



PREFEITURA DE
FLORIANÓPOLIS

RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)

**PB 1 EMPREENDIMENTOS
IMOBILIÁRIO SPE LTDA**



USO MISTO

Avenida Tom Traugott Wildi, esq. Rua Antônio Jorge Salum, S/N
Praia Brava

2025

Sumário

1. Identificação do Empreendimento	3
1.1. Nome e Localização do Empreendimento	3
1.2. Identificação do Empreendedor	3
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico	3
1.4. Titulação do Imóvel	4
1.5. Informações Prévias	4
Processos correlatos	4
1.6. Descrição do Empreendimento	6
2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII).....	11
3. Diagnósticos e Prognósticos.....	13
3.1. Adensamento Populacional.....	13
3.2. Equipamentos Urbanos na AID	14
3.3. Equipamentos Comunitários na AID	17
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo	21
3.5. Valorização Imobiliária na AII	22
3.6. Mobilidade Urbana	24
3.7. Conforto Ambiental Urbano	40
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural	45



1. Identificação do Empreendimento			
1.1. Nome e Localização do Empreendimento			
Enquadramento <i>(conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMHDU N.001/2023)</i>	b) Edificação		
Classificação <i>(conforme art. 4º da Lei Municipal 11.029/2023)</i>	VII - condomínios residenciais multifamiliares acima de 200 unidades habitacionais ou acima de 100 vagas de automóveis		
Usos <i>(conforme Anexo F02 - Adequação de Usos para Aprovação e Licenciamento de Obras e Edificações, da LC nº 482/2014)</i>	ATR 4.5 Condomínio Residencial Multifamiliar – Adequado Condomínio comercial / serviços – Adequado		
Nome fantasia <i>(se houver)</i>			
Logradouro	Rua Antônio Jorge Salum	Número	S/N
Complemento	Lotes 05,06 e 07	CEP	88056-804
Bairro/Distrito	Praia Brava		
Inscrições Imobiliárias	17.41.036.0288.001.501; 17.41.036.0167.001.713 e 17.41.036.0137.001.383		
Matrículas	27.931, 27.932, 27.933		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	PB1 Empreendimento Imobiliário LTDA		

1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	AS Soluções Ambientais & Engenharia			
CPF/CNPJ	27.756.665/0001-86			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Julia Carla Santana dos Santos			
Qualificação	Arquiteta e Urbanista	Registro Profissional	CAU A270916-3	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
Julia Carla Santana dos Santos	Elaboração e Coordenação do estudo	Arquiteta e Urbanista	Adensamento populacional Equipamentos Urbanos na AID Equipamentos Comunitários na AID Análise de Uso e Ocupação do Solo Valorização imobiliária	CAU A270916-3



				Ventilação e iluminação	
				Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	
Amanda Rafaela Schmidt		Elaboração do estudo	Engenheira Ambiental	Geração de tráfego e demanda por transporte	CREA/SC 126680-7
Projeto Arquitetônico					
Nome da Empresa <i>(se houver)</i>					
Responsável Técnico		George Luiz Zanetti Vandresen	Registro profissional	CREA/SC 090204-5	

1.4. Titulação do Imóvel

Matrícula <i>(devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)</i>	Cartório de Registro de Imóveis
27.931; 27.932; 27.933	2º ofício de registro de imóveis de Florianópolis

1.5. Informações Prévias

Processos correlatos

(apresentar os números dos processos de consulta de viabilidade, diretrizes urbanísticas prévias, aprovação de projeto, licenças ambientais - LAP, LAI, LAO, supressão de vegetação, etc. - autorizações de demolição e outros)

Nome do Processo	Número do Processo/Ano
Aprovação de Projeto	E 00105196/2025
Viabilidade de água	009665/2025
Viabilidade de esgoto	009665/2025
Viabilidade Urbanística	038741/2025 038742/2025 038743/2025

Zoneamentos incidentes

(Anexo F01 da LC n. 482/2014 - Listar os zoneamentos incidentes e adicionar figura do site <https://geoportal.pmf.sc.gov.br/map> ligando a camada “Zoneamento – Decreto Mun. Nº 25.301/2023” no grupo “Plano Diretor Vigente” e “Google Satélite” no grupo “Mapas Base”. Destacar as inscrições imobiliárias na imagem)

Sigla	Nº Pavimentos		Taxa de Ocupação Máxima (%)	Taxa Imper. Máxima (%)	Altura Máxima Edificação (m)	Coeficiente de Aproveitamento (CA)	
	Padrão	Acrésc. TDC				CA Básico	CA Máx. Total
ATR 4.5	4	0	50	70	17/22	1	3,7



Áreas Especiais de Intervenção Urbanística

(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)

Unidade Territorial de Planejamento

(Conforme Plano Municipal de Saneamento Básico, 2021, pag. 165)

Unidade Territorial de Planejamento (UTP) – Índice de Salubridade Ambiental (ISA)

UTP 18 – Praia Brava, Índice de Salubridade Ambiental (ISA) de 0,24

Licenças Ambientais

(As licenças listadas deverão ser anexadas ao RIV)

Empreendimento passível de licença ambiental?

Sim Não

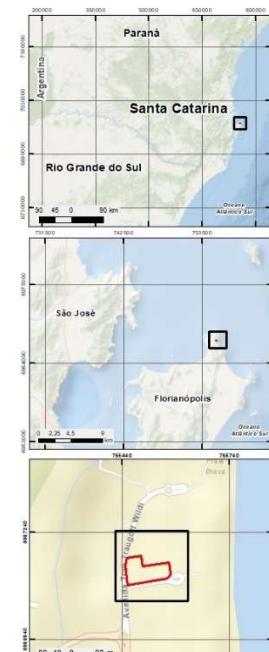


No caso de já ter sido licenciado	
Nomear e anexar a licença	Comentário sobre a pertinência das medidas para o EIV (máx. 500 caracteres)
Diretrizes Urbanísticas Obrigatórias <i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)</i>	
Diretrizes Urbanísticas Orientadoras <i>(Caso nem todas as diretrizes orientadoras tenham sido atendidas, identificar quais não foram contempladas e as devidas justificativas)</i>	
	Identificação e Justificativa (máx. 1000 caracteres)
Outras informações pertinentes <i>(Indicar outras informações dispostas nos mapas temáticos do Município - GeoPortal, principalmente no caso de áreas com suscetibilidade à inundação, topos de morros, declividades e vegetação. Descrever brevemente e, se necessário, anexar figura ao final do RIV, máx. 10 linhas)</i>	
Descrição (máx. 500 caracteres)	Anexo

1.6. Descrição do Empreendimento

Mapa ou Croqui de Localização

(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)



MAPA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

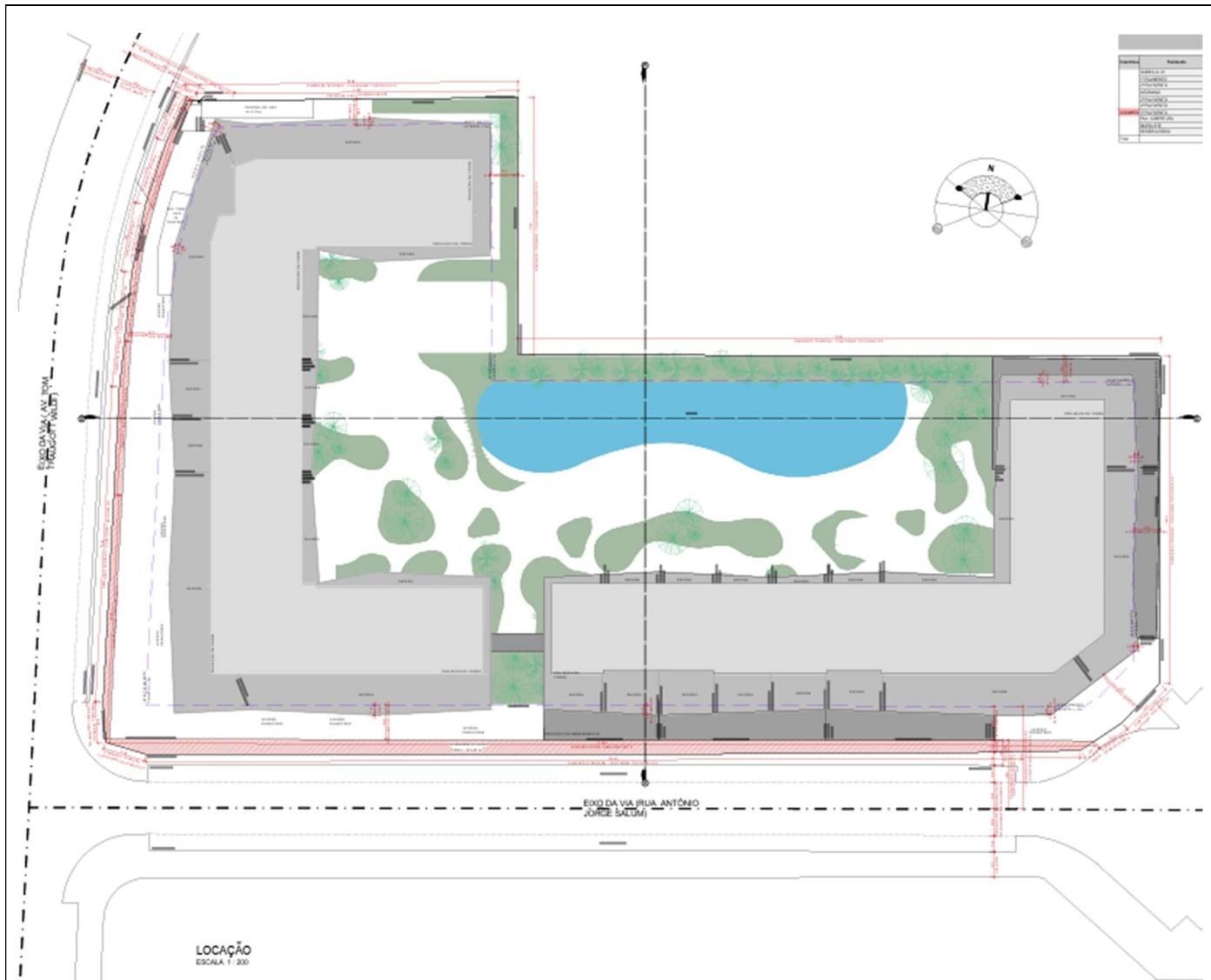
Legenda	Localização: Avenida Tom Traugott Wildi, Praia Brava - Florianópolis/SC	ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
■ Limite do terreno - 6.692,77 m ²	Elaboração: Lucas Menegeum Pereira Eng. Ambiental e Sanitária	Informações Técnicas: Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM). Datum Horizontal SIRGAS 2000 - Fuso 22 S. Fonte: Basemap ESR.
■ Florianópolis	Escala: 1:1.651	Foto: Basemap ESR.
■ Santa Catarina	Folha: A3	Número: Mapa 01 Data: 20/06/2025



AS SOLUÇÕES SUSTENTÁVEIS
AS Soluções Ambientais & Engenharia
CREA/SC 14980-0
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211
contato@asambiental.eng.br

Implantação do Empreendimento

(Anexar planta de implantação em formato PDF contendo no mínimo detalhamento dos acessos, passeios, área de acumulação de veículos, vagas de carga e descarga, recuos e demais itens que interfiram no sistema viário do entorno)



Descrição dos usos e atividades

(Descrever brevemente as principais atividades, seus horários de funcionamento e os horários de pico, máx. 2000 caracteres)

O empreendimento possui uso misto, sendo um condomínio residencial multifamiliar e comercial. A área comercial terá 06 unidades. As atividades a serem instaladas nas unidades comerciais serão de usos diversos, de acordo com locação futura. Prevê-se que a área comercial do empreendimento funcionará das 08:00h às 22:00h, com provável horário de pico entre as 12:00h e 14:00h e entre as 17:00h e 18:00h, a depender de fatores como a sazonalidade. Em alta temporada, entende-se que o horário de pico possa se alterar.

Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m ²)	6.962,77
Área de recuo viário (m ²)	252,60
Área remanescente (m ²)	6.710,17
Incentivos utilizados	Incentivo ao Uso Misto
Número de torres	3



Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m ²)				
(x) Sim	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)			
() Não	11.474,61m ²			
Uso de Transferência do Direito de Construir (m ²)				
() Sim - venda () Sim – compra	Proveniência (máx. 100 caracteres)			
(X) Não	Valor do m ²			
Limite de Ocupação				
Parâmetro	Permitidos PD 739/2023	Utilizados		
Coeficiente de Aproveitamento (CA)	3,7	2,72		
Gabarito (un.)	4	5 (com incentivo)		
Taxa de Impermeabilização	70%	56,35%		
Taxa de Ocupação	Área (m ²)	%	Área (m ²)	%
Subsolo	5.368,13	80	5.193,60	77,40
Base	5.368,13	80	3.363,30	50,12
Torre	3.355,08	50	3.219,75	47,98
Quadro de Áreas das Unidades Privadas				
Unidades Habitacionais	Número de dormitórios	Total de unidades	Área privativa média	
	2 dormitórios	1		
	2 suítes	82		
	3 suítes	23		
	4 suítes	6		
Unidades Comerciais/Serviços	Tipo	Número	Área média	
	Loja 01	1	66,30 m ²	
	Loja 02	1	48,50m ²	
	Loja 03	1	110,80m ²	
	Loja 04	1	97,50 m ²	
	Loja 05	1	97,60 m ²	
	Loja 06	1	143,20m ²	
Quadro de Áreas do Empreendimento				
(Quadro de áreas total e total computável do empreendimento, por pavimento e total geral)				
Pavimento	Área Computável	Área Total		
Subsolo 01	787,50	5.193,60		



1 Pavimento	3.363,30	5.980,25
2 Pavimento	2.953,65	3.222,75
Mezanino	1.101,05	1.101,05
3 Pavimento	2.950,60	3.219,40
4 Pavimento	2.950,60	3.219,40
5 Pavimento	2.949,05	3.219,75
Pav. Cobertura	1.909,75	3.188,75
Barrilete	0,00	373,75
Reservatório	0,00	152,55
Total Geral	18.965,50	28.871,25

Vagas de Estacionamento

		Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
		Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta
Residenciais	Privativas	Sem demanda mínima	-	1 Vaga/Unidade	147	-	112
	Visitantes	5% Vagas Privativas / 2% Vagas Privativas PCD	-	5% Vagas Privativas	4 + 4 (PCD)	-	6
Comerciais		1 Vaga/100m ² área construída 2% Vagas PCD	-	1 Vaga/100m ² área construída	5 + 1(PCD)	-	5

Usos do Empreendimento

Pavimento		Tipos de uso	m ² por uso	% do uso (em relação à área total do pavimento)	
Subsolo		Estacionamento	5.193,60	100%	
1 Pavimento		Residencial	5.416,35	90,48%	
		Comercial	563,90	9,52%	
Demais Pavimentos		Residencial	17.697,40	100%	
Total geral por tipo de uso		Estacionamento	5.193,60	18,28%	
		Residencial	23.113,75	79,72%	
		Comercial	563,90	2%	

Cronograma Sintético de Obras

(As classes de atividades listadas servem de orientação. Caso necessário, podem ser realocadas ou adicionadas novas, desde que se mantenha a proposta de um cronograma sintético)

Id	Descrição	Início (mês/ano)	Fim (mês/ano)
1	Serviços preliminares	Jun/26	Nov/26



2	Movimentações de terra e fundações	Dez/26	Mar/27
3	Superestrutura	Fev/27	Fev/28
4	Alvenaria	Fev/27	Abr/28
5	Revestimentos e acabamentos	Jan/2028	Jun/29

Enquadramentos Diferenciais

(Informar, descrever e mensurar (quando cabível) enquadramentos diferenciais do empreendimento, como a adoção de desenho urbano ou arquitetônico inovador, áreas de fruição pública, fachada ativa, uso misto, telhado verde, obras de valorização de Bens Culturais, certificações (Leed, Aqua-HQE, Minha Casa Minha Vida, etc.) ou quaisquer diferenciais adotados que estejam em consonância com as boas práticas urbanísticas e estratégias estabelecidas no Plano Diretor, máx. 3000 caracteres)

O Empreendimento proposto possuirá uso misto, apresentando atividade residencial multifamiliar e comercial, indo ao encontro do que preconiza o Art. 22 da LCM 739/2023.

