 2.15);





R: Foi realizada a revisão do item 2.6 identificando o levantamento topográfico.

- b. a inclusão do item 2.9.5 do TR, relativo a “Efluente de drenagem e águas pluviais geradas”, com a indicação da quantidade, distribuição temporal e local de lançamento;

R: Foi inserido o item 2.9.5 que trata do efluente de drenagem e águas pluviais gerados.

- c. a inclusão do item 3.4 do TR, correspondente as “Características do espaço urbano, zoneamento e uso e ocupação do solo” e item 3.4.1 do TR, relativo a “Limitação da ocupação do solo”;

R: Foi realizada a inclusão dos itens 3.4 do TR, correspondente as “Características do espaço urbano, zoneamento e uso e ocupação do solo” e 3.4.1 do TR, relativo a “Limitação da ocupação do solo”;

- d. renumerar a partir do item 3.4 do EIV, que trata dos “Equipamentos Públicos de Infraestrutura Urbana”, e subitens, para 3.5, e subsequentes (3.5.1, 3.5.2, 3.5.3, 3.5.4, 3.5.5, 3.5.6, 3.6, 3.6.1, 3.6.2, 3.6.3, 3.6.4, 3.6.5, 3.5.6, 3.7, 3.7.1, 3.8, 3.9, 3.10 e 3.11);

R: Foi realizada a renumeração dos itens conforme solicitado.

- e. a inclusão do item 3.9 do TR, referente a “Análise dos níveis de pressão sonora”;

R: Foi realizada a inclusão do item 3.9 Análise dos níveis de pressão sonora.

- f. renumerar e inserir os itens do EIV, a partir do item 4, uma vez que deve observar a sequência apresentada pelo TR;

R: Foi inserido e numerados os itens subsequentes a partir do item 4.

- g. especificar no EIV os itens 5.1, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.2, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.2.4 e 5.2.5





R: Os itens 5.1, 5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.2, 5.2.1, 5.2.2, 5.2.3, 5.2.4 e 5.2.5 foram especificados no EIV.

- h. que o EIV observe integralmente o item 5.3 do TR, especificando, no mínimo, as avaliações em conformidade com os incisos I a XII, descritos no TR;

R: Foi incluído o item 5.3 observando sua integralidade no estudo.

- i. os itens a partir do item 6 do EIV apresentado, constituam anexos ao EIV, e que seja mantido o item 6 (que atualmente está duplicado) do EIV, relativo a "Conclusão";

R: Os Programas Ambientais foram transformados em anexos do estudo (Anexo 05).

- j. o item 7 do EIV, seja removido, uma vez que, o 1.4 do EIV, e do TR, deve trazer a informação quanto a identificação do responsável técnico.

R: O item 7 foi removido do EIV.

4. No item 1.1 do EIV a CEIV solicita que seja incluída a previsão do artigo 53, III, da Lei Ordinária nº 2.794/2008, além da já indicada;

R: Foi revisto o item 1.1 incluindo a previsão do artigo 53, III, da Lei Ordinária nº 2.794/2008.

5. Apresentar o projeto arquitetônico convencional (detalhado) compatível com a última versão do projeto legal arquitetônico em tramitação no Aprova Fácil BC, uma vez que o projeto que integra o Anexo 07 não possui aderência, e o Anexo 07 apresentado no Despacho 11- 62.567/2025 diz respeito ao projeto legal arquitetônico, e não ao projeto arquitetônico. Relacionado a isso, as figuras que apresentam o layout das plantas baixas do projeto arquitetônico, apresentadas em vários pontos do EIV, devem ser atualizadas conforme a última versão do projeto;

R: O projeto arquitetônico encontra-se no Anexo 03.





6. Apresentar o documento aprovativo emitido pela SEMAM, quanto a aprovação do projeto de arborização urbana, em conformidade com a Lei Municipal n. 4.868/2024;

R: Será protocolado o projeto de arborização urbana em conformidade com a Lei Municipal n. 4.868/2024;

7. Rever os dados relativos ao Índice de Aproveitamento e a Taxa de Ocupação da Torre, para os dados constantes no protocolo #38066 (7.439,57 m² e 0,00 m², respectivamente), indicados na Tabela 2 do EIV;

R: A informação foi revista no EIV.

8. Rever a área do 2º, 3º, 4º, 5º pavimento, e do Andar Técnico – Ático, observando as áreas conforme o Quadro de Áreas do protocolo #38066 (1.116,88 m², 1.575,15 m², 2.276,93 m², 2.904,06 m² e 695,05 m², respectivamente);

R: A área foi revista conforme a última versão do projeto arquitetônico.

9. A CEIV entende que o item 2.4.1, do EIV, relativo a "Implantação do canteiro", deverá ser pormenorizado, indicando as etapas evolutivas da obra, bem como todos os ambientes que integram cada etapa, além dos equipamentos e veículos (e raios de giro) que acessam o canteiro de obras. A CEIV recomenda que a movimentação dos veículos interfira o mínimo possível no sistema viário adjacente ao empreendimento, e nesse sentido, as concretagens devem ocorrer a partir da área interna do empreendimento. Nesse sentido, o Anexo 09 deverá ser complementado;

R: Foi realizada a adequação do projeto do canteiro de obras e detalhado através do memorial descritivo, conforme Anexo 04.

10. Considerando que a área total do empreendimento necessita de ajuste, é pertinente que o consumo de água para o canteiro de obra seja recalculado. Assim, o volume constante no item 2.8.1 do EIV deve





ser atualizado. Situação idêntica ocorre para o consumo de energia elétrica (item 2.8.2 do EIV);

R: Foi recalculado o consumo de água e de energia para a fase de instalação do empreendimento conforme descritos nos itens 2.9.1 e 2.9.2.

- 11.** No intuito de subsidiar as informações do item 2.8.2, a CEIV entende ser necessária a apresentação da viabilidade de fornecimento de energia elétrica, a ser expedida pela CELESC;

R: Será apresentada a viabilidade de fornecimento de energia elétrica, a ser expedida pela CELESC;

- 12.** Compatibilizar as informações descritas no item 2.8.4 do EIV, com àquelas do item 2.8.1 do EIV, quanto ao consumo estimado de água;

R: Foi realizada a compatibilização dos itens.

- 13.** Os itens 2.8.1 e 2.8.4 do EIV, para a Fase de Operação, contradizem o consumo diário de água contido na Consulta de Viabilidade expedida pela EMASA. O EIV informa o consumo diário de 30.000 litros (30 m³) e a viabilidade informa 94.725 litros (94,725 m³). Compatibilizar informações, e esclarecer o volume destinado aos tanques (aquários);

R: Foi realizada a compatibilização conforme a viabilidade expedida pela EMASA.

- 14.** O item 2.8.5 do EIV deve trazer todos os dados e avaliações realizadas, especificando os temas tratados (produção de ruído; produção de calor; produção de vibração; produção de radiação; produção de emissões atmosféricas). O PCMR (Plano de Controle e Monitoramento de Ruídos), ou PGMR (Programa de Gerenciamento e Monitoramento de Ruídos), pode ser parte das medidas mitigadoras aplicadas;

R: O item 2.9.6 foi revisto considerando a produção de ruído, calor, vibração e radiação e emissões atmosféricas.





