

## **RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)**



**DREAM CACUPÉ SPE LTDA**  
Estrada Haroldo Soares Glavan, 4072, bairro Cacupé - Florianópolis  
2026



## Sumário

<b>1. Identificação do Empreendimento .....</b>	<b>4</b>
1.1. Nome e Localização do Empreendimento .....	4
1.2. Identificação do Empreendedor .....	4
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico .....	4
Estudo de Impacto de Vizinhança.....	4
1.4. Titulação do Imóvel .....	5
1.5. Informações Prévias.....	5
Processos correlatos .....	5
1.6. Descrição do Empreendimento .....	8
<b>2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII).....</b>	<b>13</b>
<b>3. Diagnósticos e Prognósticos .....</b>	<b>15</b>
3.1. Adensamento Populacional.....	15
3.2. Equipamentos Urbanos na AID .....	17
3.3. Equipamentos Comunitários na AID .....	20
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo .....	22
3.5. Valorização Imobiliária na AII .....	24
3.6. Mobilidade Urbana .....	25
3.7. Conforto Ambiental Urbano .....	40
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural .....	46

1. Identificação do Empreendimento			
1.1. Nome e Localização do Empreendimento			
Enquadramento <i>(conforme Instrução Normativa Atual)</i>	b) Edificação.		
Classificação <i>(conforme art. 4º da Lei Municipal 11.029/2023)</i>	VII - condomínios residenciais multifamiliares acima de 200 unidades habitacionais ou acima de 100 vagas de automóveis.		
Usos <i>(conforme Anexo F02 - Adequação de Usos para Aprovação e Licenciamento de Obras e Edificações, da LC nº 482/2014)</i>	Zona ARM 2.5 Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical (adequado). Zona ARP 2.5 Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical (adequado apenas nas vias hierarquizadas).		
Nome fantasia <i>(se houver)</i>	DREAM CACUPE		
Logradouro	Estrada Haroldo Soares Glavan	Número	4072
Complemento		CEP	88.050-005
Bairro/Distrito	Cacupé / Saco Grande		
Inscrições Imobiliárias	38.79.033.2172.001.350		
Matrículas	29.927		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	Dream Cacupé Spe Ltda		

1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	Insula Engenharia e Meio Ambiente			
CPF/CNPJ	31.818.927/0001-67			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Rafaela Angeloni Hahne			
Qualificação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Registro Profissional	CREA/SC 218.392-5	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
Rafaela Angeloni Hahne	Coordenação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Adensamento populacional	CREA/SC 218.392-5
Rafaela Angeloni Hahne	Coordenação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Valorização imobiliária	CREA/SC 218.392-5
Rafaela Angeloni Hahne	Coordenação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Geração de tráfego e demanda por transporte	CREA/SC 218.392-5

Rafaela Angeloni Hahne	Coordenação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Ventilação e iluminação	CREA/SC 218.392-5
Rafaela Angeloni Hahne	Coordenação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	CREA/SC 218.392-5
Rafaela Angeloni Hahne	Coordenação	Engenheira Sanitarista e Ambiental	Equipamentos urbanos e comunitários	CREA/SC 218.392-5
<b>Projeto Arquitetônico</b>				
Nome da Empresa <i>(se houver)</i>	Grupo Methafora (Mtfr Arquitetura S/S)			
Responsável Técnico	André Da Rosa Selhorst	Registro profissional	00A1354957 - CAU	

#### 1.4. Titulação do Imóvel

Matrícula <i>(devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)</i>	Cartório de Registro de Imóveis
29.927	2º OFÍCIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS – COMARCA DA CAPITAL - CENTRO - FPOLIS - SC

#### 1.5. Informações Prévias

##### Processos correlatos

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

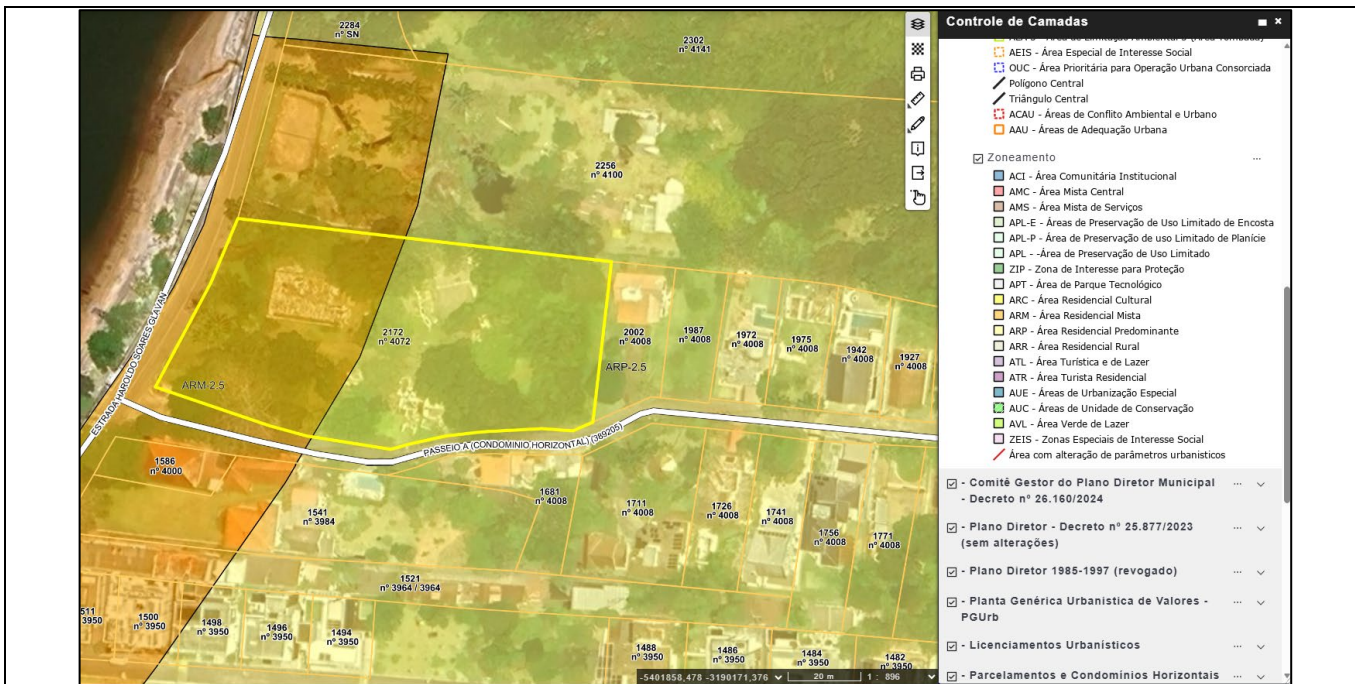
Nome do Processo	Número do Processo/Ano
Aprovação de Projeto - Polo Gerador de Tráfego	E 000239473/2025
Incentivo à Fruição Pública	E 00239396/2025
Aprovação de Projeto de Edificações	E 239473/2025
Alvará de Demolição	E 250757/2024
Consulta Ambiental Automatizada – Inscrição imobiliária: 38.79.033.2172.001.350	17679654749675/2026
Estudo de vias Panorâmicas	E 00060413/2026

##### Zoneamentos incidentes

*(Anexo F01 da LC n. 482/2014 - Listar os zoneamentos incidentes e adicionar figura do site*

*<https://geoportall.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
ARM 2.5	2	0	50%	70%	10,5	0,25	2,4
ARP 2.5	2	0	50%	70%	10.5	0,20	2,4



Fonte: GeoPortal (2026)

### Áreas Especiais de Intervenção Urbanística

*(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)*

Não há

### Unidade Territorial de Planejamento

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

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

UTP 7 – Cacupé - Índice de Salubridade Ambiental (ISA): 0,15

### Licenças Ambientais

*(As licenças listadas deverão ser anexadas ao RIV)*

Empreendimento passível de licença ambiental?

