
RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)

FICHA DE IDENTIFICAÇÃO

EMPREENDIMENTO DE USO MISTO

Endereço: Rodovia - JOSE CARLOS DAUX (SC 401), nº 8000

Inscrições Imobiliárias: 38.34.089.0385.001.421

Elaboração:



FEVEREIRO/2026

VERSÃO 1

O presente estudo tem como objetivo a análise dos impactos do empreendimento de uso misto a ser implantado na Rodovia SC 401, 8000, conforme determina a Instrução Normativa 002/2025 de 07/08/2025. Este documento é elaborado em conformidade com a Lei nº 11.029, de 2023, e o Decreto nº 25.400, de 2023, que estabelecem os procedimentos do processo administrativo no âmbito do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

Para a elaboração deste EIV, foram utilizados dados do Censo IBGE 2022, garantindo uma análise mais atualizada e precisa das características socioeconômicas e demográficas da região afetada pelo empreendimento.

O empreendimento em questão abrange uma área construída total de 26.897,87 m², enquadrando-se no Porte 5, acima de 25.000 m² até 40.000 m², conforme definido pela legislação vigente. Dessa forma, a caracterização das áreas de influência direta e indireta será estabelecida considerando os raios determinados para cada porte de empreendimento, conforme especificado nos §§ 1º e 2º do Art. 5º do Decreto mencionado.

No contexto do EIV, a Área de Influência Direta será delimitada por um raio de 900m a partir do acesso principal do empreendimento, enquanto a Área de Influência Indireta será definida por um raio de 1500m. Essas delimitações são essenciais para avaliar os impactos que o empreendimento pode gerar em seu entorno, considerando aspectos como mobilidade urbana, infraestrutura, meio ambiente, entre outros.

O estudo abordará de forma detalhada os possíveis impactos do empreendimento nas áreas mencionadas, propondo medidas mitigadoras e compensatórias que visam minimizar eventuais efeitos negativos e promover o desenvolvimento sustentável da região.

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

1. Identificação do Empreendimento			
1.1. Nome e Localização do Empreendimento			
Enquadramento (conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMHDU N.001/2023)	Art. 6º b) Edificação		
Classificação (conforme art. 4º da Lei Municipal 11.029/2023)	VII - condomínios residenciais multifamiliares acima de 200 unidades habitacionais ou acima de 100 vagas de automóveis		
Usos (conforme Anexo F02 - Adequação de Usos para Aprovação e Licenciamento de Obras e Edificações, da LC nº 482/2014)	Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical Condomínio comercial / de serviços		
Nome fantasia (se houver)			
Logradouro	RODOVIA SC 401	Número	Km 8
Complemento		CEP	88064-087
Bairro/Distrito	Santo Antônio de Lisboa		
Inscrições Imobiliárias	38.34.089.0385.001-421		
Matrículas			
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	CARLESSI ENGENHARIA COMERCIO E CONSTRUÇÕES LTDA		
CNPJ	79.682.852/0001-66		

1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	Kstb Consultoria e Engenharia LTDA – Ambientec Florianópolis			
CPF/CNPJ	25.208.040/0001-54			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Letícia Scoz Zappa			
Qualificação	Eng ^a Ambiental Sanitarista Eng ^a Segurança no Trabalho	Registro Profissional	128006-4	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
Letícia Scoz Zappa		Engenheira	Adensamento populacional	CREA/SC 128006-4

Letícia Scoz Zappa		Engenheira	Valorização imobiliária	CREA/SC 128006-4
Letícia Scoz Zappa		Engenheira	Geração de tráfego e demanda por transporte	CREA/SC 128006-4
Letícia Scoz Zappa		Engenheira	Ventilação e iluminação	CREA/SC 128006-4
Letícia Scoz Zappa		Engenheira	Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	CREA/SC 128006-4
Projeto Arquitetônico				
Nome da Empresa (se houver)	Adriano Klein Arquitetura			
Responsável Técnico	Adriano Klein	Registro profissional	CAU A 21784-0	

1.4. Titulação do Imóvel

Matrícula (devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)	Cartório de Registro de Imóveis
190.478	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
LICENCIAMENTO AMBIENTAL	0072384/2025
APROVAÇÃO DE PROJETO	00112383/2024

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. N° 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
AMS 2.5	2	0	50%	70%	10,5	1	3,38
APL	2	0	15%	70%	10,5	1	3,05

ZONEAMENTO



Legenda

 Terreno



Datum Sirgas 2000 22S
Fonte: GeoPMF 2023 - Zoneamento

Áreas Especiais de Intervenção Urbanística

(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)

Não possui.

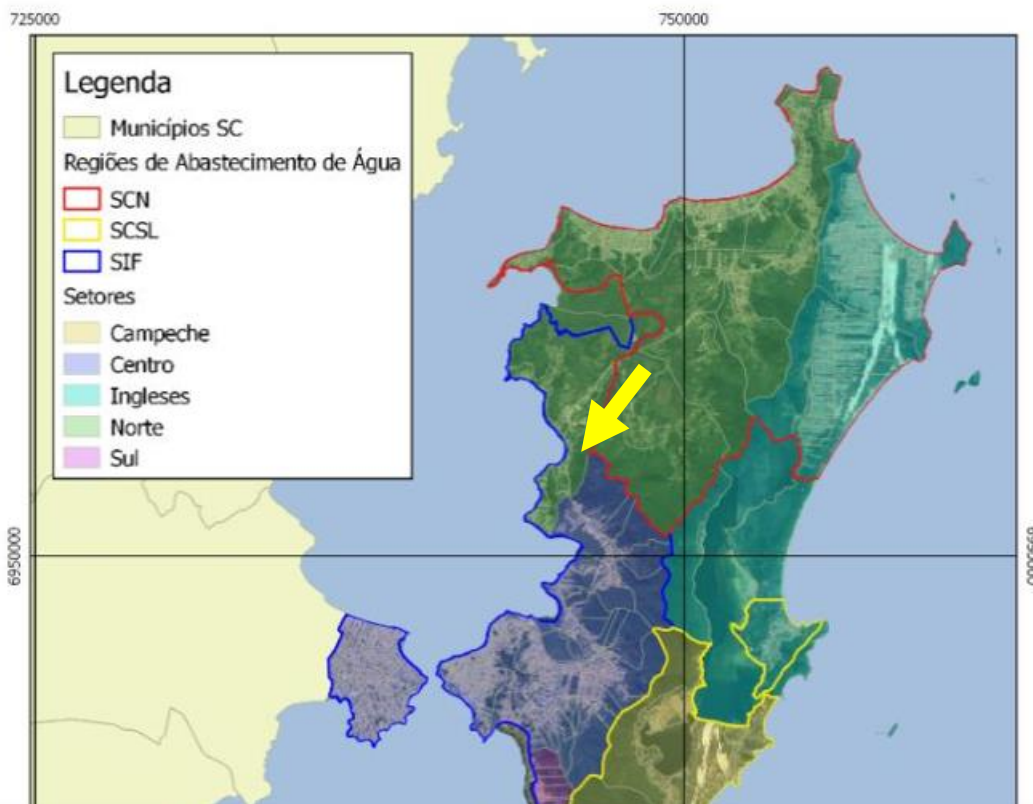
Unidade Territorial de Planejamento

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

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

Norte da Ilha – UTP Santo Antônio de Lisboa

Figura 122: Regiões de abastecimento de água e regiões (setores) aproximadas do estudo de IDOM-COBRAPE (2014).



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)

LICENCIAMENTO AMBIENTAL

72384/2025

Diretrizes Urbanísticas Obrigatórias

(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)

Diretrizes Urbanísticas Orientadoras

(Caso nem todas as diretrizes orientadoras tenham sido atendidas, identificar quais não foram contempladas e as devidas justificativas)

Todas as Diretrizes Orientadoras foram contempladas

Diretrizes orientadas não contempladas total ou parcialmente

Identificação e Justificativa (máx. 1000 caracteres)

Outras informações pertinentes

(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)*

Descrição (máx. 500 caracteres)

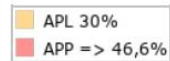
Anexo

Conforme Geoportal incide sobre o imóvel territorial (delimitado pelo polígono cinza) encostas com declividade superior a 30% (16,69°).



Figura 2: Incide sobre o imóvel territorial (delimitado pelo polígono cinza) encostas com declividade superior a 30% (16,69°).

Fonte: GeoFloripa (Ortofoto 2016).



1.6. Descrição do Empreendimento

Mapa ou Croqui de Localização

(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)

LOCALIZAÇÃO



Datum Sirgas 2000 22S
Imagem: GoogleEarth 2016

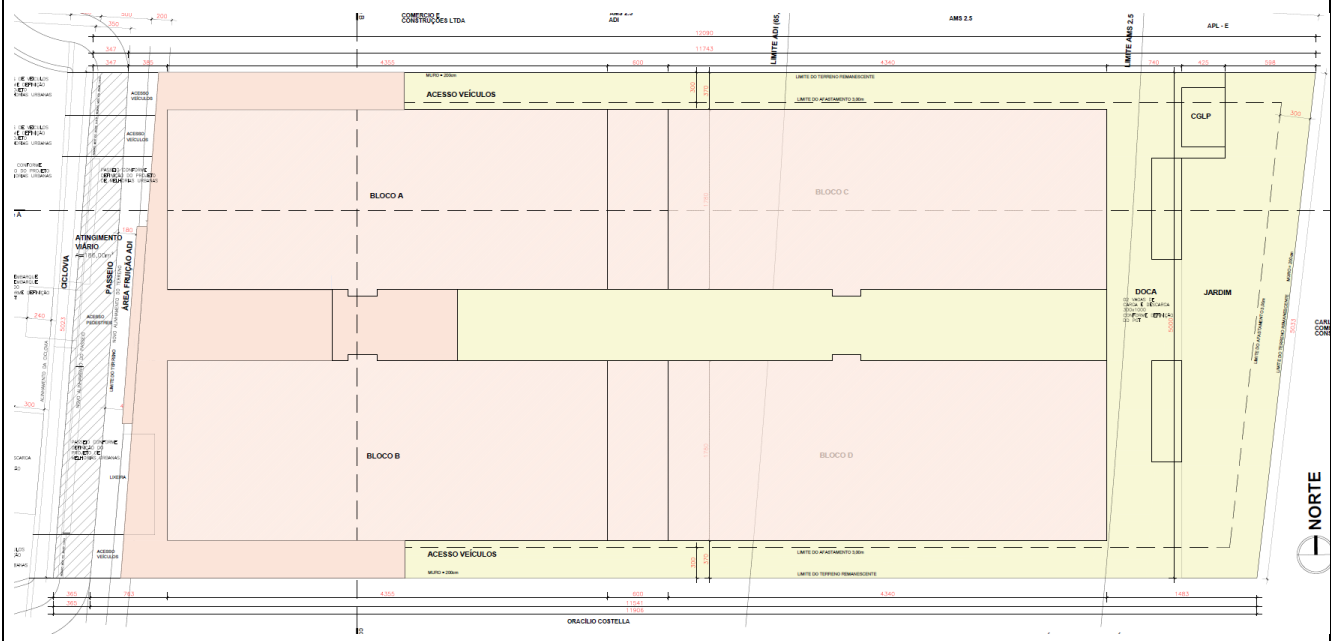


Legenda

- Acesso Santo Antonio
- Acesso Cacupé
- SC 401
- Terreno

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 Condomínio de Uso Misto Carlessi Santo Antônio abrigará atividades residenciais e comerciais, integradas em um mesmo conjunto edificado, promovendo a ocupação diversificada e o uso racional do solo urbano.

