

PARECER n.º 033/2026 – CEIV
COMISSÃO PERMANENTE DE ANÁLISE DE ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (CEIV)

(X) Primeira Análise – Parecer n.º 033/2026-CEIV – 16/09/2026

Processo Administrativo n.º: 76.668/2026 (1-Doc);

Projeto: CABC - Colégio Adventista de Balneário Camboriú;

Área do lote: 4.582,18 m²;

Área construída (projetada): 21.825,56 m² (projeto legal) x 19.794,70 m² (EIV);

Número de Pavimentos: 7 pavimentos (sendo 01 subsolo);

Número de Unidades Autônomas Não Residenciais: 4 (quatro);

Vagas de Garagem: 108 vagas simples, 14 vagas duplas, 7 vagas p/ Idosos, 3 vagas p/PCD/PNE, 20 vagas p/ motocicletas, 95 vagas para bicicletas, e até 32 vagas de embarque e desembarque (compatibilizar número de vagas entre o projeto legal arquitetônico e o projeto arquitetônico que acompanha o EIV);

Endereço: Rua 600 e Rua 620, Centro;

Projeção de viagens geradas pelo empreendimento na hora pico (veículos automotores + ônibus): 660 viagens (363 viagens de atração e 297 viagens de produção);

População Estimada: aproximadamente 2300 pessoas (1000 alunos (matutino), 150 funcionários da escola, restaurante para 160 pessoas e 5 funcionários, 4 funcionários na loja, x funcionários na clínica, 962 pessoas no auditório);

Uso: não residencial - prestação de serviços de âmbito local (S1; educacional), prestação de serviços técnicos e de saúde (S4; clínica), e comércio de consumo diversificado (C4; loja e restaurante);

Zona: ZACC-II-A (Zona de Ambiente Construído de Média Densidade);

DIC: 1.854 (03.02.005.0768), 1.856 (03.02.005.0791), 1.869 (03.02.005.0123), 1.870 (03.02.005.0147) e 180.864 (03.02.005.0206);

Investimento previsto: 21.825,56 CUB's

CONSIDERANDO o Decreto Municipal n.º 13.109, de 24 de março de 2026, que "Dispõe sobre a reformulação da Comissão Permanente que Analisa os Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV)", bem como o Decreto Municipal n.º 13.453/2026, de 03 de agosto de 2026, que o altera;

CONSIDERANDO o Despacho 02, constante no Protocolo n.º 76.668/2026, no sistema 1-Doc, o qual apresenta a manifestação quanto ao atendimento da "legislação urbanística em geral";

CONSIDERANDO a Lei Municipal n.º 5.182/2025, que “Aprova deliberação do Conselho da Cidade – ConCidadeBC, e autoriza o Poder Executivo Municipal a analisar como Projeto Especial o empreendimento do Colégio Adventista de Balneário Camboriú, e dá outras providências.”;

CONSIDERANDO que a Instrução Normativa 001/2019 – SPU orienta que a atuação da CEIV se restringe a mensuração dos impactos a serem gerados pelo empreendimento e suportados pela vizinhança de carácter meramente opinativo;

Após análise do Estudo de Impacto de Vizinhança, considerando o Termo de Referência constante na Lei Complementar n.º 24/2018, a CEIV faz as seguintes considerações:

1. O EIV, bem como os demais documentos produzidos, deverá possuir as assinaturas digitais válidas (ICP-Brasil ou GOV.BR). Os arquivos apresentados foram submetidos aos sites de validação (<<https://assina.ufsc.br/verificador/>>; <<https://validar.iti.gov.br/>>) e o resultado foi infrutífero. Rever, equacionando;
2. A área do empreendimento deverá coincidir entre a área informada no EIV (19.794,70 m²), no projeto arquitetônico (21.825,57 m²) e no projeto legal arquitetônico (21.825,56 m²), ou eventual nova área em comum. Equacionar, informando idêntica área em todos os locais pertinentes;
3. A CEIV entende que a condicionante descrita no inciso V, do Art. 4º (implantação de embarque/desembarque compatível com o fluxo do empreendimento [...], integrado a aplicativos que notificam o estudante quanto o responsável estiver nas proximidades da unidade escolar), bem como todas as cinco contrapartidas elencadas no Art. 5º (I - concessão de bolsas de estudo; II - cessão do auditório para uso público; III - promoção de saúde comunitária; IV - agência humanitária e resposta a emergências; e V - revitalização de mobiliário público urbano), ambas da Lei Municipal n. 5.182/2025 (Projeto Especial) deverão estar descritas e pormenorizadas no EIV. Poderá ser instituído um capítulo específico, relativo ao Projeto Especial. Essas condicionantes/contrapartidas poderão ser elencadas como medidas mitigadoras, mas não influenciam na mitigação de impactos (percentual de mitigação), uma vez que vinculadas a atendimento de legislação específica;
4. A Consulta de Viabilidade expedida pela SPU, e pela SEMAM, integrantes do Anexo X, deverá conter a assinatura de seu emissor (clicar no ícone da assinatura de quem efetuou o despacho no protocolo específico no 1Doc. Será carregado um arquivo, no qual constará a assinatura digital do emissor do documento. É esse arquivo que deve ser apresentado);
5. Apresentar as seguintes viabilidades para o empreendimento proposto, vinculando-as com os respectivos itens do EIV (subitens do 2.9): viabilidade para abastecimento de água e coleta de esgoto sanitário, constando o Grau de Impacto, emitida pela EMASA; viabilidade para o fornecimento de energia elétrica, emitida pela CELESC; viabilidade para a coleta das águas pluviais/ drenagem, emitida pela Secretaria de Obras; viabilidade de coleta de resíduos sólidos comuns, emitida pela Ambiental Limpeza Urbana e Saneamento; viabilidade de implantação/parecer quanto a identificação de área alagável e/ou inundável, emitida pela Defesa Civil Municipal; viabilidade de abastecimento de gás natural, expedida pela SCGás;
6. Anexar o projeto de arborização urbana aprovado pela SEMAM, nos termos da Lei n.