(x) 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)
Em processo de elaboração para protocolo junto ao órgão competente	
<b>Diretrizes Urbanísticas (caso aplicável)</b>	
<i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)</i>	
<p>O empreendimento atenderá aos pareceres técnicos exigidos pela Prefeitura em razão de sua classificação como Polo Gerador de Tráfego (PGT).</p> <p>O projeto foi desenvolvido em conformidade com as diretrizes estabelecidas pelo Manual da Calçada Certa, assegurando acessibilidade, padronização e qualificação do passeio público. Atende integralmente aos parâmetros definidos na Consulta de Viabilidade emitida pelo Município, bem como às disposições vigentes do Plano Diretor, respeitando os índices urbanísticos, afastamentos, taxa de ocupação, coeficiente de aproveitamento e gabarito permitidos para a zona.</p> <p>Além disso, o empreendimento observa a correta aplicação dos incentivos urbanísticos previstos na legislação municipal, utilizando-os de forma compatível com os critérios técnicos e normativos estabelecidos, sem extrapolar os limites legais. Tal adequação garante que a proposta esteja alinhada às diretrizes de ordenamento territorial e ao processo de desenvolvimento urbano planejado.</p> <p>O empreendimento também contará com <b>área de fruição pública</b>, integrada ao passeio, contribuindo para a qualificação do espaço urbano e para a melhor relação entre a edificação e a via pública.</p>	
<b>Empreendimento se enquadra como PGT</b>	<b>PGT-01 ( ) PGT-02 ( x ) NÃO ( )</b>
<b>Diretrizes do PGT-02 (quando aplicável)</b>	
<i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes, máx. 1500 caracteres)</i>	

- O empreendimento irá respeitar os recuos viários pertinentes, conforme previsto no Anexo C14 – Sistema Viário da LCM 482/2014, alterada pela LCM 739/2023.
- O empreendimento realizará o ajuste do meio-fio da Estrada Haroldo Soares Glavan para a posição prevista na seção transversal da via, garantindo a concordância com a calçada dos imóveis lindeiros. O recuo adotado viabilizará o acostamento previsto, possibilitando a implantação das vagas de embarque e desembarque.
- Quanto à vaga de embarque e desembarque destinada ao caminhão de lixo, será previsto recuo adicional de 1,00 metro, de modo a garantir a largura total de 3,00 metros, em conformidade com a Orientação Técnica da COMCAP. Nesse trecho, o muro do empreendimento acompanhará o referido recuo, assegurando a manutenção da largura de 3,00 metros da calçada, sem necessidade de alteração do alinhamento da edificação.
- O acesso de veículos e os rebaixos de meio-fio atenderão ao disposto no Decreto nº 25.409/2023. A verificação e detalhamento do rebaixo serão contemplados no respectivo projeto/processo de melhorias urbanas.
- Será prevista área de acumulação junto ao acesso de veículos, mediante recuo do elemento de controle (portão, cancela ou gradil), de forma a possibilitar a espera de um veículo em espaço mínimo de 5,00 metros, mantendo-se largura livre e desimpedida de 3,00 metros na calçada.
- O projeto atenderá às disposições constantes no Anexo E01 da LCM nº 482/2014, com redação dada pela LCM 739/2023..
- As vagas destinadas a bicicletas serão dimensionadas com área mínima compatível com o modal, contando com acesso por rota adequada e livre de obstáculos.
- O empreendimento observará o disposto no Art. 179 da LCM 482/2014, prevendo a inserção de Arte Pública, conforme aplicável às intervenções caracterizadas como Polo Gerador de Tráfego – PGT-1 ou PGT-2.
- Serão atendidas as determinações estabelecidas no Decreto nº 25.649/2023.

#### **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
O empreendimento está localizado em área suscetível a inundações, classificada com predominância de média e baixa probabilidade de ocorrência.	Consulta Ambiental Automatizada

### **1.6. Descrição do Empreendimento**

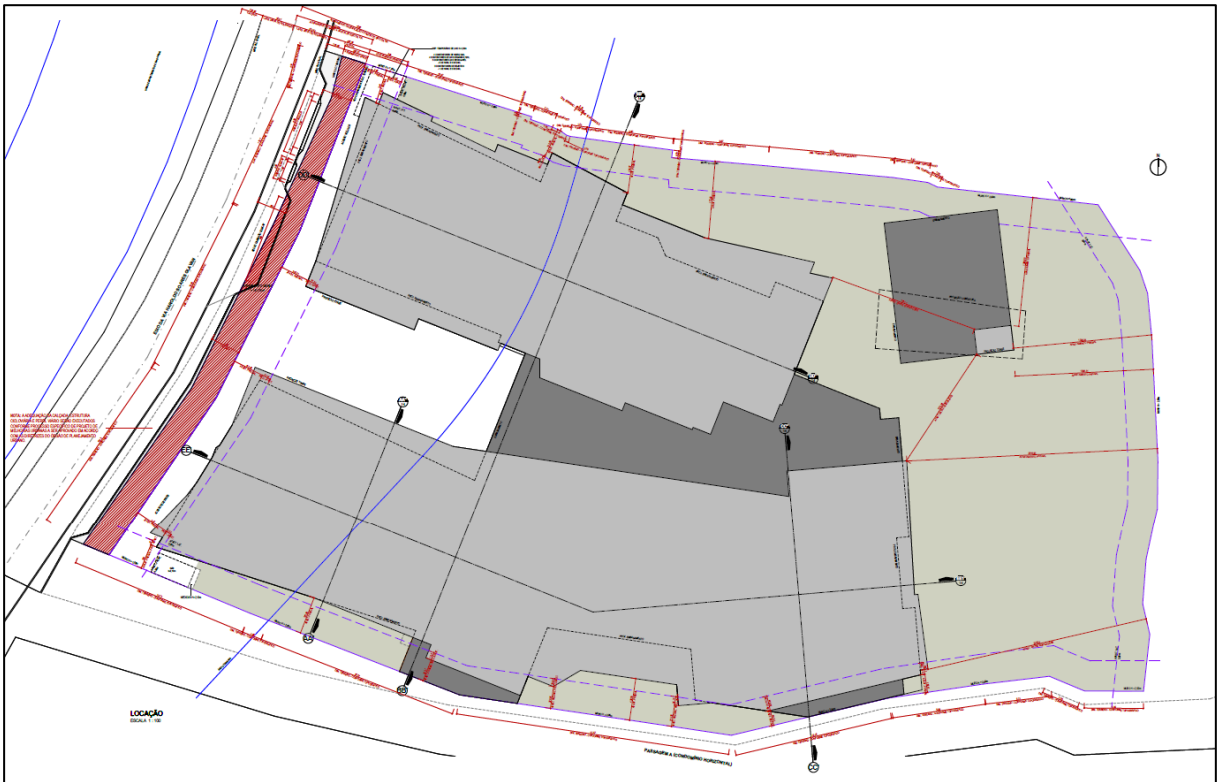
#### **Mapa ou Croqui de Localização**

*(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)*



Fonte: Insula (2026)

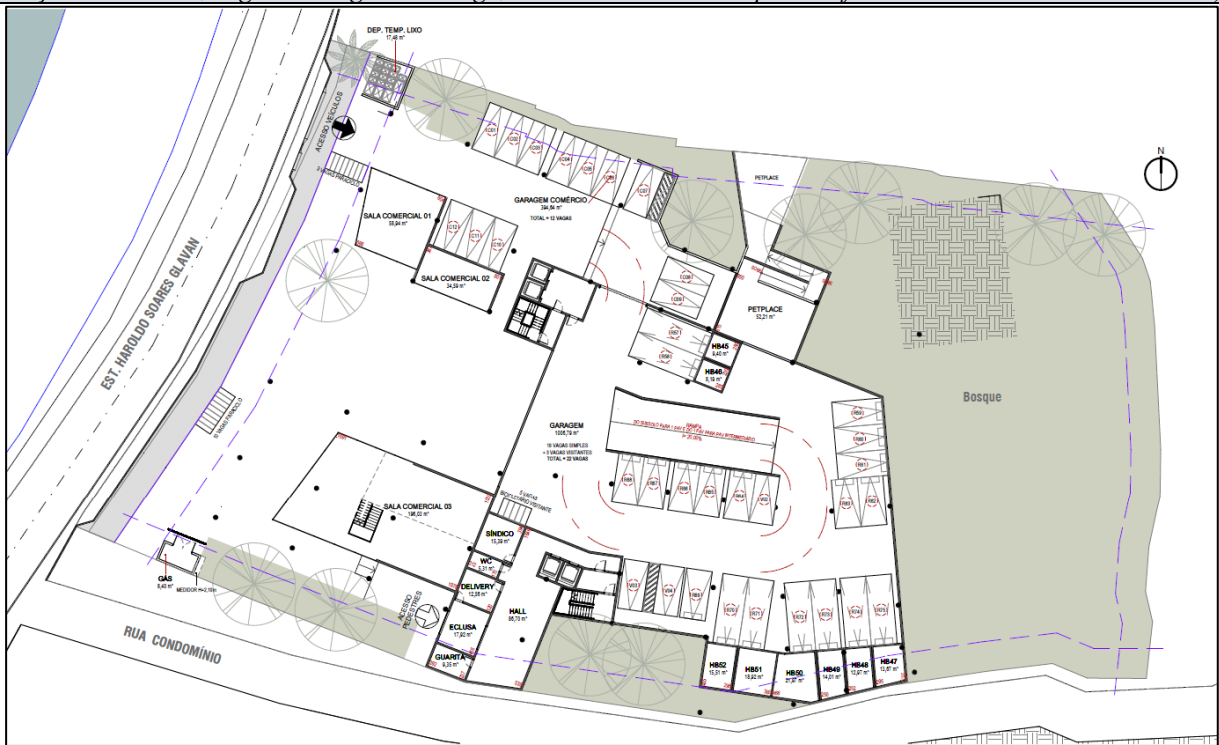
**Mapa ou Croqui de Localização**  
(Anexar planta em formato PDF em escala adequada)



Fonte: Grupo Methafora (2026).