15. A CEIV entende que os itens 2.9 (Estudo de Insolação e Sombreamento) e 2.10 (Estudo de Ventilação) devem ser pormenorizados, considerando a proposição de edificação atípica, com embasamento superior a altura convencional estipulada pela legislação urbanística vigente, em virtude da autorização legislativa contida na Lei Municipal n.º 5.159/2025. Ainda, o imóvel objeto do empreendimento em questão, atualmente é um terreno baldio, e a edificação de 9 pavimentos (dez com o ático) representa alteração substancial no quarteirão, principalmente nas relações ao nível do transeunte no passeio público e para os imóveis limítrofes, os quais não possuem embasamento nessa altura;

R: Foi realizado o estudo de sombreamento e ventilação conforme EIV atualizado em anexo.

16. Apresentar e descrever qual o método construtivo da fundação que será utilizada na obra. Informa-se que não será aceita fundação com estacas pré-moldadas cravadas, considerando as edificações em algumas extremas;

R: As fundações do empreendimento foram executadas por meio de estacas hélice contínua monitorada, método que consiste na perfuração do solo com um trado helicoidal, seguida da concretagem simultânea à retirada da hélice, garantindo estabilidade ao terreno e elevado controle de qualidade durante a execução. Essa técnica é amplamente utilizada em áreas urbanas por apresentar baixa emissão de ruídos e vibrações, não utilizar golpes de cravação e provocar reduzida movimentação do solo, minimizando o risco de interferências, fissuras ou recalques em edificações vizinhas.

17. Complementar a metodologia para a estimativa de público visitante, descrita no item 2.2 do EIV, uma vez que o Oceanic Park possuirá outro





atrativo, além da ampliação do Oceanic Aquarium. Além disso, deverá informar o número de funcionários previsto;

R: Em atendimento ao apontamento, esclarece-se que a estimativa de público visitante apresentada no item 2.2 do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) considerou a característica operacional do empreendimento, incluindo a integração entre o Oceanic Aquarium e o Oceanic Park, uma vez que ambos os atrativos fazem parte do mesmo grupo e possuirá modelo de comercialização integrado por meio de passaportes de acesso.

Dessa forma, não se aplica a adoção de uma metodologia baseada na soma direta da capacidade de público dos atrativos de forma independente, visto que tal procedimento poderia resultar em uma superestimativa da demanda, considerando que um mesmo visitante poderá acessar os diferentes espaços durante uma única visita ao complexo.

A estimativa de público adotada considera, portanto, o fluxo esperado de visitantes do empreendimento como um todo, contemplando a ampliação da oferta de atrações, o aumento do tempo médio de permanência e a diversificação das experiências disponíveis aos usuários, sem duplicação de público entre os atrativos integrados.

18. A CEIV entende que empreendimento necessita de área interna destinada ao embarque/desembarque de visitantes. Indicá-la;

R: O projeto arquitetônico, em sua configuração atual, apresenta limitações técnicas para a implantação de uma área de embarque e desembarque no interior do empreendimento, uma vez que o controle de acesso ao parque encontra-se localizado em ponto distinto do acesso de veículos, impossibilitando a operação de desembarque diretamente na entrada principal dos visitantes.





Diante dessa condição, solicita-se o entendimento da CEIV quanto ao atendimento desta diretriz, especialmente se a área destinada ao embarque e desembarque deve, obrigatoriamente, estar localizada no interior do lote ou se poderão ser consideradas áreas existentes na via pública adjacente ao empreendimento, desde que devidamente sinalizadas e com condições adequadas de segurança e operação.

- 19.** O EIV deverá abordar o impacto que o descarte da água dos tanques pode acarretar na Estação de Tratamento de Esgoto da EMASA, apresentando medidas mitigadoras e preventivas;

R: A água dos tanques será tratada conforme o mesmo sistema utilizado no Oceanic Aquarium, sendo a água reutilizada após o tratamento.

- 20.** Além do reservatório de contenção das águas pluviais, o empreendimento também deverá contemplar o reservatório de reúso das águas pluviais;

R: Será contemplado reservatório de reuso conforme Projeto Hidrossanitário aprovado (Anexo 08).

- 21.** O valor de investimento deverá ser calculado conforme dispõe a Lei Complementar n. 24/2018: "Valor de Investimento: área total do empreendimento multiplicada por 1 CUB/SC.";

R: Em atendimento ao disposto na Lei Complementar Municipal nº 24/2018, que estabelece, em seu inciso VII, que o valor de investimento deve corresponder à área total do empreendimento multiplicada por 1 CUB/SC, ressalvando que "para empreendimentos onde o CUB/SC não é aplicável, deverá ser apresentada planilha de investimentos no empreendimento com apresentação de Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica", optou-se pela apresentação de planilha detalhada de investimentos, acompanhada da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica (ART). Tal procedimento justifica-se pelo fato de o empreendimento consistir em um parque temático indoor,





tipologia que não se enquadra nas edificações-padrão utilizadas para a composição do CUB/SC. Em razão de suas características específicas, que incluem instalações cenográficas, equipamentos de entretenimento, sistemas eletromecânicos especializados e infraestrutura de elevada complexidade, a utilização do CUB/SC não representa adequadamente o valor real do investimento.

- 22.** No item 3.1 a CEIV entende que, em razão da área superficial do Município de Balneário Camboriú, a AVI (Área de Vizinhança Indireta) é a área integral do município;

R: Foi realizada a retificação no estudo considerando a AVI nos limites municipais de Balneário Camboriú.

- 23.** A CEIV entende que o item 3.7 do EIV, relativo a Leitura de Paisagem, deverá trazer as perspectivas ilustrativas, ao nível do observador no passeio público, de ambas as vias que confrontam com o empreendimento, com a indicação da edificação projetada, as edificações vizinhas, o novo passeio público, e a arborização urbana (aprovada pela SEMAM). A interrelação dessas áreas deve ser objeto de avaliação pelo EIV;

R: Foi incluída uma imagem trazendo a perspectiva a nível do observador.

- 24.** O EIV deverá trazer as amostragens dos níveis de ruído existentes, nas adjacências ao empreendimento, através de laudo técnico específico, bem como, avaliar os ruídos previstos a serem gerados na fase de implantação e operação do empreendimento, bem como as eventuais medidas mitigadoras deste impacto;

R: O EIV foi adequado, contemplando a caracterização do cenário acústico existente por meio da campanha de monitoramento dos níveis de pressão sonora nas adjacências do empreendimento, bem como a avaliação dos impactos sonoros previstos para as fases de implantação





e operação, incluindo as respectivas medidas mitigadoras e de controle.

- 25.** Considerando a avaliação efetuada nos itens 3.3.1.1.10, 3.3.2 e 3.3.2.1, bem como o Parecer 031/2025, expedido pela Defesa Civil, no qual atesta que a área é recorrente de alagamento e/ ou inundação, a CEIV entende que deve ser revisto o item 6 do EIV, relativo a "Conclusão", uma vez que informa que "não possui registro de enchentes";

R: A conclusão foi revista.