4.868/2024;

7. Os itens 1.2, 2.2 e 3.9.1 do EIV não descreve adequadamente o empreendimento, quanto a área e uso/atividade. O empreendimento não é de uso misto, uma vez que os apartamentos não constituem unidades autônomas, mas sim, integrantes da área educacional, e nesses termos, conforme a Lei n. 2.794/2008 não pode ser classificada como uso misto (uso misto pressupõe o uso residencial e o uso não residencial). Desse modo, a CEIV solicita a adequação da descrição do uso (uso não residencial), com as atividades lá descritas, e a vinculação dos apartamentos para suporte as atividades desenvolvidas na edificação;
8. Complementar a área do empreendimento na Figura 2, Figura 32, Figura 93, Figura 96, Figura 149, Figura 156, e Figura 167, pois não está sendo representada a área de 308,55 m² objeto da Matrícula 14.031, do 1º Ofício de Registro de imóveis;
9. O levantamento topográfico planialtimétrico georreferenciado (Anexo IX) deverá ser ajustado, contemplando o seguinte: informar o alinhamento oficial pela Rua 600 e Rua 620; informar o recuo frontal pela Rua 600 e Rua 620; reposicionar as coordenadas georreferenciadas, e as medidas úteis, considerando o alinhamento oficial para cada via; representar, com tracejado vermelho, cada imóvel matriculado, indicando as respectivas medidas e áreas, bem como o número de cada Matrícula; remover os dados relativos a "Cadastro de Árvores – Supressão"; remover os dados relativos aos lindeiros, inclusive do Município (CNPJ 83.102.285/0001-07), pois o levantamento não se refere a retificação de área (processo próprio);
10. Anexar a ART relativa ao levantamento topográfico planialtimétrico georreferenciado (Anexo IX);
11. O EIV, no item 2.2.1 deverá trazer a informação quanto ao número de pessoas (funcionários e público) que utilizarão os serviços da Clínica, num dia convencional/ padrão. Além disso, este item deverá abordar o uso do Auditório (capacidade);
12. No item 2.4.1.5 do EIV, a CEIV solicita que no projeto estrutural, na prancha referente a locação das fundações, deverão ser identificados os alinhamentos oficiais e os recuos frontais, indicados na Consulta de Viabilidade (78445/2024). Além disso, deverá ser evidenciado o sistema construtivo utilizado para o subsolo nas divisas laterais (p/vizinhos) e frontais (p/ruas). Adicionalmente, solicita-se a elaboração de laudo cautelar para as edificações lindeiras, a fim de registrar as condições atuais das edificações, em face das intervenções a serem realizadas no subsolo;
13. A CEIV entende que o cronograma de instalação do empreendimento, integrante do item 2.5 do EIV (Figura 32) deve ser melhor especificado, contemplando todas as etapas envolvidas na construção da obra, mês a mês;
14. O item 2.8 do EIV deverá ser complementado a fim de determinar o volume de movimentação de terra, para atingir o nível de implantação do pavimento de subsolo, bem como o provável local do destino final (bota-fora);
15. O item 2.9.1.2 do EIV, relativo ao consumo de água, na Fase de Operação, deverá informar o volume previsto, bem como referencial bibliográfica para a sua determinação;

16. O item 2.9.2.2 do EIV, relativo ao consumo de energia elétrica, na Fase de Operação, deverá informar o consumo previsto, bem como referencial bibliográfica para a sua determinação;
17. O item 2.9.4.2 do EIV, relativo ao efluente da obra, na Fase de Operação, deverá informar o volume previsto, bem como referencial bibliográfica para a sua determinação;
18. A CEIV entende que o item 2.9.6.2, referente a produção de ruído, calor, vibração e radiação e emissões atmosféricas, na fase de operação, quanto ao ruído, deverá ser complementado, de modo a considerar o uso educacional da edificação, e as atividades de lazer e esportivas a serem realizadas;
19. Considerando a previsão do Art. 6º da Lei Municipal n.º 5.182/2025, e do Art. 165, III, da Lei Municipal n. 2.794/2008, a CEIV solicita a adequação do projeto arquitetônico (e complementares), quanto a posição muro/ gradil/ portões projetados, a fim de atender a previsão legal;
20. A CEIV solicita a complementação das avaliações realizadas no item 2.11 (Estudo de Ventilação), quanto a disposto na página 67, quanto a "[...] baixo gabarito, coerente com o perfil arquitetônico da região, onde predominam edificações de baixa elevação, em conformidade com as restrições de zoneamento local, não havendo, portanto, alterações significativas na dinâmica predominante dos ventos locais [...]". É sabido que o gabarito convencional para a microzona ZACC-II-A corresponde a 2 + 50% pavimentos, conforme determina a Lei Municipal n. 2.794/2008. Além disso, para o uso educacional, há previsão para 4 pavimentos, nos termos da Lei Municipal n. 2.912/2008. Ainda, a previsão para a atual conformação projetual somente foi possível através da Lei Municipal n. 5.182/2025 (Projeto Especial; altura de 26,20 m). Nesse sentido, requer-se a reavaliação entre o empreendimento proposto e as edificações vizinhas (com no máximo 2+50% pavimentos; altura de 10,00 m);
21. No item 3.1.2 do EIV, bem como na Figura 109, deverá ser revista a menção a Avenida São Francisco, uma vez que não é a denominação oficial da via, e o trecho informado se refere a alça da Avenida do Estado Dalmo Vieira;
22. Considerando a área territorial do município (45,21 km²), considerando o fornecimento de água, de energia elétrica, a coleta do esgoto sanitário, a destinação dos resíduos sólidos, dos deslocamentos a serem realizados, dentre outros, a CEIV solicita a alteração da delimitação da AVI para a área total do município. Com isso, o item 3.1.3 do EIV deverá ser ajustado (Figuras 115, 117, 118 e 119, também);
23. A CEIV solicita que o item 3.2 do EIV (Aspectos históricos da vizinhança) complemente com a avaliação na AVD, tais como: quando ocorreu a ocupação do espaço/ loteamento nas proximidades; quais são os exemplares arquitetônicos (em termos históricos, ou de uso) relevantes na AVD;
24. O item 3.4.2 do EIV, quanto as "Limitações da ocupação do solo" deverá ser complementado no sentido dos parâmetros urbanísticos estabelecidos pelas Lei n. 2.794/2008, Lei n. 2.912/2008 e Lei n. 5.182/2025, e a avaliação frente ao projeto proposto;

25. A CEIV entende que o tópico relacionado a Leitura da Paisagem (3.8 do EIV) deve ser complementado, apresentando perspectivas ilustrativas da edificação projetada, e o entorno imediato, a partir do observador ao nível do passeio público. Ainda, as imagens/ perspectivas deverão apresentar a arborização urbana proposta (aprovada pela SEMAM), bem como os elementos construtivos projetados (muro, gradil, portão, lixeira, rampas, etc.) observaram o recuo frontal estipulado para as vias;
26. Para o item 3.9.2 do EIV, a CEIV solicita a classificação em “Área mista predominantemente residencial”, com a respectiva avaliação. Além disso, requer-se, também, a consideração da previsão da legislação urbanística municipal (Lei n. 2.794/2008) quanto ao limite da poluição sonora diurna 50db, e a noturna 45 db, conforme o Anexo (Quadro I – PADRÕES DE INCOMODIDADES ADMISSÍVEIS). Somado a isso, também devem ser avaliadas as questões quanto a vibração a serem produzidas e medidas mitigadoras a serem adotadas;
27. A ATA da Audiência Pública, de 03 de julho de 2025, anexa a Lei Municipal n. 5.182/2025, traz a seguinte descrição: [...] As representantes do empreendimento responderam que a edificação terá mecanismos para amenizar os riscos de alagamento, principalmente em relação ao subsolo. [...]”. Nesse sentido, a CEIV solicita a pormenorização desses mecanismos no EIV;

QUANTO A ANÁLISE DO TRÂNSITO:

28. Com relação ao tema canteiro de obras e ao projeto de canteiro de obras (Anexo III):
- a) Incluir subcapítulo específico sobre o canteiro de obras no Capítulo 2.12 – Sistema Viário e o Empreendimento do EIV, contemplando as legislações e normas aplicáveis, especialmente quanto às operações de carga e descarga de materiais e às rotas de entrada e saída dos veículos de maior porte. Informar, ainda, que a Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito deverá ser comunicada com antecedência mínima de 48 horas acerca de operações ou eventos relacionados à obra que possam interferir no fluxo viário, ainda que de forma parcial ou temporária, bem como deverá ser providenciada, quando aplicável, a respectiva Autorização Especial de Trânsito (AET), observando-se o art. 95 da Lei Federal nº 9.503/1997 – CTB e o art. 6º do Decreto Municipal nº 4.020/2004;
- b) Apresentar prancha específica para cada fase do projeto do canteiro de obras (Anexo III), compatibilizada com o cronograma físico da obra, demonstrando a dinâmica operacional do canteiro durante as diferentes etapas construtivas. Deverão ser indicadas as rampas e acessos, áreas de carga e descarga de materiais, áreas de manobra e circulação de veículos, áreas de vivência, estacionamento de caminhões-betoneira, posicionamento para concretagem e bombas de concreto, bem como os acessos e áreas operacionais destinados aos demais equipamentos e máquinas;
- c) O projeto deverá demonstrar a posição dos caminhões para a realização das concretagens, apresentando graficamente as manobras internas e externas, inclusive nos acessos e saídas do canteiro de obras, bem como os respectivos raios de giro e eventuais interferências na via pública. Deverão ser apresentadas as 4 (quatro) variáveis constantes na figura orientativa da CEIV: (i) tipologia do veículo de projeto, com indicação do comprimento total; (ii) raio de giro utilizado; (iii) ângulo de curva; e (iv) escala gráfica, adotando parâmetros geométricos compatíveis com a tipologia veicular considerada e referências técnicas aplicáveis (CONTRAN, DNIT, DEINFRA/SC ou equivalentes), de modo a demonstrar a viabilidade das manobras e que não será utilizada a via pública para os serviços da obra. Segue figura orientativa dos arquivos

de EIV da
CEIV:



d) Especificar todos os tipos de veículos que serão utilizados (dimensões) no transporte dos materiais;

e) Acrescentar, no projeto do canteiro de obras, os sentidos veiculares das vias, os comprimentos dos rebaixos de meio-fio, as larguras dos passeios/dos leitos carroçáveis e vagas de estacionamentos públicas existentes (e as que poderão ser suprimidas);

f) Acrescentar, em todas as etapas da obra, vagas de estacionamento de carros/motos/bicicletas, para funcionários, na área interna do canteiro de obras, informando no subcapítulo do EIV, a quantidade prevista em cada fase da obra;

g) Apresentar, no subcapítulo referente ao canteiro de obras, Plano Operacional de Tráfego da Obra, compatibilizado com as pranchas do Anexo III, contemplando a estimativa da quantidade e tipologia dos veículos de carga por fase construtiva, frequência diária de viagens, horários previstos de operação, rotas de entrada e saída dos caminhões e demais veículos de maior porte, bem como as medidas mitigadoras destinadas à minimização dos impactos sobre o sistema viário local;

h) Apresentar plano executivo das etapas de escavação e contenção do subsolo, contemplando o método executivo, solução de contenção, eventual utilização de tirantes/ancoragens, medidas de estabilidade dos terrenos lindeiros e, caso necessário, sistema de rebaixamento do lençol freático durante a fase de implantação;

i) Apresentar laudo do nível do lençol freático e, caso haja utilização de tirantes/ancoragens que ultrapassem os limites do lote, apresentar anuência/autorização dos órgãos municipais competentes, considerando as possíveis interferências em infraestrutura pública e redes de serviços urbanos;

j) Apresentar ART ou RRT, conforme a atribuição profissional, referente à elaboração do projeto do canteiro de obras, devidamente registrada pelo profissional legalmente habilitado e responsável técnico pelo projeto apresentado;

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

29.1 Em relação ao item Características de localização e acessos:

- a) Incluir mapa indicativo demonstrando todos tipos de acessos veiculares e pedonais que existirão no empreendimento;
- b) Incluir recortes de projetos para cada acesso (de maneira individualizada), atualizados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico (quanto aos acessos e ao entorno da edificação);
- c) Incluir informações sobre a largura dos rebaixos de meio-fio, dos acessos e das rampas;

29.2 Com relação ao item 2.12.1.1 Vagas de Estacionamento:

- a) Esclarecer como serão utilizadas as vagas de estacionamento durante a operação do empreendimento, especialmente nos períodos de entrada e saída dos alunos, informando a quantidade de vagas efetivamente disponível para utilização em cada período de funcionamento da instituição de ensino e em quais condições poderá ocorrer a ocupação integral do estacionamento. Informar, ainda, se o estacionamento público-privado (EPP) será administrado diretamente pelo empreendimento ou mediante convênio/contratação de empresa responsável pela operação, indicando, quando aplicável, a forma de controle e gerenciamento das vagas;
- b) Adequar o quadro 3 do EIV, apresentando, de maneira clara, quantas vagas serão privativas e quantas serão públicas. Atualizar o quadro 3 com as demandas solicitadas no item projeto arquitetônico;
- c) Incluir mais recortes de projetos das vagas de estacionamento, especialmente as especiais (PNE, pessoa idosa, embarque e desembarque e carga e descarga), atualizados de acordo com as demandas solicitadas para o item projeto arquitetônico (quanto as vagas de estacionamentos);

29.3 Com relação ao item 2.12.1.2 Acessos, rotas, controladores de acesso e faixas de acumulação:

- a) Incluir mapa indicativo demonstrando todos tipos de acessos veiculares e pedonais que existirão no empreendimento;
- b) Incluir legenda na figura 95, diferenciando os acessos veiculares dos pedonais. Ademais, incluir o acesso ao subsolo, pela Rua 620, conforme descrito.
- c) Informar se existirão controladores de acesso (portão/cancela/guarita), indicando a extensão e a capacidade (número de veículos) das faixas de acumulação até eles, em todos os acessos veiculares. OBS: apresentar o cálculo de fila em relação as faixas de acumulações de cada acesso veicular;
- d) Necessário incluir legenda na figura 96, diferenciando as rotas de entrada e de saída do empreendimento. A rua 600 não será rota de saída em nenhuma hipótese?;
- e) Apresentar a previsão operacional específica para os veículos de transporte escolar coletivo, tais como vans, micro-ônibus e ônibus, demonstrando os locais destinados ao embarque e desembarque, circulação interna, áreas de acumulação, manobras e eventual permanência desses veículos, bem como a compatibilidade dessas operações com a circulação dos demais veículos e pedestres;

f) Considerando o elevado número de viagens veiculares previsto para os períodos de entrada e saída dos alunos e a necessidade de garantir maior segurança e fluidez na circulação interna, avaliar tecnicamente a adoção de sentido único na rota destinada à área de embarque e desembarque, apresentando a configuração proposta, os ganhos operacionais esperados e os eventuais impactos sobre a circulação interna do empreendimento;