### 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)



Fonte: Grupo Methafora (2026).

### Descrição dos usos e atividades

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

Para atendimento à demanda de estacionamento, estão previstas 97 vagas automotivas e 97 vagas de bicicleta destinadas ao uso residencial, além de 5 vagas automotivas e 5 vagas de bicicleta voltadas aos visitantes e para o setor comercial serão destinadas 11 vagas privativas e 3 de visitantes.

Considerando a natureza mista do empreendimento, observam-se períodos de pico distintos e, em determinados momentos, coincidentes. Para o setor residencial, estima-se maior intensidade de movimentação nos intervalos das 6h às 9h e das 17h às 19h.

Para o setor comercial, de modo geral, prevê-se funcionamento das 9h às 19h, com potenciais picos de fluxo entre 12h e 14h e entre 18h e 19h, podendo variar em função de fatores como a sazonalidade.

No caso de operações de gastronomia, admite-se a possibilidade de funcionamento em horários estendidos, especialmente no período noturno, compreendido entre 18h e 23h. Em períodos de alta temporada, entende-se que os horários de pico poderão sofrer alterações.

### Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m <sup>2</sup> )	5.136,70m <sup>2</sup>
Área de recuo viário (m <sup>2</sup> )	141,70m <sup>2</sup>
Área remanescente (m <sup>2</sup> )	4995,00m <sup>2</sup>
Incentivos utilizados	Incentivo de uso misto e incentivo à fruição pública.
Número de torres	2

Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m <sup>2</sup> )						
( x ) Sim ( ) Não	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)					
	5883,83m <sup>2</sup>					
Uso de Transferência do Direito de Construir (m <sup>2</sup> )						
( ) Sim - venda ( ) Sim - compra ( x ) Não	Proveniência (máx. 100 caracteres)					
	Valor do m <sup>2</sup>					
Limite de Ocupação						
Parâmetro	Permitidos PD 482/2014			Utilizados		
Coefficiente de Aproveitamento (CA)	2,4					
Número de Pavimentos	Básico	Acres. TDC	Básico	TDC	Incentivos	Total
	2	0	2		4	6
Taxa de Impermeabilização						
Área do lote (m <sup>2</sup> )		5.136,70m <sup>2</sup>		100%		
Área sem obstáculo à infiltração de água (m <sup>2</sup> )		1574,38m <sup>2</sup>		31,52%		
Área de terraço (profundidade maior que 30cm) (m <sup>2</sup> )		-		-		
Área de Pavimentação Drenante (m <sup>2</sup> equivalente)		-		-		
Área com sistema de captação de águas pluviais (m <sup>2</sup> )		-		-		
Área impermeabilizada (m <sup>2</sup> )		3562,32m <sup>2</sup>		69,35%		
Taxa de Ocupação		Área (m <sup>2</sup> )	%	Área (m <sup>2</sup> )	%	
	Subsolo	2.718,57	50	2.613,77 m <sup>2</sup>	52,33%	
	Base	2.718,57	50	2.690,58 m <sup>2</sup>	53,87%	
	Torre	2.718,57	50	2.344,98m <sup>2</sup>	46,95%	
Quadro de Áreas das Unidades Privadas						
Unidades Habitacionais/Hospedagem	Número de dormitórios	Total de unidades		Área privativa média		
	2	11		87,00m <sup>2</sup>		
	3	54		121,29m <sup>2</sup>		
Unidades Comerciais/Serviços	Tipo	Número		Área média		
	Loja	3		118,35m <sup>2</sup>		
Quadro de Áreas do Empreendimento						
<i>(Quadro de áreas total e total computável do empreendimento, por pavimento e total geral)</i>						
Pavimento	Área Computável		Área Total			
Subsolo	590,96 m <sup>2</sup>		2.613,77 m <sup>2</sup>			

1º Pavimento - Pilotis	371,11 m <sup>2</sup>	2834,47 m <sup>2</sup>
Pav. Intermediário	587,68 m <sup>2</sup>	1.609,85 m <sup>2</sup>
2º Pavimento	1822,44 m <sup>2</sup>	2327,36 m <sup>2</sup>
3º Pavimento	1769,68 m <sup>2</sup>	2017,95 m <sup>2</sup>
4º Pavimento	1737,64 m <sup>2</sup>	1968,76 m <sup>2</sup>
5º Pavimento	1791,19 m <sup>2</sup>	2004,55 m <sup>2</sup>
6º Pavimento	1602,81 m <sup>2</sup>	1906,23 m <sup>2</sup>
Pavimento Cobertura	860,51 m <sup>2</sup>	1613,76 m <sup>2</sup>
Reservatório	0,00 m <sup>2</sup>	139,17 m <sup>2</sup>
<b>Total Geral</b>	<b>11.134,02 m<sup>2</sup></b>	<b>19.035,87 m<sup>2</sup></b>

### Vagas de Estacionamento

		Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
		Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta
Residenciais	Privativas	-		1 vaga/uni	97	0	97
	Visitantes	5%		5%	5	0	5
Comerciais	Privativas	1/100m <sup>2</sup>		1/100m <sup>2</sup> com min. de 5 uni	11	0	5
	Visitantes	-	-	-	1	0	5
Outros		-	-	-	-	-	-

### Usos do Empreendimento

Tipos de uso	Área (m <sup>2</sup> )	% do uso (em relação à área total do empreendimento)
Residencial	11.134,02 m <sup>2</sup>	58,49%
Comercial	341,31 m <sup>2</sup>	1,79%

### 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	Março/2027	Abril/2027
2	Movimentações de terra	Abril/2027	Junho/2027
3	Contenções	Maió/2027	Junho/2027
4	Escavações	Julho/2027	Setembro/2027
5	Fundações	Setembro/2027	Novembro/2027
6	Supraestrutura	Novembro/2027	Junho/2028

7	Obra Cinza	Março/2028	Junho/2029
8	Obra Fina	Dezembro/2028	Setembro/2029
9	Acabamentos	Setembro/2029	Dezembro/2029
10	Fachada	Setembro/2028	Outubro/2029
11	Arruamento	Outubro/2029	Janeiro/2030
12	Limpeza Final	Dezembro/2029	Fevereiro/2030

#### **Enquadramentos Diferenciais**

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

O empreendimento proposto caracteriza-se como de uso misto, contemplando atividades residencial multifamiliar e comercial, em conformidade com o que dispõe o Art. 42 da LCM 739/2023. A proposta prevê, ainda, área de fruição pública com 156,53 m<sup>2</sup>, configurando importante qualificação urbana, com potencial de contribuir para o entretenimento e lazer de moradores e visitantes da região.

#### **Demais informações consideradas pertinentes para o EIV**

*(máx. 2000 caracteres)*

O empreendimento proporcionará espaço qualificado de lazer por meio de área de fruição pública integrada às lojas comerciais, fomentando a criação de novos pontos de venda e contribuindo para a dinamização econômica da região.

A área de implantação encontra-se em zona suscetível a inundações, classificada com média e baixa probabilidade de ocorrência. Ressalta-se, entretanto, que não há registro de eventos recorrentes no local. Ainda assim, o projeto adota medidas preventivas, considerando o afastamento em relação ao mar, sendo as calçadas e áreas paisagísticas os espaços mais passíveis de eventual interferência em situações de maré elevada ou ressacas.

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

### **Delimitação das Áreas de Influência**

Conforme Instrução Normativa que publica o presente Termo de Referência, 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:

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

<b>Setores censitários da AID</b>	<b>Setores censitários da AII</b>
-----------------------------------	-----------------------------------

420540745000007; 420540745000012;  
420540745000013

420540745000007; 420540745000012;  
420540745000013; 420540745000019;  
420540705000666

### Caracterização geral das Áreas de Influência

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

A Área de Influência Direta (AID) corresponde ao entorno imediato sujeito aos impactos decorrentes da operação do empreendimento, tais como incremento do tráfego local, geração de ruídos e alterações na dinâmica cotidiana da vizinhança.