Está prevista a utilização de fachadas ativas na Avenida Tom Traugott Wildi e Rua Jorge Salum, de modo a qualificar o espaço público local e garantir a conectividade dos transeuntes com a área do empreendimento. Conectada com as fachadas ativas, está sendo proposta uma área de fruição pública entre o passeio público da avenida e a fachada do empreendimento a qual será qualificada com mobiliário urbano e arborização, a serem definidas em um projeto paisagístico.

A área de fruição pública criará um espaço urbano convidativo, que atrairá a circulação e convivência humana no local. Além disso, o projeto irá implantar passeios públicos adequados e arborizados com árvores de espécies nativas, facilitando a caminhabilidade e conferindo maior conforto ambiental aos transeuntes, em adição a redução do impacto do empreendimento na paisagem urbana.

Demais informações consideradas pertinentes para o EIV

(máx. 2000 caracteres)

O empreendimento propõe uma implantação orientada à integração com o tecido urbano existente, valorizando a leitura da paisagem construída e promovendo a qualificação do ambiente local. A proposta contempla a diversificação de usos por meio da inclusão de unidades comerciais no pavimento térreo, com fachadas ativas voltadas às vias públicas, favorecendo a permeabilidade visual e o dinamismo na relação entre os espaços privados e o espaço urbano.

O passeio público no entorno do lote será requalificado, com atenção às diretrizes de acessibilidade e caminhabilidade, reforçando o uso social da via e ampliando a conectividade entre o empreendimento e o bairro. A proposta também contribui para a ativação de uma área atualmente subutilizada, inserida em região de vocação residencial e turística consolidada, promovendo novo dinamismo econômico e social no entorno imediato.



Além disso, o projeto busca estabelecer uma relação sensível com o patrimônio natural e cultural da região. Para isso, adota gabarito compatível com o entorno construído, bem como materialidade e linguagem arquitetônica consonantes com a paisagem local, favorecendo a integração visual e funcional do edifício com os elementos pré-existentes e com a ambiência litorânea característica da área norte da ilha.

2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII)

Delimitação das Áreas de Influência

O empreendimento se enquadra em Diretrizes Urbanas Orientadoras ou Obrigatórias? (Decreto nº 24.287/22)	() Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Se sim, foi apresentada AII ou AID diferentes daquelas delimitadas pelo IPUF?	() Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMHDI N. 001/2023, a caracterização das áreas de influência do objeto do Estudo de Impacto de Vizinhança será estabelecida pelos setores censitários atingidos por um raio determinado a partir do acesso principal do empreendimento, de acordo com a área construída, sendo:	

Definição dos portes	Raios da AID	Raios da AII
I - Porte 1: até 2.000m ²	I - Porte 1: 200m	I - Porte 1: 600m
II - Porte 2: acima de 2.000m ² até 5.000m ²	II - Porte 2: 300m	II - Porte 2: 700m
III - Porte 3: acima de 5.000m ² até 15.000m ²	III - Porte 3: 400m	III - Porte 3: 800m
IV - Porte 4: acima de 15.000m ² até 25.000m ²	IV - Porte 4: 500m	IV - Porte 4: 900m
V - Porte 5: acima de 25.000m ² até 40.000m ²	V - Porte 5: 900m	V - Porte 5: 1.500m
VI - Porte 6: acima de 40.000m ²	VI - Porte 6: 1.200m	VI - Porte 6: 2.000m

Nos casos em que o setor censitário atingido apresentar vazios urbanos poderá o responsável pelo estudo, mediante justificativa, recortar o setor para melhor adequação das áreas de influência; Poderá o técnico responsável pela análise do RIV solicitar adequação das áreas de influência, mediante justificativa, para melhor enquadramento do empreendimento em relação ao meio urbano.

Setores censitários da AID	Setores censitários da AII
420540710000034; 420540710000016; 420540710000074; 420540710000014; 420540710000087; 420540710000088; 420540710000085; 420540710000065; 420540710000066; 420540710000023; 420540710000064	420540710000014; 420540710000016; 420540710000023; 420540710000030; 420540710000045; 420540710000034; 420540710000046; 420540710000044; 420540710000063; 420540710000064; 420540710000065; 420540710000066; 420540710000073; 420540710000074 420540710000075; 420540710000079 420540710000087; 420540710000088

Caracterização geral das Áreas de Influência

(Caracterizar as áreas compreendidas pelos polígonos da AII e da AID, máx. 4000 caracteres)

A Área de Influência Direta (AID) é aquela que sofrerá os impactos imediatos da implantação do empreendimento, abrangendo um total de 280 hectares, dentro de um raio de 900 metros a partir do terreno do projeto. Trata-se de uma região urbana, com grande presença de residências, infraestrutura em processo de consolidação e áreas de naturais ao norte e sul do perímetro.

Por outro lado, a Área de Influência Indireta (AII) refere-se ao entorno mais amplo que poderá ser afetado



de maneira secundária pelas transformações geradas pelo empreendimento. Essa área totaliza 402 hectares e considera um raio de 1.500 metros. A AII engloba todos os setores da AID e se estende para áreas adjacentes, incluindo mais zonas residenciais, partes de mata nativa, morros e faixas litorâneas. Os impactos nessa região são indiretos e geralmente ocorrem de forma gradual, podendo estar relacionados à valorização imobiliária, aumento na demanda por infraestrutura urbana e serviços públicos, mudanças no perfil de uso do solo e alterações na dinâmica socioeconômica local.

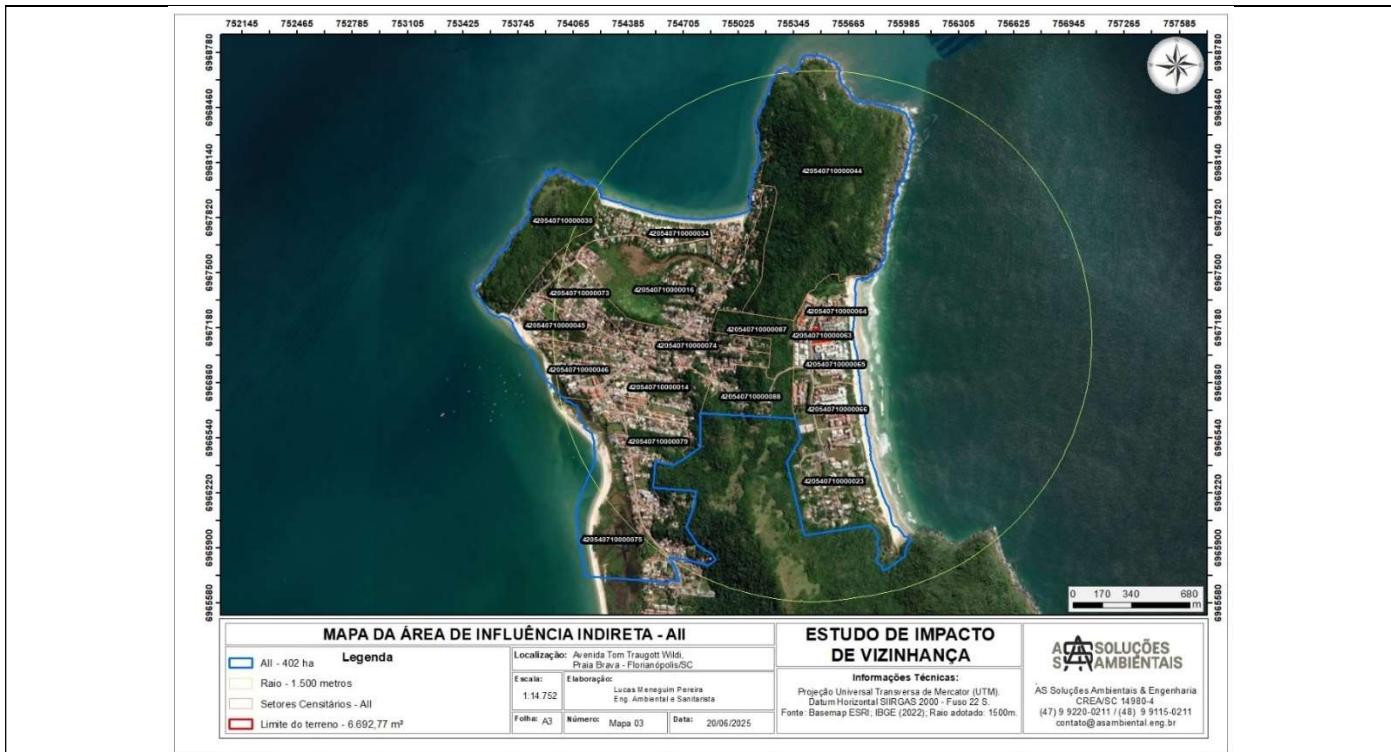
Mapa da Área de Influência Direta

(Inserir mapa representando graficamente o raio adotado e os setores censitários pertinentes)



Mapa da Área de Influência Indireta

(Inserir mapa representando graficamente o raio adotado e os setores censitários pertinentes)



3. Diagnósticos e Prognósticos

3.1. Adensamento Populacional

Caracterização Populacional atual da AII

População Total da AII (PTAII) conforme o último censo do IBGE	2.216 pessoas
População Total da AII (PTAII) atualizada <i>(Utilizar referência ou método que inclua a evolução dos últimos censos ou estimativa para traçar um comparativo de crescimento da população)</i>	2.359
Quantidade de domicílios na AII	2.744 domicílios
Média de pessoas por domicílio na AII	2,1 pessoas por domicílio
Área Urbanizável da AII (ha) <i>(Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)</i>	42,6
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] <i>(Considerar área calculada acima)</i>	55,37
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	410
População por faixa etária da população na AII <i>(de 0 a 5, 6 a 17, 18 a 59 anos/de mais de 60 anos, com suas respectivas porcentagens)</i>	0 a 5 anos: 13% 6 a 17 anos: 3% 18 a 59 anos: 66%

Mais que 60 anos: 18%

População Fixa e Flutuante do Empreendimento

<i>(Deve ser utilizada metodologia da IN 009 do Corpo de bombeiros de SC)</i>	
População Fixa do Empreendimento	530
População Flutuante do Empreendimento	87
População Total do Empreendimento (PTE)	617



Soma da população fixa e flutuante				
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	Habitantes do residencial = 518 + 12 funcionários			
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Funcionários e diaristas = 7 + 80 clientes			
Adensamento Populacional com o Empreendimento				
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento <i>(Considerara área líquida calculada no item 3.1.)</i>	67,82			
Incremento populacional na AII (%) <i>PTE/PTAII</i>	21,96			
Conforme enquadramento abaixo, o empreendimento ocasiona um adensamento populacional expressivo na AII? ADIs: não se enquadra Macroáreas de uso Urbano com gabarito ≥ 3 : Incremento $>10\%$ Macroáreas de Uso Urbano com gabarito < 3 : Incremento $>4\%$ Macroáreas de Transição: Incremento $>2\%$	(X) Sim <input type="checkbox"/> Não			
Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento <i>(Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>				
A densidade populacional encontrada na AII é menor do que a prevista pelo plano diretor, o que indica que a região é pouco explorada do ponto de vista de seu potencial de ocupação, desta forma seu crescimento de 21,96% encontra-se dentro do limite planejado para o território.				
Apesar do incremento populacional que será gerado pelo empreendimento ser considerado expressivo, dado a baixa ocupação na AII, destaca-se que a região onde pretende-se implantar o empreendimento é uma área demarcada como Área Especial de Interesse Social (AEIS), definidas no Plano Municipal de Habitação de interesse social. Logo, para região é esperado e incentivado o aumento no adensamento populacional considera-se que a dinamização ocasionada pelo empreendimento é resultante e almejada pelo planejamento urbano municipal.				

3.2. Equipamentos Urbanos na AID		
Tipo de Equipamento	Demandas do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m ³)	108,55m ³ /dia	(X) Sim <input type="checkbox"/> Não
Energia Elétrica (KW)		<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não (X) Em Andamento
Coleta de Lixo	9.741,4	<input type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não (X) Em Andamento
Esgotamento Sanitário (m ³)	108,55 m ³ /dia	(X) Sim <input type="checkbox"/> Não
No caso da inexistência de um ou mais itens da lista acima, informar e descrever qual solução será utilizada. <i>(Admitem-se viabilidades como comprovante de adequação aos equipamentos urbanos, desde que as solicitações estejam com cálculo de demanda condizente com o apresentado no EIV, máx. 1000 caracteres)</i>		



Estão previstas no projeto soluções como a captação e reaproveitamento da água da chuva.

Memória de cálculo das demandas do empreendimento em relação aos equipamentos urbanos

Consumo de água pelo empreendimento na fase de operação

Segundo OT 04 de 12/04/2021 – Orientação Técnica: Cálculo do Consumo diário de Água e de Contribuição de Esgoto, emitida pela Diretoria de Vigilância em Saúde do município de Florianópolis, para fins de estimativa do consumo diário em edificações residenciais, fica estabelecido um consumo diário 200 L/pessoa. Os cálculos encontram-se descritos no quadro a seguir.

Quadro 1. Projeção de consumo de água por dia.

Projeção populacional	Consumo (litros/pessoa/dia)	Consumo (m³/dia)
Ocupação residencial	518	200
Ocupação comercial	99	50

Fonte: OT 04 de 12/04/2021 – Orientação Técnica: Cálculo do Consumo diário de Água e de Contribuição de Esgoto, emitida pela Diretoria de Vigilância em Saúde do município de Florianópolis.

Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação

Setor	Parâmetro Técnico (População/área)	Volume Previsto (Litros)			Contentores			
		Reciclável Seco*	Orgânico	Rejeito	Azul Claro - Recicláveis (1000 litros)	Verde - Vidro (240 litros)	Marrom - Orgânicos (120 litros)	Cinza - Rejeito (240 litros)
Residencial	371	4823,0	704,9	2151,8	4,82	3,09	5,87	8,97
Comercial	571,10	1679,0	24,0	239,9	1,00	1,00	1,00	1,00
TOTAL	-	6502,0	728,9	2391,7	5	4	6	9

Fonte: Adaptado de OT 01/2024 e 02/2024 da COMCAP.

De acordo com a Orientação Técnica da COMCAP, caso o endereço do empreendimento seja atendido pela coleta seletiva de vidros, devem ser adotados contentores ao invés de PEV.

Mesmo havendo Viabilidade do atendimento dos equipamentos anteriores, quais medidas mitigatórias o empreendimento fará para reduzir o consumo nas fases de instalação e de operação?

Serão implantados métodos de redução de consumo de água (ex.: aeradores, controladores de vazão, torneira com acionamento automático, torneiras do tipo automática para áreas comuns etc.)

Em áreas comuns, como circulações, garagens e outras de caráter de uso transitório, a iluminação será comandada por sensores de presença.

Drenagem Urbana

Existe infraestrutura de drenagem na AID? (Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc)	(X) Sim () Não
Existem problemas de drenagem na AID? (Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf)	(X) Sim () Não



O imóvel está mapeado como área suscetível à inundações?	(X) Não () Sim, baixa () Sim, média () Sim, alta
Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial? (exemplos: captação de água pluvial e drenagem ecológica)	
Embora não esteja inserido em zona suscetível a alagamentos, o empreendimento elaborará e executará um sistema de drenagem de acordo com a legislação vigente e considerando as particularidades do terreno, além de adotar medidas para captação e aproveitamento de águas pluviais.	
Resíduos Sólidos	
Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	(X) Sim () Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	90m
Análise da oferta de equipamentos urbanos <i>(Tecer análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>	
A vistoria técnica realizada na área de estudo confirmou a presença de infraestrutura urbana consolidada, com redes implantadas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, iluminação pública, drenagem pluvial e coleta de resíduos sólidos. Também foram observados equipamentos urbanos no entorno imediato do empreendimento, como bueiros, caixas técnicas, postes de energia e iluminação, além das dimensões das calçadas e da via pública, conforme registrado nas imagens a seguir.	
Infraestrutura urbana presente na AID do empreendimento.	



Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

3.3. Equipamentos Comunitários na AID

	Tipo ¹	Porte (m ² aprox.)	Rede ²	Distância caminhável até o empreendimento
Unidade de Saúde	Centro de Saúde Ponta das Canas	-	Público	1,5km
	Selene Estética Facial Avançada	-	Privado	2km
	Dentista da Ponta	-	Privado	2km
Unidade Escolar	NEIM Osvaldo Machado	-	Público	1,6 km
	EBM Osvaldo Machado	-	Público	1,6 km
	NEIM StellaMaris	-	Público	1,6 km
Unidades de	-	-	-	-

¹ Tipo de serviço oferecido: Posto de saúde, hospital, ensino médio, ensino fundamental, etc.

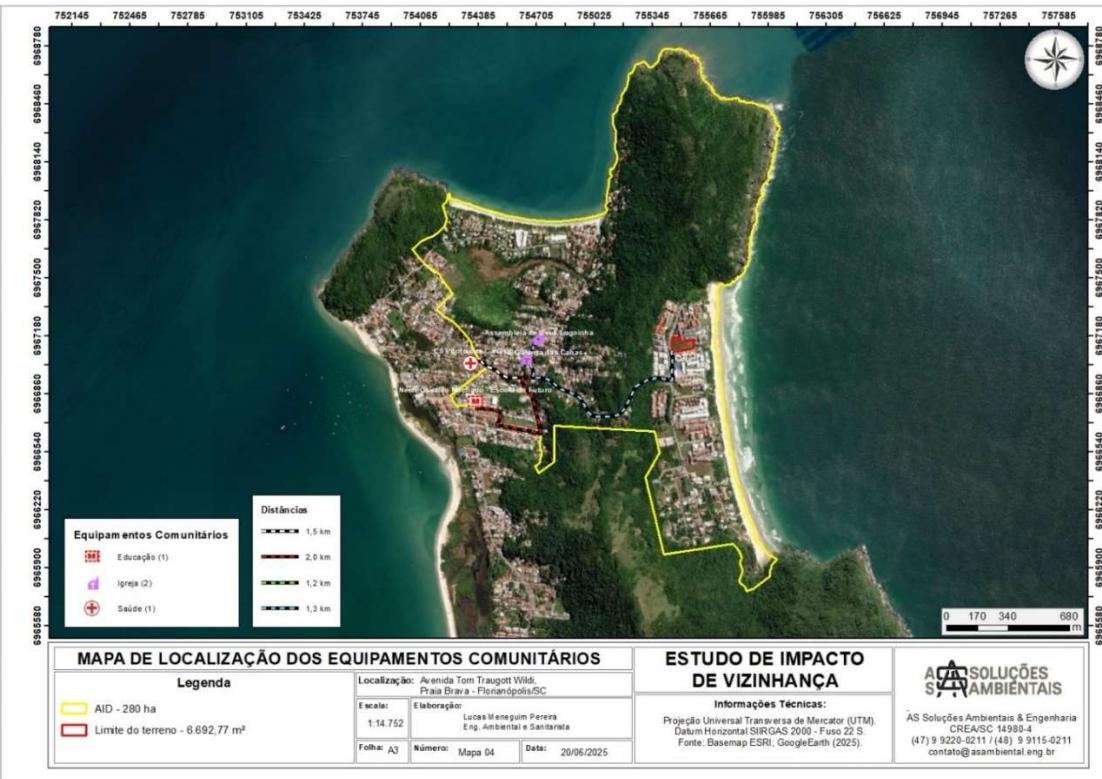
² Pública ou privada



Assistência Social				
Unidades de Segurança Pública	-	-	-	-
Outros	-	-	-	-

Localização dos Equipamentos Comunitários

(Inserir figura em escala adequada com os equipamentos comunitários presentes na AID, apontando as distâncias até o em análise. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)



Análise da oferta de equipamentos comunitários com o empreendimento

(Identificar e avaliar os prováveis impactos do empreendimento nos equipamentos comunitários. Analisar a necessidade de novos equipamentos urbanos ou comunitários, reformas, ampliações, coberturas, etc., máx. 3000 caracteres)

Na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, foram identificadas duas unidades de saúde privadas, ambas localizadas a distâncias consideradas adequadas, conforme os parâmetros definidos na bibliografia técnica consultada. Há ainda o Centro de Saúde Ponta das Canas, equipamento público situado na Área de Influência Indireta (AII), na borda da AID, com acesso fácil e rápido a partir do empreendimento.

No que diz respeito aos equipamentos educacionais, a AID apresenta cobertura razoável, com três unidades públicas que atendem aos níveis de ensino infantil e fundamental, sendo todas de caráter público.

Quanto à segurança pública, a região não dispõe de infraestrutura consolidada, não havendo delegacias ou instalações similares nas áreas de influência. No entanto, ao longo da faixa de praia, observam-se



equipamentos destinados ao monitoramento e atuação de guarda-vidas.

Em relação aos equipamentos de assistência social, não foi identificada infraestrutura consolidada na área de estudo.

Dessa forma, considera-se que a infraestrutura existente de equipamentos comunitários na AID é, em termos gerais, suficiente para absorver a demanda gerada pelo empreendimento. A presença de unidades de saúde e educação na rede pública, associada à oferta complementar de serviços privados, contribui para mitigar eventuais impactos sobre os equipamentos públicos. Apesar da ausência de infraestrutura consolidada nas áreas de segurança pública e assistência social, a escala do empreendimento não justifica, neste momento, a implantação de novos equipamentos específicos. Conclui-se, portanto, que não se faz necessária a criação de novos equipamentos comunitários públicos em função da implantação do empreendimento.

Espaços Livres na AID *(Conforme mapa da Rede de Espaços Públicos)*

Nome	Categoria na REP	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Equipamento de exercício ao ar livre	Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas - oriundas de parcelamento	Equipamento de exercícios ao ar livre, passeio, bancos, vegetação, lixeiras, iluminação	900 m
153502.490713	Áreas Públicas com Vegetação Relevante	Vegetação densa	300 m
Praça Terminal Turístico V Praia Brava (também Praça Emília Grattoni Goes)	Nova Praça / E76777/2018	Equipamento de exercícios ao ar livre, parquinho infantil, passeio, bancos, vegetação, lixeiras, iluminação	900 m
Lagoinha do Norte	Nova Praça / SMI	Bancos, vegetação, lixeiras	1,8 km
Praça Assoc. Atlética Ponta das Canas	Revitalização / SMI	Vegetação, lixeiras	1,8 km

Localização dos Espaços Livres

(Inserir figura em escala adequada com os espaços livres presentes na AID e AII, destacando a localização do empreendimento. Utilizar mapa virtual disponível em <http://espacospublicos.pmf.sc.gov.br/>)



Impactos e Análise do Sistema de Espaços Livres com o empreendimento

(Identificar e avaliar os prováveis impactos do empreendimento no sistema de espaços livres, com ênfase nos espaços livres públicos de lazer. Avaliar a necessidade de criação, implantação ou reforma de espaços livres de uso público de lazer, máx. 3000 caracteres)

Espaços livres são áreas predominantemente abertas e não edificadas, públicas ou privadas, que desempenham diversas funções urbanas, como lazer, recreação, conectividade e preservação ambiental. A análise das praças públicas de Florianópolis demonstra que esses espaços contam com mobiliário urbano e passam por manutenção regular, o que favorece a conservação de sua infraestrutura e atratividade.

Na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, observa-se ampla oferta de espaços livres destinados ao lazer, como praias, praças, academias ao ar livre, áreas de estar e de contemplação da paisagem natural. Em frente à Praia Brava, ao longo de toda a sua extensão, há áreas públicas resultantes de parcelamentos, parcialmente equipadas, que funcionam como acessos à faixa de areia. Esses espaços viabilizam a realização de atividades comunitárias, contribuindo para a qualidade de vida urbana e o fortalecimento do senso de pertencimento.

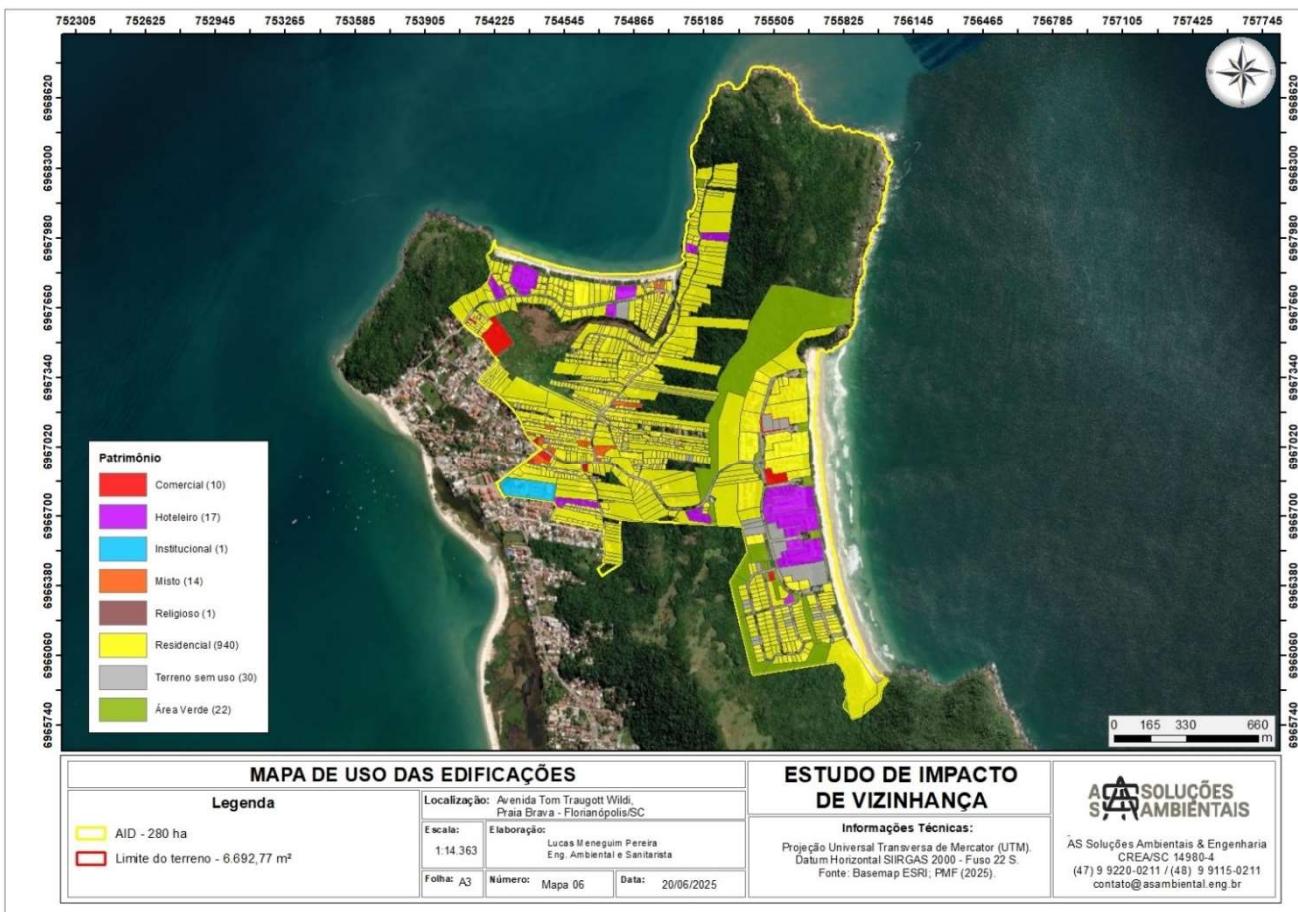
Conclui-se, portanto, que os espaços livres existentes na região são adequados às demandas da população, estando o empreendimento localizado em proximidade a esses equipamentos.



3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo

Mapa de uso das edificações

(Inserir figura mostrando a classificação das edificações na AID de acordo com as categorias: residencial (amarelo), comércio/lojas (vermelho), condomínio de salas comerciais (rosa), hoteleiro (roxo), misto (laranja), institucional (azul) e religioso (marrom), área verde (verde), terreno sem uso (cinza) destacando os bens culturais que existirem. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)



Impactos e Análise do uso e ocupação do solo com o empreendimento na AID

(Tecer análise crítica sobre as características de uso e ocupação e elencar as principais conclusões sobre os impactos decorrentes da implantação do empreendimento na AID, máx. 3000 caracteres)

A análise do uso e ocupação do solo na Área de Influência Direta (AID) evidencia o predomínio da ocupação residencial, com ampla presença de lotes destinados à moradia, conformando uma malha urbana consolidada e de perfil predominantemente habitacional. De forma complementar, observa-se a inserção pontual de usos comerciais, e misto, majoritariamente distribuídos ao longo dos eixos viários estruturadores e nas áreas de maior circulação.