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

- 26.** Para o impacto "Alteração da qualidade do ar", a CEIV entende que deverá ser alterada a valoração do atributo Reversibilidade para IRREVERSÍVEL (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa conforme Anexo 02.

- 27.** Para o impacto "Redução da disponibilidade hídrica", a CEIV entende que a valoração do atributo Expectativa de Ocorrência deve ser alterado para CERTA (3), a Abrangência para AVI (5), e a Importância para ALTA (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

- 28.** Para o impacto "Aumento da demanda sobre os recursos naturais", a CEIV entende que a valoração do atributo Reversibilidade deve ser alterado para IRREVERSÍVEL (5), e o Prazo para PERMANENTE (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

- 29.** Para o impacto "Aumento do desconforto acústico da vizinhança", a CEIV entende que o percentual de mitigação deverá ser alterado para 0% (zero por cento), considerando as medidas mitigadoras informadas;





R: Em relação ao percentual de mitigação atribuído ao impacto "Aumento do desconforto acústico da vizinhança", propõe-se a revisão do percentual de 50% para 30%. Embora se reconheça que as medidas mitigadoras não eliminem integralmente o impacto, entende-se que a adoção do Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos (PCMR), aliado às demais medidas de controle previstas para as fases de implantação e operação, proporciona redução parcial dos efeitos decorrentes da emissão de ruídos. Dessa forma, considera-se que a atribuição de 0% de mitigação não representa adequadamente a efetividade das medidas propostas, razão pela qual se propõe a adoção do percentual de 30%, por refletir de forma mais compatível a mitigação parcial do impacto.

- 30.** Para o impacto "Aumento da poluição", a CEIV entende que a valoração do atributo Prazo deve ser alterado para PERMANENTE (5) e o percentual de mitigação deverá ser alterado para 30% (trinta por cento), considerando as medidas mitigadoras adotadas;

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

- 31.** Em relação ao impacto "Aumento da circulação e demanda de vagas de estacionamento de veículos no entorno do empreendimento", a CEIV entende ser necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:

- Reservar vagas na área interna do lote para estacionamento de carros, motos e bicicletas dos colaboradores ao longo de toda a fase de implantação, assegurando que a quantidade de vagas atenda à demanda;
- Impedir o estacionamento de caminhões ou a descarga de materiais em locais indevidos, prejudicando o tráfego local;





R: Em relação à primeira medida solicitada (reserva de vagas internas para estacionamento de colaboradores durante a fase de implantação), informa-se que o projeto do canteiro de obras não contempla área destinada a estacionamento de veículos, motos ou bicicletas de colaboradores. O layout ocupa a totalidade da área livre do lote com manobra interna, estoque de aço e madeira, guindaste, caçambas, almoxarifado e área de vivência, não havendo espaço remanescente para essa destinação. Não é possível atender a essa exigência nos termos apresentados.

Quanto à segunda medida, está atendida e foi incluída na versão final do EIV.

32. Em relação ao impacto "Deterioração de vias", a CEIV entende ser necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:

- Elaboração e entrega à CEIV de Estudo Cautelar para registro atual das condições das vias do entorno imediato (Rua 4000, Rua 4100, Avenida Atlântica e Avenida Normando Tedesco). Deverá ser apresentado ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) do Estudo Cautelar;

R: A medida foi atendida e incluída na versão final do EIV.

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

33. A CEIV entende que deverá ser incluído e avaliado o impacto relativo ao sombreamento em razão da alteração da insolação, causado pela edificação projetada, bem como nas alterações da ventilação natural;

R: Foram incluídos os impactos de Aumento do sombreamento e Alteração do padrão de ventilação do entorno na Matriz Qualitativa e no EIV.





34. Para o impacto "Alteração no padrão de escoamento da água na superfície do solo", a CEIV entende que o percentual de mitigação deverá ser alterado para 30% (trinta por cento), considerando as medidas mitigadoras informadas;

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

35. Para o impacto "Aumento circulação de pessoas", a CEIV entende que deverá ser alterada a valoração do atributo Prazo para PERMANENTE (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

36. Para o impacto "Aumento da poluição", a CEIV entende que deverá ser informada, criteriosamente, a medida mitigadora relacionada a destinação das águas dos tanques (aquários);

R: A água dos tanques será tratada conforme o mesmo sistema utilizado no Oceanic Aquarium, sendo a água reutilizada após o tratamento.

37. Para o impacto "Aumento do consumo de energia", a CEIV entende que deverá ser alterada a Abrangência para AVI (5), e o percentual de mitigação deverá ser alterado para 10% (dez por cento), considerando as medidas mitigadoras adotadas;

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

38. Para o impacto "Pressão no sistema de tratamento público de efluentes", a CEIV entende que deverá ser alterada a Abrangência para AVI (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

39. Para o impacto "Pressão no sistema de tratamento e abastecimento de água", a CEIV entende que deverá ser alterada a Abrangência para AVI (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.





40. Para o impacto "Pressão no sistema de coleta e disposição de resíduos sólidos", a CEIV entende que deverá ser alterada a Abrangência para AVI (5);

R: Foi realizada a alteração na Matriz Qualiquantitativa.

41. Em relação ao impacto "Congestionamento no Acesso ao Empreendimento", o mesmo será avaliado se será real ou potencial após apresentação do projeto arquitetônico executivo detalhado do acesso e do estacionamento;

R: O impacto permanece classificado como potencial. O texto foi atualizado conforme o projeto arquitetônico revisado, que agora prevê espaço de acumulação de 14,32 metros por catraca, comportando fila de até 6 veículos nos dois pontos de controle. As informações foram atualizadas na versão final do EIV.

42. Em relação aos impactos na fase de operação, a CEIV entende, devido a grande quantidade de viagens a serem geradas pelo empreendimento (em diversos modais) e ao uso de vagas públicas para embarque/desembarque de passageiros, ser necessário a inclusão e avaliação dos seguintes:

- Pressão nas Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento;
- Pressão no Sistema Pedonal;
- Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo;

R: Foram incluídos e analisados os impactos indicados pela CEIV. Essas informações foram acrescidas na versão final do EIV.

43. Em relação ao impacto "Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo", a CEIV entende que a importância é ALTA (5) e que é necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:





- Aquisição, fornecimento e construção de abrigo de passageiros de transporte público, conforme modelo novo, devendo solicitar, quando da implantação, o modelo do abrigo e a indicação de localização à Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;
- Fornecimento de sinalização vertical (03 placas) de indicação de ponto de ônibus conforme padrão utilizado no município (placa retangular azul com pictograma e escrita) em local determinado pela Autarquia Municipal de Trânsito - BC Trânsito;

R: Medidas mitigadoras aceitas e incluídas na versão final do EIV.