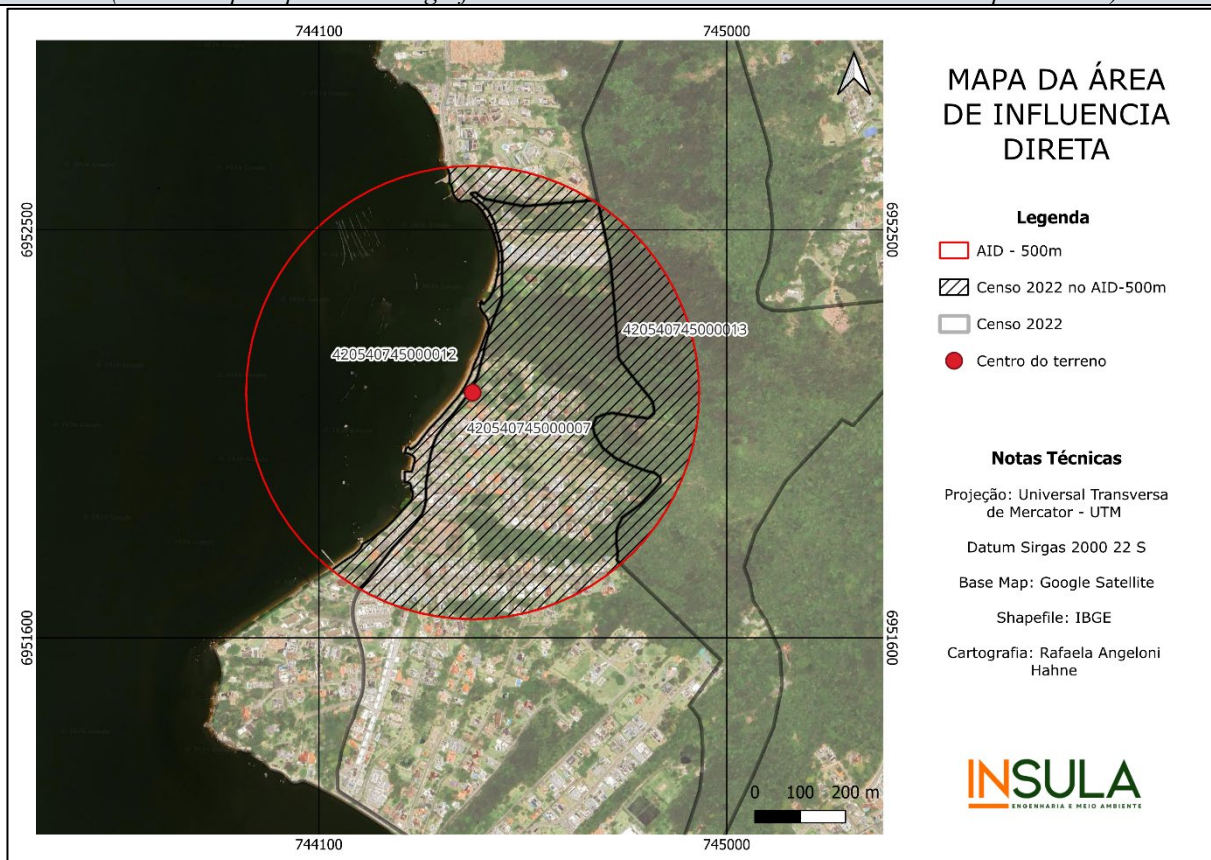
A AID delimitada abrange uma área total de 46,49 hectares. Sua definição considerou um raio de 500 metros, conforme estabelecido pela Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMHDU nº 001/2023, sendo a delimitação ajustada de modo a contemplar a área com ocupação urbana do bairro Cacupé.

A Área de Influência Indireta (AII) compreende o território sujeito aos impactos secundários e cumulativos decorrentes da implantação e operação do empreendimento, os quais se manifestam de forma difusa e menos imediata, tais como alterações no fluxo viário estrutural, demanda por infraestrutura urbana, equipamentos públicos e serviços, bem como possíveis reflexos na dinâmica socioeconômica local.

A AII delimitada abrange uma área total de 160,75 hectares. Sua definição considerou um raio de 900 metros, conforme estabelecido pela Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMHDU nº 001/2023, sendo a delimitação ajustada de modo a contemplar a área com ocupação urbana do bairro Cacupé.

### Mapa da Área de Influência Direta

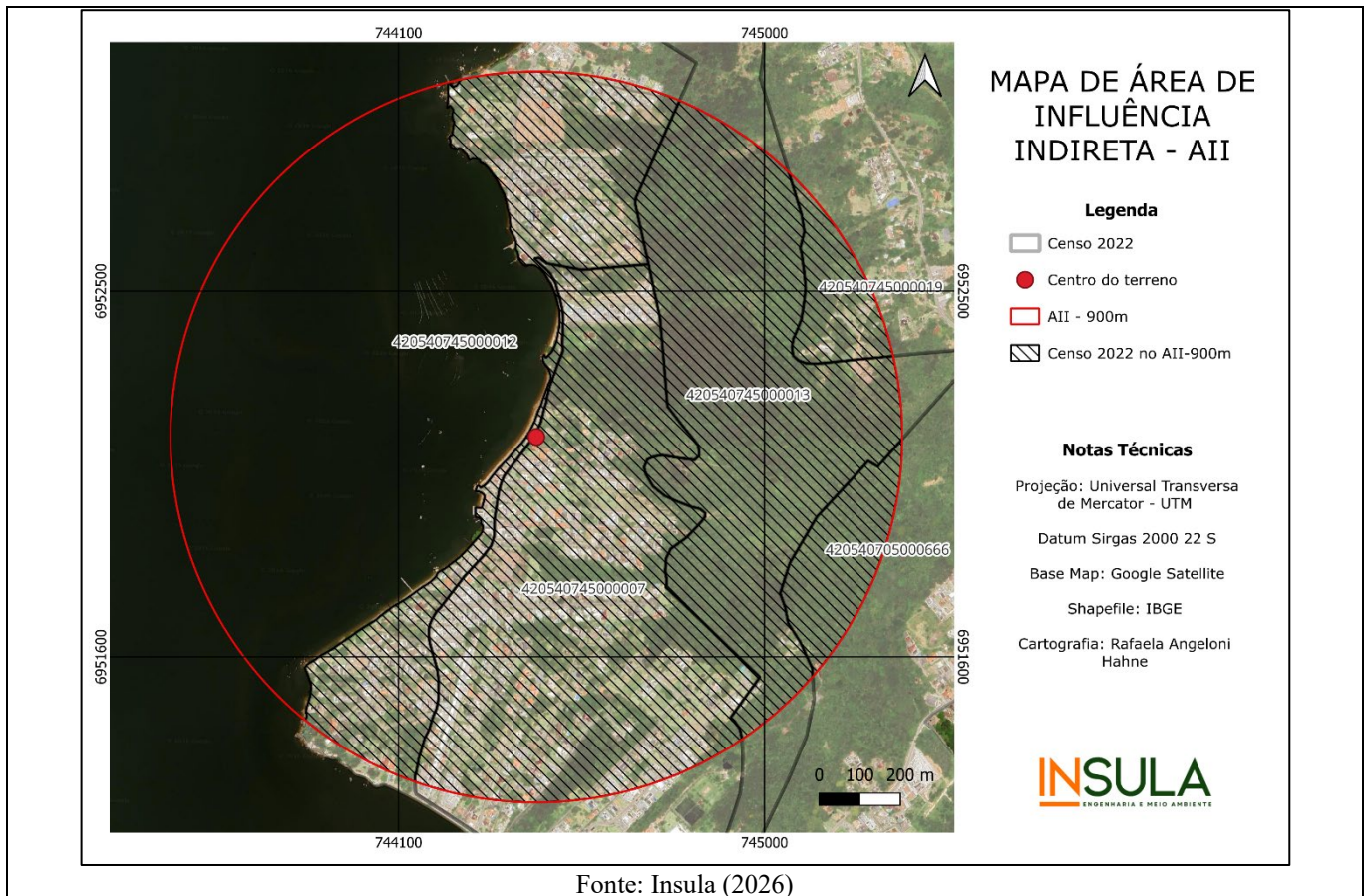
*(Inserir mapa representando graficamente o raio adotado e os setores censitários pertinentes)*



Fonte: Insula (2026)

### Mapa da Área de Influência Indireta

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



### 3. Diagnósticos e Prognósticos

#### 3.1. Adensamento Populacional

##### Caracterização Populacional atual da AII

População Total da AII (PTAII) conforme o último censo do IBGE	1139 pessoas
População Total da AII (PTAII) atualizada <i>(Utilizar referência ou método que inclua a evolução dos últimos censos ou estimativa para traçar um comparativo de crescimento da população)</i>	Em Florianópolis, a população passou de 537.211 habitantes em 2022 para 587.486 em 2025, representando crescimento acumulado de 9,36% no período, com taxa média anual aproximada de 3,12%. Mantido esse ritmo, projeta-se para 2026 uma população estimada de 604.362 habitantes. Considerando esse incremento na Área de Influência Indireta (AII), estima-se para 2026 uma população aproximada de <b>1.281 habitantes na referida área.</b>
Quantidade de domicílios na AII	535 domicílios
Média de pessoas por domicílio na AII	2,40 pessoas/domicílio
Área Urbanizável da AII (ha) <i>(Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)</i>	109,76 hectares
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] <i>(Considerar área calculada acima)</i>	11,67 hab./ha

Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	ARM 2.5 – 210 hab./ha ARP 2.5 – 110 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)	0 a 5 anos: 101 pessoas; 6 a 17 anos: 191 pessoas; 18 a 59 anos: 781 pessoas; Mais de 60 anos: 208 pessoas.
<b>População Fixa e Flutuante do Empreendimento</b> (Considerar 2 hab./dormitório para uso residencial; 7 hab/m <sup>2</sup> para uso comercial; demais usos consultar a IN 009 do Corpo de Bombeiros de SC.)	
População Fixa do Empreendimento	368 pessoas
População Flutuante do Empreendimento	48 pessoas
População Total do Empreendimento (PTE) (População fixa + população flutuante)	416 pessoas
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	Para o empreendimento multifamiliar, foi adotado o critério de 2 habitantes por dormitório, considerando um total de 184 dormitórios, o que resulta em uma população estimada de <b>368 pessoas</b> .
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Para a área comercial, utilizou-se como referência a IN 009 do CBMSC, que prevê, para dimensionamento populacional em ocupações comerciais, o fator de 1 pessoa para cada 9 m <sup>2</sup> de área bruta. Considerando a área comercial total de 484,32 m <sup>2</sup> , obtém-se uma estimativa de aproximadamente <b>48 pessoas</b> .
<b>Adensamento Populacional com o Empreendimento</b>	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento (Considerar as macro áreas de uso urbano)	15,46 hab./ha
Incremento populacional na AII (%)(PTE/PTAII)	32,73%
Conforme enquadramento abaixo, o empreendimento ocasiona um adensamento populacional expressivo na AII? ADIs: não se enquadra Macroáreas de uso Urbano com gabarito ≥ 3: Incremento >10% Macroáreas de Uso Urbano com gabarito < 3: Incremento >4% Macroáreas de Transição: Incremento >2%	(x) Sim ( ) Não
<b>Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento</b> (Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)	
A implantação do empreendimento resultará em incremento populacional estimado em 32,73% na Área de Influência Indireta (AII), conforme relação PTE/PTAII. O aumento decorre da inserção de novas unidades residenciais e áreas comerciais, promovendo adensamento pontual em área predominantemente de baixa densidade.	
Embora proporcionalmente relevante, o acréscimo populacional encontra-se concentrado em lote situado em eixo viário estruturante, o que favorece sua adequada absorção pela infraestrutura existente. O empreendimento foi classificado como PGT – Classe 02, enquadramento que exige a adoção de medidas	

técnicas específicas voltadas à organização dos acessos, sinalização e eventuais adequações viárias, de modo a garantir fluidez e segurança no tráfego local.

Dessa forma, o impacto é permanente quanto à ocupação, porém de magnitude moderada e espacialmente delimitado, sendo mitigável por meio das intervenções viárias previstas, não configurando comprometimento da dinâmica urbana da região.

### 3.2. Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m <sup>3</sup> )	Está em análise de viabilidade	( ) Sim ( ) Não
Energia Elétrica (KW)	Está em análise de viabilidade	( ) Sim ( ) Não
Coleta de Lixo	Está em análise de viabilidade	( ) Sim ( ) Não
Esgotamento Sanitário (m <sup>3</sup> )	Está em análise de viabilidade	( ) Sim ( ) Não
<p>No caso da inexistência de um ou mais itens da lista acima, informar e descrever qual solução será utilizada.</p> <p><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>		
Haverá sistema de tratamento autônomo de efluentes no empreendimento?	( x ) Sim ( ) Não	
Em caso afirmativo, qual será a destinação do efluente tratado?	A destinação do efluente tratado será no sistema urbano de drenagem.	
<b>Memória de cálculo das demandas do empreendimento em relação aos equipamentos urbanos</b>		
Consumo de água pelo empreendimento na fase de operação		
Está em análise de viabilidade		
Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação		
Está em análise de viabilidade		
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?		
Está em análise de viabilidade		
<b>Drenagem Urbana</b>		
Existe infraestrutura de drenagem na AID? <i>(Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc)</i>	(x) Sim ( ) Não	
Existem problemas de drenagem na AID? <i>(Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte <a href="http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf">http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf</a>)</i>	(x) Sim ( ) Não	

O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?	<input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim, baixa <input checked="" type="checkbox"/> Sim, média <input type="checkbox"/> Sim, alta
Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial? <i>(exemplos: jardins de chuva, valas de infiltração, bacias de contenção, etc.)</i>	
<p>O diagnóstico participativo de drenagem identificou, na Área de Influência Direta (AID), apenas a ocorrência pontual de enxurrada na Servidão Pedro de Souza, localizada a aproximadamente 210 metros do empreendimento. Não foram registrados relatos de alagamentos ou inundações na AID imediata.</p> <p>Embora o Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis aponte o imóvel como inserido em área suscetível à inundação, não foram constatadas ocorrências recorrentes no diagnóstico de campo. Ainda assim, o projeto contemplará medidas preventivas de controle e manejo das águas pluviais, visando minimizar qualquer potencial impacto.</p> <p>Entre as soluções previstas destacam-se a adoção de técnicas de drenagem sustentável, como valas de infiltração e demais dispositivos de controle na fonte, com o objetivo de favorecer a retenção, infiltração e o adequado escoamento das águas pluviais, contribuindo para a manutenção das condições hidrológicas locais.</p>	
<b>Resíduos Sólidos</b>	
Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	16,50m
<b>Análise da oferta de equipamentos urbanos</b> <i>(Teecer análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>	



Fonte: Insula (2026)

A área de implantação do empreendimento dispõe de infraestrutura urbana consolidada, contemplando redes públicas de abastecimento de água potável, esgotamento sanitário, fornecimento de energia elétrica, telecomunicações, iluminação pública, sistema de drenagem pluvial e serviço regular de coleta de resíduos sólidos.

### 3.3. Equipamentos Comunitários na AID

	Tipo <sup>1</sup>	Porte (m <sup>2</sup> aprox.)	Rede <sup>2</sup>	Distância caminhável até o empreendimento
Unidade de Saúde	-			
	-			
Unidades de Ensino	-			
	-			
Unidades de Assistência Social	-			
	-			
Unidades de Segurança Pública	-			
	-			
Outros	-			

#### Localização dos Equipamentos Comunitários

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

Não há elementos comunitários dentro da AID.

#### 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)*

O empreendimento não vai afetar os equipamentos comunitários, pois na área de influência direta não há tais equipamentos públicos.

#### Espaços Livres na AID

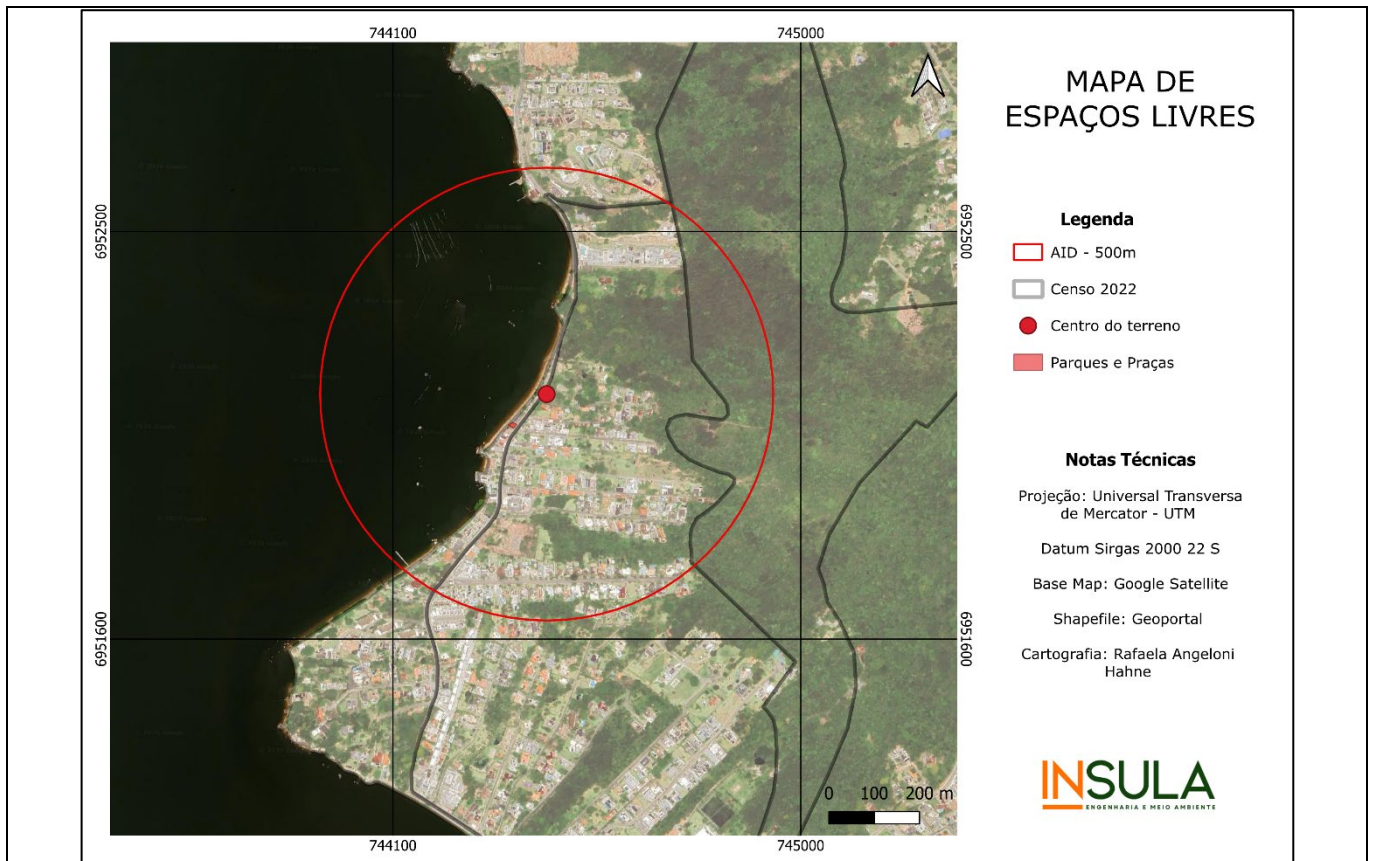
Nome	Tipo	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Praça Gemma Pascale	Praças implantadas	Alguns equipamentos urbanos, vegetada, passeio, lixeiras, iluminação	0,1km

