

17:15	17:30	2	21	60	2	0	84
17:30	17:45	2	23	41	3	0	68,5
17:45	18:00	2	9	52	3	0	65,5
18:00	18:15	2	12	29	3	0	45,5
18:15	18:30	2	7	23	2	0	33
18:30	18:45	2	7	33	1	0	41,5
18:45	19:00	2	9	20	2	0	32
19:00	19:15	2	6	23	1	0	30,5
19:15	19:30	2	0	0	0	0	0

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da rua piraúnas

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	1	0	8	0	0	8
07:15	07:30	1	1	6	1	0	8,5
07:30	07:45	1	0	8	0	0	8
07:45	08:00	1	3	13	0	0	16
08:00	08:15	1	1	8	0	0	9
08:15	08:30	1	2	13	0	0	15
08:30	08:45	1	1	15	0	0	16
08:45	09:00	1	1	15	0	0	16
09:00	09:15	1	1	31	0	0	32
09:15	09:30	1	3	19	0	0	22
09:30	09:45	1	3	13	0	0	16
09:45	10:00	1	3	17	1	0	21,5
16:30	16:45	1	0	15	0	0	15
16:45	17:00	1	0	16	0	0	16
17:00	17:15	1	1	18	0	0	19
17:15	17:30	1	2	20	0	0	22
17:30	17:45	1	0	15	0	0	15
17:45	18:00	1	3	21	1	0	25,5
18:00	18:15	1	2	24	0	0	26
18:15	18:30	1	0	14	0	0	14
18:30	18:45	1	2	20	0	0	22
18:45	19:00	1	2	11	0	0	13
19:00	19:15	1	0	15	0	0	15
19:15	19:30	1	2	13	0	0	15

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da rua piraúnas

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	1	0	8	0	0	8
07:15	07:30	1	1	6	1	0	8,5
07:30	07:45	1	0	8	0	0	8
07:45	08:00	1	3	13	0	0	16

08:00	08:15	1	1	8	0	0	9
08:15	08:30	1	2	13	0	0	15
08:30	08:45	1	1	15	0	0	16
08:45	09:00	1	1	15	0	0	16
09:00	09:15	1	1	31	0	0	32
09:15	09:30	1	3	19	0	0	22
09:30	09:45	1	3	13	0	0	16
09:45	10:00	1	3	17	1	0	21,5
16:30	16:45	1	3	10	0	0	13
16:45	17:00	1	3	9	0	0	12
17:00	17:15	1	2	13	0	0	15
17:15	17:30	1	1	22	0	0	23
17:30	17:45	1	3	7	0	0	10
17:45	18:00	1	0	20	0	0	20
18:00	18:15	1	3	22	1	0	26,5
18:15	18:30	1	1	9	2	0	13
18:30	18:45	1	1	9	0	0	10
18:45	19:00	1	1	15	0	0	16
19:00	19:15	1	1	7	0	0	8
19:15	19:30	1	3	7	0	0	10

Hora pico e volume registrado na Rua Jurerê Tradicional

Sentido	Turno	Horário Pico	Volume
Sentido 1	Matutino	07:00 às 08:00h	150,5
	Vespertino	17:30h às 18:30h	183,5
Sentido 2	Matutino	07:00 às 08:00h	112,5
	Vespertino	17:30h às 18:30h	212,5

Hora pico e volume registrado na Rua Piraúnas

Sentido	Turno	Horário Pico	Volume
Sentido 1	Matutino	07:00 às 08:00h	40,5
	Vespertino	17:30h às 18:30h	80,5
Sentido 2	Matutino	07:00 às 08:00h	40,5
	Vespertino	17:30h às 18:30h	69,5

Informar datas, dias da semana e horários de realização da contagem de tráfego.