44. Em relação ao impacto “Pressão no Sistema Pedonal”, a CEIV entende que a importância é ALTA (5) e que é necessário a inclusão das seguintes medidas mitigadoras:

- Realizar a revitalização da sinalização viária horizontal (pintura) das faixas de pedestres nas quatro esquinas do entorno do empreendimento: nos cruzamentos da Av. Normando Tedesco com as Ruas 4000 e 4100, bem como nos cruzamentos da Av. Atlântica com essas mesmas ruas. As sinalizações horizontais nas faixas de pedestres deverão ser por tintas termoplásticas por extrusão;
- Aquisição e a doação à equipe técnica da BCTrânsito, de 10 placas de sinalização de advertência, em ACM, refletivas, Tipo A-32b – Passagem sinalizada de pedestres, para serem utilizadas nas Faixas de Travessias de Pedestres (FTP) e Faixas Elevadas de Travessias de Pedestres (FETP) a serem revitalizadas no entorno. Dimensões e modelo devem ser fornecidos pela BCTrânsito;

R: Medidas mitigadoras aceitas e incluídas na versão final do EIV.

45. Em relação ao impacto “Desordenamento de estacionamento de bicicletas”, a CEIV considera, devido a grande quantidade de viagens



Rua 10, nº 44 – Ed. Melmar, SL 09 • Balneário Camboriú • Santa Catarina

+ 55 047 33663143

deise@lddarquitetura.com.br





a serem geradas pelo empreendimento (30 na horapico), que a importância é ALTA (5). Ademais, rever a localização apontada para instalação de paraciclos, visto que um deles deverá ser na testada do empreendimento, conforme solicitado no item projeto arquitetônico;

R: A importância do impacto foi revisada para alta, considerando o volume de viagens na hora pico. A medida mitigadora também foi revisada: um dos paraciclos públicos foi realocado para a testada do empreendimento, na Rua 4000, onde o espaço da via foi reorganizado para comportar, além das vagas de embarque e desembarque, um paraciclo e um estacionamento de patinetes. As informações foram incluídas na versão final do EIV.

46. Em relação ao impacto "Pressão no sistema viário próximo", a CEIV considera que, em função da significativa geração de viagens prevista para o empreendimento, incluindo a circulação de veículos pesados (ônibus de turismo), faz-se necessária a adoção da seguinte medida mitigadora:

- Promover a requalificação do pavimento asfáltico, ou o seu custeio, contemplando serviços de fresagem, recapeamento e sinalização viária horizontal da Rua 4000, conforme diretrizes, levantamentos técnicos e autorizações a serem definidos pela Secretaria de Obras Públicas e pela Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito.

R: A medida foi aceita e incluída na versão final do EIV.

QUANTO A ANÁLISE DO TRÂNSITO:

47. Com relação ao item 2.11.1.7 – Canteiro de Obras e ao projeto do canteiro de obras (Anexo 9):

a. Incluir no subcapítulo 2.11.1.7, recortes do projeto do canteiro de obras, indicando as rotas de entrada e saída dos caminhões em





cada etapa da obra (com os raios de giros) e os respectivos acessos (rebaixos de meio-fio, dispositivos luminosos e portões);

- b. Apresentar o projeto do canteiro de obras, com a inclusão dos raios de giro nos acessos e saídas dos caminhões, indicando as interferências na via (com valores: ângulos, cotas – expresso de forma técnica, conforme normas CONTRAN/DNIT, para a tipologia do veículo). Segue um modelo básico dos arquivos da CEIV:



- c. Em relação ao projeto do canteiro de obras, especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais, além de incluir os rebaixos de meio-fio e suas cotas;
- d. Em relação ao projeto do canteiro de obras, incluir os dispositivos de alerta, luminosos e sonoros, em todos os acessos (entrada/saída) veiculares, além de incluir as dimensões dos





portões de acessos, apontando se eles terão limitadores de altura;

- e. Em relação ao projeto do canteiro de obras, apresentar ART (Anotação de Responsabilidade Técnica), por profissional devidamente qualificado e registrado no respectivo Conselho de Classe;
- f. Em relação ao projeto do canteiro de obras, necessário apresentar o memorial descritivo completo, devidamente assinado pelo responsável técnico;

R: O subcapítulo Canteiro de Obras foi atualizado na versão final do EIV. As solicitações relativas ao projeto do canteiro de obras constam no Projeto de Canteiro de Obras e no Memorial Descritivo e Técnico do Canteiro de Obras, elaborados e assinados pelo Eng. Civil Leandro Luiz Nicolletti (CREA-SC 122234-9, ART 10621255-8).

48. Com relação aos itens 2.11 – Sistema Viário e o Empreendimento e 3.6 – Sistema Viário da Área de Vizinhança do EIV:

- a. Em relação ao item 2.11.1.2 – Estacionamentos:
 - Incluir um quadro/tabela comparativa, demonstrando o quantitativo de vagas exigido (pela lei municipal) e o que será disponibilizado pelo empreendimento, considerando todas as opções de vagas de carros e motos.

R:

Categoria de Vaga	Mínimo Exigido (Lei)	Disponível no Projeto	Saldo (Diferença)	Status / Conformidade
Vagas Comuns (Automóveis)	231	296	65	Atende
Vagas Prioritárias / Idosos	12	36	24	Atende
Vagas PCD (Acessíveis)	5	14	9	Atende
TOTAL AUTOMÓVEIS	248	346	98	Atende
Vagas para Motocicletas	22	22	0	Atende
Vagas Carga / Descarga	2	4	2	Atende

Informação incluída na versão final do EIV.





- Inclui recortes de projetos apresentados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico;

R: Recortes atualizados conforme ajustes no projeto.

- Informar se os estacionamentos mencionados na página 40 do EIV são conveniados junto ao empreendimento em questão ou com o Oceanic Aquarium;

R: Os estacionamentos remotos localizados na Rua 3950 e na Rua 3750 permanecem vinculados exclusivamente ao Oceanic Aquarium. O estacionamento do Oceanic Park será conveniado e atenderá a ambos os empreendimentos, Oceanic Park e Oceanic Aquarium. Informação incluída na versão final do EIV.

- Informar se o estacionamento será gratuito ou pago, como será gerenciado (equipe própria do empreendimento ou por empresa terceirizada), como se dará o controle de acesso inicial (automático ou cadastro manual);

R: Quanto à gratuidade e à eventual condição de convênio do estacionamento, essas definições ainda estão em análise pelo Grupo Oceanic e serão estabelecidas antes da entrada em operação do empreendimento. Informação incluída na versão final do EIV.

b. Em relação ao item 2.11.1.3 – Acessos:

- Atualizar os recortes de projetos apresentados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico (quanto aos acessos e ao entorno da edificação);

R: Foi atualizado na versão final do EIV.

c. Em relação ao item 2.11.1.4 – Controladores de acesso e faixas de acumulação:





- Atualizar os recortes de projetos apresentados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico (quanto aos acessos);

R: Foi atualizado na versão final do EIV.