Além disso, a AID abriga uma quantidade expressiva de empreendimentos com uso hoteleiro, especialmente próximos às áreas litorâneas, o que indica a importância da atividade turística na dinâmica local. Há ainda, embora em menor número, imóveis com uso institucional e religioso, além de terrenos atualmente sem uso definido. As áreas verdes também compõem o tecido urbano, desempenhando papel relevante na preservação ambiental e na oferta de espaços de lazer.



Esse panorama revela uma ocupação diversa e funcionalmente articulada, compatível com os parâmetros urbanísticos e as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor vigente, que estimulam o adensamento controlado, a multifuncionalidade e o aproveitamento equilibrado do território.

Nesse sentido, o empreendimento proposto, com uso misto (residencial e comercial), está em conformidade com o padrão de ocupação identificado na AID. Sua implantação contribui para a vitalidade do entorno, ao incentivar o fortalecimento do comércio local, qualificar o espaço urbano e estimular a permanência e a circulação da população no bairro.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	Acima de 5 salários-mínimos
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) Conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Valor m ² PGURB residência (R\$) – 749,54 Valor m ² PGURB não residencial (R\$) – 599,63

Identificar e mapear se há ZEIS e/ou aglomerados subnormais de habitação na AII.

Não há Zona Especial de Interesse Social (ZEIS) nas zonas de influência do empreendimento em questão.
Identificar a existência de obras de infraestrutura/empreendimentos públicos ou privados em execução da AII que possam ser enquadrados enquanto polos valorizadores ou desvalorizadores, destacando eventuais Bens Culturais ou APC.

Não foram identificadas obras públicas que podem influenciar na valorização imobiliária.

Prognóstico

Padrão construtivo do empreendimento

O empreendimento é uma Habitação de Mercado Popular (HMP) conforme LC nº 739/2023?	() Sim (X) Não
O empreendimento é uma Habitação de Mercado (HM) conforme LC nº 739/2023?	() Sim (X) Não
O empreendimento possui um Padrão Médio conforme classificação do IBAPE-SP?	(X) Sim () Não
O empreendimento possui um Padrão Médio Alto conforme classificação do IBAPE-SP?	() Sim (X) Não
O empreendimento possui um Padrão Alto conforme classificação do IBAPE-SP?	() Sim (X) Não
Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.	
O empreendimento no geral pode ser classificado como padrão médio, apresentando projeto personalizado com tratamento paisagístico e arquitetônico moderno. Os edifícios do empreendimento possuem mais de 4 pavimentos, serão dotados de elevadores, com unidades habitacionais com tipologias variáveis. Além disso, as áreas residenciais apresentam áreas de lazer.	



Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) do empreendimento.	R\$8.000,00
O valor previsto para comercialização do empreendimento é compatível com a renda mensal média da população da AII? Solicita-se que seja justificado de maneira breve abaixo.	(X) Sim () Não
<p>Considerando que a Área de Influência Indireta (AII) abrange bairros litorâneos consolidados, com elevado padrão construtivo, predominância de uso residencial e presença relevante de empreendimentos hoteleiros, pode-se inferir que a população local apresenta perfil socioeconômico de classe média a média-alta. Ainda que o perfil dos usuários em áreas mais centrais da AID possa ser mais diversificado, observa-se, de modo geral, a predominância de segmentos de média renda.</p> <p>Dessa forma, o valor previsto para o empreendimento mostra-se compatível com o perfil socioeconômico predominante na região, em consonância com o padrão construtivo identificado e com a vocação urbana dos bairros que compõem a AID e a AII.</p>	
<p>Impactos e análises da valorização imobiliária com o empreendimento</p> <p><i>(Analisar os impactos da inserção do empreendimento na AII, indicando possíveis alterações no estrato social existente (atração, expulsão, gentrificação, etc.), com ênfase em áreas de ZEIS e/ou Bens Tombados e/ou APC, máx. 3000 caracteres)</i></p>	
<p>O empreendimento está inserido em bairro com características urbanísticas marcadas por gabarito baixo, predominância residencial, uso misto e presença relevante de hotelaria. A região conta ainda com significativa presença de espaços livres e equipamentos públicos, elementos que contribuem para a qualidade de vida da população local.</p> <p>A proposta de implantação respeita o tecido urbano existente, atendendo aos parâmetros e incentivos urbanísticos vigentes, incluindo gabarito, densidade e diretrizes de zoneamento estabelecidas para a área. Com o objetivo de promover a vitalidade urbana e diversificar os usos no bairro, o empreendimento prevê a inclusão de unidades comerciais no pavimento térreo, com fachadas ativas voltadas para as duas vias que margeiam o lote. Essa estratégia favorece a dinamização do espaço urbano, promovendo maior integração entre os usos e estimulando a autossuficiência da vizinhança, especialmente em um entorno de uso majoritariamente residencial. Complementar à interface comercial, a fachada também foi contemplada com fruição pública para pedestres e também, com um projeto paisagístico.</p> <p>Do ponto de vista socioeconômico, o empreendimento não apresenta potencial significativo de indução à gentrificação, considerando que as edificações vizinhas seguem padrão construtivo semelhante. Dessa forma, o projeto se insere de maneira harmônica no contexto urbano, mantendo a coesão e a identidade do bairro.</p>	

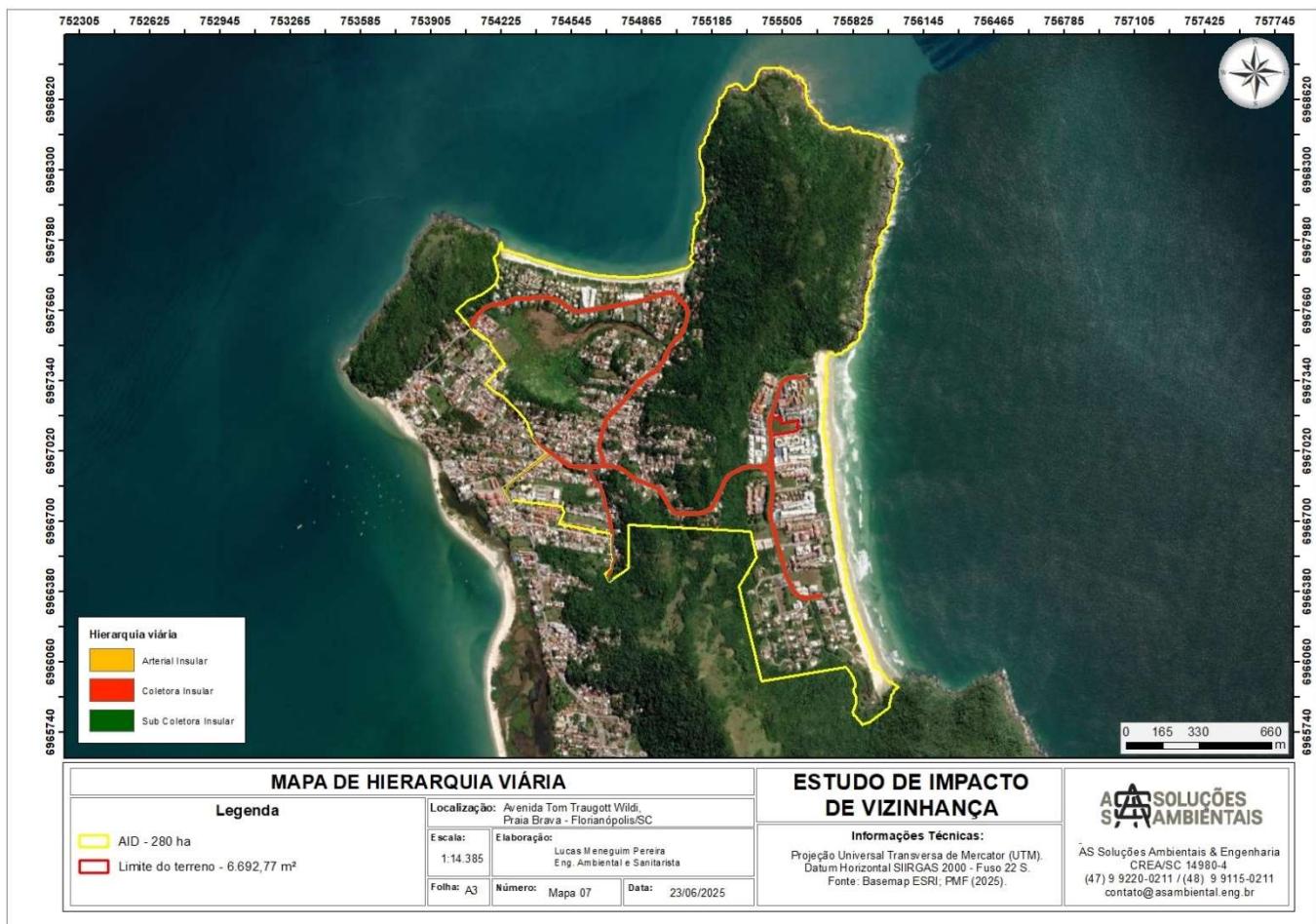


3.6. Mobilidade Urbana

Caracterização do sistema viário da AID e Empreendimento

Mapa de Hierarquia Viária na AID

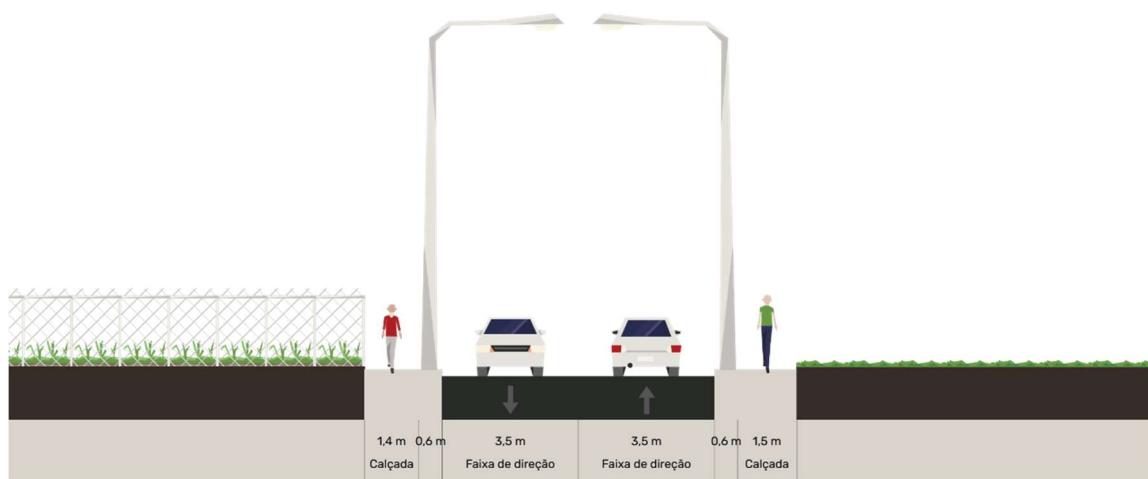
(Inserir figura mostrando a hierarquização do sistema viário na AID de acordo com a Lei Complementar nº 482/2014. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)



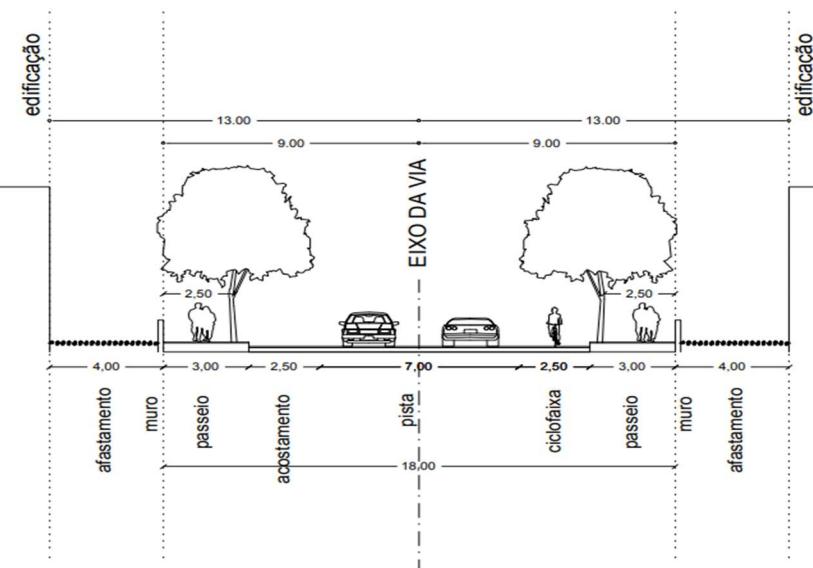
Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

Via 1

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 739/2023)
Avenida Tom Traugott Wildi	Coletora insular
Via 1 – Seção Transversal Atual	