18/03/2026 das 7:00 as 10:00 e 16:45 as 19:30

Apresentar a divisão de veículos por modal apurada na contagem de tráfego

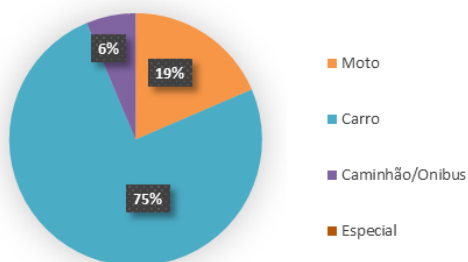
Resumo da contagem por classe de veículo na Rua Jurerê Tradicional

	Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência UVP
Sentido 1	Moto	184	18,53	184
	Carro	746	75,13	746
	Caminhão/Ônibus	63	6,34	126
	Especial	0	0,00	0
	Total	993	100	1056
Sentido 2	Moto	173	17,91	173
	Carro	751	77,74	751
	Caminhão/Ônibus	42	4,35	84
	Especial	0	0,00	0
	Total	966	100	1008

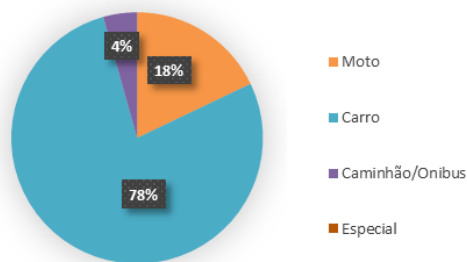
Resumo da contagem por classe de veículo na Rua Piraúnas

	Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência UVP
Sentido 1	Moto	33	8,17	33
	Carro	368	91,09	368
	Caminhão/Ônibus	3	0,74	6
	Especial	0	0,00	0
	Total	404	100	407
Sentido 2	Moto	41	11,33	41
	Carro	316	87,29	316
	Caminhão/Ônibus	5	1,38	10
	Especial	0	0,00	0
	Total	362	100	367

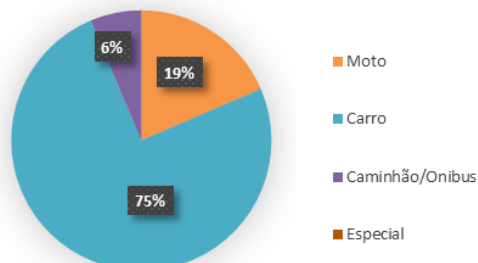
**Divisão Modal Rua Jurerê Tradicional
Sentido 1**



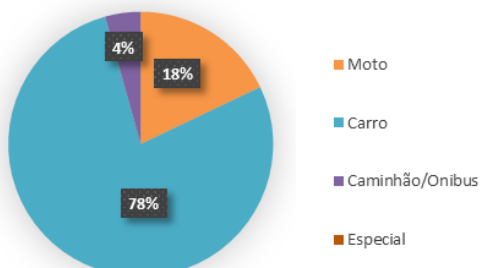
**Divisão Modal Rua Jurere Tradicional
Sentido 2**



**Divisão Modal Rua Piraúnas
Sentido 1**



**Divisão Modal Rua Piraúnas
Sentido 1**



Informar a Capacidade da via:

Pode ser utilizado, simplificada, 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
**Descontar 10% da capacidade para cada condicionante abaixo:*

Condicionantes observados na via onde foi realizada a contagem de tráfego

Via Coletora - 1500 UVP – Jurerê Tradicional

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	() Sim (X) Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não
Via Coletora - 1500 UVP – Rua Piraúnas	
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: • 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 Rua Piraúnas é considerada uma via coletora de acordo com dados do Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Assim, sua 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: $C = 1.500 - (50\%) = 750 \text{ UVPs/hora}$ C_{via} = 750 UVPs/hora/faixa;	

Rua Jurerê Tradicional é considerada uma via coletora de acordo com dados do Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Assim, sua 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:

$$C = 1.500 - (50\%) = 750 \text{ UVPs/hora}$$

$$C_{\text{via}} = 750 \text{ UVPs/hora/faixa};$$

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

$$NS = V_t / C$$

Onde:

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

C = Capacidade da via.

$VT = \text{Número de UVPs na hora pico} / C = \text{Capacidade da via}$

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

Fonte: Highway Capacity Manual (HCM, 2010).

Abaixo estão indicados os níveis de serviço para os respectivos sentidos das vias analisadas e sua classificação, conforme as categorias de HCM (2010).

Nível de Serviço dos sentidos analisados da Rua Jurerê Tradicional.