29.4 Com relação ao item 2.12.1.3 Geração de viagens:

- a) Apresentar justificativa técnica quanto à metodologia adotada, considerando a natureza de instituição de ensino particular e o perfil de seus usuários. Deverão ser apresentadas as premissas, horários de pico, distribuição entre entrada e saída e divisão modal, contemplando os diferentes modos de transporte (automóveis particulares, transporte escolar, transporte por aplicativo, transporte público, motocicletas, bicicletas e deslocamentos a pé). Considerando a utilização do Boletim Técnico nº 32 da CET-SP (1983), deverá ser demonstrada sua representatividade frente às atuais características de mobilidade, avaliando-se também referências mais recentes, como o Boletim nº 36 (2000), dados modais atualizados e metodologias específicas do ITE, especialmente os usos Private School (K-8), Private School (K-12) e Private High School, conforme o perfil educacional efetivamente ofertado pelo empreendimento, com justificativa para a metodologia adotada;
- b) Esclarecer a interpretação adotada para o resultado de 985 viagens/hora, uma vez que a própria metodologia define a variável V como o número médio de viagens atraídas pelo PGV na hora-pico, enquanto o estudo posteriormente apresenta esse mesmo valor como “total de viagens geradas”, distribuindo-o em 55% de atração e 45% de produção. Deverá ser apresentada a fundamentação técnica dessa conversão e da distribuição direcional adotada;
- c) Apresentar a fundamentação técnica para a adoção da distribuição direcional de 55% de viagens de atração e 45% de produção para a instituição de ensino, demonstrando sua compatibilidade com o padrão de deslocamentos esperado para os períodos de entrada e saída dos alunos;
- d) Apresentar a distribuição temporal das viagens geradas pela instituição de ensino, não se restringindo à hora-pico, identificando os períodos de maior concentração de chegada e saída dos alunos e, preferencialmente, os volumes estimados em intervalos compatíveis com a dinâmica operacional da escola, especialmente nas janelas críticas de 15 e 30 minutos. Deverá ser demonstrado que a demanda concentrada nesses períodos é compatível com a capacidade de acesso, acumulação e circulação interna do empreendimento;
- e) Para os usos comerciais e clínica, apresentar a caracterização individual das atividades previstas e suas respectivas áreas, bem como justificativa técnica para o enquadramento conjunto no Código ITE 814 – Lojas de Variedades, demonstrando a compatibilidade do uso adotado como referência com as atividades efetivamente previstas, incluindo o EPP (estacionamento público-privado). OBS: necessário apresentar tabela com a m² de cada unidade comercial e o somatório geral;
- f) Apresentar, para o cálculo das viagens comerciais, a memória de cálculo completa da conversão da área construída para a unidade da variável independente utilizada pelo modelo, demonstrando expressamente a conversão de m² para pés² e, posteriormente, para milhares de pés², evitando ambiguidades na aplicação da equação;
- g) Compatibilizar a geração de viagens comerciais com a operação do estacionamento público-privado (EPP), informando de que forma sua capacidade, rotatividade, período de maior utilização e compartilhamento entre os diferentes usos do empreendimento foram considerados

na estimativa de demanda. Deverá ser demonstrado que as viagens associadas ao estacionamento não resultam em dupla contagem ou subestimação da geração dos diferentes usos;

h) Avaliar a necessidade de individualização da geração de viagens dos usos não educacionais, especialmente auditório, clínica, salas comerciais, restaurante, EPP, quando houver metodologia específica aplicável, apresentando justificativa caso seja mantido um único modelo para diferentes atividades;

i) Em relação ao item b) distribuição de viagens, compatibilizar as rotas de entrada e saída da figura 102 com o texto do EIV. Ex: a rua 600 (esquina com a Avenida do Estado) será rota de saída veicular ou não?;

j) Em relação ao item c) tipos de modal, atualizar/utilizar como referência os dados dos modais de transporte para o bairro Centro, do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018);

29.5 Com relação ao item 3.7.1 Cenário atual do sistema viário - a) Principais Vias:

a) Incluir informações e recorte do mapa das diretrizes viárias (Anexo VII-A da Lei nº 132/2026), constando as vias projetadas do entorno, além de incluir informações sobre a Rua 600 se tornar uma via de integração, conforme previsto nas intervenções do Projeto PROMOBIS (Programa de Mobilidade Integrada Sustentável da Região da Foz do Rio Itajaí);

29.6 Com relação ao item 3.7.1 Cenário atual do sistema viário - b) Hierarquia viária:

a) Atualizar o subcapítulo de acordo com a Lei Municipal nº 132/2026 (Anexo VII – mapa da hierarquia viária);

29.7 Com relação ao item 3.7.1 Cenário atual do sistema viário - c) Gabarito:

a) Atualizar o subcapítulo de acordo com a Lei Municipal nº 132/2026 (Anexo VIII – tabela do sistema viário);

29.8 Com relação ao item 3.7.1 Cenário atual do sistema viário - d) Modais existentes:

a) Utilizar como referência os dados dos modais de transporte para o bairro Centro, do Plano de Mobilidade Urbana de Balneário Camboriú (PLANMOB, 2018);

29.9 Com relação ao item 3.7.1 Cenário atual do sistema viário – e) Caracterização das Vias:

a) Necessário incluir na figura 149, os dispositivos de fiscalização eletrônica (controlador ou redutor de velocidade), os pontos de parada de transporte coletivo, as vagas de embarque e desembarque de passageiros e as vagas de carga e descarga de materiais;

b) Necessário melhorar a legibilidade da figura 149, especialmente as localizações das faixas de pedestres e dos redutores de velocidade;

c) Distinguir, na figura 149, os redutores de velocidade físicos (ondulações transversais, faixas elevadas) dos eletrônicos;

d) Atualizar as informações sobre o estacionamento rotativo, incluindo o decreto vigente;

e) Necessário criar subcapítulo com tema “Carga e Descarga”, apresentando a análise operacional das operações de carga e descarga de materiais/mercadorias para a fase de operação, detalhando o local destinado (recorte de projeto), que tipo de veículo acessará a vaga e quais medidas de segurança viária serão adotadas. OBS: incluir informações e recorte de projeto do local destinado a lixeira/caminhões de lixo e se os mesmos acessarão a área

interna da edificação;

29.10 Com relação ao item 3.7.2 Polos Geradores de Viagens:

a) Acrescentar, na figura 156, o empreendimento Aventura Jurássica;