A porção residencial será composta por 194 unidades habitacionais, destinadas ao uso permanente, com ocupação predominantemente familiar. O fluxo de moradores concentrar-se-á nos horários de entrada e saída do trabalho e escola, ou seja, entre 7h e 9h e entre 18h e 20h, havendo circulação reduzida nos períodos intermediários e finais de semana.

A porção comercial, localizada no pavimento térreo, será composta por cinco lojas voltadas à Rodovia SC-401, destinadas a atividades de serviços, alimentação, comércio de conveniência e apoio local, compatíveis com a natureza mista da zona AMS 2.5. O funcionamento previsto é entre 8h e 22h, podendo variar conforme a natureza específica de cada estabelecimento. Os horários de pico comercial ocorrerão entre 11h e 14h (horário de almoço) e entre 17h e 20h, coincidindo parcialmente com o fluxo de moradores e com o movimento da rodovia.

O empreendimento contará com garagens em subsolo, bicicletários, área de fruição pública com mobiliário urbano e vegetação, além de vestiário para ciclistas e vagas para carga e descarga, garantindo funcionalidade e conforto aos usuários.

De forma geral, o uso do empreendimento se caracteriza pela baixa emissão de ruídos, movimentação veicular compatível com o sistema viário existente e atividade predominantemente diurna e de baixo impacto ambiental, mantendo compatibilidade com os usos residenciais e comerciais do entorno imediato.

Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m ²)	6.003,15 m ²
Área de recuo viário (m ²)	186,00 m ²
Área remanescente (m ²)	5.817,15 m ²
Incentivos utilizados	Incentivo Uso Misto Incentivo ADI
Número de torres	4 torres (Blocos A, B, C e D)

Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m²)

(x) Sim	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)
() Não	Área de Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC): 9.455,27 m ²

Limite de Ocupação

Parâmetro	Permitidos PD		Utilizados	
	AMS 2.5	APL-E	AMS 2.5	APL-E
Coefficiente de Aproveitamento (CA)	2,5	0,8	2,8 (c/ incentivo)	-
Gabarito (un.)	6 pav	2 pav	6 pav	2 pav
Taxa de Impermeabilização	Max 70%		45,83%	
	Área (m ²)	%	Área (m ²)	%
	Subsolo		2.203,20	

Taxa de Ocupação	Base			3.081,60	61,41%
	Torre			1.404,00	27,98%

Quadro de Áreas das Unidades Privadas

Unidades Habitacionais/Hospedagem	Número de dormitórios	Total de unidades	
	1 dormitório/studio	42 UH	
	2 dormitórios	144 UH	
	3 dormitórios	8 UH	
Unidades Comerciais/Serviços	Tipo	Número	Área média
	LOJA	5	106,60 m ²

Quadro de Áreas do Empreendimento

(Quadro de áreas total e total computável do empreendimento, por pavimento e total geral)

Pavimento	Área Computável (m ²)	Área Total (m ²)
2º Subsolo	3.643,80	3.643,80
1º Subsolo	3.464,30	3.464,30
Pilotis	3.030,82	3.030,82
Mezanino	940,83	940,83
1º Pavimento	3.081,60	3.081,60
2º Pavimento	2.759,00	2.759,00
3º Pavimento	2.759,00	2.759,00
4º Pavimento	2.759,00	2.759,00
5º Pavimento	1.404,00	1.404,00
6º Pavimento	1.404,00	1.404,00
Cobertura AB	940,36	940,36
Cobertura CD	961,90	961,90
Barriletes	148,16	148,16
Total Geral	15.118,60	26.897,87

Vagas de Estacionamento

		Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
		Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta
Residenciais	Privativas	s/ demanda mínima		1 vaga/un	231		520
	Visitantes	5% das vagas		5% das vagas	20		
Comerciais	Privativas				12		
	Visitantes	1 vaga/100m ²		1 vaga/100m ² area	5		

		area construida		construida		
Outros						

Usos do Empreendimento

Pavimento	Tipos de uso	m ² por uso	% do uso (em relação à área total do pavimento)
2º Subsolo	Garagem / Áreas técnicas	3.643,80	100%
1º Subsolo	Garagem / Áreas técnicas	3.464,30	100%
Pilotis	Áreas comuns / acesso / circulação	3.030,82	100%
Mezanino	Áreas comuns e apoio	940,83	100%
1º Pavimento	Comercial (5 lojas)	530,00	17%
1º Pavimento	Residencial	2.551,60	83%
2º ao 6º Pavimento	Residencial	2.759,00	100%
Coberturas (AB e CD)	Áreas de lazer / técnicas	1.902,26	100%
Barriletes	Técnicas	148,16	100%
Total Geral	—	26.897,87	—

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	01/2026	06/2026
2	Movimentações de terra e fundações	07/2026	08/2026
3	Superestrutura	08/2026	08/2028
4	Alvenaria	09/2028	03/2030
5	Revestimentos e acabamentos	03/2030	03/2031

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 projeto adota o conceito de uso misto, integrando funções residenciais e comerciais em um mesmo lote, o que contribui para a diversificação funcional da via, reduz o deslocamento diário de veículos e promove maior vitalidade urbana ao entorno imediato. As cinco unidades comerciais no térreo voltam-se à rodovia, conformando uma fachada ativa com acesso direto ao passeio público, estimulando o fluxo de pedestres e a relação visual entre o espaço público e privado.

Foram previstas áreas de fruição pública no térreo, com calçada ampliada, mobiliário urbano, paisagismo e ciclovia integrada ao passeio da SC-401, em atendimento às exigências do Plano de Gestão Territorial (PGT-1). Essas áreas contribuem para o fortalecimento da mobilidade ativa e para a criação de espaços de convivência acessíveis à comunidade.

O empreendimento também incorpora princípios de sustentabilidade ambiental, com destaque para:

Pavimentação drenante em áreas externas, reduzindo o escoamento superficial e contribuindo para a recarga do

lençol freático;

Captação e reaproveitamento de águas pluviais nas coberturas;

Uso de telhado verde e áreas vegetadas nas lajes, favorecendo o conforto térmico e a retenção de água de chuva;

Infraestrutura para bicicletas, com 520 vagas e vestiário de apoio, incentivando modos de transporte não motorizados;

Eficiência energética e ventilação natural nos pavimentos residenciais.

A proposta arquitetônica adota desenho urbano contemporâneo e integrado à paisagem, com quatro blocos implantados de forma a garantir ventilação cruzada, insolação adequada e visuais livres, respeitando o gabarito permitido e o entorno. O projeto ainda prevê tratamento paisagístico das fachadas e áreas comuns, buscando harmonia com o ambiente natural e valorização do eixo de expansão tecnológica e empresarial da SC-401.

Assim, o empreendimento se enquadra como uma iniciativa de referência em adensamento qualificado, conciliando uso misto, sustentabilidade e integração urbana, atendendo plenamente às estratégias urbanísticas estabelecidas pelo Plano Diretor de Florianópolis.

Demais informações consideradas pertinentes para o EIV

(máx. 2000 caracteres)

2. DELIMITAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA

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 (x) Não
Se sim, foi apresentada AII ou AID diferentes daquelas delimitadas pelo IPUF?		() Sim () Não
Conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMH DU N. 001/2023, de novembro de 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 25.000m² até 40.000m²	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 Considerando Censo 2022	Setores censitários da AII Considerando Censo 2022	
420540745000010 420540745000011 420540745000018 420540745000021	420540745000003 420540745000010 420540745000011 420540745000012 420540745000013 420540745000018 420540745000019 420540745000020 420540745000021 420540745000022	
Caracterização geral das Áreas de Influência (Caracterizar as áreas compreendidas pelos polígonos da AII e da AID, máx. 4000 caracteres)		
A Área de Influência Indireta (AII) foi delimitada a partir de um raio de 1.500 metros com centro no acesso principal do empreendimento, localizado à margem da Rodovia SC-401, principal eixo de ligação entre o Centro de Florianópolis e o Norte da Ilha. Foram excluídas da delimitação as áreas de mar e de vegetação densa (mata), por não representarem áreas urbanizadas nem exercerem influência socioeconômica direta sobre o empreendimento. Assim, a AII contempla setores urbanos do Distrito de Santo Antônio de Lisboa, conforme base cartográfica dos setores censitários IBGE 2022.		
O bairro Santo Antônio de Lisboa é reconhecido por seu valor histórico, cultural e turístico, constituindo		

um dos principais polos gastronômicos e de lazer de Florianópolis. A orla concentra restaurantes e bares de culinária típica, com destaque para os frutos do mar, e apresenta grande atração turística nos fins de semana e ao entardecer, em razão do pôr do sol privilegiado sobre o Canal da Baía Norte. A ocupação nessa porção do distrito caracteriza-se por edificações de baixo gabarito e uso predominantemente residencial e turístico, intercaladas por áreas verdes e de preservação ambiental.

Na porção correspondente à SC-401, onde se insere o empreendimento, a paisagem urbana apresenta ocupação linear e esparsa, marcada por usos comerciais e de serviços isolados, como restaurantes, postos de combustíveis e centros empresariais. Essa rodovia constitui um eixo estruturante da mobilidade urbana, integrando bairros residenciais consolidados e polos de desenvolvimento tecnológico, como o Sapiens Parque e demais empreendimentos empresariais instalados ao longo do seu traçado.

A Área de Influência Direta (AID), por sua vez, corresponde ao entorno imediato do empreendimento, abrangendo as vias locais e os lotes diretamente afetados pelos fluxos gerados durante as fases de implantação e operação. Trata-se de uma área de transição entre a rodovia e o interior do bairro, com ocupação pontual e pouca densidade construtiva, onde predominam usos mistos de baixa intensidade e terrenos ainda não edificados.