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Rua Jurerê Tradicional - Sentido 1	0,20	A-Ótimo
Rua Jurerê Tradicional - Sentido 2	0,24	A-Ótimo

Nível de Serviço dos sentidos analisados da Rua Piraúnas.

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Rua Piraúnas - Sentido 1	0,11	A-Ótimo
Rua Piraúnas - Sentido 2	0,09	A-Ótimo

Considerando o aumento do tráfego de 40% com a sazonalidade, tem-se os seguintes níveis de serviço e classificações para as vias analisadas.

Nível de Serviço dos sentidos analisados da Rua Jurerê Tradicional.

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Rua Jurerê Tradicional - Sentido 1	0,28	A-Ótimo
Rua Jurerê Tradicional - Sentido 2	0,34	B-Bom

Nível de Serviço dos sentidos analisados da Rua Piraúnas

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Rua Piraúnas - Sentido 1	0,15	A-Ótimo
Rua Piraúnas - Sentido 2	0,13	A-Ótimo

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	115
Número de vagas	108
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	336
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	673,9
Para o número de veículos	359,64
Para o número de pessoas	840
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	50,6
Para o número de veículos	27,0
Para o número de pessoas	63,84
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	62,11
Para o número de veículos	33,48
Para o número de pessoas	80,64
Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	840
Volume Gerado na hora pico da manhã	63,84
Volume Gerado na hora pico da tarde	80,64
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. <i>(disponíveis na biblioteca virtual do órgão no site http://www.cetesp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0)</i>	

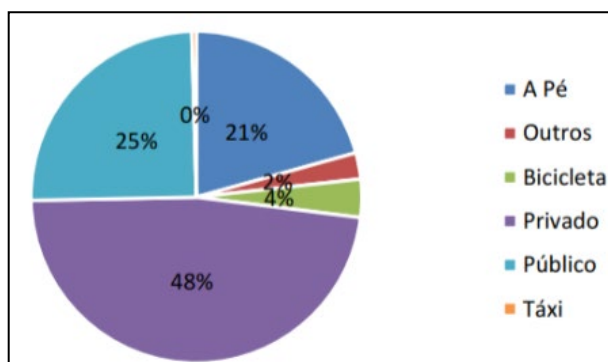
Para o cálculo de geração de viagens do setor comercial, foi utilizada a metodologia constante do Anexo I do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), conforme segue abaixo:

$$V = ACp / 16$$

ACp = área construída computável

Sabendo que a área computável da porção comercial do empreendimento é de 643,77 m², temos que o empreendimento atrairá aproximadamente **40,23 viagens** por dia.

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, conforme figura abaixo:



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:

- | | | |
|------------------------------------|---|------------|
| a. Viagens individuais motorizadas | - | 48% = 34,4 |
| b. Viagens por transporte coletivo | - | 29% = 20,8 |
| c. Viagens não motorizadas | - | 23% = 16,5 |

Aplicando os percentuais da divisão modal de viagens obtida na pesquisa origem-destino do PLAMUS para o setor comercial a geração de viagens motorizadas é de 34,4. Ainda, 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 estima-se um valor de 2,9 viagens na Hora Pico.

Ao todo, o empreendimento misto irá gerar na sua Hora Pico, um total de 83,5 viagens em sua Hora Pico.

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 a da Rua Jurerê Tradicional -Sentido 1

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	150,5	155,02	164,46	179,70	202,26
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,20	0,21	0,22	0,24	0,27
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
750	83,5	Com empreendimento		2026 Ano atual	Início da operação (2027)	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	234,04	238,55	247,99	263,24	285,80
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,31	0,32	0,33	0,35	0,38
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a da Rua Jurerê Tradicional -Sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	183,5	189,01	200,52	219,11	246,61
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,24	0,25	0,27	0,29	0,33
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom
750	83,5	Com empreendimento		2026 Ano atual	Início da operação (2027)	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	267,04	272,54	284,05	302,65	330,15
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,36	0,36	0,38	0,40	0,44
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom

Também realizou se a projeção do incremento no tráfego no período de temporada, em que é esperado um aumento de 40% do tráfego, para a Rua Jurerê tradicional.