29.11 Com relação ao item 3.7.3 Serviço de Transporte Coletivo:

a) Em relação ao transporte coletivo urbano, considerando a mudança da empresa prestadora dos serviços, será necessário atualizar as informações e dados do subcapítulo;

b) Em relação ao transporte coletivo urbano, considerando que o aplicativo utilizado é o BCDigital (módulo “Ônibus”), será necessário atualizar as informações e dados do subcapítulo;

c) Necessário colocar o mapa/rota da linha de ônibus que passa mais próximo do empreendimento, considerando as possibilidades possíveis do transporte coletivo (intermunicipal e intramunicipal);

d) Necessário acrescentar informações sobre o transporte intermunicipal existente (operadora, tarifas, linhas disponíveis), apresentando a linha que passa mais próximo ao empreendimento;

e) Atualizar o capítulo com a inclusão dos pontos/paradas de ônibus sem/com abrigos, considerando raio de 1 km do empreendimento e as duas opções de transporte coletivo (intramunicipal e intermunicipal);

29.12 Com relação ao item 3.7.4 Sistema Ciclovário:

a) Necessário atualizar os dados do subcapítulo, informando sobre o quantitativo de espaços ciclovários já implantados no município. Considerar a versão atual do Mapa Ciclovário, disponibilizado pela BCTrânsito;

b) Incluir informações sobre a Rua 600 se tornar uma via de integração, conforme previsto nas intervenções do Projeto PROMOBIS (Programa de Mobilidade Integrada Sustentável da Região da Foz do Rio Itajaí). Obs: vias de integração são vias que serão requalificadas com foco na mobilidade ativa (pedestres e ciclistas), portanto, terão espaços ciclovários (ciclofaixas ou ciclovias);

c) Incluir recorte de projeto que demonstre a localização futura dos paraciclos públicos, conforme consta em “O empreendimento contará com a instalação de bicicletário (Paraciclo) na calçada externa...”;

d) Necessário incluir subcapítulo sobre micromobilidade, trazendo informações sobre as legislações e decretos municipais a respeito do tema. Ademais, incluir mapa/figura indicativa, com as estações de patinetes e de bicicletas elétricas executadas no entorno (AVD/AVI). Utilizar como referência o Mapa de Micromobilidade Municipal, disponível no seguinte link:

https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1_NfdJaPI394SkhL4fNAhKBXarqJ36I0&ll=-26.958608655975848%2C-48.63759912382545&z=17

29.13 Com relação ao item 3.7.5 Sistema Pedonal:

a) Incluir informações sobre a Rua 600 se tornar uma via de integração, conforme previsto nas intervenções do Projeto PROMOBIS (Programa de Mobilidade Integrada Sustentável da Região da Foz do Rio Itajaí);

29.14 Com relação ao item 3.7.6 Sistema Individual de Passageiros:

a) Em relação ao serviço de transporte individual de passageiros (táxis e serviços por aplicativos), necessário acrescentar regulamentação municipal a respeito dos temas,

mostrando através de mapa indicativo, os pontos de táxis e de embarque/desembarque existentes na AVD;

b) Consideração a correlação dos temas (sistemas de transporte), remanejar o subcapítulo, colocando-o após o subcapítulo 3.7.3;

c) Atualizar o subcapítulo de acordo com as demandas solicitadas no item 2.12.1.2 e no item projeto arquitetônico;

29.15 Com relação aos itens 3.7.7 Contagens de Tráfego, 3.7.7.1 Alocação de Viagens, 3.7.7.2 Projeção do Tráfego e 3.7.7.3 Análise do Tráfego:

a) Necessário compatibilizar as informações e dados dos subcapítulos de acordo com a demanda solicitada no item 2.12.1.3 Geração de viagens;

b) Necessário a complementação do estudo mediante a inclusão do seguinte novo ponto de contagem de tráfego:

- Rua 600 x Avenida do Estado;

OBS: os pontos de contagem apresentados na Figura 176 e no Anexo XI não representam adequadamente todas as possíveis rotas de saída do empreendimento, considerando as diversas opções de transporte que serão atraídas pela escola, EPP, auditório, clínica e demais lojas comerciais.

c) Com relação as contagens de tráfego, verifica-se que os levantamentos volumétricos foram realizados em 13/11/2024, estando os dados defasados em relação ao período de análise do presente estudo. Assim, solicita-se a atualização das contagens mediante a aplicação de fator de correção que represente a evolução do tráfego no período, utilizando, preferencialmente, índice baseado no crescimento da frota veicular municipal ou outro indicador técnico oficialmente reconhecido e devidamente justificado. Alternativamente, poderão ser utilizadas séries históricas de controladores de velocidade, laços detectores ou outra base oficial de monitoramento disponibilizada pela BCTrânsito, desde que demonstre adequadamente a evolução dos volumes de tráfego na área de influência do empreendimento. A metodologia adotada, os índices utilizados e a memória de cálculo deverão ser apresentados no estudo;

d) Rever o critério e a metodologia utilizados no estudo de tráfego para a determinação dos níveis de serviço dos pontos de contagem. Considerando a existência de movimentos caracterizados como fluxos ininterruptos e de movimentos não prioritários em interseções prioritárias, a classificação dos níveis de serviço deverá observar os critérios estabelecidos pelo HCM, conforme as tabelas de referência apresentadas a seguir. Para os fluxos ininterruptos, deverá ser adotada a classificação em função da relação volume/capacidade (v/c). Para os movimentos não prioritários em interseções prioritárias, o nível de serviço deverá ser determinado em função do atraso médio por veículo. Deverá ser apresentada a memória de cálculo correspondente, identificando, para cada ponto/movimento analisado, a relação v/c e/ou o atraso obtido e o respectivo nível de serviço, para as situações sem empreendimento e com empreendimento, nos horizontes temporais considerados no estudo.

Nível de serviço para fluxos ininterruptos

Nível de Serviço	Relação v/c
A	< 0,30
B	0,31 - 0,45
C	0,46 - 0,70
D	0,71 - 0,85
E	0,86 - 0,99
F	> 1,00

Nível de Serviço em função dos atrasos.

Nível de Serviço	Atraso (s/veic)
A	≤ 10
B	> 10 - 15
C	> 15 - 25
D	> 25 - 35
E	> 35 - 50
F	> 50

e) Reprocessar a análise dos níveis de serviço após a adequação da metodologia indicada no item anterior, apresentando os resultados para a situação atual (sem empreendimento), situação futura sem empreendimento e situação futura com empreendimento, nos horizontes temporais considerados no estudo. Deverão ser apresentados, para cada ponto e movimento analisado, os volumes, capacidade, relação volume/capacidade e/ou atraso, conforme o critério aplicável, e o respectivo nível de serviço, permitindo a verificação da variação decorrente da implantação e operação do empreendimento;

f) Complementar a análise operacional dos acessos ao empreendimento e dos respectivos movimentos de atração e produção, especialmente nos movimentos TR02, TR03, TR04, TR07 e TR08, avaliando as condições de circulação, capacidade e eventuais atrasos e filas nas aproximações e interseções diretamente relacionadas aos acessos da instituição de ensino. A análise deverá considerar a demanda adicional gerada pelo empreendimento e demonstrar que os movimentos de entrada e saída não ocasionarão interferências relevantes na circulação da via e do passeio público;