De forma geral, o contexto territorial das áreas de influência caracteriza-se pela coexistência de três dinâmicas principais:

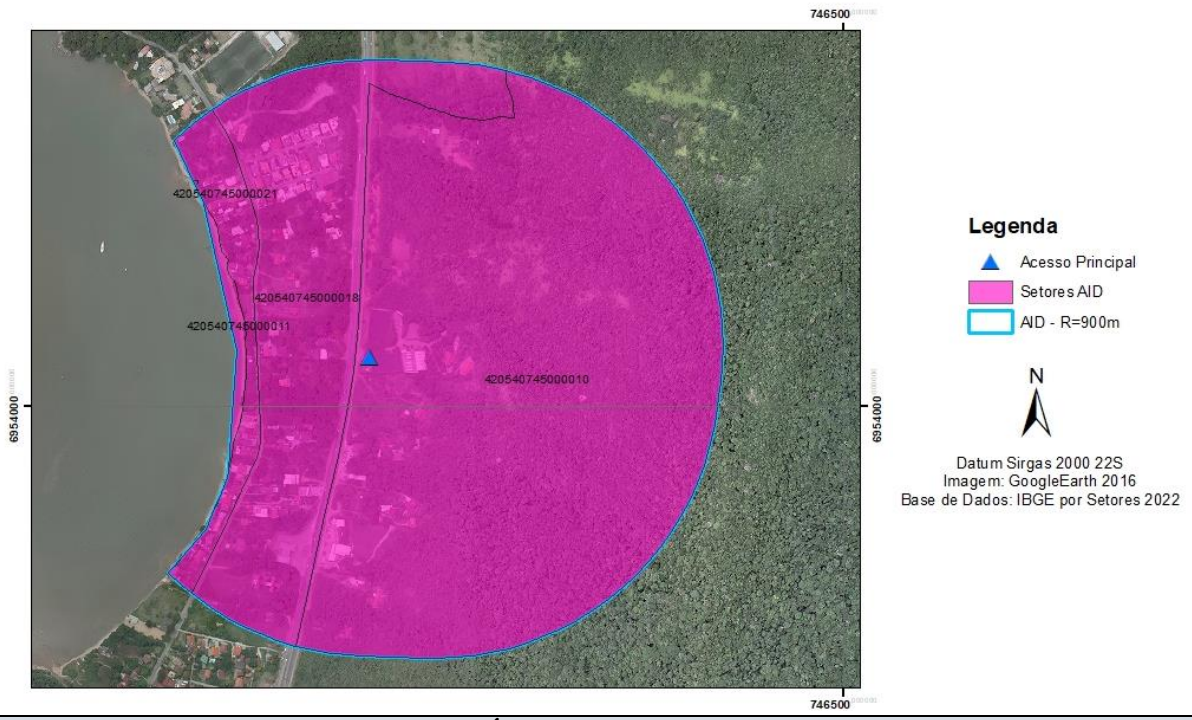
- Turística e cultural, associada à orla de Santo Antônio de Lisboa;
- Comercial e de serviços, vinculada à SC-401;
- Residencial de baixa densidade, nas áreas internas do distrito.

Esse cenário reflete um entorno urbano em transformação, com crescimento controlado e busca pela integração entre atividades residenciais, empresariais e de turismo. O empreendimento, por sua localização estratégica, insere-se de forma harmônica e coerente com o padrão de ocupação existente, contribuindo para o adensamento qualificado e o fortalecimento da centralidade local ao longo da SC-401.

Mapa da Área de Influência Direta

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

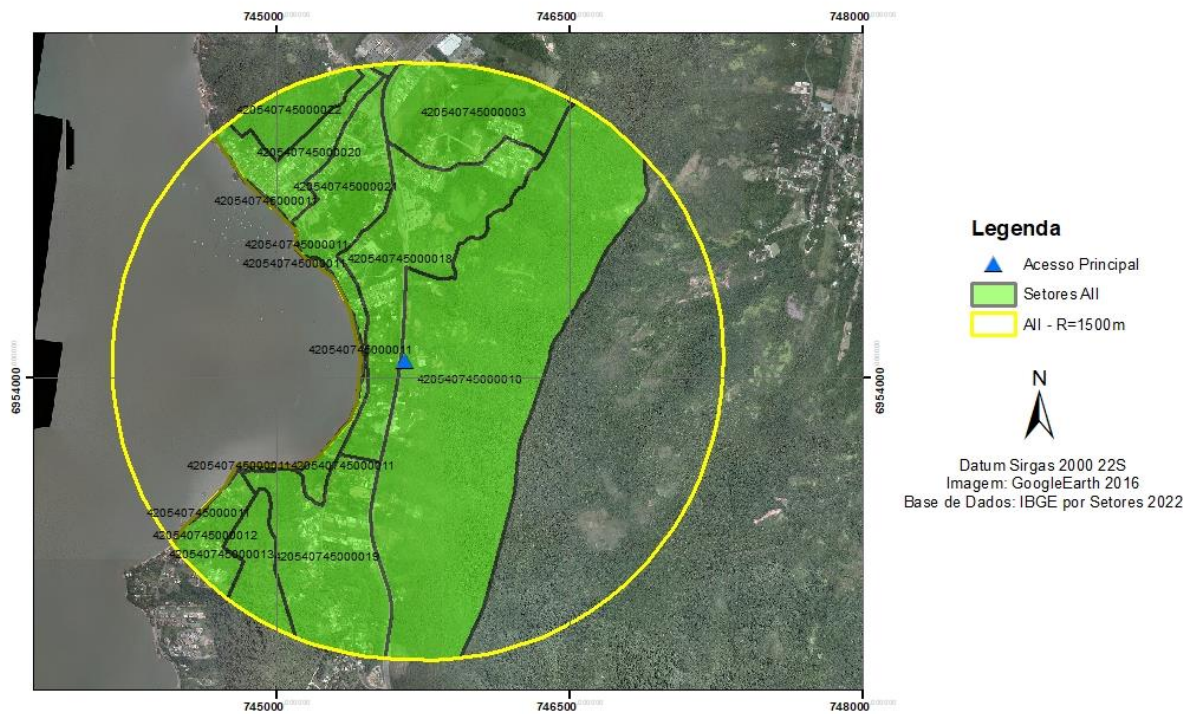
SETORES IBGE 2022 - AID



Mapa da Área de Influência Indireta

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

SETORES IBGE 2022 - AII



3. Diagnósticos e Prognósticos

3.1. Adensamento Populacional

Caracterização Populacional atual da AII	
População Total da AII (PT AII) conforme o último censo do IBGE	3.443 HABITANTES – CENSO IBGE 2022
População Total da AII (PTAII) atualizada (Utilizar referência ou método que inclua a evolução dos últimos censos ou estimativa para traçar um comparativo de crescimento da população)	CENSO ATUALIZADO – divulgado em 2024
Quantidade de domicílios na AII	1.606 DOMICÍLIOS
Média de pessoas por domicílio na AII	2,14 HAB/DOMICILIO
Área Urbanizável da AII (ha) (Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)	223 HECTARES
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] (Considerar área calculada acima)	15,43 HAB/HA
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	158,00 HAB/HA
População por faixa etária da população na AII (de 0 a 5, 6 a 17, 18 a 59 anos/de mais de 60 anos, com suas respectivas porcentagens)	
População Fixa e Flutuante do Empreendimento (Deve ser utilizada metodologia da IN 009 do Corpo de bombeiros de SC)	
População Fixa do Empreendimento	548 RESIDENCIAL 15 COMERCIAL TOTAL = 563 PESSOAS
População Flutuante do Empreendimento	160 RESIDENCIAL 265 COMERCIAL TOTAL = 425 PESSOAS
População Total do Empreendimento (PTE) Soma da população fixa e flutuante	708 RESIDENCIAL 280 COMERCIAL TOTAL = 988 PESSOAS
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	RESIDENCIAL: MORADORES COMERCIAL: TRABALHADORES FIXOS
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	RESIDENCIAL: VISITANTES/MORADORES TEMPORÁRIOS/PRESTADORES DE SERVIÇOS DOMESTICOS COMERCIAL: CLIENTES/PRESTADORES DE SERVIÇOS NÃO FIXOS
Adensamento Populacional com o Empreendimento	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento (Considerara área líquida calculada no item xx.)	3.443+563 = 4.006 hab/223ha 17 hab/hectare
Incremento populacional na AII (%) PTE/PTAII	3.443 – 100% 563 – x%

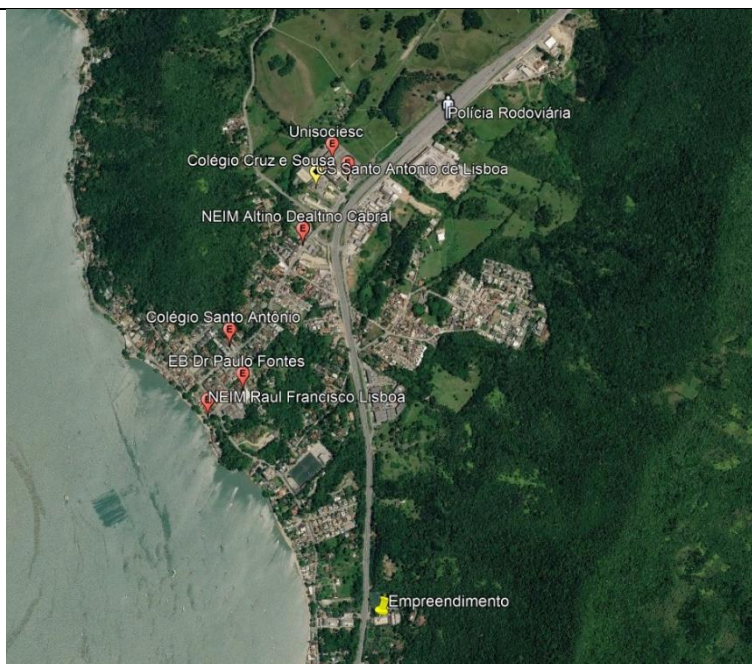
	X = 16%
<p>Conforme enquadramento abaixo, o empreendimento ocasiona um adensamento populacional expressivo na AII? ADIs: não se enquadra Macroáreas de uso Urbano com gabarito ≥ 3: Incremento $>10\%$ Macroáreas de Uso Urbano com gabarito < 3: Incremento $>4\%$ Macroáreas de Transição: Incremento $>2\%$</p>	(X) Sim () Não
<p>Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento <i>(Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i></p>	
<p>O parâmetro adensamento populacional não deve ser avaliado isoladamente como positivo ou negativo, pois sua interpretação depende da análise integrada de diversos fatores, especialmente dos equipamentos urbanos e comunitários disponíveis na região do empreendimento. A oferta e qualidade dos serviços essenciais, como transporte, saúde, educação, lazer e infraestrutura, são determinantes para compreender o impacto real do adensamento na qualidade de vida da população e no desenvolvimento sustentável da área.</p>	