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Rua Jurerê Tradicional -Sentido 1, com aumento de 40% do tráfego

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	210,7	217,02	230,24	251,59	283,16
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,28	0,29	0,31	0,34	0,38
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom	B-Bom	B-Bom
750	83,5	Com empreendimento		2026 Ano atual	Início da operação (2027)	2029	2032	2036

			Demanda de veículos em UVP	294,24	300,56	313,77	335,12	366,70
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,39	0,40	0,42	0,45	0,49
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Rua Jurerê Tradicional -Sentido 2, com aumento de 40% do tráfego

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	256,9	264,61	280,72	306,75	345,25
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,34	0,35	0,37	0,41	0,46
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável
750	83,5	Com empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação (2027)	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	340,44	348,14	364,26	390,29	428,79
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,45	0,46	0,49	0,52	0,57
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Rua Piraúnas -Sentido 1

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	80,5	82,92	87,96	96,12	108,19
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,11	0,11	0,12	0,13	0,14
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
750	83,5	Com empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação (2027)	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	164,04	166,45	171,50	179,66	191,72
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,22	0,22	0,23	0,24	0,26
			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 Rua Piraúnas -Sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
			Demanda de veículos em UVP	69,5	71,59	75,94	82,99	93,40
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,09	0,10	0,10	0,11	0,12
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo

				2026 Ano atual	Início da operação (2027)	2029	2032	2036
750	130,9	Com empreendimento	Demanda de veículos em UVP	405,50	407,59	411,94	418,99	429,40
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,54	0,54	0,55	0,56	0,57
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável

Também realizou-se a projeção do incremento no tráfego no período de temporada, em que é esperado um aumento de 40% do tráfego para a Rua Piraúnas..

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Rua Piraúnas -Sentido 1, com aumento de 40% do tráfego

				2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento	Demanda de veículos em UVP	112,7	116,08	123,15	134,57	151,46
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,15	0,15	0,16	0,18	0,20
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
750	183,3	Com empreendimento	Demanda de veículos em UVP	196,24	199,62	206,69	218,11	235,00
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,26	0,27	0,28	0,29	0,31
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Rua Piraúnas -Sentido 2, com aumento de 40% do tráfego

				2026 Ano atual	2027 Início da operação	2029	2032	2036
Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento	Demanda de veículos em UVP	97,3	100,22	106,32	116,18	130,76
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,13	0,13	0,14	0,15	0,17
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
750	183,3	Com empreendimento	Demanda de veículos em UVP	433,30	436,22	442,32	452,18	466,76
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,58	0,58	0,59	0,60	0,62
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

(Fazer 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 análise da mobilidade urbana na área de influência direta do empreendimento, fundamentada nos levantamentos de campo e nas projeções de demanda apresentadas no estudo de tráfego, evidencia um sistema viário com desempenho operacional satisfatório e adequada capacidade de absorção de incrementos de demanda no horizonte analisado. As vias avaliadas Rua Jurerê Tradicional e Rua Piraúnas enquadram-se funcionalmente como vias coletoras, desempenhando papel relevante na distribuição dos fluxos locais. A partir das contagens realizadas, observa-se que a Rua Jurerê Tradicional apresenta maior hierarquia operacional, com volumes horários de pico mais elevados, atingindo 183,5 UVP/h no período vespertino (sentido 1) e 212,5 UVP/h (sentido 2). Em contrapartida, a Rua Piraúnas apresenta caráter mais local, com volumes significativamente inferiores, variando entre 40,5 UVP/h no pico matutino e 80,5 UVP/h no pico vespertino.