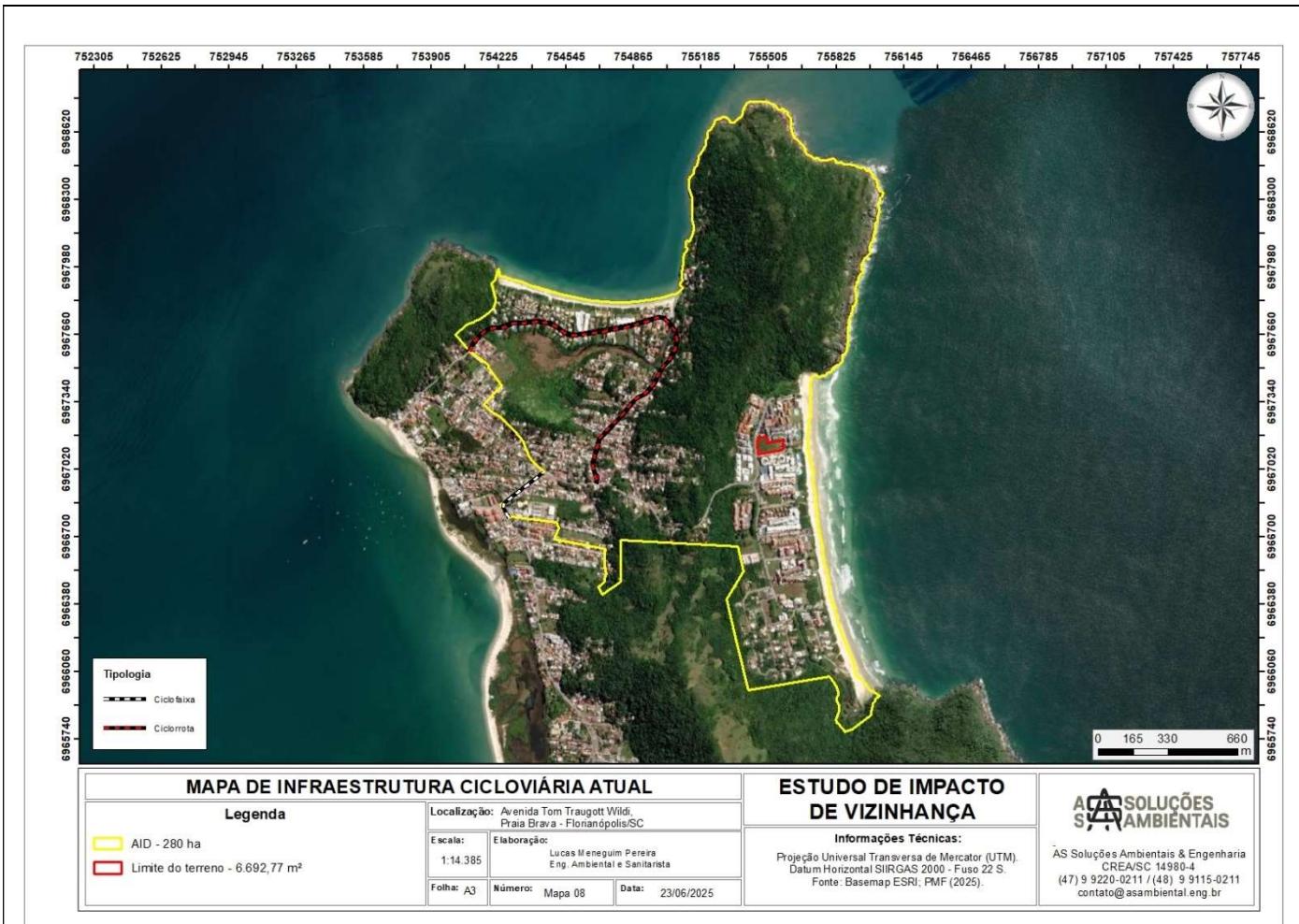


Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 739/2023)



Infraestrutura Cicloviária Atual

(Inserir figura contendo indicação das infraestruturas cicloviárias presentes no sistema viário da AID e no empreendimento (ciclovias, ciclofaixas, biciletários, estruturas de apoio, etc.). Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)



É possível verificar a existência de ciclorrota na Estrada Jornalista Jaime de Arruda Ramos, bem como ciclofaixas na Avenida Luiz Boiteux Piazza, na AID.

Infraestrutura Cicloviária no empreendimento

(Descrever e indicar quais equipamentos de apoio ao ciclista o empreendimento fornece e sua posição. Descrever a posição das vagas de estacionamento de bicicletas e a sua facilidade de acesso. Demonstrar se o empreendimento incentiva de alguma forma o uso de mobilidade ativa)

O empreendimento contará com a implantação de paraciclos e 123 vagas destinadas ao uso de bicicletas, distribuídas em áreas estratégicas do empreendimento. Essas vagas estão localizadas em pontos de fácil acesso e próximas às entradas principais, incentivando o uso diário por moradores e visitantes.

A estrutura contará com suportes do tipo "U invertido", fixados em superfície rígida, garantindo segurança e estabilidade para diferentes tipos de bicicletas.

Descrever a caminhabilidade e acessibilidade do empreendimento aos equipamentos públicos na AII:

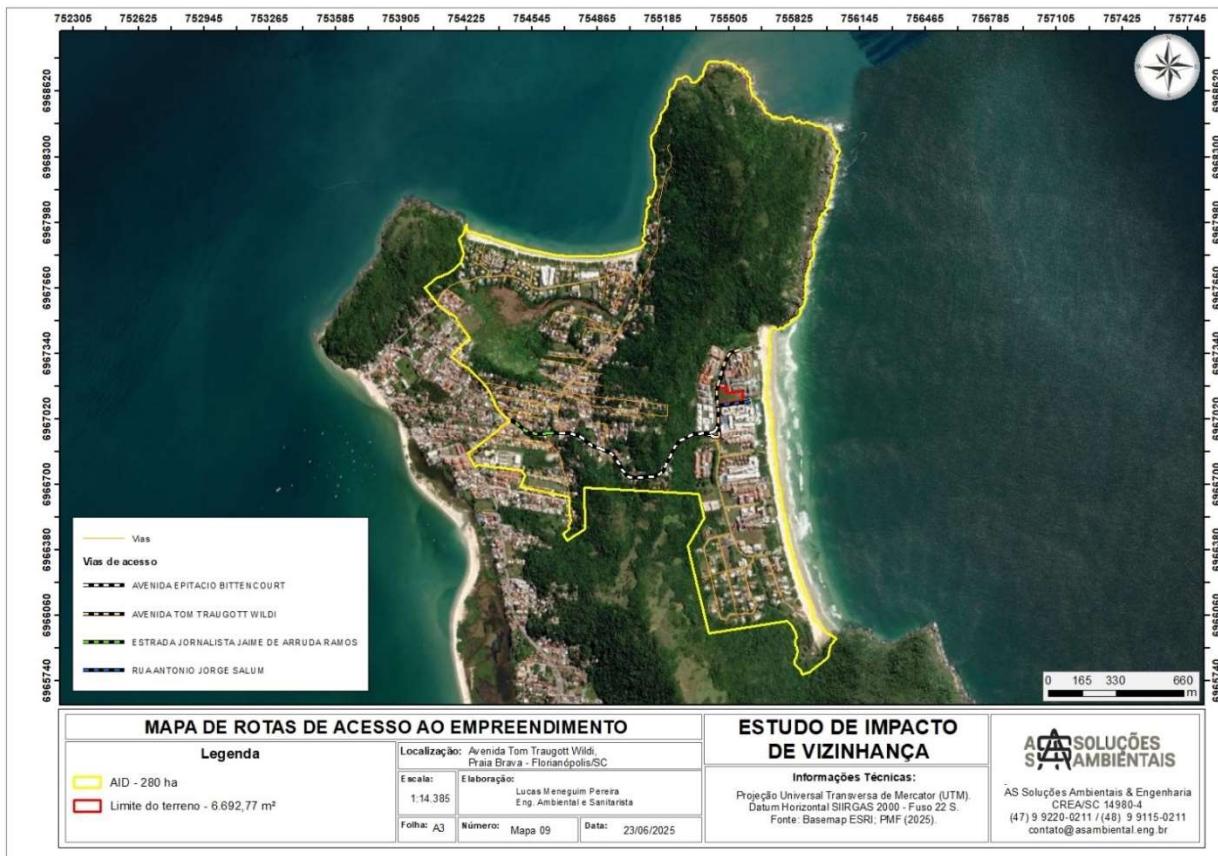
Verificou-se que a Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento apresenta diversidade de equipamentos públicos, associados a diferentes níveis de caminhabilidade. A acessibilidade nos passeios



públicos que conduzem a esses equipamentos é diversa: trechos implantados mais recentemente seguem, em geral, as diretrizes estabelecidas pelo *Manual Calçada Certa*, do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF). No entanto, foram identificados segmentos com calçadas irregulares, que não atendem requisitos de acessibilidade.

Rotas de Acesso ao Empreendimento

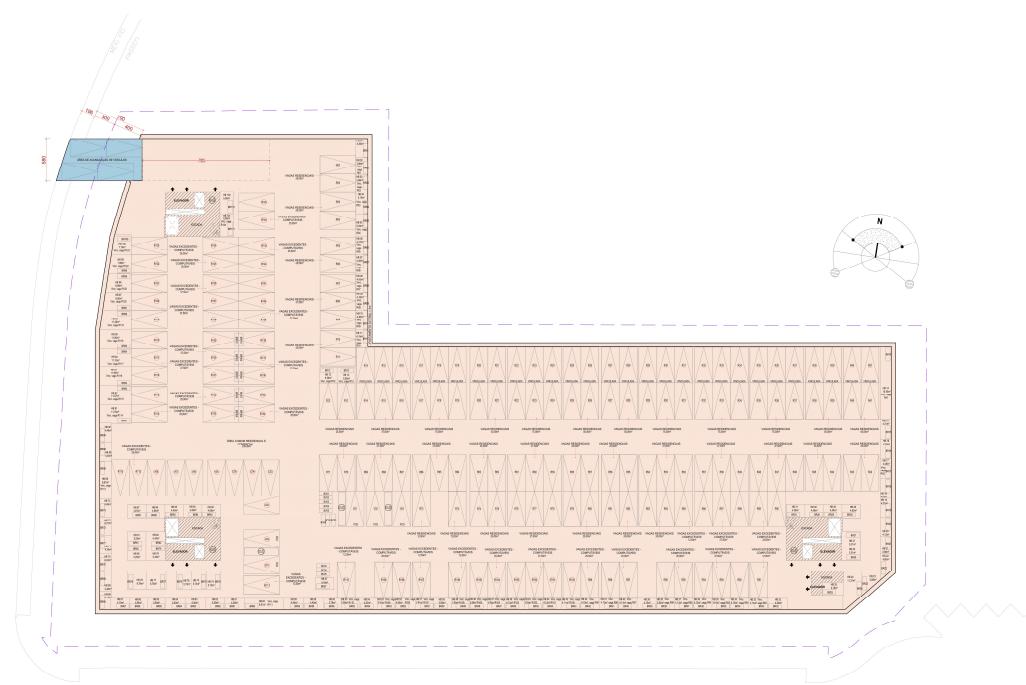
(Inserir figura representando as rotas de acesso de veículos ao empreendimento em relação à AID. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)



Acessos ao Empreendimento

(Inserir figura representando os acessos ao empreendimento, apontando os raios existentes de projeto, aproximações possíveis na entrada e saída de veículos, acessos de pedestres e demais informações pertinentes à mobilidade (veículos automotores, pedestres, ciclistas, etc.). Ao final do EIV, anexar planta em formato PDF)

Os estacionamentos estarão localizados no subsolo. O passeio público será projetado conforme as diretrizes do Manual Calçada Certa, seguindo as normas de acessibilidade da NBR 9050/2020 (Versão Corrigida: 2021) e as especificações de sinalização tátil no piso estipuladas pela NBR 16537/2016 (Versão Corrigida: 2024). Existem acessos de pedestres separados para a área comercial e para a área residencial, ambos facilmente identificáveis.



Quando houver acessos à orla na AID

(Avaliar os acessos públicos à orla apresentando em mapa e identificando, por meio de tabela, a infraestrutura existente nos referidos acessos à orla (pavimentação, passarelas ambientais, etc.), acompanhada de memorial fotográfico)



Quando houver trilhas e caminhos históricos na AII

(Apresentar as trilhas e caminhos históricos presentes na AII, quando presentes, em mapa com escala adequada, e identificar, por meio de tabela, a infraestrutura existente nestes (pavimentação, passarelas ambientais, etc.), com memorial fotográfico)



Acessibilidade

(Descrever e apresentar memorial fotográfico das condições de acessibilidade e caminhabilidade da AID, com ênfase no entorno do empreendimento (condições das calçadas, pisos podotáteis, rampas, faixas de segurança, etc.) e atendimento às normas de acessibilidade)

Com relação às condições de caminhabilidade do entorno, de modo geral, há pouca infraestrutura viária na região voltada a calçamento e mobilidade de pedestres. Os passeios existentes não se apresentam adequados de acordo com a NBR 9050/2020 (Versão Corrigida: 2021) de acessibilidade e à NBR 16537/2016 (Versão Corrigida 2: 2018).

Em relação a circulação de pedestres, pode-se afirmar que ao longo do ano existe pouca circulação de pedestres nas imediações do empreendimento, devido ao fato de ser uma região predominantemente residencial e de veraneio. O fluxo de pedestres gerado pelo empreendimento continuará sendo atendido pela infraestrutura viária existente na região, sendo que os passeios no entorno existem, porém nem sempre estão adequados de acordo com a NBR 9050/2020 (Versão Corrigida: 2021) de acessibilidade e com a NBR 16537/2016 (Versão Corrigida 2: 2018) de sinalização tátil no piso.

Cabe salientar que os acessos de pedestres previstos no futuro empreendimento apresentam rotas acessíveis aos pontos de ônibus. Com relação às futuras calçadas, as mesmas atenderão as normativas supracitadas. Nas figuras a seguir apresenta-se um esquema das possibilidades de acesso de pedestres e



veículos ao empreendimento.

Condições dos passeios na AID do empreendimento



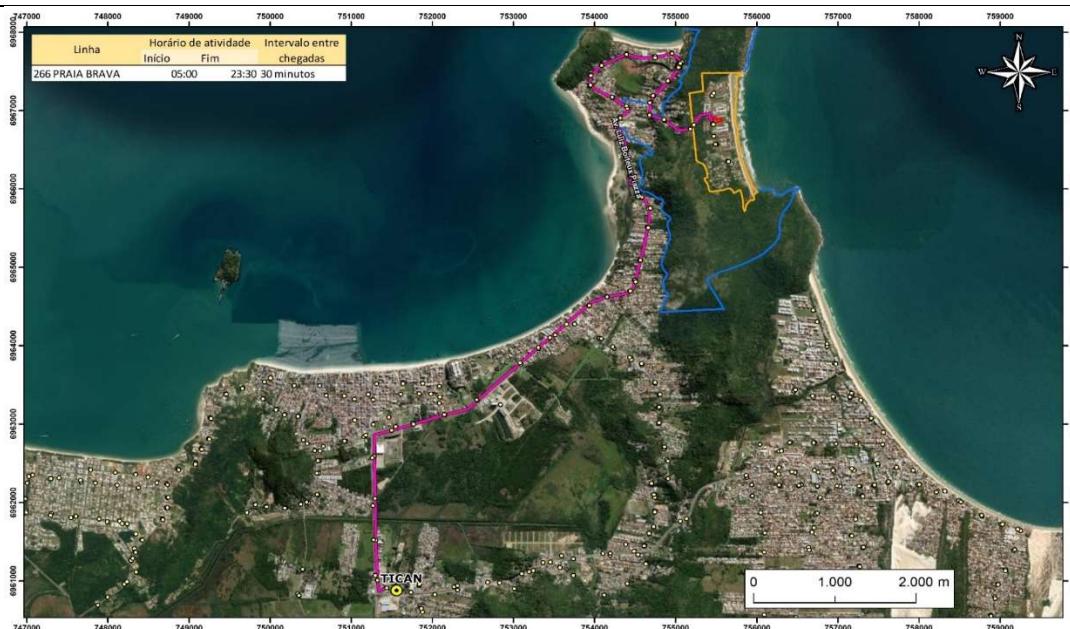
Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

Com relação as faixas de segurança, há um número baixo, além disso, grande parte se encontra com pouca manutenção, sendo difícil de se identificar as mesmas.