3.2. Equipamentos Urbanos na AID		
Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m ³)	Res: 548 x 200L/dia = 109,6 m ³ /dia Comerc: 15 x 50l/dia = 0,75m ³ /dia 110,35 m ³ /dia	(x) Sim () Não
Energia Elétrica (KW)	Demanda total provável de 220 kW	(X) Sim () Não
Coleta de Lixo		(x) Sim () Não
Esgotamento Sanitário (m ³)	Cons agua x 80% = 88,28 m ³ /dia	() Sim (x) Não
<p>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></p>		
<p>Estação de tratamento de efluentes – ETE - com devida aprovação de licenciamento ambiental para a atividade de uso misto</p>		
<p>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?</p>		
<p>Água uso consciente da água, educação ambiental dos colaboradores, reaproveitamento de água da chuva. Esgoto: implantação e manutenção de sistemas de esgoto adequados para as fases de implantação e operação; Resíduo sólido: educação ambiental dos colaboradores, contratação de empresa de triagem de resíduos, destinação adequada, reuso de resíduos nas etapas da obra, sinalização e manutenção dos coletores de resíduos separados por tipo.</p>		
Drenagem Urbana		
<p>Existe infraestrutura de drenagem na AID? <i>(Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc)</i></p>		(x) Sim () Não
<p>Existem problemas de drenagem na AID? <i>(Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte</i></p>		() Sim (x) Não

http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf		
O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?		NÃO
Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial? (<i>exemplos: captação de água pluvial e drenagem ecológica</i>)		
NÃO APLICÁVEL		
Resíduos Sólidos		
Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?		(X) Sim () Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)		160 metros Restaurante Ponta D'Agulha
Análise da oferta de equipamentos urbanos (<i>Tecer análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres</i>)		
Água:	A região possui abastecimento de água, e o empreendimento implementará um sistema de reuso de água da chuva. Isso não apenas minimiza a demanda por água potável, mas também contribui para a sustentabilidade ambiental, reduzindo o impacto sobre os recursos hídricos locais.	
Esgoto	Embora não haja sistema público de coleta e tratamento de efluentes na região, o empreendimento instalará um sistema temporário durante a fase de implantação e um sistema individualizado para a fase de operação. Essas medidas asseguram o tratamento adequado dos resíduos líquidos gerados pelo empreendimento, evitando impactos negativos no meio ambiente.	
Iluminação pública	Este serviço é prestado pela Celesc , que é responsável pela operação, manutenção e expansão da rede de iluminação pública, assegurando eficiência energética e atendimento às demandas da comunidade. As fotos registram os postes de iluminação pública , evidenciando a infraestrutura instalada nas vias, sob responsabilidade da Celesc .	
Resíduos sólidos	Durante a fase de implantação, o principal resíduo será o RCC (Resíduo da Construção Civil), e uma empresa especializada será contratada para triagem e descarte adequado desses materiais. Na fase de operação, a Comcap atenderá a região com a coleta de resíduos recicláveis e rejeitos, e o condomínio terá coletores identificados para que os condôminos realizem o descarte de forma correta.	
Drenagem urbana	A drenagem urbana na região do empreendimento é caracterizada exclusivamente por um sistema de microdrenagem, composto por bueiros, bocas de lobo e tubulações enterradas. Não há sistema de macrodrenagem estruturado na região, de modo que o escoamento das águas pluviais depende principalmente da rede pontual existente e do escoamento superficial. A área localizada à leste da SC 401 apresenta grande declividade natural, o que favorece o escoamento concentrado das águas em direção à rodovia. Assim, a drenagem da áreas adjacentes é conduzida para os dispositivos localizados sob a própria rodovia, que funcionam como principal eixo de condução do fluxo pluvial.	

	<p>Os pontos de deságue estão concentrados em bueiros e galerias que atravessam a rodovia, conduzindo a água em direção às áreas mais baixas e, posteriormente, a canais de escoamento natural e corpos receptores existentes na planície, situados no entorno da rodovia.</p> <p>De forma geral, o sistema atende à função básica de coletar e direcionar a água da chuva, porém é limitado pela ausência de infraestrutura de macrodrenagem que permita melhor distribuição e amortecimento das vazões em eventos de maior intensidade.</p> <p>O empreendimento irá dimensionar um sistema de drenagem próprio e mantendo áreas verdes não impermeabilizadas. Essas áreas ajudam a minimizar o impacto ambiental ao permitir a infiltração natural da água no solo.</p>
--	---

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 Santo Antonio de Lisboa		Pública	1.700m
Unidades de Ensino	Escola Básica Municipal Doutor Paulo Fontes		Pública	1,5 km
	NEIM Altino Dealtino Cabral		Pública	1,6 km
	NEIM Raul Francisco Lisboa		Pública	2,0 km
	Colégio Cruz e Sousa		Pública	2,0 km
	Colégio Santo Antônio		Particular	2,0 km
	Faculdade Unisociesc		Particular	1,8 km
	Unidades de Assistência Social	CRAS Norte		Municipal
Unidades de Segurança Pública	1ª Companhia do 21º BPM		Estadual	8 km
	1º Batalhão de Polícia Militar Rodoviária		Estadual	2 km
Outros				
<p>Localização dos Equipamentos Comunitários</p> <p><i>(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)</i></p>				



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)

Considerando que muitas das unidades habitacionais serão ocupadas por solteiros, casais sem filhos ou como segunda residência para veranistas, a pressão sobre os serviços locais, especialmente nas áreas de educação, saúde e assistência social, será menor.

Foi considerada população fixa estimada de 548 moradores no uso residencial e 15 usuários permanentes no uso comercial, totalizando 563 pessoas, além de eventual população flutuante.

A Área de Influência Indireta (AII) compreende o próprio bairro e áreas adjacentes com integração funcional ao eixo da SC-401.

Saúde: A AII é atendida pelo Centro de Saúde Santo Antônio de Lisboa, localizado a aproximadamente 1,7 km do empreendimento. O incremento estimado de 563 usuários permanentes poderá gerar aumento proporcional na demanda por atendimentos de atenção primária (consultas médicas, enfermagem, vacinação e acompanhamento de grupos prioritários).

O impacto é classificado como baixa a média magnitude, permanente e de abrangência local, com tendência de absorção pela estrutura existente, podendo refletir apenas em aumento da carga operacional.

Educação: A AII apresenta oferta diversificada de educação infantil, ensino fundamental e médio, tanto pública quanto privada, localizada em raio inferior a 3 km do empreendimento. O acréscimo populacional estimado poderá gerar aumento gradual na demanda por vagas, especialmente na educação infantil e anos iniciais do ensino fundamental. Entretanto, considerando: a dimensão do empreendimento; a presença de unidades públicas e privadas na AII; a inserção em área urbana consolidada; o impacto é classificado como baixo a médio, gradual e absorvível no curto e médio prazo, não sendo identificada necessidade imediata de ampliação estrutural compulsória.

Assistência Social: Os serviços de assistência social que atendem o distrito concentram-se em políticas públicas direcionadas à população em situação de vulnerabilidade. O perfil socioeconômico esperado para o empreendimento indica baixa probabilidade de incremento significativo de demanda assistencial, sendo o impacto classificado como baixo ou irrelevante.

Segurança Pública: A região é atendida por policiamento estadual e guarda municipal, com fácil acesso viário pela SC-401. O aumento populacional poderá gerar incremento pontual na demanda por policiamento e fiscalização viária. Por outro lado, o uso misto favorece maior vitalidade urbana e ocupação contínua do espaço, contribuindo para a segurança passiva.

Impacto classificado como baixo, permanente e de abrangência local.

Espaços Livres na AID

(Conforme mapa da Rede de Espaços Públicos)

Nome	Categoria na REP	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Área Publica Destinadas ao Lazer Não Equipadas	Espaço livre de lazer e recreação	Variado	100m a 1km

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)

O bairro Santo Antônio de Lisboa, embora seja uma área de grande valor paisagístico e cultural, ainda carece de espaços públicos de lazer equipados para atender a comunidade local e os visitantes. Atualmente, os moradores contam principalmente com áreas naturais, como praias e trilhas, que oferecem lazer de maneira informal, mas não existem espaços públicos estruturados com equipamentos de lazer, com equipamentos de lazer. Diante dessa lacuna, o empreendimento de uso misto propõe uma solução significativa e positiva para a melhoria da qualidade de vida local, como compensação à implantação do empreendimento, o empreendedor sugere a implantação de um espaço de lazer público equipado. Esse espaço será acessível tanto aos moradores do empreendimento quanto à comunidade em geral, promovendo a integração social e oferecendo uma nova opção de lazer.

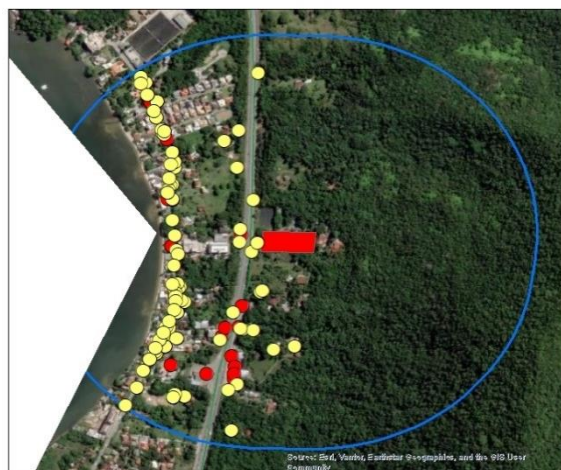
O espaço deve ser indicado pela PMF.