A composição modal do tráfego é predominantemente formada por veículos leves, com participação superior a 75% de automóveis na Rua Jurerê Tradicional e acima de 87% na Rua Piraúnas, enquanto veículos pesados representam parcela reduzida. Tal característica contribui diretamente para a manutenção de melhores condições de fluidez, uma vez que minimiza interferências associadas a aceleração, desaceleração e ocupação dinâmica da via. No que se refere à capacidade, ambas as vias foram analisadas com base nos parâmetros do Highway Capacity Manual (HCM), sendo adotada capacidade base de 1.500 UVP/h/faixa para vias coletoras. Considerando a presença de condicionantes geométricos e operacionais como largura de faixa inferior ao ideal, ausência de acostamento, interferências de manobra e tráfego heterogêneo aplicou-se redução de 50%, resultando em capacidade efetiva de 750 UVP/h/faixa. Mesmo sob essa condição conservadora, os índices volume/capacidade (V/C) atuais permanecem significativamente abaixo da unidade, com valores variando entre 0,09 e 0,24, caracterizando nível de serviço A (ótimo) em todos os segmentos analisados. A inserção do empreendimento implica na geração adicional de aproximadamente 83,5 viagens na hora pico, valor obtido a partir de metodologias consolidadas (ITE, DENATRAN e PLAMUS).

A incorporação dessa demanda aos fluxos existentes resulta em elevação dos índices V/C, especialmente na Rua Jurerê Tradicional, onde os valores passam a oscilar entre 0,31 e 0,44 nos cenários iniciais de operação, promovendo transição para nível de serviço B (bom). Ainda assim, tais valores permanecem distantes do limiar de saturação, indicando manutenção de condições operacionais estáveis. As projeções de crescimento da demanda, considerando taxa anual de 3% e horizonte até 2036, indicam incremento progressivo dos volumes, porém sem comprometimento crítico da infraestrutura. Mesmo no cenário mais desfavorável com consideração simultânea de crescimento da frota e acréscimo sazonal de 40% os índices V/C atingem patamares máximos da ordem de 0,57 na Rua Jurerê Tradicional e 0,62 na Rua Piraúnas (sentido mais carregado), correspondendo a nível de serviço C (aceitável). Este resultado

indica aumento da densidade de tráfego e redução moderada da fluidez, porém ainda dentro de condições operacionais adequadas segundo os parâmetros do HCM. Destaca-se que a Rua Jurerê Tradicional concentra os principais efeitos do incremento de demanda, em função de sua maior atratividade e volume de tráfego base, configurando-se como o eixo mais sensível da rede analisada. Por outro lado, a Rua Piraúnas, mesmo apresentando aumento expressivo relativo de fluxo com o empreendimento, mantém desempenho satisfatório devido à sua baixa carga inicial.

Em síntese, a análise integrada dos dados demonstra que o impacto do empreendimento sobre a mobilidade urbana é tecnicamente classificado como de baixa a média magnitude, não implicando em saturação da malha viária nem em degradação significativa dos níveis de serviço. O sistema viário existente apresenta capacidade remanescente suficiente para absorver os incrementos previstos, ainda que, sob condições de pico sazonal e no longo prazo, possam ocorrer situações pontuais de maior adensamento do tráfego. Nesse contexto, recomenda-se a adoção de medidas de gestão operacional, como qualificação da sinalização, organização de acessos e monitoramento contínuo do desempenho viário, visando assegurar a manutenção das condições de fluidez e segurança ao longo do tempo.

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 adota fachadas com materialidade em tons claros associada a elementos amadeirados. A predominância de superfícies claras contribui para a redução da absorção térmica, auxiliando na mitigação de ilhas de calor e favorecendo o conforto ambiental no entorno imediato.

Ventilação e Iluminação

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 há equipamentos públicos no entorno.
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

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 sombreamento do empreendimento e de seu entorno foi realizada por meio do software Autodesk Forma, com base em dados georreferenciados do sítio, orientação solar, volumetria proposta e características do entorno edificado. As simulações têm por objetivo avaliar a projeção de sombras geradas pela implantação do empreendimento ao longo do dia, em diferentes épocas do ano, e seus reflexos sobre o entorno imediato. Foram analisados os cenários correspondentes aos solstícios de inverno (21 de junho) e verão (21 de dezembro), nos horários de 8h, 10h, 12h, 14h, 16h e 18h.

No período de inverno, observa-se maior extensão das sombras projetadas, com incidência predominante sobre o próprio terreno e, de forma pontual e temporária, sobre áreas adjacentes e trechos do sistema viário. A interferência sobre lotes vizinhos ocorre de maneira limitada, sem caracterizar sombreamento contínuo ou prolongado sobre edificações existentes.