- Informar se o estacionamento será gratuito ou pago, como será gerenciado (equipe própria do empreendimento ou por empresa terceirizada), como se dará o controle de acesso inicial (automático ou cadastro manual);

R: Quanto à gratuidade e à eventual condição de convênio do estacionamento, essas definições ainda estão em análise pelo Grupo Oceanic e serão estabelecidas antes da entrada em operação do empreendimento. Informação incluída na versão final do EIV.

d. Em relação ao item 2.11.1.5 – Rotas de acesso:

- Indicar na figura 24, os locais exatos das entradas e saídas dos veículos e pedestres (eles deverão ser independentes);

R: Os locais exatos de entrada e saída de pedestres e de veículos foram extraídos do projeto arquitetônico e incluídas na versão final do EIV.

- Incluir outra figura, indicando a rota de entrada e saída dos ônibus/vans (transporte por ônibus turístico), já que o estudo de trânsito menciona uso de vagas públicas já existentes;

R: A rota de entrada e saída dos ônibus de transporte turístico foi incluída indicando o uso das vagas de embarque e desembarque existentes na Rua 4000, na testada do empreendimento. A informação foi incluída na versão final do EIV.

e. Em relação ao item 2.11.1.6 – Geração de Viagens:





- Em “b) distribuição de viagens”, atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas para o item 2.11.1.5;
- Em “c) Escolha Modal”, considerando o empreendimento estar situado na Barra Sul, rever os dados do bairro escolhido (Centro), optando pelos dados do bairro Barra Sul, utilizando a mesma referência (PLANMOB, 2018);

R: Quanto à letra a), Geração de viagens, houve atualização do subcapítulo em função da alteração do projeto arquitetônico, com os dados atualizados na versão final do EIV.

Quanto à letra b), Distribuição de viagens, o subcapítulo não sofreu alteração na distribuição das viagens geradas pelo empreendimento. Foi apenas incluída a informação de que o transporte turístico entre os empreendimentos do grupo já opera atualmente com 2 ônibus por hora, e que, por se tratar de uma operação existente, esses veículos já estão contabilizados nas contagens de tráfego realizadas em campo, não representando uma nova geração ou distribuição de viagens associada ao empreendimento.

Quanto à letra c), Escolha modal, os dados foram atualizados na versão final do EIV.

f. Em relação ao item 3.6.1.1 – Sistema Viário Atual:

- Em “c) gabaritos”, incluir na tabela 14, os dados das vias locais, até o limite das vias mencionadas na página 40 do EIV, como possíveis estacionamentos do empreendimento;

R: Não foi identificada, na página 40 do EIV, menção a nenhuma via apontada pela CEIV como possível área de estacionamento do empreendimento. Ressalta-se que o empreendimento conta com estacionamento próprio dimensionado para atender integralmente à demanda gerada, sendo essa inclusive a





premissa do projeto, que prevê diversos pavimentos de garagem, não havendo necessidade de utilização das vias do entorno como estacionamento complementar.

- Em “d) modos existentes”, rever o trecho “Dentre os modos de transportes, o único existente no entorno...”, visto que a cidade inaugurou recentemente o primeiro píer alfandegado da América do Sul (Terminal Portuário Atracadouro Barra Sul), ou seja, existe no entorno o modal aquaviário (embarque e desembarque de passageiros);

R: Informação atualizada no EIV, incluindo o modal marítimo referente ao píer alfandegado.

- Em “e) caracterização das vias”, incluir informações sobre o estado do pavimento da Rua 4100, da Avenida Atlântica e da Avenida Normando Tedesco (quarteirão do entorno);

R: Informações adicionadas na versão final do EIV. Vale salientar que a Av. Atlântica está passando por obras de reurbanização da orla, o que justifica o estado atual do pavimento e da sinalização em alguns trechos. As fotos do EIV foram atualizadas para refletir essa condição.

- Em “e) caracterização das vias”, incluir informações sobre o horário de funcionamento do estacionamento rotativo e apresentar o mapa indicativo dos PGVs em subcapítulo a parte;

R: Informações adicionadas na versão final do EIV.

g. Em relação ao item 3.6.1.2 – Serviço de transporte coletivo:

- Atualizar as informações sobre os aplicativos de transporte público intramunicipal e intermunicipal;

R: Informações adicionadas na versão final do EIV.





- Acrescentar informações (incluindo a política tarifária) sobre o transporte coletivo intermunicipal e se alguma linha/itinerário do transporte intermunicipal passa próxima ao empreendimento;

R: Informações adicionadas na versão final do EIV.

- Considerando que, recentemente, a BCTrânsito implementou na Avenida Atlântica 19 pontos de paradas oficiais de embarque e desembarque do transporte coletivo, rever o trecho “Não foram identificados abrigos e sinalização de pontos de ônibus...”. Ademais, incluir mapa indicativo e imagens dos pontos de parada próximos do empreendimento (considerando também o do final da Avenida Normando Tedesco);

R: Trecho foi revisto devido a existência de ponto de ônibus na Av. Normando Tedesco bem em frente ao Oceanic Aquarium. Já na Av. Atlântica, devido as obras de reurbanização da orla, o passeio está completamente modificado, não sendo possível identificar pontos de ônibus na proximidade. Essas informações foram adicionadas na versão final do EIV.

h. Em relação ao item 3.6.1.3 – Sistema Ciclovitário:

- Atualizar as informações sobre a malha viária municipal total, além dos espaços ciclovitários propostos no entorno (figura 83). Necessário utilizar como referência o Plano Ciclovitário Municipal/Mapa Ciclovitário Municipal (versão 2025/2026), disponibilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito. Ademais, necessário a demonstração atual, por meio de imagens, do espaço ciclovitário existente no entorno;

R: Informações atualizadas na versão final do EIV.

i. Em relação ao item 3.6.1.4 – Micromobilidade:

- Incluir informações do Decreto Municipal nº 12.347/2025;

R: Informações atualizadas na versão final do EIV.





- Incluir mapa/figura indicativa, com as estações de patinetes e de bicicletas elétricas executadas e projetadas. Utilizar como referência o Mapa de Micromobilidade Municipal, disponível no seguinte link: https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1y_TPdG8_KH91R3lkaHz9zjNL5CL55Mg&hl=pt_BR&ll=-26.980045419477097%2C-48.645760431194546&z=15

R: Informações atualizadas na versão final do EIV.

j. Em relação ao item 3.6.1.6 – Sistema individual de passageiros:

- No item b) serviços por aplicativo (ou no item estacionamentos), incluir a vaga de embarque e desembarque de passageiros existentes no recuo frontal do empreendimento Oceanic Aquarium;

R: Informações atualizadas na versão final do EIV.

k. Em relação ao item 3.6.1.8 – Contagens de Tráfego:

- Necessário a inclusão de novo ponto de contagem e análise de manobra de ônibus. Considerando que o estudo de tráfego indica a utilização de vagas públicas na Rua 4000 para embarque e desembarque de ônibus de turismo, bem como que a saída desses veículos ocorrerá necessariamente pela interseção da Rua 4000 com a Avenida Atlântica — uma vez que o acesso ao estacionamento do empreendimento apresenta limitação de altura —, solicita-se a inclusão de um novo ponto de contagem de tráfego na referida interseção (Rua 4000 x Avenida Atlântica). Adicionalmente, deverá ser apresentado à CEIV, estudo técnico de verificação de manobrabilidade de veículos pesados (ônibus), contemplando a análise dos raios de giro nas conversões realizadas nessa interseção, de modo a avaliar possíveis interferências na geometria viária existente,





especialmente quanto à eventual invasão da área destinada à ciclofaixa implantada na Avenida Atlântica;

R: O ponto de contagem de tráfego tem como finalidade quantificar o incremento de fluxo veicular gerado pelo empreendimento em pontos que sofrerão acréscimo de demanda, permitindo a comparação entre os cenários com e sem a implantação. O serviço de transporte turístico citado já opera atualmente, com a mesma rota, a mesma frequência (2 ônibus por hora) e a mesma manobra de conversão na interseção da Rua 4000 com a Avenida Atlântica, condição que independe da implantação do Oceanic Park. Não havendo incremento de viagens de ônibus atribuível ao empreendimento nesse ponto, a inclusão de um novo ponto de contagem não se justifica tecnicamente, uma vez que não há alteração de fluxo a ser mensurada.