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)

USO DAS ÁREAS OCUPADAS



Legenda

- Residencial
- Comercial
- Terreno



Datum: Sirgas 2000
Imagem: Satélite Mapa Base
Base de dados: Censo IBGE 2022

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

(Tece 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 implantação de um empreendimento de médio padrão com unidades comerciais trará impactos positivos à Área de Influência Direta (AID) e Indireta (AII), especialmente por aumentar a oferta de serviços e comércio local. Com a chegada dessas unidades comerciais, os moradores da região poderão contar com maior conveniência e diversificação de serviços, o que reduzirá a necessidade de deslocamentos para outros bairros em busca de comércio e serviços especializados. Isso contribuirá para o fortalecimento da economia local, estimulando a criação de novos negócios e ampliando as opções para os residentes e visitantes.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	A renda média da AII é de aproximadamente R\$ 2.698,00, com base nos dados do IBGE.	
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) Conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Predominantemente Faixa 4 – R\$500 – R\$699	
Identificar e mapear se há ZEIS e/ou aglomerados subnormais de habitação na AII.		
Não há ZEIS na AII		
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.		
Embora situada fora dos limites diretos da AII, cabe destacar a obra de ampliação da capacidade viária da SC-401, conduzida pelo Governo do Estado de Santa Catarina, no trecho compreendido entre os bairros João Paulo e Itacorubi, no município de Florianópolis. A intervenção prevê a ampliação da rodovia (triplicação de faixas), com o objetivo de melhorar a fluidez do tráfego e reduzir congestionamentos.		
Apesar de sua localização externa à AII, tal intervenção possui influência indireta relevante, especialmente no que se refere ao fluxo de veículos ao longo da SC-401, principal eixo de acesso à região, podendo gerar efeitos positivos na mobilidade urbana e, conseqüentemente, na valorização dos empreendimentos inseridos na área de estudo.		
No que se refere a potenciais polos desvalorizadores, não foram identificadas, até o presente momento, obras ou empreendimentos com impacto negativo significativo sobre a AII.		
Da mesma forma, não foram constatadas interferências diretas sobre Bens Culturais ou áreas classificadas como Áreas de Preservação Cultural (APC) no contexto das intervenções e empreendimentos analisados, não havendo, portanto, registro de impactos relevantes sobre o patrimônio cultural na área de influência.		
Prognóstico		
Padrão construtivo do empreendimento		
O empreendimento é uma Habitação de Mercado Popular (HMP) conforme LC nº 482/2014?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
O empreendimento é uma Habitação de Mercado (HM) conforme LC nº 482/2014?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

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.	
<p>O empreendimento proposto enquadra-se como de padrão médio, conforme critérios do IBAPE-SP, considerando sua tipologia multifamiliar vertical de uso misto, com unidades habitacionais de metragem compacta, variando entre 41 m² e 75 m², e densidade de ocupação representada por 10 unidades por pavimento.</p> <p>A edificação apresenta padrão construtivo compatível com o segmento médio do mercado imobiliário, com soluções funcionais e racionalizadas, visando atender à demanda habitacional urbana. Embora contemple infraestrutura como elevadores social e de serviço, bem como áreas de lazer cobertas e descobertas, incluindo piscina e academia, tais elementos são atualmente recorrentes em empreendimentos desse padrão, não sendo suficientes, isoladamente, para caracterizá-lo como de padrão superior.</p> <p>Dessa forma, o conjunto das características do empreendimento, especialmente no que se refere à metragem das unidades, densidade construtiva e tipologia adotada, fundamenta seu enquadramento como de padrão médio</p>	
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) do empreendimento.	
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>O valor previsto para a comercialização do empreendimento é compatível com a renda mensal média da população da AII. Com base em uma pesquisa de mercado, o empreendimento está alinhado com a média de preços da região, o que indica que as unidades propostas são acessíveis e atendem à demanda local. Essa compatibilidade pode favorecer a absorção do empreendimento pelo mercado e contribuir para a valorização da área.</p>	
<p align="center">Impactos e análises da valorização imobiliária com o empreendimento (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)</p>	
<p>O empreendimento proposto, de uso misto, a ser implantado às margens da SC-401, insere-se em uma região caracterizada pela predominância de atividades comerciais e de serviços, com baixa densidade habitacional consolidada. A proposta contempla a implantação de 194 unidades residenciais e 5 unidades comerciais, configurando um vetor de diversificação do uso do solo e de incremento da ocupação residencial na área.</p> <p>Sob o ponto de vista da valorização imobiliária, a inserção do empreendimento tende a exercer influência positiva, na medida em que promove a intensificação do uso misto, dinamiza a economia local e contribui para a qualificação urbana do entorno imediato. A introdução de unidades habitacionais em área predominantemente comercial favorece o aumento da vitalidade urbana, estimulando a ocupação contínua e o aproveitamento da infraestrutura existente, especialmente ao longo de importante eixo viário estruturante.</p> <p>Considerando seu enquadramento como empreendimento de padrão médio, conforme critérios do IBAPE-SP, não se prevê a indução de processos significativos de elitização ou transformação abrupta do perfil</p>	

socioeconômico local. Ao contrário, o empreendimento tende a atrair um público compatível com o estrato já predominante na região ampliada, contribuindo para a diversificação do perfil de moradores, sem configurar processos relevantes de gentrificação ou expulsão populacional.

Adicionalmente, destaca-se que não foram identificadas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), Bens Tombados ou Áreas de Preservação Cultural (APC) na área de influência indireta (AII) diretamente afetadas pela implantação do empreendimento, não havendo, portanto, impactos sobre o patrimônio cultural ou sobre áreas destinadas à habitação de interesse social.

Dessa forma, conclui-se que o empreendimento apresenta potencial de valorização imobiliária moderada, associada à qualificação do uso do solo e ao incremento da dinâmica urbana, sem evidências de impactos negativos relevantes relacionados à segregação socioespacial ou à pressão sobre populações vulneráveis.

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)

A Área de Influência Direta (AID) do empreendimento apresenta estrutura viária simplificada, composta essencialmente por dois eixos principais e um conjunto de vias locais de baixa hierarquia.

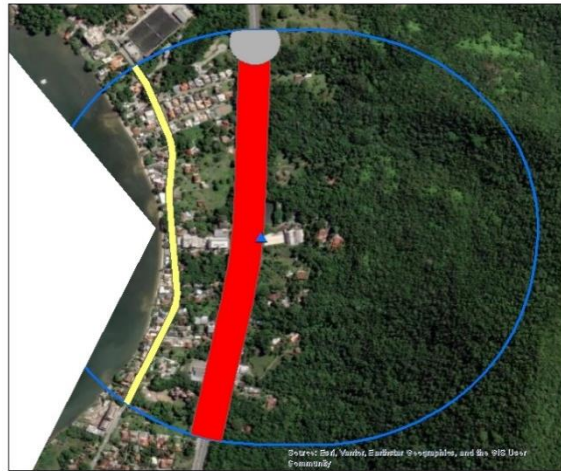
A principal via estruturadora é a SC-401, classificada como via de trânsito rápido conforme a Lei Complementar nº 482/2014. Trata-se de um dos principais corredores viários do município de Florianópolis, responsável pela ligação entre a região central e o norte da ilha, concentrando elevados volumes de tráfego e desempenhando papel fundamental na mobilidade urbana.

Complementarmente, destaca-se a Estrada Caminho dos Açores, caracterizada como via coletora/panorâmica, com função de conexão interna entre os bairros Cacupé e Santo Antônio de Lisboa. Esta via apresenta menor capacidade operacional em comparação à SC-401, porém exerce importante papel na distribuição local do tráfego, além de possuir relevante valor paisagístico e turístico.

As demais vias inseridas na AID são predominantemente classificadas como vias locais, destinadas ao acesso direto às propriedades. Estas apresentam, em sua maioria, traçado de baixa conectividade, com presença significativa de vias sem saída, reduzida largura de pista e baixo volume de tráfego, atendendo prioritariamente ao uso residencial.

Nesse contexto, o sistema viário da AID caracteriza-se por forte dependência da SC-401 para deslocamentos de média e longa distância, enquanto a malha viária secundária apresenta função estritamente local. Tal configuração implica em concentração dos fluxos nos eixos principais e limitada capacidade de dispersão do tráfego nas vias internas.

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS



Legenda
▲ Acesso empreendimento

Classificação das vias

■ Transito Rápido
■ Via Panorâmica



Datum: Sirgas 2000
Imagem: Satélite Mapa Base
Base de dados: Censo IBGE 2022

Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

Via 1

Nome da Via

Hierarquia (LC nº 482/2014)

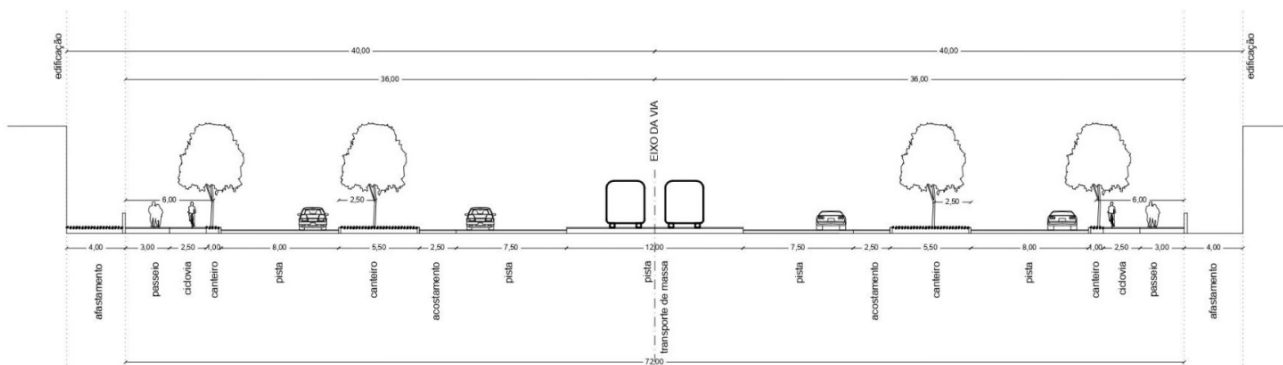
Rodovia José Carlos Daux – SC 401

Transito Rápido – TR SC 401

Via 1 – Seção Transversal Atual

SISTEMA VIÁRIO					
NOME DO LOGRADOURO	CLASSIFICAÇÃO DA VIA				
	HIERARQUIA	FAIXA DE DOMÍNIO DA VIA (M)	AFASTAMENTO DA EDIFICAÇÃO EM RELAÇÃO AO EIXO DA VIA (M)	ALINHAMENTO DO MURO EM RELAÇÃO AO EIXO DA VIA (M)	LARGURA DO PASSEIO (M)
RODOVIA JOSÉ CARLOS DAUX (SC 401)	Transito Rápido TR-SC-401(1)	72.00	40.00	36.00	

Seção Transversal Via TR-SC-401(1)



Rotas de Acesso ao Empreendimento

(Inserir figura representando as rotas de acesso caminhável ao empreendimento, considerando um trajeto

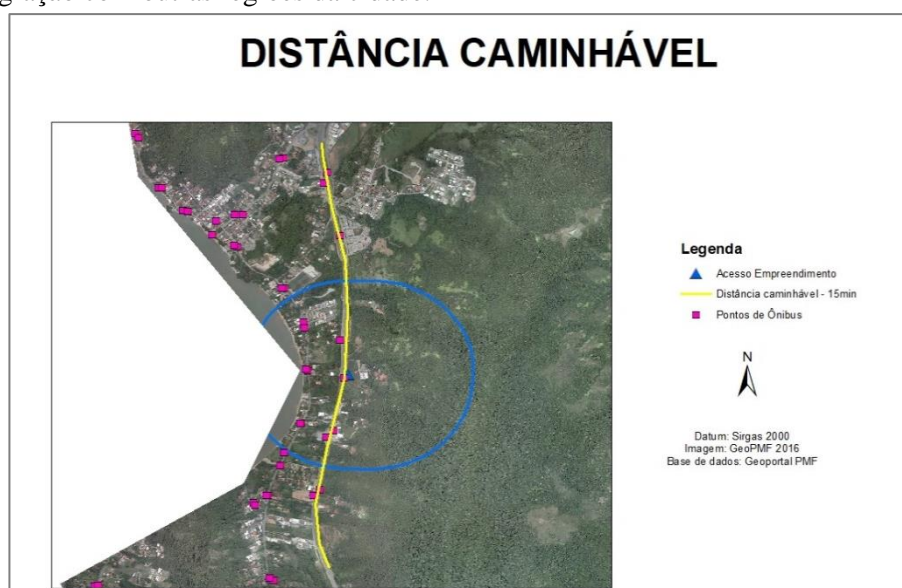
de 15 minutos, sobreposto aos equipamentos e serviços, inclusive transporte coletivo, existentes.)