No período de verão, as sombras apresentam redução significativa, permanecendo concentradas nas áreas internas do lote e em seu entorno imediato, sem interferência relevante sobre as edificações vizinhas ou prejuízo à insolação dos espaços urbanos adjacentes.

A configuração volumétrica do empreendimento contribui para a distribuição mais homogênea das sombras, evitando a formação de grandes áreas contínuas de sombreamento.

Incidência de insolação por horas no empreendimento, durante o solstício de verão.





Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

Durante o solstício de inverno, as fachadas norte do empreendimento apresentam maior exposição solar ao longo do dia, enquanto as fachadas leste e oeste recebem insolação parcial nos períodos da manhã e da tarde, respectivamente. A fachada sul permanece predominantemente sombreada, em função da orientação solar e da configuração volumétrica adotada.

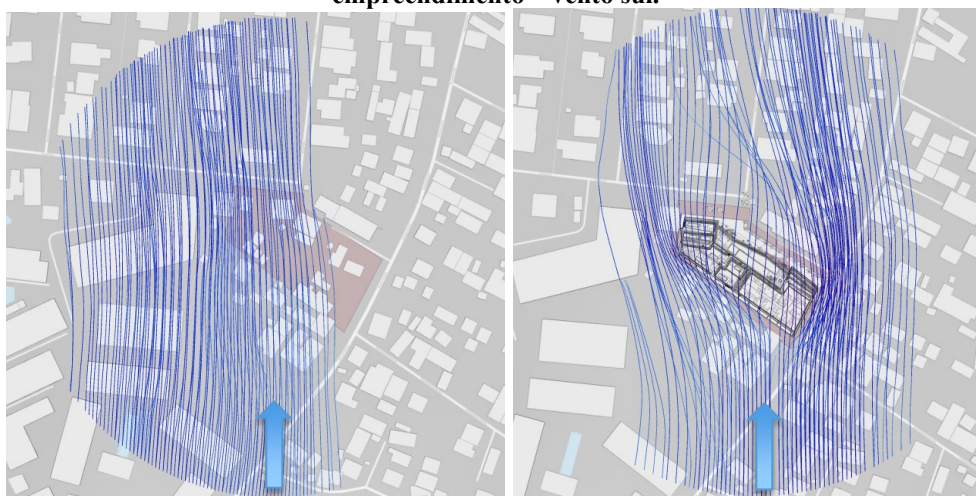
Conforme observado nas simulações realizadas entre 08h e 18h, as sombras projetadas apresentam maior extensão nessa época do ano, incidindo majoritariamente sobre o próprio terreno e, de forma pontual, sobre áreas livres e trechos dos lotes vizinhos, sem comprometer de maneira significativa a insolação das edificações existentes. Destaca-se que, nas primeiras horas da manhã até aproximadamente 10h, a edificação existente no lote vizinho imediato ao norte projeta sombra sobre a área de fruição pública prevista pelo empreendimento.

No solstício de verão, as sombras projetadas são consideravelmente reduzidas, em função da maior altura solar, resultando em maior incidência de luz sobre as fachadas ao longo do dia. Nessa condição, as sombras concentram-se principalmente nas áreas internas do lote e em suas bordas imediatas, com projeções pontuais sobre a via e o lote vizinho a leste a partir das 16h. A partir das 14h, observa-se o avanço do sombreamento sobre as áreas de lazer e usos comerciais do empreendimento, estendendo-se até atingir integralmente a área de fruição pública no período final da tarde.

Em relação ao entorno imediato, não são observadas alterações significativas no padrão de insolação, considerando o baixo gabarito predominante e a presença de áreas livres na vizinhança. A configuração volumétrica adotada, aliada aos afastamentos propostos, contribui para a adequada distribuição das sombras, sem prejuízo relevante às condições de iluminação natural das edificações vizinhas.