#### Localização dos Espaços Livres

*(Inserir mapa em escala adequada com os espaços livres presentes na AID, destacando a localização do empreendimento. Utilizar o GeoPortal.)*

<sup>1</sup> Tipo de serviço oferecido: Posto de saúde, hospital, ensino médio, ensino fundamental, etc.

<sup>2</sup> Pública ou privada



Fonte: Insula (2026)

### **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 empreendimento não afetará de forma significativa o único espaço livre identificado na Área de Influência Direta (AID). Ao contrário, a proposta contempla a implantação de área aberta de convivência integrada a espaços comerciais, que poderão ser usufruídos pela comunidade local, contribuindo para a dinamização e qualificação do entorno imediato.

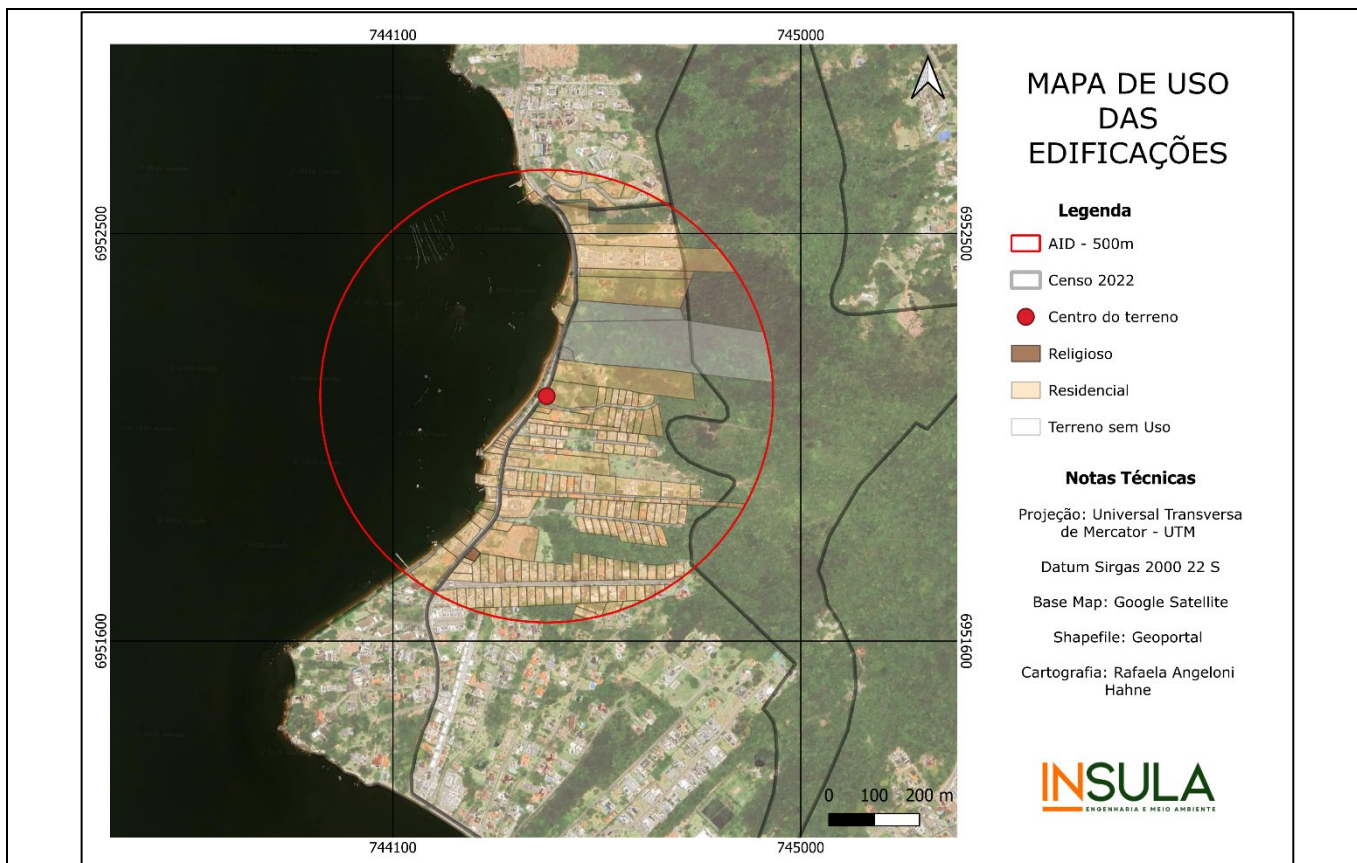


Google Maps, (2026)

### 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)*



Fonte: Insula (2026)

### **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 Área de Influência Direta (AID) caracteriza-se por ocupação predominantemente residencial unifamiliar, com edificações de baixo gabarito, baixa densidade construtiva e padrão consolidado. O empreendimento proposto, de uso misto e com 6 pavimentos, introduz tipologia distinta da predominante, promovendo alteração pontual no padrão de uso e ocupação do solo.

A principal modificação refere-se à intensificação do uso do lote, com aumento da densidade construtiva e diversificação funcional, ao incorporar atividades comerciais ao uso residencial. Essa mudança resulta em maior dinamização do espaço urbano imediato, especialmente por estar localizado em frente a eixo viário estruturante do bairro, cuja vocação admite maior fluxo e diversidade de usos.

Sob o aspecto urbanístico, a implantação representa transição de padrão exclusivamente horizontal para configuração de maior verticalização pontual. Contudo, por estar situada em via principal e em área dotada de infraestrutura urbana consolidada, a inserção mostra-se compatível com a capacidade de suporte local.

Os impactos decorrentes incluem alteração da volumetria predominante, incremento moderado na circulação de pedestres e veículos e intensificação da ocupação do solo. Tais impactos são permanentes quanto à ocupação, porém restritos à AID e mitigáveis por meio de soluções arquitetônicas adequadas, organização de acessos e atendimento às exigências técnicas decorrentes do enquadramento como PGT Classe 02.

Conclui-se que o empreendimento promove adensamento e diversificação de uso de forma localizada e compatível com a infraestrutura existente, não configurando descaracterização significativa do padrão urbano consolidado, mas sim inserção controlada no processo de evolução do cenário urbano.

3.5. Valorização Imobiliária na AII	
Diagnóstico	
Renda média mensal da população da AII	10 a 20 salários-mínimos
Faixa de valorização conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Faixa 4 - R\$500,00 a R\$699,00
Identificar e mapear se há ZEIS e/ou aglomerados subnormais de habitação na AII.	
Não há ZEIS no raio de abrangência da Área de Influência Indireta.	
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.	
<p>Nos últimos anos, observa-se processo contínuo de verticalização na Área de Influência Indireta (AII), evidenciando tendência de transformação gradual do padrão construtivo local. O empreendimento em análise insere-se nesse contexto de evolução urbanística, acompanhando a dinâmica de adensamento já verificada na região.</p> <p>Diferencia-se, contudo, por incorporar área comercial e espaço de fruição pública, elementos que ampliam a funcionalidade do lote e contribuem para a qualificação urbana do entorno. Essa proposta agrega diversidade de usos e potencializa a vitalidade do espaço, promovendo valorização adicional a uma área já consolidada e reconhecida pelo seu padrão urbano.</p> <p>Destaca-se, ainda, que a revitalização da orla de Cacupé, em execução à época da elaboração deste relatório, tende a reforçar a valorização imobiliária e paisagística da região. A localização do empreendimento, com frente voltada para a via principal e em proximidade imediata com a orla marítima, potencializa seu atributo cênico, tendo como diferencial a relação visual direta com o ambiente costeiro.</p>	
Prognóstico	
Padrão construtivo do empreendimento	
O empreendimento é uma Habitação de Mercado Popular (HMP) conforme LC nº 482/2014?	( ) Sim (x) Não
O empreendimento é uma Habitação de Mercado (HM) conforme LC nº 482/2014?	( ) Sim (x) Não
O empreendimento possui um Padrão Médio conforme Decreto 25887/2023?	(x) Sim ( ) Não
O empreendimento possui um Padrão Alto ou Médio Alto? (caso não se enquadre nas hipóteses acima)	( ) Sim (x) Não
Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.	
<p>O empreendimento está inserido em área classificada como faixa 4 da Planta Genérica Urbanística de Valores (PGUrb). Possui 65 unidades habitacionais e 102 vagas de garagem residenciais, correspondendo a 1,56 vaga por unidade. A área privativa é de 9.998,75 m<sup>2</sup> frente a uma área total de 19035,87m<sup>2</sup>, representando 52,52% do total.</p>	
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m <sup>2</sup> ) do empreendimento.	3.500,00
O valor previsto para comercialização das unidades residenciais 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 ( ) Não se aplica