Pelo mesmo motivo, não se aplica a necessidade de estudo de manobrabilidade de veículos pesados nessa interseção. A conversão realizada pelos ônibus do transporte turístico é uma manobra já consolidada na geometria viária existente, praticada rotineiramente na operação atual, e não decorre de nenhuma alteração proposta pelo empreendimento, seja em volume de ônibus, seja na geometria da via ou do acesso ao estacionamento.

- Necessário rever/complementar o fator de correção sazonal utilizado nas contagens de tráfego. Verifica-se que as contagens de tráfego apresentadas foram realizadas no dia 05/04/2025 (sábado), período caracterizado como fora da alta temporada turística do município. Considerando que o estudo de geração de viagens adotou como referência dados de visitação do





Oceanic Aquarium obtidos em sábados do mês de janeiro (alta temporada), conforme apresentado no próprio EIV, identifica-se inconsistência metodológica entre a base de dados utilizada para geração de viagens e aquela utilizada para caracterização do tráfego existente. Dessa forma, solicita-se a aplicação de fator de correção sazonal nos dados de contagem de tráfego, a partir da correlação entre o número de visitantes do Oceanic Aquarium no dia 05/04/2025 e aqueles registrados em período de alta temporada (janeiro), de modo a ajustar os volumes veiculares observados à condição mais crítica de operação do sistema viário. O procedimento visa refletir de forma mais fidedigna o incremento de viagens associado ao perfil de uso do empreendimento, especialmente em cenários de alta temporada.

- Necessária simulação de fluxo combinado (Ocean Park + Oceanic Aquarium). Considerando que o empreendimento Ocean Park será implantado de forma anexa ao Oceanic Aquarium, e que o estudo de geração de viagens utilizou como base dados de visitação do referido equipamento existente, entende-se necessária a avaliação dos impactos decorrentes da operação conjunta dos dois polos geradores de viagens. Nesse sentido, solicita-se a realização de simulação de tráfego contemplando o fluxo combinado (Ocean Park + Oceanic Aquarium), de modo a avaliar os impactos acumulados no sistema viário da área de influência. Para tal, recomenda-se a utilização dos dados de contagem de tráfego constantes no estudo de impacto de trânsito do Oceanic Aquarium, disponível no portal oficial do município, por meio do seguinte endereço eletrônico:





<https://www.bc.sc.gov.br/conteudo.cfm?caminho=comissao-especial-para-estudo-de-impactode-vizinhanca-ceiv>

R: O fator de correção sazonal foi revisado e complementado na versão final do EIV. Optou-se por não adotar diretamente a variação de visitação do Oceanic Aquarium como fator de correção aplicado à totalidade do fluxo viário contado, uma vez que essa abordagem superestimaria o impacto sazonal, ao tratar como atribuível ao Aquarium um volume de tráfego que, em sua maior parte, corresponde a fluxo de passagem das vias, sem relação com a operação do equipamento.

Em substituição, foi desenvolvida uma metodologia que segrega, dentro do fluxo total contado em cada movimento, a parcela de fluxo atribuível à operação do Oceanic Aquarium da parcela de fluxo de passagem das vias, aplicando a cada uma um fator de correção sazonal específico: 1,12 para o fluxo de passagem, obtido a partir do comportamento geral de tráfego do município, e 1,86 para o fluxo do Oceanic Aquarium, obtido a partir da variação real de visitação do próprio equipamento entre a alta e a baixa temporada, com base em dados de catraca de 2024 e 2025.

Optou-se pela utilização de dados reais e atuais de operação do Oceanic Aquarium, em detrimento do estudo de impacto de trânsito citado pela CEIV, por se tratar de documento elaborado previamente à implantação e operação do equipamento, baseado em estimativas e projeções, e não em dados observados de operação real. Os dados de catraca utilizados refletem o comportamento efetivo e atual de visitação do Aquarium, sendo, portanto, mais precisos e representativos da





condição existente no entorno do empreendimento do que uma projeção datada e anterior à sua inauguração.

Ressalta-se, ainda, que essa metodologia já contempla, de forma implícita, a simulação de fluxo combinado solicitada, uma vez que o fluxo do Oceanic Aquarium, isolado e projetado para a alta temporada, é somado ao fluxo de passagem das vias e, na sequência, à geração de viagens do próprio Oceanic Park, resultando em uma análise que integra os dois polos geradores de viagens nos mesmos movimentos analisados.

Toda a memória de cálculo, incluindo os dados de visitação utilizados, a segregação do fluxo por movimento e as tabelas de resultado, está detalhadamente apresentada no item de Sazonalidade da versão final do EIV.

l. Em relação ao item 3.6.1.9 – Alocação de Viagens:

- Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas no item 3.6.1.8;

R: A alocação de viagens não sofreu alteração metodológica. As adequações realizadas em função da sazonalidade estão detalhadas no item 3.6.1.8, acima.

m. Em relação ao item 3.6.1.10 – Projeção de Tráfego:

- Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas nos itens 3.6.1.8 e 3.6.1.9;
- Compatibilizar a sequência dos itens apresentados... (a) Taxa de crescimento, a) Sazonalidade, b) Projeção futura;
- Em item “a) sazonalidade”, necessário rever e complementar o fator de correção utilizado. Verifica-se que o fator de correção sazonal aplicado foi obtido a partir de dados de fluxo veicular provenientes de lombadas eletrônicas, representando o comportamento médio do tráfego urbano no município.





Entretanto, considerando que o empreendimento em análise possui natureza predominantemente turística e que o próprio estudo de geração de viagens utilizou como base os dados de visitação do Oceanic Aquarium, entende-se que a adoção de fator de correção baseado exclusivamente em volumes de tráfego geral pode não representar adequadamente a variação sazonal da demanda específica do empreendimento.

Nesse sentido, a CEIV entende ser necessário rever e complementar a análise mediante a utilização de fator de correção obtido a partir da variação sazonal do número de visitantes do Oceanic Aquarium, de modo a refletir de forma mais fidedigna o incremento de viagens associado ao perfil de uso do empreendimento, especialmente em cenários de alta temporada.