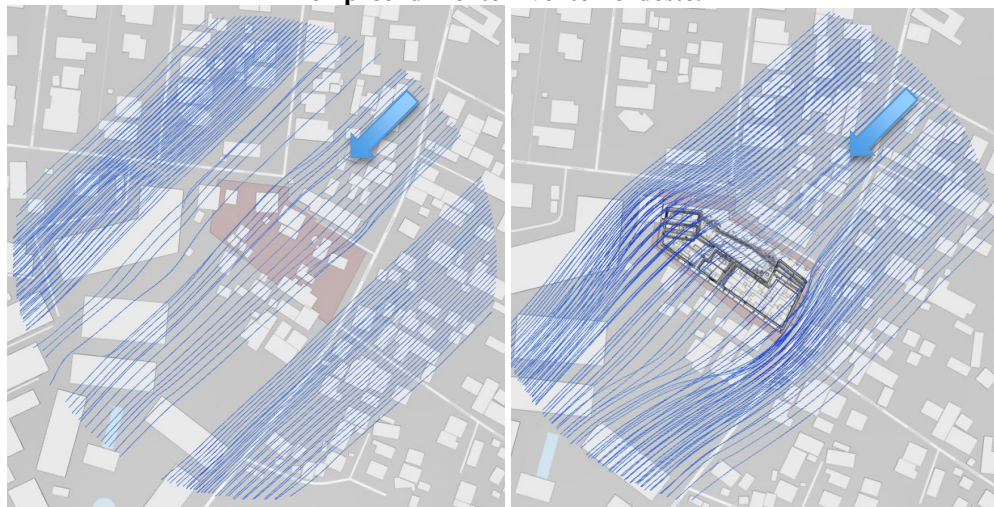
Os efeitos de sombreamento identificados apresentam baixa magnitude e caráter localizado, sendo compatíveis com o contexto urbano e com os parâmetros de conforto ambiental e urbanísticos aplicáveis.

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



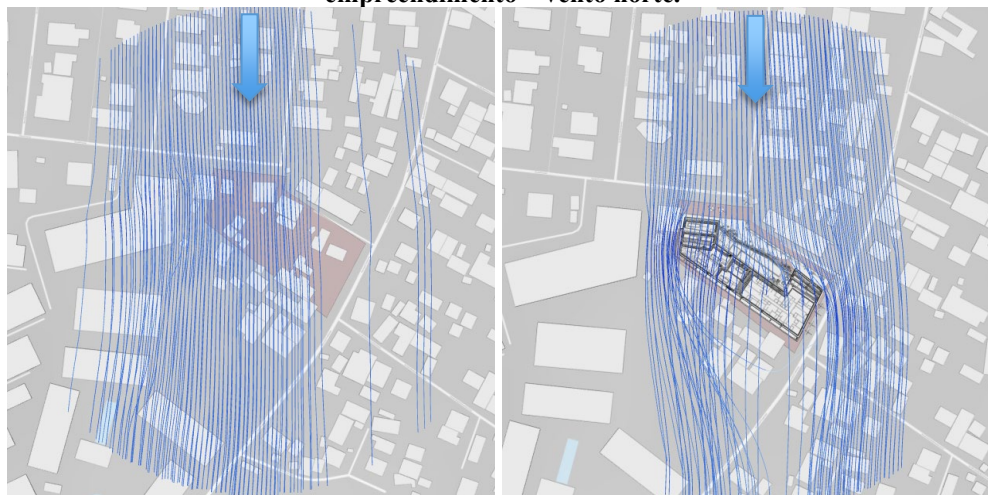
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



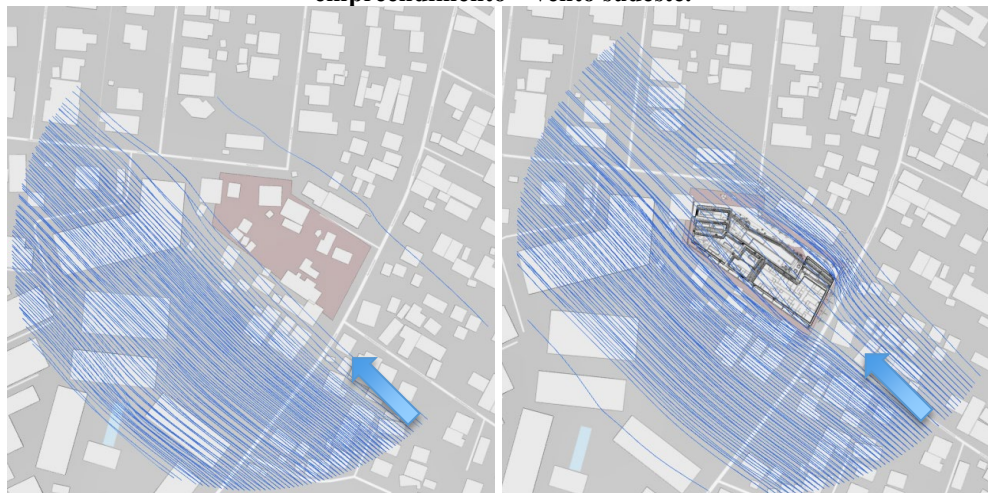
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