Transporte coletivo

Analizar a infraestrutura para transporte coletivo na AID (abrigos, pontos, estações, etc.). Informar quais linhas de transporte coletivo estão disponíveis e a que distância do empreendimento.

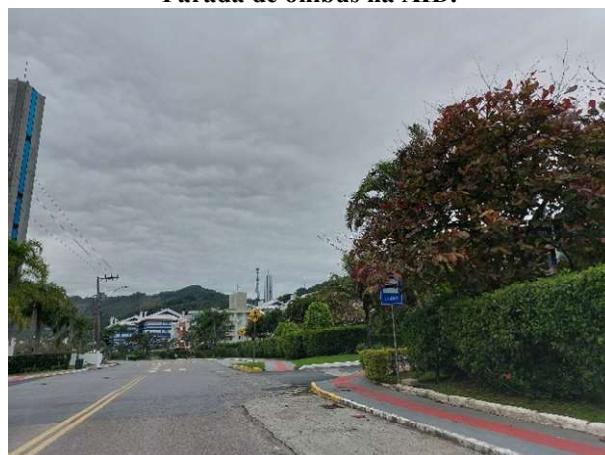
O transporte público é bastante eficiente e supre a demanda populacional da região com razoável oferta de horários das principais linhas que atendem a localidade. O transporte público de ônibus coletivo é conduzido pelo sistema integrado de transportes, do qual linhas principais partem do Terminal do Centro de Florianópolis e dirigem-se a terminais localizados em localidades mais distantes. Destas localidades partem linhas secundárias que atendem as demais localidades.



Na Rua Sinésio Duarte, por ser uma via local e sem saída, não há transportes públicos coletivos, no entanto, na Avenida Tom Traugott Wildi há paradas de ônibus, inclusive a poucos metros do terreno do futuro empreendimento.

Especificamente em relação às paradas de ônibus para a região da AID, todas possuem apenas placa indicativa, sem a presença de abrigo padrão e normalmente não atendem às normas de acessibilidade. Vale ressaltar ainda, que os mesmos não possuem qualquer informação sobre horários e linhas dos ônibus.

Parada de ônibus na AID.



Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

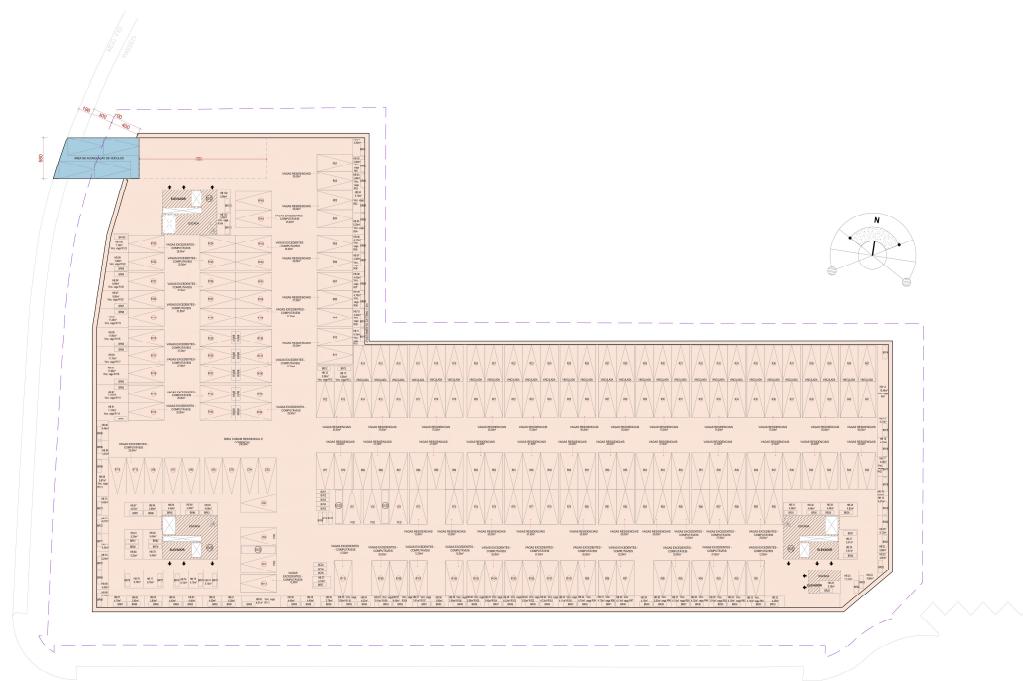
A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coleto?	() Sim (X) Não
Se a resposta a pergunta anterior for positiva, solicita-se saber se o recuo consta na planta de arquitetura.	() Sim (X) Não
Demonstrar se há necessidade ou não de recuo para parada do veículo coleto.	



Não há necessidade.

Área de acumulação de veículo para o empreendimento.

(Recomenda-se a utilização de área de acumulação no mínimo 2% das vagas para estacionamentos coletivos, caso não seja utilizada, apresentar estudo justificando)



Estudo de tráfego

(Inserir mapa ou croqui do local exato de contagem de tráfego, recomenda-se que a contagem de tráfego seja realizada próximo às interseções em vias hierarquizadas e na frente do empreendimento nos dois sentidos, quando houver)





Tabela usada para conversão de categorias de veículos para Unidade Veículo Padrão (UVP)

UVP (Unidade Veículo Padrão).

Tipo de veículo	Fator de Equivalência (UVP)
Motocicleta (1 a 2,9 m)	1,0
Automóvel (3 a 7 m)	1,0
Ônibus/Caminhão (até 14,9 m)	1,5
Veículos Especiais (acima de 15 m)	2,0

Fonte: DNIT, (2006).

Tabulação da contagem de tráfego a cada 15 minutos para hora do pico nos períodos matutino e vespertino para os dois sentidos, quando houver.

(Os dados brutos de toda a contagem de tráfego e sua tabulação dos dados apurados na contagem de tráfego, com classificação por tipo de veículo e conversão em Unidade de Veículo Padrão (UVP) devem estar em anexo)

Os dados brutos e a tabulação da contagem de tráfego estão apresentadas em anexo

Tabulação da contagem de tráfego a cada 15 minutos para a hora pico.

	Hora Pico Av. Epitávio Bittencourt Sentido 1							
	Início	Fim	Moto	Carro	Caminhão	Bicicleta	Especial	UVP 2025
Matutino	08:00	08:15	8	29	2	0	0	40
	08:15	08:30	2	19	2	1	0	24,5
	08:30	08:45	4	23	2	0	0	30
	08:45	09:00	5	16	1	0	0	22,5
Vespertino	18:15	18:30	1	21	0	0	0	22
	18:30	18:45	7	15	0	0	0	22
	18:45	19:00	6	15	2	0	0	24
	19:00	19:15	4	10	1	0	0	15,5

Tabulação da contagem de tráfego a cada 15 minutos para a hora pico.

	Hora Pico Av. Epitávio Bittencourt Sentido 2							
	Início	Fim	Moto	Carro	Caminhão	Bicicleta	Especial	UVP 2025
Matutino	09:00	09:15	2	17	1	0	0	20,5
	09:15	09:30	2	14	2	0	0	19
	09:30	09:45	5	13	1	0	0	19,5
	09:45	10:00	2	22	1	0	0	25,5
Vespertino	17:00	17:15	10	20	1	2	0	32,5
	17:15	17:30	7	20	1	0	0	28,5
	17:30	17:45	3	17	0	0	0	20
	17:45	18:00	1	19	2	0	0	23



Informar datas, dias da semana e horários de realização da contagem de tráfego.	Contagem realizada no dia 19/06/2025 (quinta-feira) Horários no Período Matutino: 7h00 às 10h00 Horários no Período Vespertino: 16h30 às 19h30																												
Apresentar a divisão de veículos por modal apurada na contagem de tráfego																													
<table border="1"><thead><tr><th>Categoria de Veículo</th><th>Quantidade</th><th>%</th><th>Equivalência em UVP</th></tr></thead><tbody><tr><td>Moto</td><td>139</td><td>16</td><td>1</td></tr><tr><td>Carro</td><td>667</td><td>74</td><td>1</td></tr><tr><td>Caminhão</td><td>63</td><td>7</td><td>1,5</td></tr><tr><td>Bicicleta</td><td>4</td><td>0,5</td><td>0,5</td></tr><tr><td>Especial</td><td>0</td><td>0</td><td>2</td></tr><tr><td>TOTAL</td><td>873</td><td>100</td><td>911</td></tr></tbody></table>		Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência em UVP	Moto	139	16	1	Carro	667	74	1	Caminhão	63	7	1,5	Bicicleta	4	0,5	0,5	Especial	0	0	2	TOTAL	873	100	911
Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência em UVP																										
Moto	139	16	1																										
Carro	667	74	1																										
Caminhão	63	7	1,5																										
Bicicleta	4	0,5	0,5																										
Especial	0	0	2																										
TOTAL	873	100	911																										
Informar a Capacidade da via: <i>Pode ser utilizado, simplificadamente, aproximação baseada em HCM (2010) onde: Vias Expressas ou Transito Rápido até 3,0m de largura por faixa: 1700 UCP/h/faixa Vias Expressas ou Transito Rápido mais 3,0m de largura por faixa: 2000 UCP/h/faixa Vias Arteriais: 1800 UCP/h/faixa Vias Coletoras e Subcoletoras: 1500 UCP/h/faixa Vias Locais: 1000 UCP/h/faixa</i> <i>*Descontar 10% da capacidade para cada condicionante abaixo:</i>																													
Condicionantes observados na via onde foi realizada a contagem de tráfego																													
Via Coletora - 750 UVP																													
Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() Sim (X) Não																												
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	(X) Sim () Não																												
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	(X) Sim () Não																												
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	(X) Sim () Não																												
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não																												
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	(X) Sim () Não																												
Terreno acidentado	() Sim (X) Não																												
Distribuição do tráfego por sentido de diferente de 50/50	() Sim (X) Não																												
Apresentar e analisar a capacidade da infraestrutura viária e do nível de serviço atual das vias usando como referência a tabela de nível de serviço abaixo, conforme Highway Capacity Manual (HCM, 2010). Nos balneários, o estudo deve considerar a sazonalidade, bem como os Localizados na SC-401, SC-405, SC-406 e Rod. Admar Gonzaga (SC-404), considerando aumento de 40% de veículos na contagem de tráfego, caso seja feita em época de baixa temporada, ou apresentar bibliografia justificando valores diferentes de incremento.																													
Para a capacidade das vias referenciadas no presente estudo, utilizou-se as condições encontradas no local. De acordo com estudos elaborados a partir de HCM (2000), admite-se que:																													
<ul style="list-style-type: none">• Para as Vias Locais: 1.000 veículos/hora/faixa no limite da capacidade;• Para as Vias Coletoras: 1.500 veículos/hora/faixa no limite da capacidade;																													



- Para as Vias Arteriais: 1.800 veículos/ hora /faixa no limite da capacidade;
- Capacidade para as Vias expressas ou de Trânsito Rápido:
 - Até 3,00m de largura por faixa: máximo de 1.700 veículo/hora;
 - De 3,00 a 4,00m de largura por faixa: máximo de 2.000 veículo/hora.

A Av. Epitálio Bittencourt é considerada uma via coletora insular de acordo com dados do Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis e possui largura da faixa de 3 m. Assim, a capacidade é de 1.500 veículos/hora/faixa.

Essa capacidade máxima está vinculada às condições ideais para uma via conforme condicionantes elencadas acima. Como a via teve 4 condicionantes e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade da via, a capacidade resultante da via analisada é:

$$\text{Av. Epitálio Bittencourt} = 1.500 - (50\%) = 750 \text{ UVPs/hora/faixa.}$$

Com relação ao Nível de serviço atual das vias, o mesmo é calculado através da equação:

$$NS = Vt / C$$

Onde:

Vt = Volume de Tráfego (pior cenário na hora/pico);

C = Capacidade da via.

VT = Número de UCPs na hora pico / C = Capacidade da via

VT/C	Níveis de Serviço	
< 0,30	A	Ótimo
0,31 a 0,45	B	Bom
0,46 a 0,70	C	Aceitável
0,71 a 0,85	D	Regular
0,86 a 0,99	E	Ruim
> 1,00	F	Péssimo

Abaixo estão indicados os níveis de serviço para todos os sentidos e sua classificação. Sabendo que a Hora Pico do sentido 1 da Av. Epitálio Bittencourt corresponde a **79 UVP** e a Hora Pico do sentido 2 da Av. Epitálio Bittencourt corresponde a **72 UVP** foi possível calcular o NS, conforme apresentado abaixo.

Nível de Serviço dos dois sentidos da Av. Epitálio Bittencourt		
Sentido	Nível de Serviço	Níveis de Serviço
1 – Epitálio Bittencourt	0,11	D - Regular
2 - Epitálio Bittencourt	0,10	C – Aceitável

Geração de viagens do empreendimento



Para o **setor residencial**, quando houver, pode ser utilizado o modelo de geração de viagens do ITE que consta na Rede PGV (2015).

(disponível em <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/70-conceitos-basicos/taxas>)

Número de Unidades Habitacionais	112
Número de vagas	147
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	518

Volume gerado durante o dia

Para o número de UH	656
Para o número de veículos	490
Para o número de pessoas	1.295

Volume gerado na hora do pico da manhã

Para o número de UH	49
Para o número de veículos	37
Para o número de pessoas	98

Volume gerado na hora do pico da tarde

Para o número de UH	60
Para o número de veículos	46
Para o número de pessoas	124

Resultado mais desfavorável

Volume Gerado durante o dia	1.295
Volume Gerado na hora pico da manhã	98
Volume Gerado na hora pico da tarde	124

Para o **setor comercial**, quando houver, utilizar metodologia da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) para Polos Geradores de Viagens, a partir dos boletins técnicos 32 e 36. (disponíveis na biblioteca virtual do órgão no site <http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0>)

Para o cálculo de geração de viagens do **setor comercial**, foi utilizada a metodologia constante do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), conforme segue abaixo:

$$V = Acp / 16$$

Se $Acp < 10.800 \text{ m}^2$

Acp = área construída computável

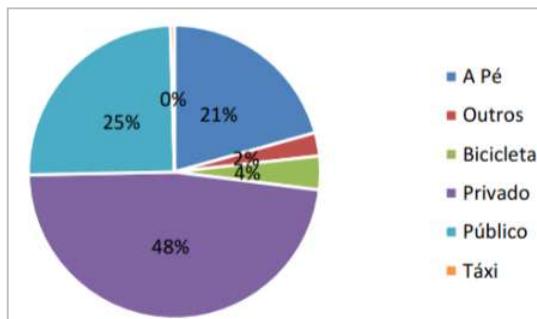
Sabendo que a área computável da porção comercial do empreendimento é de 563,90m², temos que o empreendimento atrairá aproximadamente **35,2 viagens** por dia ou **36,1 UVP**.