30. Com relação ao PROJETO ARQUITETÔNICO:

I) Quanto aos acessos:

- Compatibilizar as informações constantes na prancha 01 (Anexo II). No detalhe tem a informação de "acesso estacionamento subterrâneo" por ambas as vias (Rua 600 e Rua 620);
- Cotar todos os rebaixos de meio-fio, para acessos veiculares;
- Incluir dispositivos de sinalização, luminoso e sonoro, em todos os acessos veiculares;
- Apontar os locais exatos dos portões de acesso/controladores de acesso, incluindo áreas/faixas de acumulações de veículos, considerando as diretrizes do artigo 94 da LC nº 132/2026;
- Incluir, como detalhe, as placas de advertência alertando a altura máxima possível de cada acesso veicular;
- Explicar sobre como os veículos de utilidade pública, especialmente o de socorro de incêndio e salvamento, os de ambulância e os caminhões de lixo acessarão o empreendimento. Como serão os acessos desses veículos citados ao empreendimento, quando e se necessitarem?;
- Apresentar projeto executivo de sinalização viária interna do sistema de drive-thru, contemplando todas as áreas destinadas ao embarque e desembarque de alunos e usuários, incluindo, quando aplicável, veículos particulares, vans de transporte escolar e veículos de transporte por aplicativo, com indicação dos respectivos locais de parada, circulação e permanência. O projeto deverá indicar os sentidos de circulação, a organização dos fluxos, as áreas de acumulação e espera, bem como as placas e demais dispositivos de regulamentação, advertência e orientação, conforme os Manuais de Sinalização de Trânsito do CONTRAN. Deverá, ainda, demonstrar a adequada segregação entre os fluxos de pedestres e veículos, mediante acessos independentes e separação física entre eles, especialmente nas áreas de embarque e desembarque;
- Assinar as pranchas (os responsáveis técnicos pelo projeto);

II) Quanto ao entorno da edificação:

- Cotar as larguras dos passeios, da guia da calçada até o alinhamento e da guia da calçada

até o recuo, respeitando os dados constantes na consulta de viabilidade e na tabela do sistema viário;

- 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;
- 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;
- Incluir os mobiliários urbanos existentes e previstos no projeto (postes de iluminação, de sinalização, lixeira, etc), além de faixas de pedestres, lombadas (caso existam nas testadas);
- Respeitar a distância mínima de 0,50 m entre a borda da sinalização tátil de alerta e o final da guia/início da sarjeta, nos locais onde existe o rebaixo do meio/fio para as travessias de pedestres. OBS: necessário demonstrar os rebaixos de meio/fio, garantindo a acessibilidade;
- Incluir paraciclos/ponto de parada de bicicletas, público, para atendimento a demanda dos usuários do empreendimento e do mapa cicloviário municipal, em área de recuo do térreo ou em área de vaga de estacionamento na testada da Rua 600, aumentando o passeio com a supressão da vaga, utilizando o projeto padrão da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano;
- Incluir, em área anexa aos paraciclos/ponto de parada de bicicletas, estações/espços destinados ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos (patinetes), pública e no EPP, para incentivo a micromobilidade e para atendimento a demanda dos usuários do empreendimento. Segue modelo exemplificativo, da sinalização vertical e horizontal, utilizadas pelo município, nas vagas públicas das vias e logradouros públicos (modelo em calçadas/passeios e na pista):



- Implantar, no projeto, "as faixas de segurança elevadas para desaceleração (acumulação) nas duas ruas de acesso", previsto na matriz de impactos;
- Assinar as pranchas (os responsáveis técnicos pelo projeto);

III) Quanto aos estacionamentos:

- Incluir as dimensões (largura x comprimento) de todas as vagas de estacionamentos;
- Incluir as cotas entre o final das vagas de estacionamentos e o início da rampa/paredes/obstáculos/outra vaga (área de circulação e manobra nas rampas e no subsolo). OBS: o vão mínimo livre de circulação deve ser de 5,0 m;
- Incluir/Rever as sinalizações/dimensões do Símbolo Internacional de Acesso – SAI e das numerações das vagas PNE, conforme Resolução Contran nº 965/2022 (anexos) e imagens a seguir:

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.

Figura 5



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



- Incluir, nas pranchas das vagas de estacionamento, as sinalizações verticais de regulamentação das vagas específicas (PNE, idoso, carga/descarga, embarque/desembarque e motos), conforme Manual de Sinalização Vertical do Contran (Volume I) e Resolução Contran n.º 965/2022 (anexos);



- Acrescentar, nas pranchas das vagas de estacionamento, o trajeto de rota acessível das pessoas PNE, desde as vagas de PNE até um local/aceso seguro, de acordo com as diretrizes de rota acessível expostas na NBR 9050;
- Necessário apresentar, onde e como serão realizadas as operações de carga e descarga de mercadorias (da escola, da clínica, do restaurante, demais salas comerciais) e de embarque e desembarque de passageiros (carros de aplicativos, táxi, vans escolares e outros) para atendimento dos usuários da escola e das salas comerciais. OBS: nas pranchas das vagas de estacionamentos não foram sinalizadas onde serão essas vagas;
- Necessário delimitar quais são as vagas previstas para os 15 apartamentos e se existirão vagas de visitantes;
- Informar como será a organização do bicicletário no subsolo? Haverá paraciclos? Serão suspensos e/ou horizontais? Serão públicos? Com a ocupação plena (com todas as bicicletas), qual será a largura, sem obstáculos, do trajeto pedonal? OBS: O Manual de Sinalização Ciclovária do CONTRAN (Volume VIII) diz que "devem ser evitados modelos suspensos pela roda, pois nem todas as pessoas são dotadas de força para erguer a bicicleta";
- Assinar as pranchas (os responsáveis técnicos pelo projeto);

Após a análise da identificação dos impactos, Matriz Qualiquantitativa, medidas mitigatórias e valorações apresentadas, a CEIV solicita as seguintes adequações:

Fase de Implantação:

31. Alterar a descrição do impacto "Impacto no Sistema Municipal de Abastecimento de Água" para "Pressão no Sistema Municipal de Abastecimento de Água" ou "Aumento da demanda do consumo de água";
32. Para o impacto "Contaminação do Solo por Resíduos da Construção Civil", a CEIV solicita a alteração da valoração do atributo "Expectativa de Ocorrência", de "Incerto" para "Certo" (3) e do atributo "Reversibilidade" de "Reversível" para "Parcialmente Reversível" (3);
33. Para o impacto "Contaminação do Solo e Águas Subterrâneas por Efluentes Líquidos", a CEIV solicita a alteração da valoração do atributo "Expectativa de Ocorrência", de "Incerto" para "Certo" (3), do atributo "Abrangência" de "ADA" para "AVD" (3) e do atributo "Reversibilidade" de "Reversível" para "Parcialmente Reversível" (3);