O acesso ao empreendimento se dá exclusivamente pela SC-401, no sentido centro-norte da ilha, caracterizando uma condição de acessibilidade fortemente dependente deste eixo viário estrutural.

No que se refere à acessibilidade caminhável, considerando um raio de deslocamento de aproximadamente 15 minutos a pé, verifica-se que as rotas permanecem restritas à própria faixa lindeira da rodovia, não havendo conectividade efetiva com o tecido urbano adjacente. Destaca-se que, ao longo desse trecho, não existem dispositivos seguros de travessia, como passarelas ou faixas adequadamente sinalizadas, o que inviabiliza a transposição segura para o lado oposto da via.

Dessa forma, os deslocamentos pedonais ficam limitados ao percurso longitudinal ao longo da rodovia, tanto no sentido norte quanto sul, onde se observa a presença pontual e dispersa de estabelecimentos comerciais, sem configuração de centralidade urbana consolidada ou oferta significativa de serviços.

Por outro lado, o empreendimento conta com ponto de parada de transporte coletivo localizado em frente ao lote, o que representa importante elemento de acessibilidade, favorecendo o deslocamento da população usuária e ampliando a integração com outras regiões da cidade.



Infraestrutura Cicloviária Atual

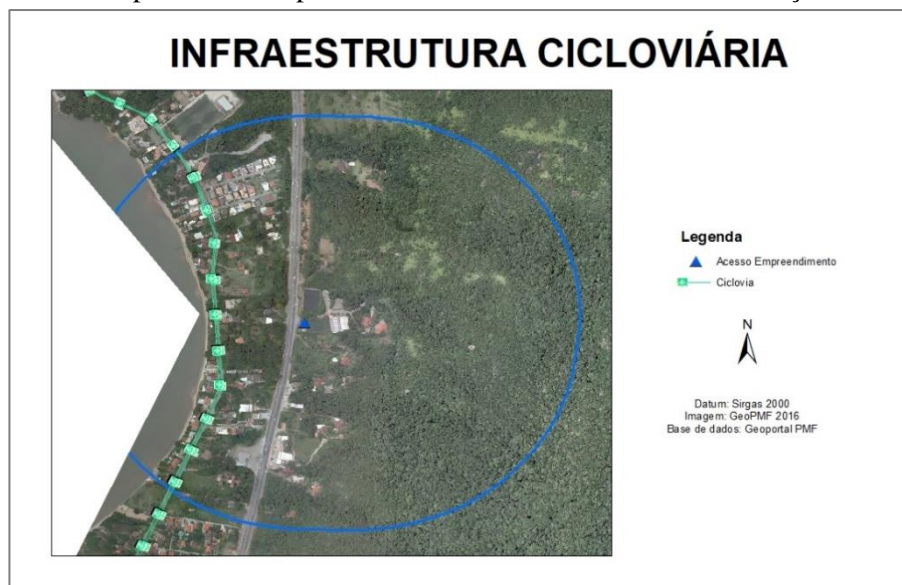
(Inserir figura contendo indicação das infraestruturas cicloviárias presentes no sistema viário da AID e no empreendimento (ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, estruturas de apoio, etc.). Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)

Na Área de Influência Direta (AID), a SC-401, principal via de acesso ao empreendimento, não dispõe de infraestrutura cicloviária, característica compatível com sua função de via de trânsito rápido.

Por sua vez, a Estrada Caminho dos Açores conta com ciclofaixa ao longo de sua extensão, oferecendo melhores condições para a circulação de ciclistas em nível local.

Destaca-se que o acesso cicloviário entre o empreendimento e a Estrada Caminho dos Açores apresenta limitações, uma vez que requer, ainda que por curto trecho, a circulação pela SC-401, o que reduz a atratividade desse deslocamento no cenário atual.

Em síntese a infraestrutura cicloviária na AID é pontual, ainda sem integração direta com o eixo principal de acesso ao empreendimento, podendo ser aprimorada no contexto de futuras intervenções de mobilidade urbana.



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 contempla infraestrutura de apoio ao uso de bicicleta, com a disponibilização de vagas de estacionamento distribuídas entre uso residencial, comercial e visitantes, totalizando 255 vagas para bicicletas.

As vagas possuem dimensões mínimas de 0,70 m x 2,40 m, atendendo a padrões adequados de uso e garantindo condições satisfatórias de acomodação e segurança. Destaca-se que as vagas de bicicleta estão vinculadas às vagas de automóveis, o que contribui para a organização interna e controle de uso.

Quanto à implantação, as vagas encontram-se localizadas em áreas de fácil acesso dentro do empreendimento, próximas aos acessos principais e às circulações internas, favorecendo a utilização por moradores, usuários e visitantes, sem a necessidade de deslocamentos complexos ou conflitos com fluxos veiculares intensos.

Embora o entorno imediato apresente limitações em termos de infraestrutura cicloviária, o empreendimento incorpora elementos que incentivam a mobilidade ativa, ao prever número expressivo de vagas para bicicletas e condições adequadas para seu uso cotidiano.

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

A acessibilidade do empreendimento aos equipamentos públicos na Área de Influência Indireta (AII) está condicionada às características do sistema viário estrutural da região, com destaque para a SC-401, principal eixo de conexão.

No raio analisado, os deslocamentos caminháveis ocorrem predominantemente no sentido centro-norte da ilha, ao longo da rodovia, onde há continuidade física para circulação de pedestres. Ainda que a travessia da via seja limitada a pontos específicos, destaca-se a existência de conexão segura em trecho onde se localizam importantes equipamentos públicos, como o Terminal Integrado de Santo Antônio de Lisboa e o Centro de Saúde de Santo Antônio de Lisboa.

A proximidade desses equipamentos à travessia existente favorece o acesso da população usuária do empreendimento, permitindo integração funcional com serviços essenciais de transporte coletivo e atendimento à saúde.

Rotas de Acesso ao Empreendimento

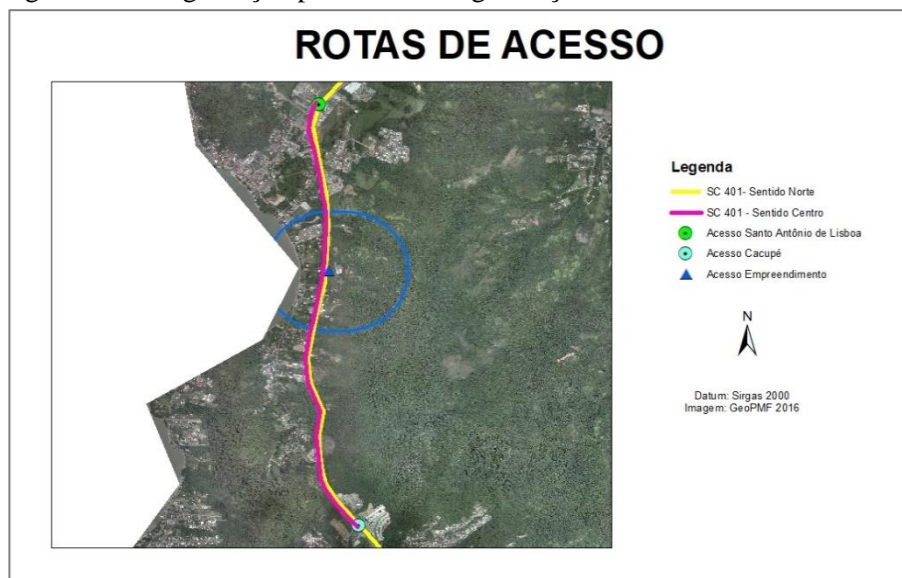
(Inserir figura representando as rotas de acesso de veículos ao empreendimento em relação à AID. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)

O acesso viário ao empreendimento ocorre exclusivamente pela SC-401, no sentido norte da ilha, consolidando sua inserção em um dos principais eixos estruturantes de mobilidade do município.

Em função das características operacionais da via, os movimentos de acesso e saída são organizados por meio de retornos localizados ao longo da rodovia. Para os usuários que deixam o empreendimento com destino à região central, o deslocamento deve ser realizado inicialmente no sentido norte, até o dispositivo de retorno localizado na altura de Santo Antônio de Lisboa, permitindo posterior acesso à SC-401 no sentido centro.

Da mesma forma, os veículos provenientes do norte da ilha que desejam acessar o empreendimento devem seguir até o dispositivo de retorno na região de Cacupé, de onde retornam no sentido norte da rodovia para então acessar o empreendimento.

Essa configuração é compatível com a tipologia da via, caracterizada por controle de acessos e priorização da fluidez do tráfego, garantindo segurança operacional e organização dos fluxos veiculares.