Para a divisão modal, utilizou-se os resultados de pesquisa de campo do Plano de Mobilidade Urbana



Sustentável – PLAMUS (2014), pois o mesmo também considera o fluxo de bicicleta e a pé, o que não foi considerada nesta contagem de tráfego. Os resultados da pesquisa indicam a porcentagem do modo de transporte utilizado na região da Grande Florianópolis.

Viagens por modo de transporte.



Fonte: PLAMUS, 2014.

Salienta-se que a taxa da RedePGV (2015), utilizada para o cálculo da geração de viagens do setor residencial e hoteleiro já resulta na geração de viagens por automóveis. Logo, é feita a divisão modal apenas para o setor comercial.

Ainda de acordo com os resultados da pesquisa origem-destino realizada pelo PLAMUS, a divisão modal das viagens realizadas no município de Florianópolis é a seguinte:

- Viagens individuais motorizadas - 48%
- Viagens por transporte coletivo - 29%
- Viagens não motorizadas - 23%

Aplicando os percentuais da divisão modal de viagens obtida na pesquisa origem-destino do PLAMUS para o setor comercial, obtém-se os seguintes valores:

- Viagens individuais motorizadas – 16,9
- Viagens por transporte coletivo – 10,2
- Viagens não motorizadas – 8,1

Salienta-se que a taxa da RedePGV (2015), utilizada para o cálculo da geração de viagens do setor residencial, já resulta na geração de viagens por automóveis.

Com relação às **viagens geradas pela área comercial**, de acordo com os dados do PLAMUS, 15% do tráfego na região da Grande Florianópolis acontece na Hora Pico. Assim, sendo, do total de viagens diárias motorizadas (16,9) estima-se um valor de 5 viagens ou **5,4 UVPs** na Hora Pico.



Ao todo, o empreendimento misto irá gerar na sua Hora Pico, um total de 130 UVPs em sua Hora Pico. Este volume foi dividido em 50% para o sentido 1 (65 UVP) e 50% para o sentido 2 (65 UVP).

Apresentar a capacidade da infraestrutura viária e do nível de serviço com e sem o empreendimento para os seguintes momentos: ano do início da operação do empreendimento e após 2, 5 e 10 anos, considerando a taxa de projeção anual de crescimento da frota. Caso pertinente, incluir ano de início da implantação/obra. Comparar os resultados com a capacidade e nível de serviços atuais, identificando impactos do empreendimento. Usar tabela abaixo para cada sentido da via (não juntar). Considerar na tabela o aumento de 40% de veículos nos casos de sazonalidade. Adotar uma taxa de crescimento anual de 3% com projeção geométrica.

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Av. Epitácio Bittencourt no sentido 1

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		Ano atual	Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demandas de veículos em UVP	79	89	94	103	119
750	65	Com empreendimento	Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,11	0,12	0,13	0,14	0,16
			Nível de Serviço	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo
				Ano atual	Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demandas de veículos em UVP	143	161	171	187	217
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,19	0,22	0,23	0,25	0,29
			Nível de Serviço	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo



Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Av. Epitácio Bittencourt no sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		Ano atual	Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demandas de veículos em UVP	72	80	85	93	108
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,10	0,11	0,11	0,12	0,14
			Nível de Serviço	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo
750	65	Com empreendimento		Ano atual	Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demandas de veículos em UVP	136	153	162	177	206
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,18	0,20	0,22	0,24	0,27
			Nível de Serviço	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo	A - Ótimo

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

(Tecer análise crítica sobre as características marcantes da mobilidade urbana e elencar as principais conclusões sobre os impactos decorrentes da implantação do empreendimento, máx. 3000 caracteres)

A partir dos dados para da contagem da Av. Epitácio Bittencourt, verifica-se que o Nível de Serviço (NS) atual se encontra classificado como A - Ótimo sem o empreendimento, para o Sentido 1, e com o empreendimento o NS permanece com o mesmo nível. Para o sentido 2, o NS atual é A- ótimo, com e sem o empreendimento.

As vias da AID, de modo geral, encontram-se em bom estado de conservação, e os passeios apresentam boas dimensões e um cenário favorável referente ao estado de conservação das calçadas e sinalizações, no entanto, cabe ressaltar que parte das vias da AID não possuem acessibilidade, além de por vezes não seguir integralmente o que preconiza o Manual Calçada Certa.

As rotas de pedestre até o ponto de parada do transporte público coletivo possuem boas condições estruturais e de acessibilidade, bem como são próximas ao empreendimento, logo, não configura nenhum empecilho para o uso do transporte público.

Cabe mencionar ainda que os logradouros públicos estão fisicamente integrados aos passeios públicos das ruas que circundam o empreendimento, facilitando a caminhabilidade pelo espaço urbano, funcionando



como espaço de encontros e convivências e minimizando assim a necessidade de uso do carro. Esta é uma solução inteligente para promover um deslocamento saudável, sustentável e livre de poluição, ao mesmo tempo que possibilita que as pessoas aproveitem a vida ao ar livre, contribuindo para o enriquecimento das relações entre o espaço público e privado. Por meio desta solução, também é possível conseguir uma redução no tráfego de veículos.

Por fim, pode-se concluir através do presente estudo pela viabilidade da implantação deste empreendimento, porém cabe ressaltar que o empreendimento irá alterar o NS da via, não de forma significativa, mas considerando um incremento natural da frota para o município de Florianópolis.

3.7. Conforto Ambiental Urbano

Materiais na fachada do empreendimento

O empreendimento conta com fachada com alta reflexibilidade? Se sim, qual a sua porcentagem de ocupação? E sua posição solar?	Não apresenta.
O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?	Não apresenta.
O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?	O empreendimento contará com materiais em tons claros e amadeirados.

Ventilação e Iluminação

A taxa de impermeabilização utilizada é menor do que o limite legal?	Sim.
O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum equipamento comunitário público ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	Não apresenta.
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	Não apresenta, devido a condição de isolamento do empreendimento com relação as edificações adjacentes.

Conforto Ambiental

(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)

Poluição sonora	Construção	Durante a fase de implantação é prevista a geração de ruídos na zona de operação dos equipamentos, sendo este impacto classificado como temporário.
	Funcionamento	Impacto médio, devido ao empreendimento possuir maior uso habitacional.
Poluição do ar	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável
Sujidades	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável



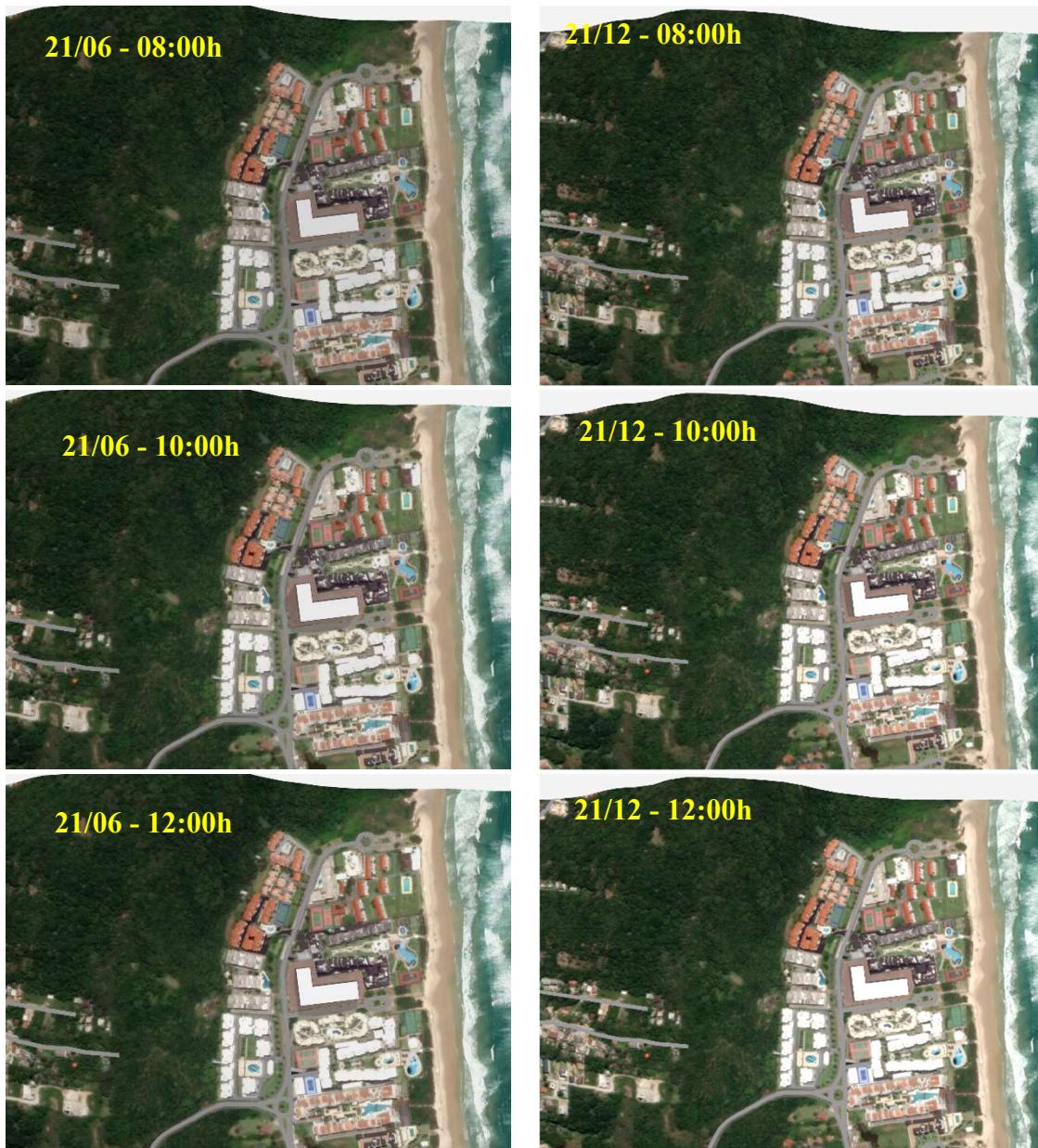
Outros	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável

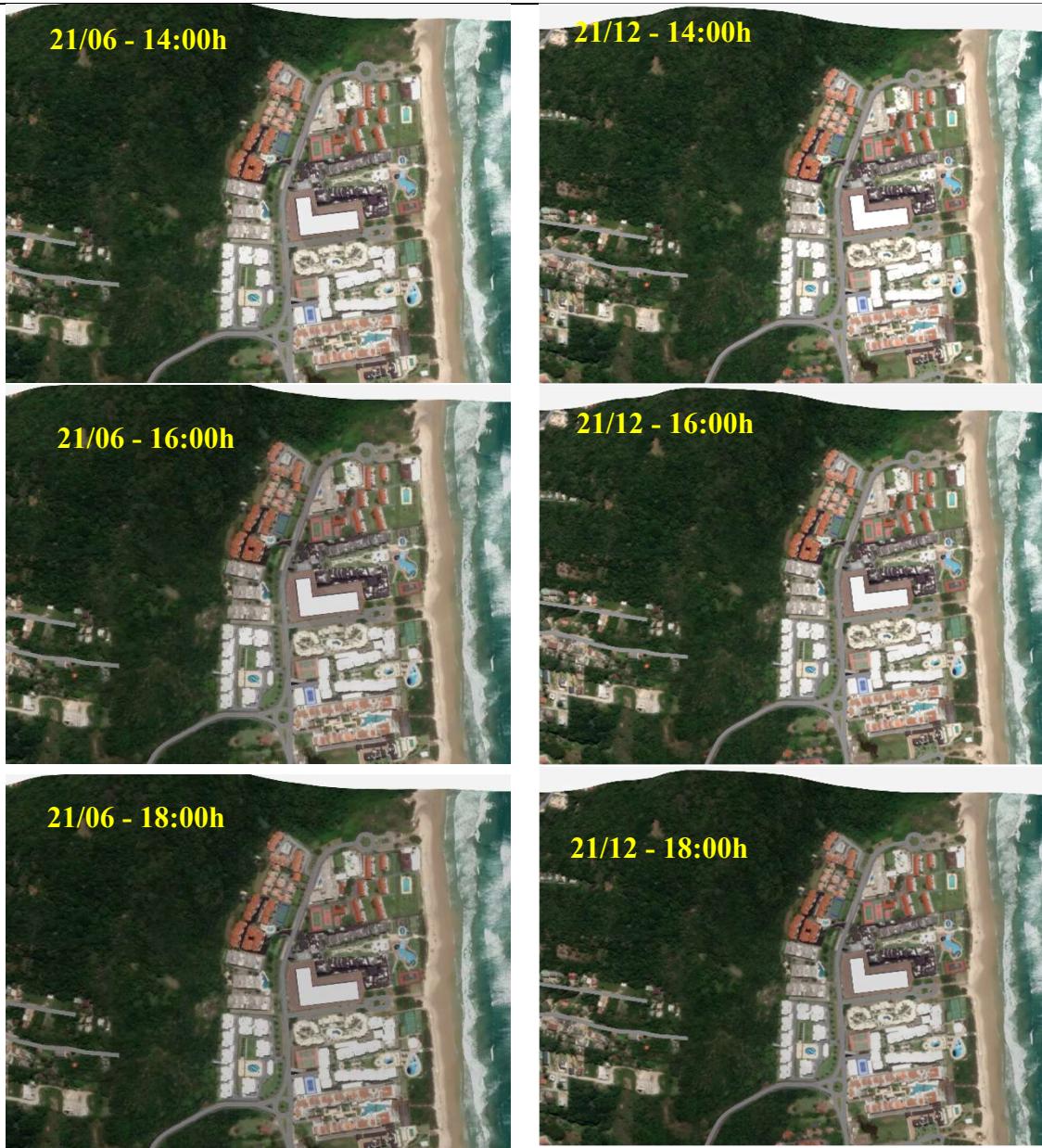
Impactos na ventilação e iluminação natural de áreas adjacentes

(Avaliar a influência da volumetria e dos materiais do empreendimento na iluminação natural das áreas adjacentes (especialmente em áreas e equipamentos públicos, como AVL, unidades de saúde, ensino, etc.), máx. 2000 caracteres)

A análise de incidência solar e de ventilação no empreendimento e no seu entorno, foi realizada através do software *Spacemaker*, o qual através de dados comportamentais do sítio realiza análise gráfica dos fatores ambientais, ventilação e iluminação, averiguando o comportamento do empreendimento com o entorno.

Trajetória da sombra nos horários de 8, 10, 12, 14, 16 e 18 horas no solstício de inverno e no solstício de verão.





Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Durante o solstício de inverno, a fachada norte do empreendimento receberá 7h diárias de insolação direta e indireta. As fachadas leste e oeste recebem 4h de exposição total e parcial ao sol. Já a fachada sul está parcialmente ou totalmente sombreada durante todo o dia, de acordo com a simulação. Já no solstício de verão, a fachada sul apresentou um comportamento pleno da radiação solar com exposição de até 9h, e as do sul e sudeste até 5h de exposição. A fachada norte estará parcialmente sombreada durante a maior parte do dia, recebendo insolação indireta durante os horários das 10h às 15h.