R: O subcapítulo foi atualizado, com a sequência dos itens compatibilizada na ordem a) Taxa de crescimento, b) Sazonalidade, c) Projeção futura. O item de Sazonalidade foi revisado e complementado, conforme detalhado no item 3.6.1.8, acima.

n. Em relação ao item 3.6.1.11 – Análise de Tráfego:

- Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas nos itens 3.6.1.8, 3.6.1.9 e 3.6.1.10;

R: O subcapítulo foi atualizado na versão final do EIV, em função das adequações realizadas nos itens anteriores.

o. Em relação aos itens 3.6.2 – Identificação dos impactos reais – fase de implantação, 3.6.3 – Identificação dos impactos potenciais – fase de operação, 3.6.4 – Identificação dos impactos reais – fase de operação e 3.6.5 – Identificação dos impactos positivos – fase de operação:





- Atualizar os subcapítulos (itens) de acordo com as demandas solicitadas para o item 42 Matriz Quali-Quantitativa (Anexo 13);

R: Atendido e atualizado na versão final do EIV.

49. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO (Anexo 7):

I) Quanto aos acessos:

- Apresentar, de maneira isolada, do projeto arquitetônico executivo, as pranchas específicas das vagas de estacionamento, dos acessos (veiculares e de pedestres) e do entorno da edificação, devidamente assinadas pelos responsáveis técnicos. OBS: o projeto que integra o Anexo 07 não possui compatibilidade com os recortes de projetos apresentados no estudo de trânsito (Ex: faixa de acumulação de 11,29 m em um e de 5,0 m em outro);

R: Foi anexado a última versão do projeto arquitetônico e feitas as devidas adequações no estudo de trânsito.

- Incluir, no projeto arquitetônico executivo, a cota da largura do acesso e das rampas, considerando que o acesso e as rampas/as áreas de circulação e manobra deverão ter largura suficiente para possibilitar a adequada fluidez e segurança da movimentação dos veículos de maior dimensão a circular no estacionamento (artigo 39 da Lei nº 2.794/2008);

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Cotar as dimensões do portão veicular, incluindo como detalhe, uma placa de advertência alertando a altura máxima possível (em caso de limitador de altura);

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir, no projeto arquitetônico executivo, dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, indicando o acesso veicular;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.





- Incluir, no projeto arquitetônico executivo, a cota da faixa de acumulação (comprimento) até o portão de acesso veicular, além de incluir o rebaixo de meio-fio (com sua cota);

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Apresentar, de maneira isolada, do projeto arquitetônico executivo, as pranchas específicas das vagas de estacionamento, dos acessos (veiculares e de pedestres) e do entorno da edificação (passeios e acessibilidade), devidamente assinadas pelos responsáveis técnicos;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada até o recuo, em ambas as testadas;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir as sinalizações táteis nas calçadas, respeitando plenamente as diretrizes da NBR 16537 - Acessibilidade — Sinalização tátil no piso — Diretrizes para elaboração de projetos e instalação e da NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. OBS: deve ocorrer a demonstração/diferenciação entre a sinalização tátil direcional e de alerta;

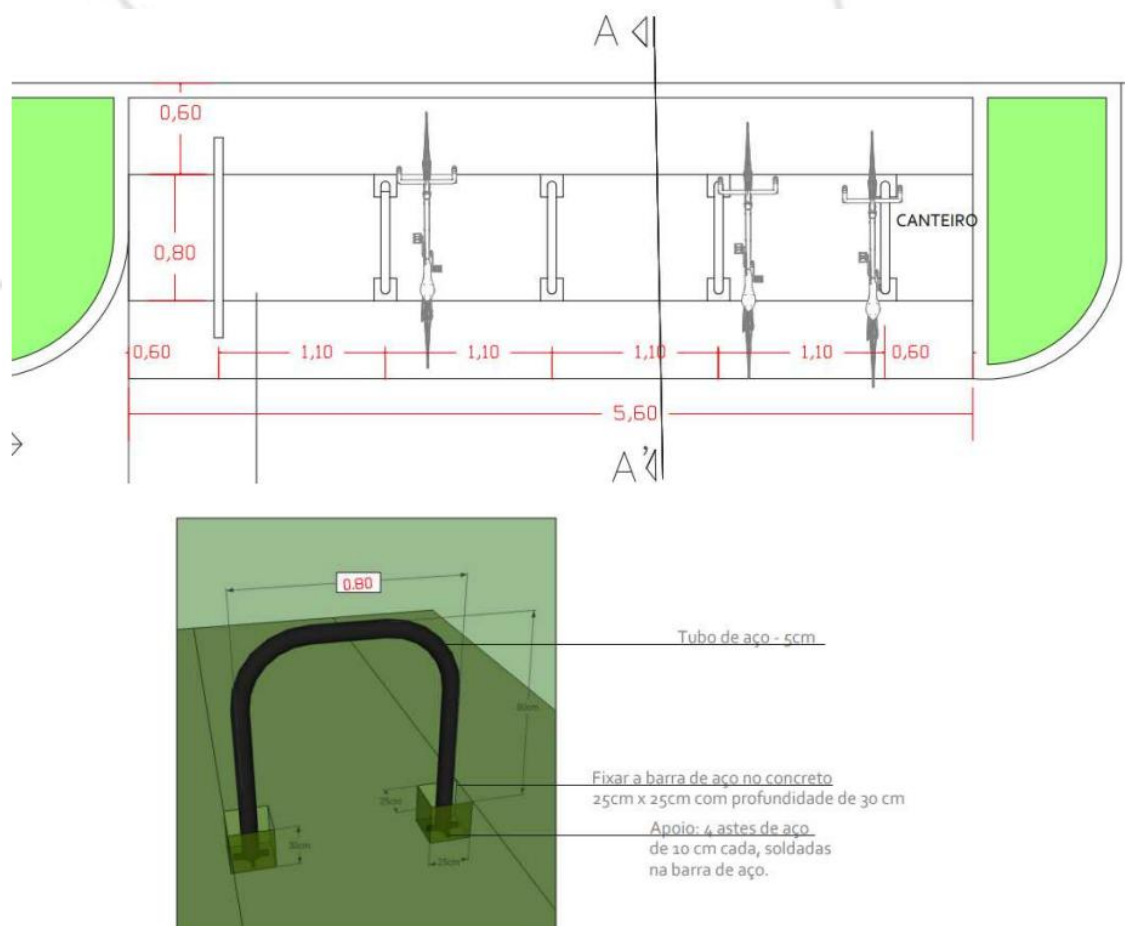
R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir a distância entre a borda da sinalização tátil de direcionamento e os obstáculos (rebaixamentos de guia, paraciclos, postes, paredes, vegetação, etc), respeitando a distância mínima de 0,60 m;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir paraciclos/ponto de parada de bicicletas público, para atendimento a demanda dos clientes e munícipes, em área de vaga de estacionamento na Rua 4000, aumentando o passeio com a supressão da vaga. Seguem imagens do projeto padrão de ponto de parada de bicicletas utilizado pelo município:





R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

III) Quanto aos estacionamentos:

- Apresentar, de maneira isolada, do projeto arquitetônico executivo, as pranchas específicas das vagas de estacionamento, dos acessos (veiculares e de pedestres) e do entorno da edificação (passeios e acessibilidade), devidamente assinadas pelos responsáveis técnicos;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir, no projeto arquitetônico executivo, as rampas e setas direcionais, em cores diferentes, indicando o percurso a ser percorrido na subida e na descida dos veículos, desde o térreo até o último pavimento de garagem (G5);

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.