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)

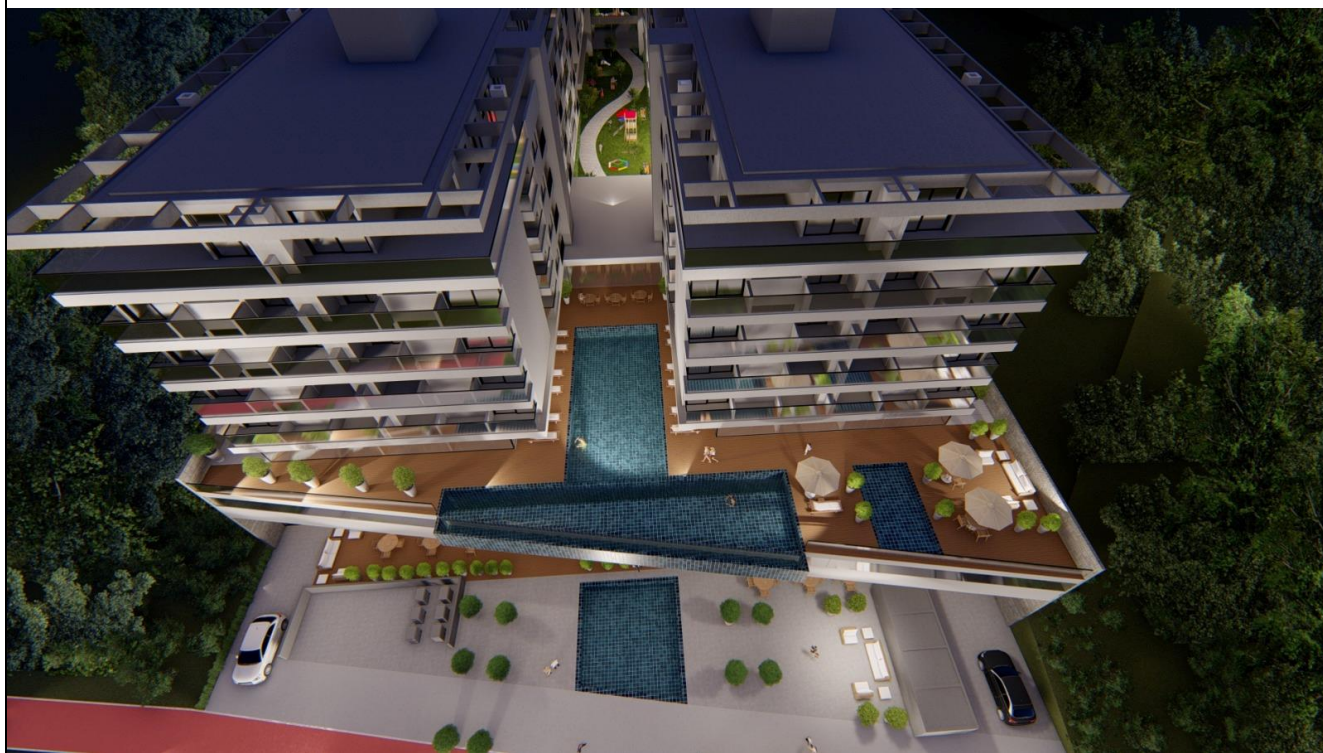
O acesso ao empreendimento ocorre pela sua fachada frontal, diretamente conectada à SC-401, principal eixo viário da região.

O projeto prevê dois acessos independentes para veículos, localizados nas extremidades do lote, o que contribui para a adequada distribuição dos fluxos de entrada e saída, reduzindo conflitos e favorecendo a fluidez interna.

As soluções adotadas estão em conformidade com o projeto de melhorias urbanas, contemplando raios de giro compatíveis e condições seguras de aproximação e manobra.

No que se refere à mobilidade de pedestres, o empreendimento integra área de fruição pública e passeio contínuo em sua testada, promovendo qualificação do espaço urbano e incentivando a circulação segura e acessível. Destaca-se ainda a previsão de áreas destinadas a embarque e desembarque, contribuindo para a organização dos fluxos e maior conforto dos usuários.

Os acessos foram concebidos de forma a compatibilizar os diferentes modos de deslocamento — veículos, pedestres e, de forma complementar, ciclistas — garantindo funcionalidade e segurança na interface entre o empreendimento e o sistema viário.



circulação realizada predominantemente pelo acostamento da rodovia. Tal configuração é compatível com a tipologia da via, que prioriza a fluidez do tráfego motorizado e não apresenta vocação para deslocamentos pedonais intensivos.

Não foram identificados elementos de acessibilidade universal, como pisos podotáteis, rampas acessíveis ou faixas de travessia sinalizadas no entorno imediato, o que limita a caminhabilidade e o atendimento pleno às normas de acessibilidade vigentes nesse trecho.

Nesse contexto, destaca-se que o empreendimento incorpora, em seu projeto, a qualificação do espaço frontal, com implantação de passeio público acessível, área de fruição e organização dos fluxos de pedestres, contribuindo para a melhoria das condições locais de acessibilidade.

Transporte coletivo

Analisar 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.

A infraestrutura de transporte coletivo na Área de Influência Direta (AID) é atendida diretamente pela SC-401, principal corredor de mobilidade na região do empreendimento.

O empreendimento conta com ponto de parada de ônibus localizado em frente ao lote, no sentido centro–norte da ilha, o que garante acesso imediato ao sistema de transporte coletivo, sem necessidade de deslocamentos adicionais relevantes.

A partir desse ponto, os usuários podem acessar linhas que atendem o norte da ilha, bem como realizar integração no Terminal Integrado de Santo Antônio de Lisboa, possibilitando conexões com outras regiões de Florianópolis, incluindo a área central.

As linhas que circulam na região são aquelas com destino aos terminais integrados, TISAN e TICAN.

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

Demonstrar se há necessidade ou não de recuo para parada do veículo coletor.

Conforme informado pela Comcap não há obrigatoriedade de recuo.

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)

Conforme o projeto, a distância considerável entre o acesso ao empreendimento e as vagas de estacionamento foi estrategicamente planejada para otimizar o fluxo de veículos e pedestres, evitando qualquer congestionamento ou obstrução. Essa separação também proporciona mais segurança, permitindo uma distribuição organizada dos acessos ao estacionamento e às demais áreas do empreendimento.

Em cada acesso de veículos há a área de acumulação na medida de 240x500 cm.

Com essa disposição, garante-se uma melhor circulação interna e minimiza-se o impacto no tráfego externo nas vias de acesso ao empreendimento, resultando em uma operação mais eficiente.

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)

Tipo de veículo	Fator multiplicador
Automóveis, caminhonetes, vans	1
Caminhões leves, micro ônibus	1,05
Caminhões médios	1,1
Caminhões pesados, ônibus	1,15
Motos, bicicletas	0,5

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)

Foram realizadas contagens volumétricas de tráfego na rodovia SC-401 durante os meses de dezembro, janeiro e fevereiro. Entretanto, verificou-se significativa discrepância entre os dados obtidos, a qual pode ser atribuída à forte variação sazonal característica da via, diretamente influenciada pelos períodos de alta e baixa temporada turística.

Nesse contexto, os valores levantados em campo mostram-se pontuais e não representativos para a adequada caracterização do tráfego médio da rodovia, uma vez que o presente estudo foi elaborado durante o período de alta temporada, quando há elevação expressiva da demanda veicular, não refletindo, portanto, as condições médias anuais de operação da via.

Com base em dados oficiais da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), o Volume Médio Diário (VMD) da SC-401 é de aproximadamente 60.592 veículos/dia, podendo atingir, em períodos de pico da temporada, volumes de até 136.081 veículos em 24 horas.

Adicionalmente, a análise comparativa sazonal, fundamentada em dados da Polícia Militar de Santa Catarina (PMSC), evidencia essa variação, sendo registrados volumes médios de aproximadamente 75.380 veículos/dia em janeiro de 2024 e 98.965 veículos/dia em janeiro de 2025, valores significativamente superiores à média anual.

Dessa forma, para fins deste Estudo de Tráfego, adota-se como referência o Volume Médio Diário fornecido por órgão oficial, por representar de maneira mais fidedigna as condições típicas de operação da via ao longo do ano, evitando distorções decorrentes da sazonalidade.

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

-

Informar a Capacidade da via:

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

**Descontar 10% da capacidade para cada condicionante abaixo:*

Condicionantes observados na via onde foi realizada a contagem de tráfego

Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Terreno acidentado	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Distribuição do tráfego por sentido de diferente de 50/50	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> 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.

A análise da capacidade e do nível de serviço da rodovia SC-401 foi realizada com base nos parâmetros do Highway Capacity Manual (HCM, 2010), considerando a classificação funcional da via, suas características geométricas e as condições operacionais observadas no trecho em estudo.

A SC-401 caracteriza-se como uma via arterial estrutural, com duas faixas de rolamento por sentido no trecho analisado. Adotando-se a capacidade teórica de 1.800 UCP/h/faixa, conforme preconizado pelo HCM para vias arteriais, obtém-se uma capacidade inicial de 3.600 UCP/h por sentido.

Entretanto, em função das condições reais de operação — tais como presença de acessos diretos, interferências urbanas, paradas de transporte coletivo, conversões em nível e tráfego heterogêneo — aplica-se uma redução estimada de 30% na capacidade, resultando em uma capacidade operacional aproximada de 2.520 UCP/h por sentido.

Com base em dados da Secretaria de Estado da Infraestrutura e Mobilidade (SIE), o Volume Médio Diário (VMD) da SC-401 é da ordem de 60.592 veículos/dia, podendo atingir valores superiores a 98.000 veículos/dia na alta temporada, com picos registrados de até 136.081 veículos em 24 horas.

Considerando a distribuição típica de tráfego em vias arteriais, estima-se que aproximadamente 10% do volume diário concentre-se na hora de pico, resultando em:

Cenário médio anual: 6.059 veículos/h (bidirecional) → aprox. 3.030 veículos/h por sentido

Cenário de alta temporada: 9.896 veículos/h (bidirecional) → aprox. 4.948 veículos/h por sentido

Comparando os volumes estimados com a capacidade operacional da via (2.520 UCP/h por sentido), observa-se:

Cenário médio anual: **Nível de Serviço E** - Volume superior à capacidade - operação próxima da saturação -

Cenário de alta temporada: **Nível de Serviço F** (fluxo forçado / saturado) - Volume significativamente superior à capacidade

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>)