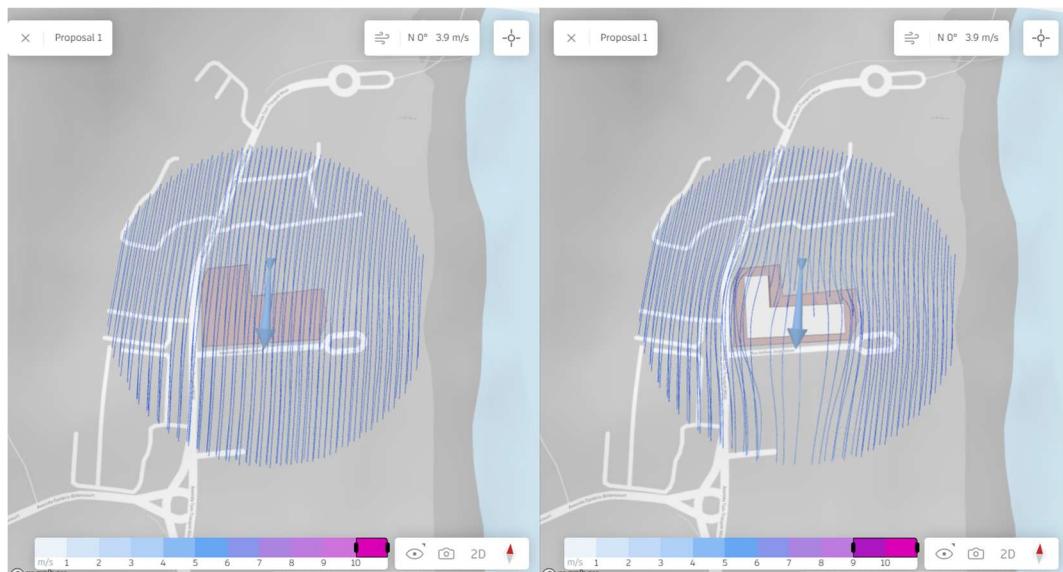
Com relação ao entorno, não se observa alterações consideráveis de recebimento solar nas fachadas das edificações que fazem divisa com o empreendimento, devido à semelhança do gabarito do projeto em análise com o entorno. Durante o solstício de inverno a sombra será projetada em sua maioria na rua,



enquanto no solstício de verão, há sombreamento pontual na fachada sul do vizinho de quadra do empreendimento que acontece a partir das 16h.

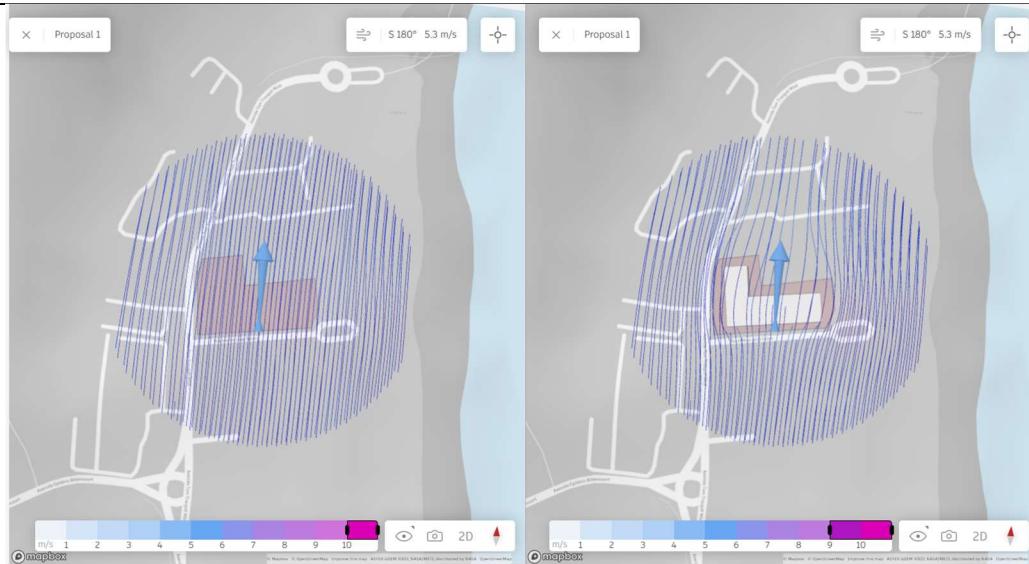
A análise da ventilação foi realizada através da predominância dos ventos do local (correntes do norte, nordeste e sul), a geometria do empreendimento, as edificações do entorno e a topografia do seu entorno imediato dentro da ferramenta *Spacemaker*, com isso foi obtido os seguintes dados:

Percorso previsto dos ventos predominantes no local de implantação antes e depois da instalação do empreendimento – vento norte.



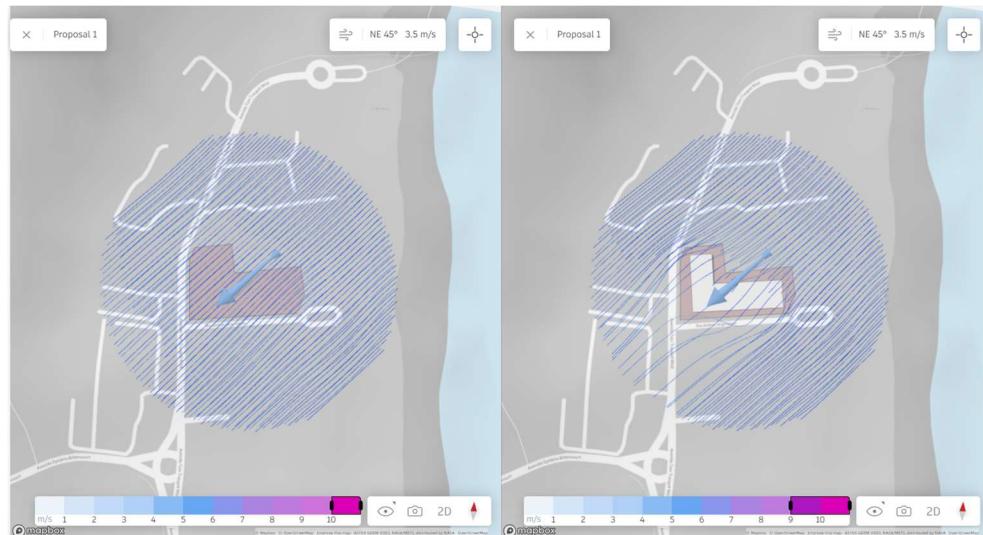
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Percorso previsto dos ventos predominantes no local de implantação antes e depois da instalação do empreendimento – vento sul.



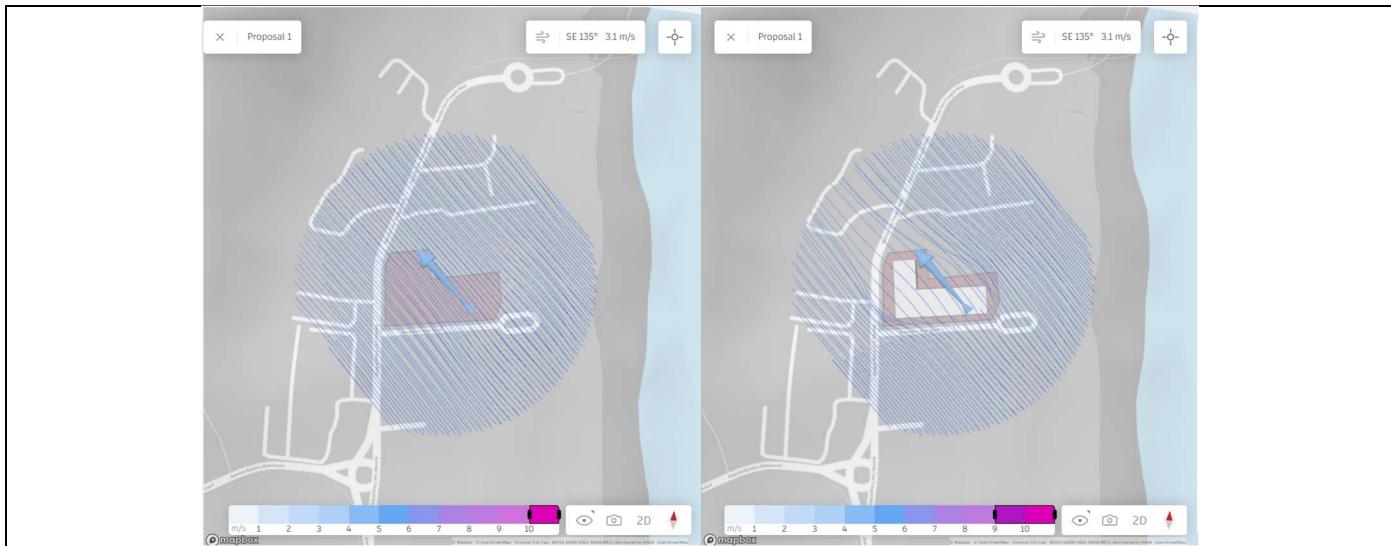
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Percorso previsto dos ventos predominantes no local de implantação antes e depois da instalação do empreendimento – vento nordeste.



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Percorso previsto dos ventos predominantes no local de implantação antes e depois da instalação do empreendimento – vento sudeste.



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Através da análise acima observa-se que as correntes dos ventos predominantes, promoverão maior impacto no ambiente, e que em todas as correntes há o encontro nos blocos do empreendimento à 45 graus, o que ocasionará efeito de esquina junto ao vértice da torre, gerando correntes de ar paralelas às fachadas do edifício, bem como zonas de pressão negativa no próprio empreendimento, e com pouca interferência ao entorno imediato.

Analizando as correntes de ar vindas do sudeste, se observa o comportamento de menor impacto com o meio, havendo apenas um pequeno desvio de corrente, o qual é logo dissipado, não promovendo interferências do empreendimento no comportamento dos ventos para as edificações e para o entorno.

3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural

Caracterização e análise da paisagem e patrimônio atual

(Abordar os elementos e os valores naturais, patrimoniais, artísticos e culturais presentes na AID. Incluir fotos e descrição, máx. 3000 caracteres)

O contexto urbano em que se insere o empreendimento é caracterizado por ocupação predominantemente residencial e turística, integrada aos bairros litorâneos da região norte da ilha, com forte presença de elementos naturais e valorização paisagística. A Área de Influência Indireta (AII) apresenta tecido urbano consolidado em diversas áreas, composto por residências unifamiliares, condomínios multifamiliares horizontais e verticais, além de edificações voltadas ao uso hoteleiro, comercial e de serviços, especialmente nas vias de maior circulação.

O valor paisagístico da região está diretamente associado à presença de praias, áreas verdes preservadas e encostas com vegetação nativa, que, juntamente com elementos culturais locais — como praças, igrejas e espaços comunitários —, compõem uma paisagem urbana e natural de relevância ambiental e simbólica.



Esses elementos reforçam a identidade visual e cultural do território, além de contribuírem para a qualidade de vida dos moradores e a atratividade turística da região.

As imagens a seguir ilustram trechos do entorno imediato e da paisagem urbana local, evidenciando as características ambientais, arquitetônicas e culturais que compõem a ambiência na qual o empreendimento será inserido.

Paisagens no entorno do sítio de implantação do empreendimento





O empreendimento não encontra-se próximo a patrimônios culturais. Foi identificada 1 artes em edifícios na AID e nenhum monumento no espaço público. Há a presença de AUC (Áreas de Unidade de Conservação) e ZIP (Zona de Interesse de Preservação) na AII e na AID, mas não há sítios tombados pelo IPHAN na porção da AID.

Foi realizada uma análise da implantação do empreendimento em seu contexto urbano, sendo possível observar, por meio das inserções apresentadas nas imagens, uma relação de consonância com as pré-existências, evidenciada pela compatibilidade no gabarito, ritmo compositivo e escala do pavimento térreo.

Foto inserção da implantação do empreendimento





Fonte: Projeto Arquitetônico, 2025

O empreendimento mantém consonância com o padrão dos demais edifícios verticais do entorno direto. As interfaces de fachada se destacam pela permeabilidade visual e pela integração com o espaço público. Além disso, o projeto demonstra sensível respeito à leitura arquitetônica local, evidenciado pela forma e materialidade adotadas, que estabelecem diálogo adequado com os contextos natural e cultural da região. Essa abordagem contribui para o enriquecimento e valorização do ambiente arquitetônico e urbano em que se insere.

Impactos pertinentes

(Avaliar os impactos do empreendimento em relação à Paisagem Urbana, Patrimônio Natural e Cultural)

Descrever os elementos da paisagem urbana impactados e quais os impactos gerados pelo empreendimento.

(Definir na Matriz de Análise dos Impactos Urbanísticos, posteriormente, as medidas mitigatórias pertinentes para cada impacto)

O empreendimento está situado em um lote inserido em área de ocupação consolidada, marcada pela presença de empreendimentos residenciais e hoteleiros de tipologia semelhante. Para garantir a integração arquitetônica ao entorno imediato, foi realizado um estudo que considerou o processo de transformação urbana da região e sua configuração atual, caracterizada por gabaritos baixos a médios, uso misto pontual e forte identidade paisagística vinculada ao ambiente natural.

Toda intervenção urbana implica alterações visuais na paisagem, e isso se aplica ao presente projeto. No entanto, tais transformações devem ser entendidas como parte do desenvolvimento contínuo da malha urbana. A assimilação gradual das novas edificações ao tecido existente depende diretamente da qualidade projetual e da harmonia com o contexto natural e construído.

Nesse sentido, foram adotadas estratégias projetuais que evitam contrastes visuais acentuados, por meio do uso de materiais compatíveis com a paisagem litorânea e com a linguagem arquitetônica



predominante. O respeito às características locais — como escala, ritmo e materialidade — contribui para que o edifício se insira de maneira sensível no bairro, qualificando o espaço urbano e oferecendo um ponto de referência que dialoga com as preexistências, sem descharacterizá-las.

Descrever os elementos do Patrimônio Natural impactados e quais os impactos gerados pelo empreendimento.

(Definir na Matriz de Análise dos Impactos Urbanísticos, posteriormente, as medidas mitigatórias pertinentes para cada impacto)

O bairro onde se insere o empreendimento é contornado por Unidades de Conservação Municipal onde existe mata densa e fechada, com trilhas e mirantes consolidados. O empreendimento encontra-se a uma distância relevante das Unidades de Conservação onde não há possibilidade geométrica da nova edificação impedir ou reduzir sua visibilidade.

Descrever os elementos do Patrimônio Cultural impactados e quais os impactos gerados pelo empreendimento.

(Definir na Matriz de Análise dos Impactos Urbanísticos, posteriormente, as medidas mitigatórias pertinentes para cada impacto)

O empreendimento não se encontra próximo de bens culturais tombados que possam ser impactados.