- Informar, no projeto e no EIT, onde serão realizadas as operações de carga e descarga das mercadorias e produtos;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Informar, no projeto, que tipo de veículo, com exemplos, poderão acessar a vaga de carga e descarga, considerando a possível limitação de altura;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir as sinalizações das vagas de PNE, idosos, motos, carga/descarga e embarque/desembarque, conforme Manual de Sinalização Horizontal do Contran (Volume IV) e imagens a seguir:



R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.





- Incluir as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SIA e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:

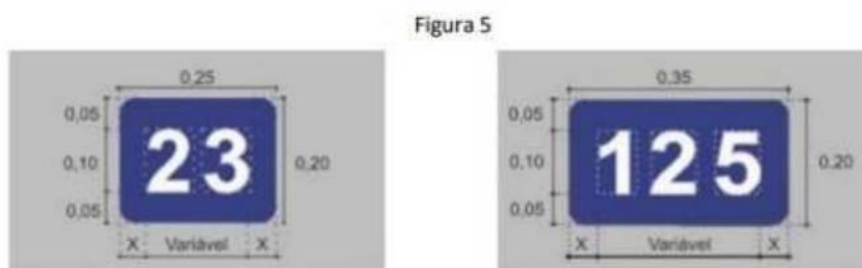


Quadro 1 – Características do Símbolo Internacional de Acesso (SIA)

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

1.4. Numeração

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



4

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

- Incluir, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde a vaga de PNE até um local seguro, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;

R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.



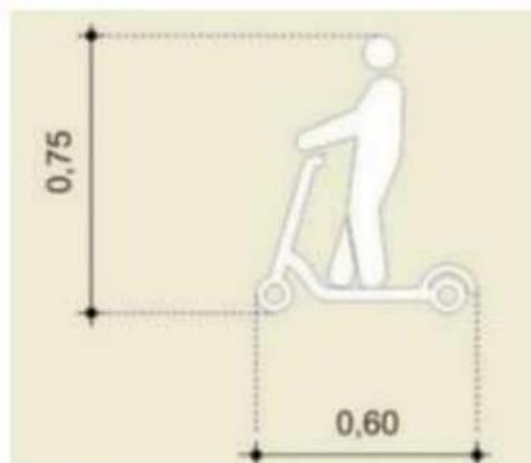
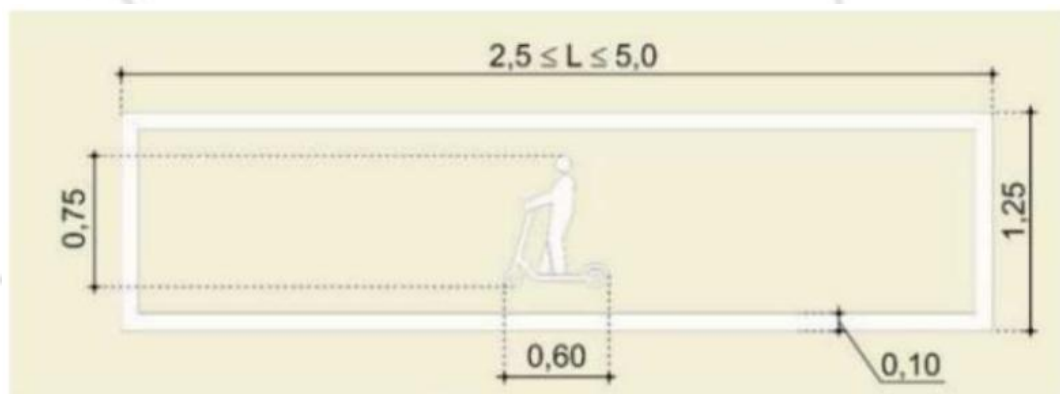


- Incluir, como detalhe nas pranchas das vagas de estacionamento (EPP), as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e Resolução Contran nº 965/2022 (anexos);



- R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.
- Incluir, em área interna do recuo no térreo, uma estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos/patinetes, para incentivo a micromobilidade e para atendimento aos clientes. Segue modelo exemplificativo, da sinalização vertical e horizontal, utilizadas pelo município, nos logradouros públicos (modelo em calçadas/passeios):





R: Foi realizada a adequação no projeto arquitetônico.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

- 50.** Rever o cálculo do Valor da Compensação considerando as adequações apontadas neste parecer. Ainda, como acima apontado, o valor da contrapartida deverá ser apresentado em CUB/SC;

R: A partir do VI e GI calculados para o empreendimento foi possível calcular o Valor de Compensação Pecuniária, este que obteve o valor de R\$ 390.121,24 correspondente a 124,97 CUB's com base no CUB de Julho/2026, de R\$ 3.121,62, praticado como indexador para fins tributários

- 51.** O EIV menciona "Compensação Ambiental", quando deve ser apenas "Compensação";





R: Foi realizada a alteração no texto do EIV.

52. Indicar todas as medidas mitigatórias para os impactos, na Matriz Qualiquantitativa. A vinculação para generalidades, a exemplo de "As demais medidas adotadas para prevenir as possíveis emissões de material particulados estão descritas no Programa de Controle de Materiais", não serão consideradas na avaliação na mitigação (percentual de mitigação);

R: As medidas mitigatórias foram descritas na Matriz Qualiquantitativa.

53. O EIV menciona a Instrução Normativa n.º 89/2016, do SLU, não a informando nas Referências. Sendo assim, requer-se a inclusão dessa referência, ou a sua revisão no EIV, caso não possua aplicação em Balneário Camboriú;

R: Foi realizada a revisão e retirada a IN do EIV.

54. O EIV menciona moradores/ moradoras e hóspedes para o empreendimento. Rever, pois são visitantes e funcionários;

R: Foi revisto os termos e atualizado no EIV.

55. Em razão das atividades recreativas previstas para o imóvel, e considerando os potenciais ruídos causados por essas atividades, seja eles oriundos das pessoas visitantes, ou dos próprios equipamentos, a CEIV solicita a avaliação dos níveis de ruídos atuais, do que as normativas preveem atualmente e a projeção dos eventuais ruídos. Com isso, as medidas mitigatórias a serem adotadas pelo empreendimento;

R: O item 3.9 do EIV apresenta o resultado da Pressão Sonora atual do empreendimento, as medidas mitigatórias estão descritas no Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos.





Atenciosamente, LDD Engenharia, Arquitetura e Consultoria LTDA.

LDD ENGENHARIA ARQUITETURA E CONSULTORIA LTDA
CNPJ 11.900.052/0001-30