Cód. ITE	Tipo de Uso do Solo	Unidade	Taxas de Geração de Viagens - Via do Polo Gerador												
			Diária			Horária - Tarde			Horária - Manhã						
			1	2	3	1	2	3	1	2	3				
10	Terminal Marítimo	Camarotes(1)/Acrés(2)	171,52	11,93											
21	Aeroporto Comercial (viagens longas, qdes. avôes)	Empregados(1)/Vôos(2)/Aero naves(3)	13,40	104,73	122,21	1,00	6,96	8,20	1,21	8,17	9,24				
22	Aeroporto Aviação Geral (privado)	Empregados(1)/Vôos(2)/Aero naves (3)	21,45	2,59	6,61	1,96	0,33	0,62	1,54	0,27	0,62				
120	Indústria Pesada Geral	Empregados(1)/GFA(2)/Acrés (3)	0,82	1,50	6,75	0,40	0,68	4,22	0,40		6,41				
230	Condomínio Residencial	Unidade Res. (1) /Pessoas(2)/Veículos(3)	5,86	2,50	3,33	0,54	0,24	0,31	0,44	0,19	0,25				
310	Hotel	Quartos(1)/Empregados(2)	8,70	14,34		0,76	0,90		0,65	0,79					
550	Universidade	Empregados(1)/Estudantes(2)	9,13	2,37		0,91	0,24		0,78	0,20					
610	Hospital	Empregados(1)/GFA(2) /Leitos(3)	5,17	16,78	11,77	0,46	1,42	1,36	0,35	1,20	1,18				
630	Clinica	Empregados(1)/Médicos(2)				1,31	4,43								
750	Parque de Escritório	Empregados(1)/GFA(2) /Acrés(3)	3,50	11,42	195,11										
814	Center Pequeno (até 9000m²)	Empregados(1)/ABL(2)	22,36	40,67			4,93		6,41						
820	Shopping Center	ABL(1)	Variável												
850	Supermercados	ABL(1)					12,39			11,06					

Número de Unidades Habitacionais	194 UH
Número de vagas	Residencial: Veículos:231
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	548 pessoas
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	$194 * 5,86 = 1.136,84$
Para o número de veículos	$231 * 3,33 = 769,23$
Para o número de pessoas	$548 * 2,50 = 1.370,00$
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	$194 * 0,44 = 85,36$
Para o número de veículos	$231 * 0,25 = 57,75$
Para o número de pessoas	$548 * 0,19 = 104,12$
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	$194 * 0,54 = 104,76$
Para o número de veículos	$231 * 0,31 = 71,61$
Para o número de pessoas	$548 * 0,24 = 131,54$

Resultado mais desfavorável

Volume Gerado durante o dia	1.370,00
Volume Gerado na hora pico da manhã	104,12
Volume Gerado na hora pico da tarde	131,54

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>)

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.

SITUAÇÃO	2025	2029	2031	2034	2039
Sem empreendimento	4.948uc p/h	5569,4 ucp/h	5908,5 ucp/h	6849,7 ucp/h	7943,7 ucp/h
Cálculo		=4948*(1+0,03) ⁴	=5569,4*(1+0,03) ²	=5908,5*(1+0,03) ⁵	=6849,7*(1+0,03) ⁵
Nível de Serviço*	F	F	F	F	F
Com empreendimento		5717,4 ucp/h	6065,0 ucp/h	6247,5 ucp/h	6458,39 ucp/h
Cálculo		=131,54*(1+0,03) ⁴ = 148 =5569,4+148=	=148*(1+0,03) ² =157 =5908,5+157	=157*(1+0,03) ⁵ =182 = 6065,5+182=	= 182 *(1+0,03) ⁵ =210,89 = 210,89 + 6247,5 =
Nível de Serviço*		F	F	F	F

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

(Tece 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 mobilidade urbana no entorno do empreendimento é fortemente condicionada pela presença da rodovia SC-401, principal eixo estrutural de ligação entre a região central e o norte da Ilha, caracterizada por elevados volumes de tráfego e significativa variação sazonal. Conforme demonstrado nas análises anteriores, a via já opera em condições críticas, apresentando Nível de Serviço F, com demanda superior à sua capacidade operacional, especialmente nos horários de pico e períodos de alta temporada.

A avaliação dos cenários futuros, com e sem a implantação do empreendimento, indica que a via permanecerá em regime de saturação ao longo de todo o horizonte de projeto, independentemente da inserção do novo uso. Nesse contexto, destaca-se que o volume adicional gerado pelo empreendimento é reduzido, sendo estimado em 131,54 veículos/hora no pico da tarde.

Quando comparado aos volumes já verificados na SC-401 — da ordem de milhares de veículos por hora —, o incremento gerado representa uma parcela pouco significativa da demanda total, não sendo suficiente para alterar de forma relevante as condições operacionais da via.

Dessa forma, conclui-se que:

A SC-401 já se encontra em condição de saturação (F), independentemente do empreendimento;
 O acréscimo de tráfego gerado é irrisório frente ao volume existente;
 Não há alteração do nível de serviço da via com a implantação do empreendimento;
 Os impactos sobre a mobilidade urbana são pouco significativos e não estruturais, mantendo-se as condições atuais de operação.

Assim, entende-se que o empreendimento não exerce influência relevante sobre o desempenho global do sistema viário, sendo os problemas de fluidez observados decorrentes de uma condição preexistente da infraestrutura.

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
O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?		Não
O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?		Não
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
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Não
Conforto Ambiental		
<i>(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)</i>		
Poluição sonora	Construção	Durante a fase de construção, é esperado um aumento nos níveis de ruído, o que pode afetar a qualidade de vida dos moradores próximos.
	Funcionamento	O funcionamento do empreendimento poderá gerar ruídos associados ao tráfego e atividades comerciais.
Poluição do ar	Construção	A construção pode resultar na emissão de poeira e outros poluentes, necessitando de medidas para minimizar esses impactos.
	Funcionamento	Em baixa escala, o aumento do tráfego pode contribuir

		para a deterioração da qualidade do ar na região.
Sujidades	Construção	A fase de construção pode gerar resíduos que exigem manejo adequado para evitar a poluição do entorno.
	Funcionamento	O correto gerenciamento de resíduos é fundamental para manter a limpeza da área.
Outros	Construção	
	Funcionamento	

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)

O conjunto apresenta volumetria distribuída em múltiplos blocos paralelos, com afastamentos internos e áreas abertas intercaladas, o que contribui para maior permeabilidade ambiental quando comparado a uma massa única contínua.

Ventilação natural:

A fragmentação em quatro blocos favorece a formação de corredores de ventilação entre as edificações, permitindo a circulação dos ventos predominantes tanto no sentido longitudinal quanto transversal ao lote. Os vazios entre blocos, aliados ao afastamento frontal e à área elevada de lazer, reduzem o efeito de barreira ao vento. No entanto, devido à maior profundidade do conjunto edificado, podem ocorrer zonas de recirculação e redução da velocidade dos ventos nas áreas mais internas do empreendimento e junto às fachadas externas, especialmente em níveis térreos.

Iluminação natural:

A distribuição em blocos separados permite melhor penetração de luz natural entre as edificações, reduzindo o sombreamento contínuo e favorecendo a iluminação tanto das áreas internas do lote quanto do entorno imediato. Ainda assim, a altura dos blocos e a proximidade entre eles geram sombreamento parcial, principalmente nas faixas mais próximas ao empreendimento e em horários de menor altura solar. As áreas públicas frontais tendem a manter boa insolação em parte do dia, enquanto as laterais podem apresentar períodos mais prolongados de sombra.

Materiais e configuração arquitetônica:

As fachadas claras e o uso de superfícies envidraçadas contribuem para a difusão da luz natural, atenuando impactos de escurecimento no entorno imediato. Elementos horizontais, como sacadas e marquises, aumentam o sombreamento próximo às fachadas, porém melhoram o desempenho térmico das unidades.

Conclusão

A solução em quatro blocos reduz impactos negativos típicos de grandes volumes únicos, promovendo melhor ventilação e iluminação relativas. Ainda assim, permanecem efeitos localizados de sombreamento e diminuição da ventilação ao nível do pedestre nas áreas imediatamente adjacentes ao conjunto.



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)

A Área de Influência Direta (AID) insere-se em contexto de relevante valor paisagístico, característico das porções litorâneas do município de Florianópolis, especialmente na interface entre a SC-401 e a Baía Norte.

A paisagem local é marcada pela presença de elementos naturais expressivos, como a proximidade com o corpo hídrico, a topografia suavemente ondulada e a cobertura vegetal remanescente, que, em conjunto, conferem elevada qualidade cênica ao entorno. Destaca-se também a presença de visuais abertos ao longo da rodovia, que permitem a contemplação da baía e das encostas vegetadas adjacentes.

No que se refere aos aspectos culturais e patrimoniais, a região encontra-se próxima a núcleos tradicionais como Santo Antônio de Lisboa e Cacupé, reconhecidos por sua relevância histórica, arquitetônica e cultural, associados à colonização açoriana. Esses núcleos apresentam edificações de valor histórico, atividades gastronômicas típicas e forte identidade cultural, contribuindo para a valorização do território como um todo.

Na AID imediata, entretanto, observa-se predominância de ocupações esparsas e de baixa densidade, com usos pontuais voltados ao comércio e serviços ao longo da rodovia, sem a presença direta de bens tombados ou elementos patrimoniais de destaque no lote ou em seu entorno imediato.

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 de uso misto em questão se destaca por sua beleza ímpar e estética harmoniosa, que promete transformar positivamente a paisagem urbana da região. Este projeto não só contribuirá para o embelezamento do ambiente, mas também será visualmente agradável, integrando-se de forma fluida ao contexto urbano existente.

1. Impactos na Paisagem Urbana

Com um design moderno e cuidadosamente planejado, o empreendimento irá realçar a estética da área, contribuindo para a revitalização do bairro. A inclusão de elementos arquitetônicos inovadores e áreas verdes promoverá uma melhoria na qualidade visual do espaço, tornando-o mais atraente tanto para os moradores quanto para os visitantes. Assim, ao invés de obstruir visões ou desarmonizar o ambiente, o projeto irá adicionar valor à paisagem urbana.

2. Impactos no Patrimônio Natural e Cultural

O empreendimento não interferirá em áreas de patrimônio natural ou cultural. A análise realizada confirmou que a construção não afetará locais de importância histórica ou ecológica, preservando a integridade das áreas sensíveis. A proteção dessas zonas será mantida, garantindo que a beleza e o valor cultural da região permaneçam intactos.

3. Impactos em Equipamentos Públicos e Áreas de Lazer

Embora a demanda por serviços públicos e áreas de lazer possa aumentar com a chegada do novo empreendimento, o projeto foi desenvolvido com uma abordagem que visa minimizar essa pressão. A inclusão de espaços recreativos e áreas verdes proporcionará aos novos moradores e à comunidade local locais agradáveis para lazer e convivência. Além disso o empreendedor sugere a implantação de área verde de lazer localizada em terreno aos fundos do empreendimento.

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)

Na área de influência do empreendimento, não há nenhum patrimônio natural ou cultural mapeado. Isso indica que o projeto pode ser desenvolvido sem riscos diretos a elementos significativos da cultura ou da natureza, garantindo que as intervenções realizadas não afetarão locais de valor histórico, ambiental ou social. Essa ausência de patrimônio na região permite uma maior flexibilidade no planejamento e na implementação do empreendimento, focando nas melhorias urbanísticas e na valorização do espaço sem comprometer a integridade de áreas sensíveis.