34. Para o impacto "Aumento na demanda do Sistema de Coleta e Tratamento de Efluentes", rever o percentual de mitigação de 30% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
35. Para o impacto "Aumento na demanda de Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento" a "Valoração", considerando a fórmula integrante no Termo de Referência da Lei Complementar n. 24/2018, corresponde a "75,70" e não a "75,50" conforme consta. A partir disso, a "Valoração + Mitigação" implica em outro valor, também;
36. Em relação ao impacto "Aumento na demanda do Sistema de Drenagem Urbana" a CEIV solicita que a alteração da valoração do atributo "Importância" para "Alta" (5) e do "Prazo" para Permanente (5). Ainda, rever o percentual de mitigação de 30% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
37. Para o impacto "Aumento na demanda do Sistema de Coleta e Destinação de Resíduos Sólidos", a CEIV solicita a alteração da valoração do atributo "Abrangência" para "AVI" (5);
38. Para o impacto "Perturbação à Vizinhança em Decorrência de Ruídos", a CEIV solicita a alteração da valoração do atributo "Importância" para "Alta" (5). Ainda, rever o percentual de mitigação de 30% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
39. Para o impacto "Deterioração das vias públicas", incluir/atualizar as seguintes medidas mitigadoras:
 - Responsabilidade do empreendedor pela reparação de danos à infraestrutura viária, incluindo sinalização, pavimentação e sistema de drenagem, após a conclusão da obra, caso esses danos sejam provenientes do tráfego de veículos pesados ou intervenções referentes à obra;
 - Elaboração e entrega à CEIV de Estudo Cautelar para registro atual (antes do início das demolições, implantação de canteiro e das obras) das condições das vias do entorno imediato (Rua 600, Rua 620, Avenida do Estado e 4ª Avenida). Deverá ser apresentado ART (Anotação de Responsabilidade Técnica) do Estudo Cautelar;
40. Para o impacto "Aumento na Demanda de Vagas de Estacionamento nas Vias do Entorno do Empreendimento", alterar a importância para ALTA (5) e incluir/atualizar as 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;
 - Implantação de dispositivos luminosos e sonoros indicando a entrada e saída de veículos durante a fase de implantação;
 - Fomento ao uso de bicicletas como meio de transporte dos colaboradores ao longo da obra, reforçando aspectos como saúde, economia e pelo fato de atualmente existir infraestrutura cicloviária no entorno do local do empreendimento, garantindo segurança;
 - Caso haja interrupções no tráfego da via, que exija um desvio de tráfego de veículos, pedestres e/ou ciclistas, será implantado sinalização adequada para orientação do tráfego, respeitando as diretrizes do Manual de Sinalização Temporária de Obras do CONTRAN (Volume VII);
 - Empreendedor deverá se prontificar a priorizar que as viagens de entregas de materiais e as concretagens sejam realizadas fora dos horários considerados de pico constados no presente

estudo de tráfego, ou seja, não deverão ocorrer entregas e concretagens entre os horários das 11h00min às 14h00min;

41. Para o impacto "Aumento na Demanda no Sistema Viário Próximo", alterar a importância para ALTA (5) e incluir/atualizar as seguintes medidas mitigadoras:
 - Empreendedor deverá se prontificar a priorizar que as viagens de entregas de materiais e as concretagens sejam realizadas fora dos horários considerados de pico constados no presente estudo de tráfego, ou seja, não deverão ocorrer entregas e concretagens entre os horários das 11h00min às 14h00min;
 - Organização do cronograma de chegada dos veículos pesados, evitando a chegada simultânea de múltiplos veículos e a consequente sobrecarga das vias com tráfego pesado;
42. Incluir e avaliar o seguinte impacto "Pressão no Sistema de Transporte Coletivo", incluindo a seguinte medida mitigadora:
 - Aquisição, fornecimento e implantação, de 1 módulo do modelo atual de abrigo de passageiros, utilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito - BCTrânsito no transporte coletivo urbano, a ser implantando na Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento;

Fase de Operação:

43. A CEIV entende que valoração do atributo "Importância" para o impacto "Aumento na Demanda do Sistema de Abastecimento de Água" deve ser alterada para "Alta" (5). Ainda, rever o percentual de mitigação de 30% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
44. Para o impacto "Aumento na Demanda do Sistema de Coleta e Destinação de Resíduos Sólidos Urbanos", a CEIV entende que a valoração do atributo "Importância" deve ser "Alta" (5), e para o atributo "Reversibilidade" deve ser "Irreversível" (5). Alterar. Ainda, rever o percentual de mitigação de 30% para 10%, considerando as medidas mitigadoras previstas;
45. Para o impacto "Alteração no Padrão de Escoamento de Águas Pluviais", a CEIV entende que a valoração do atributo "Importância" deve ser "Alta" (5);
46. Para o impacto "Sombreamento do Entorno Próximo ao Empreendimento" a "Valoração", considerando a fórmula integrante no Termo de Referência da Lei Complementar n. 24/2018, corresponde a "113,70" e não a "104,3" conforme consta. A partir disso, a "Valoração + Mitigação" implica em outro valor, também;
47. Na fase de Operação, considerando as considerações/conclusões do estudo de tráfego, a CEIV entende ser necessária a inclusão e a avaliação dos seguintes impactos:
 - Aumento na demanda por transporte público coletivo (Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo);
 - Pressão no Sistema Pedonal;
 - Pressão no Sistema Cicloviário e de Micromobilidade (Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas e Patinetes);
 - Congestionamento de Veículos no Acesso ao Empreendimento;
48. Em relação ao impacto "Aumento do Tráfego no Sistema Viário Próximo", incluir a seguinte

medida mitigadora:

- Promover o custeio da requalificação do pavimento asfáltico da Rua 620, entre a 4ª Avenida e a Avenida do Estado, contemplando serviços de fresagem, recapeamento e sinalização viária horizontal e vertical da rua de acesso ao empreendimento, conforme diretrizes e levantamentos técnicos a serem definidos pela Secretaria de Obras Públicas e pela Autarquia Municipal de Trânsito – BC Trânsito;
 - Eventos no auditório ocorrerão em horários não simultâneos com o funcionamento da escola;
49. Em relação ao impacto “Aumento na Demanda de Vagas de Estacionamento nas Vias de Entorno do Empreendimento”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:
- Incluir, em área interna do EPP e na via pública, estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos/patinetes, para incentivo a micromobilidade. Na via pública, o local exato deverá ser indicado e aprovado pela equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;
 - Disponibilizar estacionamento público-privado (EPP), com vagas de carga e descarga, PNE, de pessoa idosa, de motos, de bicicletas, além das de automóveis;
 - Disponibilizar, em área interna e coberta do estacionamento, 100 vagas de bicicletas;
 - Eventos no auditório ocorrerão em horários não simultâneos com o funcionamento da escola;
50. Em relação ao impacto “Pressão no Sistema Ciclovitário e de Micromobilidade (Desordenamento do Estacionamento de Bicicletas e Patinetes)”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:
- Implantação de pontos de infraestruturas de paraciclos públicos com capacidade para até 10 bicicletas, conforme local e projeto a ser definido e autorizado pela equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;
 - Incluir, em área interna do EPP e na via pública, estação/espço destinado ao estacionamento dos equipamentos autopropelidos/patinetes, para incentivo a micromobilidade. Na via pública, o local exato deverá ser indicado e aprovado pela equipe técnica da Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito;
 - Entrega a CEIV, em até 180 dias após a assinatura do Termo de Compromisso (TC), projeto executivo de requalificação da Rua 600 (trecho Avenida do Estado até a 4ª Avenida), considerando que a mesma tem a previsão de se tornar uma via de integração. OBS: considerando que as vias de integração são vias que serão requalificadas com foco na mobilidade ativa (pedestres e ciclistas), necessário que o projeto atenda as diretrizes da equipe técnica da Secretaria de Planejamento Urbano (SPU);
51. No impacto “Aumento na demanda por transporte público coletivo (Pressão no Sistema de Transporte Público Coletivo)”, incluir as seguintes medidas mitigadoras:
- Aquisição, fornecimento e implantação, de 02 abrigos de passageiros, modelo utilizado pela Autarquia Municipal de Trânsito - BCTrânsito no transporte coletivo urbano, a ser implantando na Área de Vizinhança Direta (AVD) do empreendimento;
 - Aquisição e doação a Autarquia Municipal de Trânsito – BCTrânsito, de 15 placas indicativas de parada do transporte coletivo. Modelo e dimensões deverão ser indicadas pela BCTrânsito;
52. Considerando os apontamentos acima, relativos a “Valoração” e consequentemente a “Valoração + Mitigação”, a Média de Impactos deverá ser revista, a fim de obter a correta classificação do Índice de Magnitude (IM) Média;

53. A CEIV entende que o Índice de Temporalidade (IT), ou seja, a resiliência do espaço não pode ser considerada como IMEDIATA (1), deverá ser considerado, no mínimo, CURTA (superior a 1 a até 3 anos), com valoração mínima de "2";
54. Em relação ao Índice de Comprometimento da Infraestrutura da Vizinhança (ICIV), a valoração do mesmo será avaliada após a apresentação das viabilidades requeridas, da matriz atualizada, bem como das novas medidas mitigadoras;
55. Apresentar matriz corrigida e o cálculo do valor de compensação atualizado;

Medidas Mitigadoras Complementares a serem observadas:

56. Considerando as tratativas formalizadas no âmbito da CEIV, em virtude do porte do empreendimento proposto, bem como de seus impactos, solicita-se a inclusão da medida mitigadora complementar relativa a reforma geral da fachada e pintura externa do CEM Ariribá, conforme orçamento, quantitativo e cronograma elaborado pela Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (SPU), em conjunto com a Secretaria Municipal de Educação (SEDUC) e Secretaria Municipal da Casa Civil (SECAC).

O atendimento aos apontamentos acima, ou a eventual contra-argumentação a eles, deve ser apresentado através de ofício-resposta fundamentado, com as especificações de cada item (se aprovadas, inseridas no EIV final) em via digital.

Por fim:

- I.** Observar a disposição da LC n.º 24/2018, art. 11, § 1º:

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

- II.** Na definição das medidas mitigatórias, estas devem ser efetivas, sendo necessária a comprovação de cumprimento das mesmas através da apresentação de relatório, em cumprimento às disposições dos artigos 16 e 17, da LC n.º 24/2018:

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

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

Art. 17 Verificado pela CEIV, o descumprimento da execução de qualquer medida mitigatória, estará o empreendedor sujeito a notificação, com direito a regularização em até 5 (cinco) dias úteis, sendo que, **pelo não cumprimento ou**

na reincidência, será estabelecida medida compensatória, considerando 10 (dez) vezes o valor proporcional a medida mitigatória não executada. (grifo do autor)

Ressaltando que a análise do Estudo de Impacto de Vizinhança não dispensa as demais licenças e autorizações cabíveis, é o que recomenda esta Comissão.

Balneário Camboriú, 16 de setembro de 2026.

MICHELA DENISE PARNO – SPU
(Secretária da CEIV)

LUCAS MARIO LONHESKI – SPU
(Secretário da CEIV)

CLELIA WITT SALDANHA - SPU
(Presidente da CEIV)

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

KELLI CRISTINA DACOL COSTA – SEDUC
(membro da CEIV)

LEANDRO GRZYBOWSKI DA SILVA – SEMAM
(membro da CEIV)

MURILO RENATO FERMINO DIAS – SEDUC
(membro da CEIV)

RAFAELA DALAGO – SPU
(membro da CEIV)

RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA -SPU
(membro da CEIV)

ROMULO FABRÍCIO NOTARI – SOU
(membro da CEIV)

TARSUS RUDOLFO TESKE – SPU
(membro da CEIV)

TEO JÚNIOR OSTERKAMP – SPU
(membro da CEIV)

VINÍCIUS KLEIS FELTRIN - SGA
(membro da CEIV)

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



VERIFICAÇÃO DAS ASSINATURAS



Código para verificação: 94F9-43FC-6F04-D606

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

- ✓ RAFAEL ESCOBAR DE OLIVEIRA (CPF 914.XXX.XXX-34) em 18/09/2026 14:36:42 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ VINICIUS KLEIS FELTRIN (CPF 037.XXX.XXX-31) em 18/09/2026 15:13:18 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ KELLI CRISTINA DACOL COSTA (CPF 005.XXX.XXX-73) em 18/09/2026 16:01:36 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MICHELA DENISE PARNO (CPF 004.XXX.XXX-24) em 18/09/2026 16:19:29 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ RAFAELA DALAGO (CPF 060.XXX.XXX-81) em 18/09/2026 16:27:33 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ TARSUS RUDOLFO TESKE (CPF 065.XXX.XXX-94) em 18/09/2026 16:28:07 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ MATHEUS LOBÃO DE CARVALHO (CPF 429.XXX.XXX-84) em 18/09/2026 16:28:23 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)
- ✓ ROMULO FABRICIO NOTARI (CPF 006.XXX.XXX-30) em 18/09/2026 19:37:25 GMT-03:00
Papel: Parte
Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



LUCAS MARIO LONHESKI (CPF 128.XXX.XXX-40) em 21/09/2026 13:07:44 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



CLELIA WITT SALDANHA (CPF 801.XXX.XXX-34) em 21/09/2026 13:39:33 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



TEO JUNIOR OSTERKAMP (CPF 010.XXX.XXX-62) em 21/09/2026 14:28:52 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



LEANDRO GZYSBOWSKI DA SILVA (CPF 044.XXX.XXX-84) em 21/09/2026 17:14:49 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)



MURILO RENATO FERMINO DIAS (CPF 096.XXX.XXX-01) em 06/10/2026 09:24:07 GMT-03:00

Papel: Parte

Emitido por: Sub-Autoridade Certificadora 1Doc (Assinatura 1Doc)

Para verificar a validade das assinaturas, acesse a Central de Verificação por meio do link:

<https://bc.1doc.com.br/verificacao/94F9-43FC-6F04-D606>