A análise do comportamento dos ventos no entorno do empreendimento foi realizada com base em simulações computacionais comparativas, considerando os cenários com e sem a implantação da edificação, bem como as direções predominantes incidentes sobre a área de estudo.

Os resultados indicam predominância de ventos provenientes dos quadrantes Sul, Nordeste e Norte, com contribuição secundária do quadrante Sudeste. De modo geral, a inserção da volumetria proposta promove alterações pontuais no escoamento do ar ao nível do pedestre, caracterizadas por desvios de fluxo, acelerações localizadas nas extremidades da edificação e formação de zonas de menor velocidade nas áreas protegidas pela própria edificação. Nos cenários associados aos ventos dos quadrantes Sul e Norte, a edificação atua como elemento de obstrução parcial, induzindo a deflexão das linhas de corrente e a formação de áreas de abrigo no entorno imediato, sem comprometimento da ventilação no contexto mais amplo. Para os ventos provenientes dos quadrantes Nordeste e Sudeste, observa-se redistribuição do fluxo e acelerações pontuais nas quinas e nas porções mais expostas da edificação, com efeitos restritos às proximidades da implantação.

A configuração volumétrica proposta, de caráter alongado e escalonado, associada ao gabarito compatível com o padrão construtivo do entorno e à influência do relevo natural da área adjacente, contribui para a manutenção da permeabilidade ao escoamento do ar, evitando a formação de barreiras contínuas e a intensificação de efeitos indesejáveis. De forma geral, as alterações observadas apresentam caráter localizado e baixa magnitude, sendo compatíveis com o padrão de ocupação da área, não configurando impacto significativo sobre a circulação dos ventos e o conforto ambiental no 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 empreendimento localiza-se no bairro Jurerê, em Florianópolis, inserido em área de ocupação urbana consolidada, próxima à orla marítima e a extensas áreas de cobertura vegetal associadas aos maciços adjacentes. A paisagem local caracteriza-se pela transição entre o tecido urbano predominantemente residencial e áreas naturais preservadas, com presença significativa de vegetação nativa e topografia suavemente ondulada nas porções mais próximas ao relevo.

Na Área de Influência Direta (AID), observa-se predominância de uso residencial, com edificações de baixo a médio gabarito, além de presença pontual de atividades comerciais e de serviços. O traçado viário é regular nas porções mais consolidadas e passa a se adaptar às condicionantes naturais nas áreas de transição, estabelecendo relação direta com os remanescentes vegetais e espaços livres existentes. A paisagem urbana apresenta boa arborização e presença de áreas de lazer, contribuindo para a qualidade ambiental do entorno.

Na Área de Influência Indireta (AII), destacam-se elementos naturais relevantes, como a proximidade da Praia de Jurerê, áreas de planície costeira, fragmentos de vegetação nativa e encostas vegetadas que configuram o limite do tecido urbano. Esses elementos estruturam a paisagem e conferem ao território elevada qualidade ambiental e valor cênico.

Paisagens no entorno do sítio de implantação do empreendimento



Fonte: Vistoria AS Soluções Ambientais & Engenharia, 2026.

Sob o aspecto cultural, foi identificado, o sítio arqueológico cadastrado denominado Campo de Jurerê, classificado como conchífero e associado à ocupação pré-colonial da região, localizado fora da Área de Influência Direta. Não há registro de bens tombados ou áreas de preservação cultural incidentes