O valor previsto para a comercialização das unidades residenciais do empreendimento é compatível com o perfil socioeconômico predominante na Área de Influência Indireta (AII). A região apresenta elevado nível de valorização imobiliária, enquadrando-se na faixa 4 de valor, característica de áreas com maior padrão construtivo e renda média mais elevada. Dessa forma, os valores estimados para as unidades estão alinhados com o mercado imobiliário local e com a capacidade aquisitiva da população residente no entorno, não sendo esperadas incompatibilidades entre o perfil do empreendimento e a renda média da região.

#### **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)*

A inserção do empreendimento na Área de Influência Indireta (AII) tende a produzir efeitos positivos no processo de valorização imobiliária local. A região em que o projeto será implantado já apresenta um padrão urbano consolidado, com renda per capita relativamente elevada e imóveis com bom nível de valorização no mercado imobiliário. Dessa forma, não se prevê alteração significativa no estrato social existente, tampouco processos associados à substituição populacional, como expulsão de moradores ou gentrificação.

Nesse contexto, o empreendimento não deverá gerar pressões sociais relevantes sobre a ocupação do território, uma vez que o perfil socioeconômico predominante da área já é compatível com o padrão do projeto proposto. Além disso, não foram identificadas, na área de influência considerada, zonas classificadas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), bens tombados ou Áreas de Preservação Cultural (APC) que possam ser diretamente impactadas pela implantação do empreendimento.

A implantação do projeto tende a contribuir para a qualificação urbana do entorno, especialmente pela introdução de novos espaços de fruição e de estabelecimentos comerciais no térreo da edificação. Atualmente, tais usos são pouco presentes na região imediata, de modo que a oferta desses serviços poderá estimular a dinamização do espaço urbano, ampliar as opções de convivência e favorecer a utilização do espaço público.

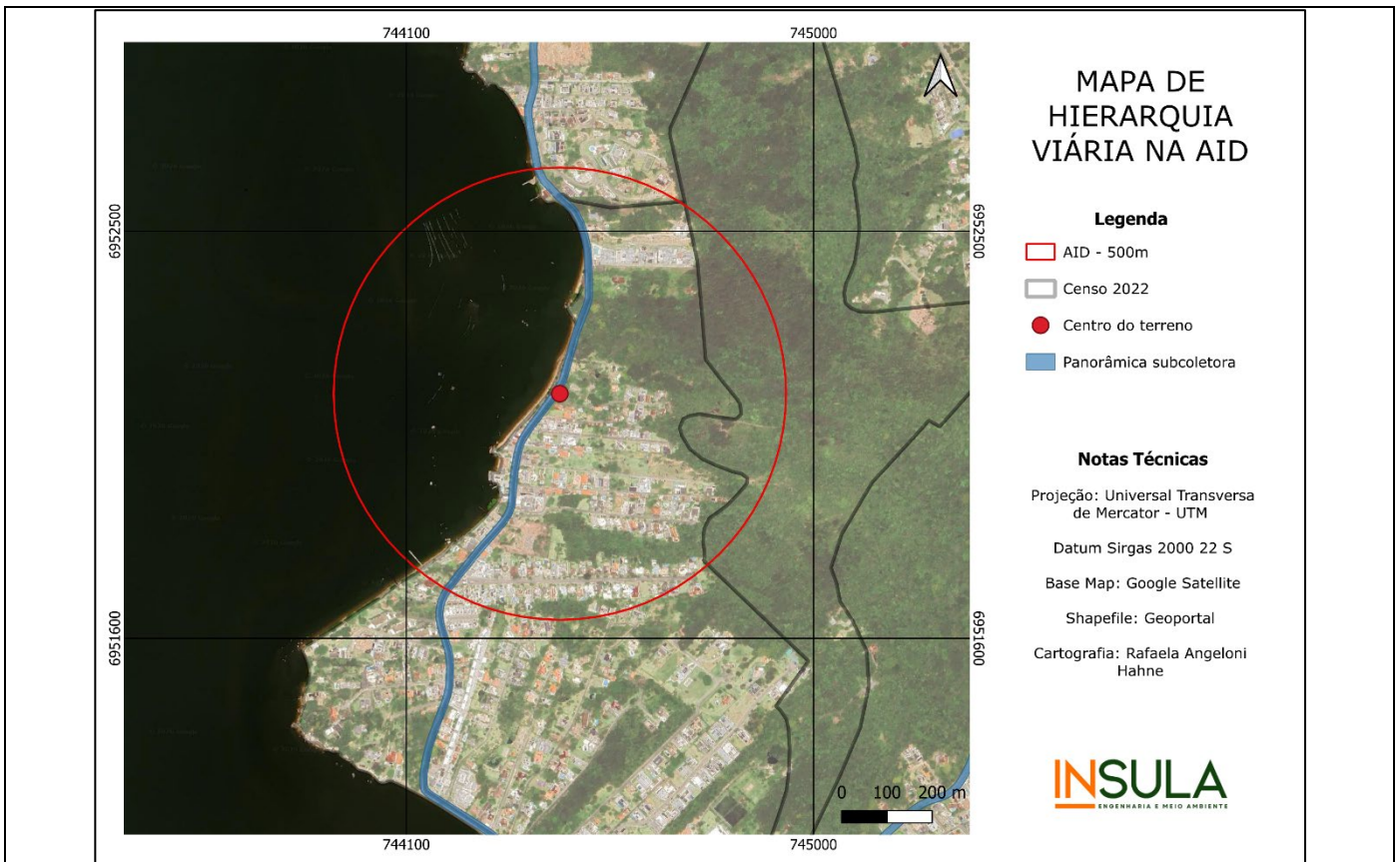
Dessa forma, é esperado que o empreendimento contribua para a valorização dos imóveis adjacentes e da região como um todo, uma vez que a presença de novos serviços, áreas de convivência e melhoria na qualidade do ambiente urbano costuma refletir positivamente na atratividade e na percepção de valor do local. Assim, conclui-se que os impactos relacionados à valorização imobiliária tendem a ser predominantemente positivos, sem implicar em alterações relevantes na composição social existente na área.

### **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 n° 482/2014. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)*



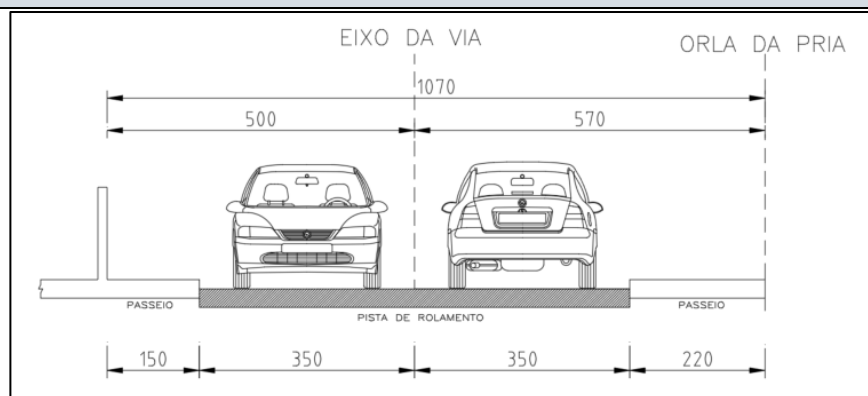
Fonte: Insula (2026)

### Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

#### Via 1

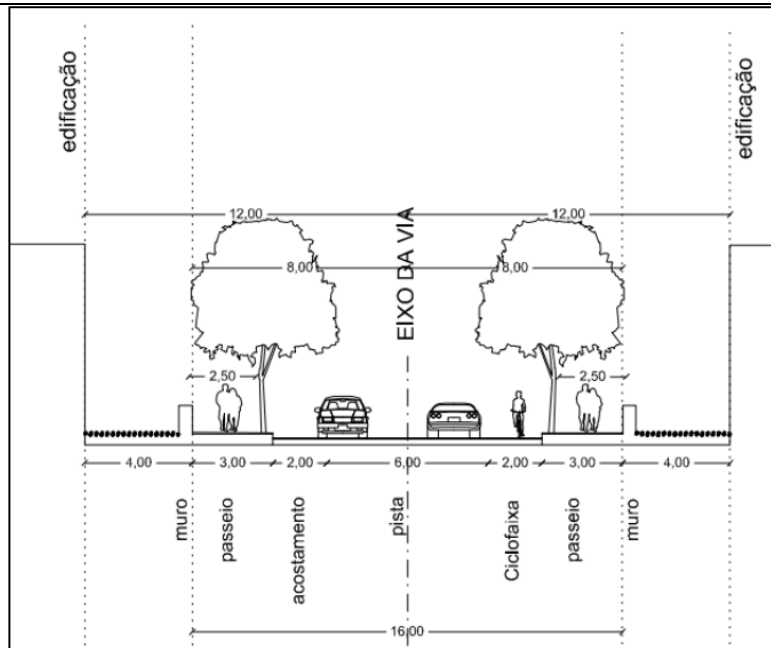
Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Estrada Haroldo Soares Glavan	Panorâmica Subcoletora

#### Via 1 – Seção Transversal Atual



Fonte: Insula (2026)

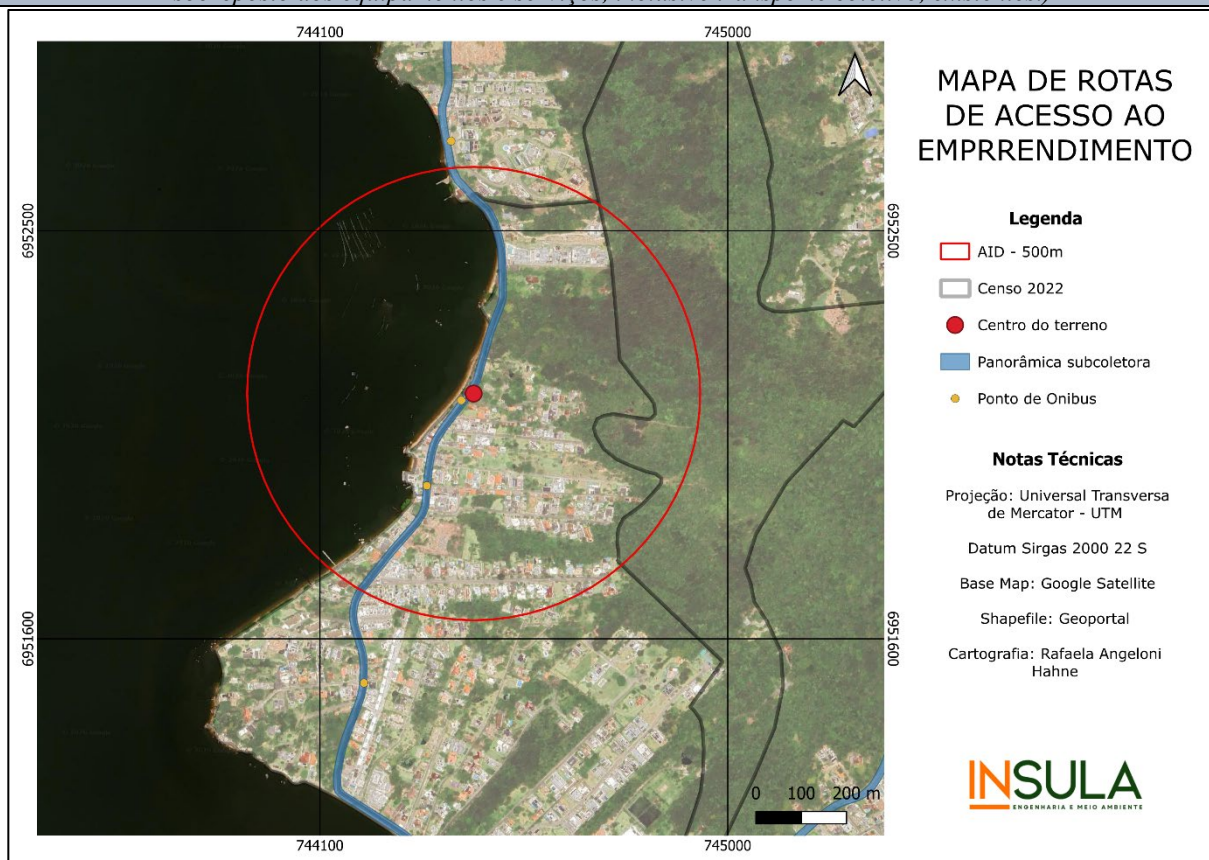
#### Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



Fonte: PMF (2026)

### **Rotas de Acesso ao Empreendimento**

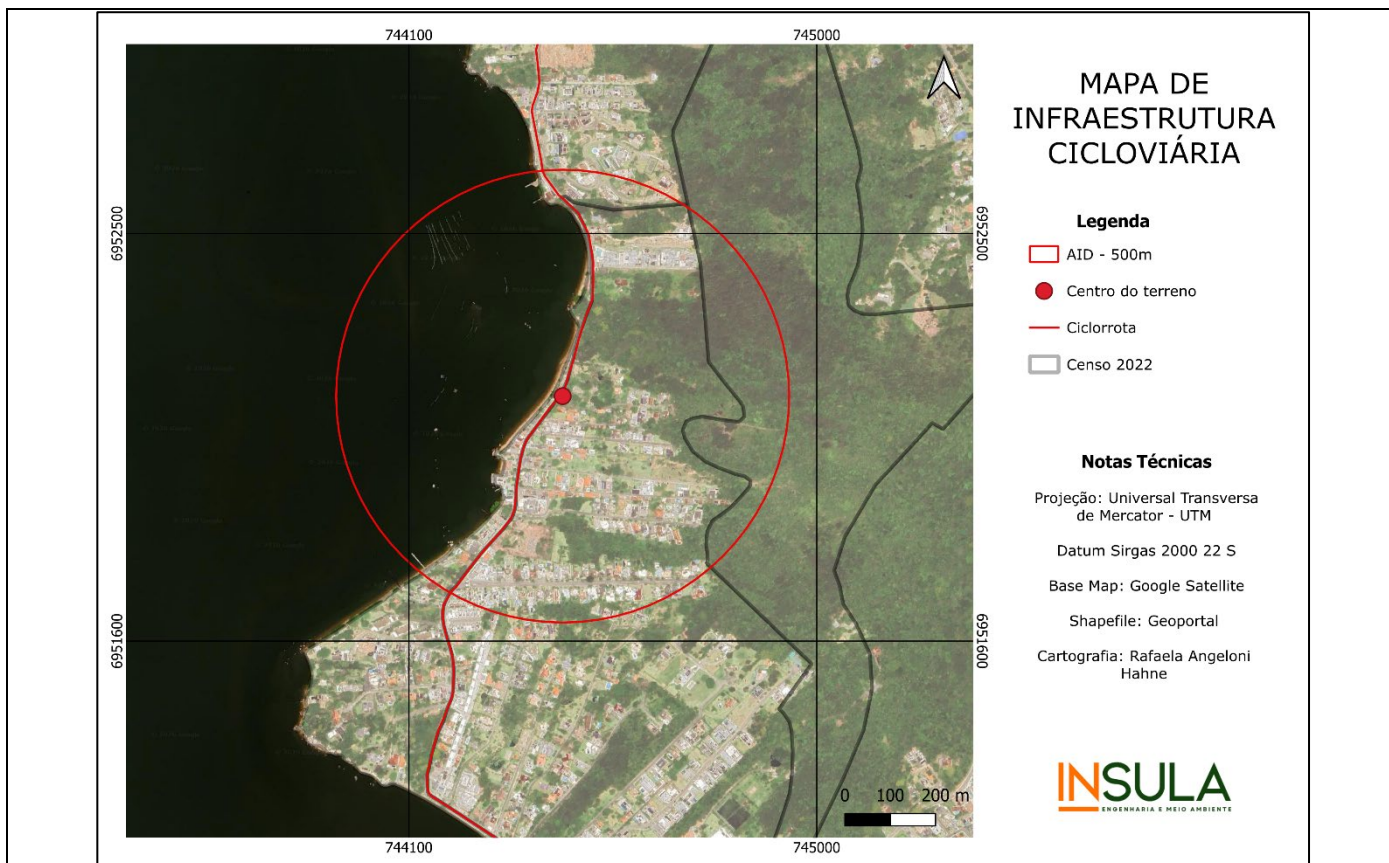
*(Inserir figura representando as rotas de acesso caminhável ao empreendimento, considerando um trajeto de 15 minutos, sobreposto aos equipamentos e serviços, inclusive transporte coletivo, existentes.)*



Fonte: Insula (2026)

### **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)*



Fonte: Insula (2026)

### **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)*

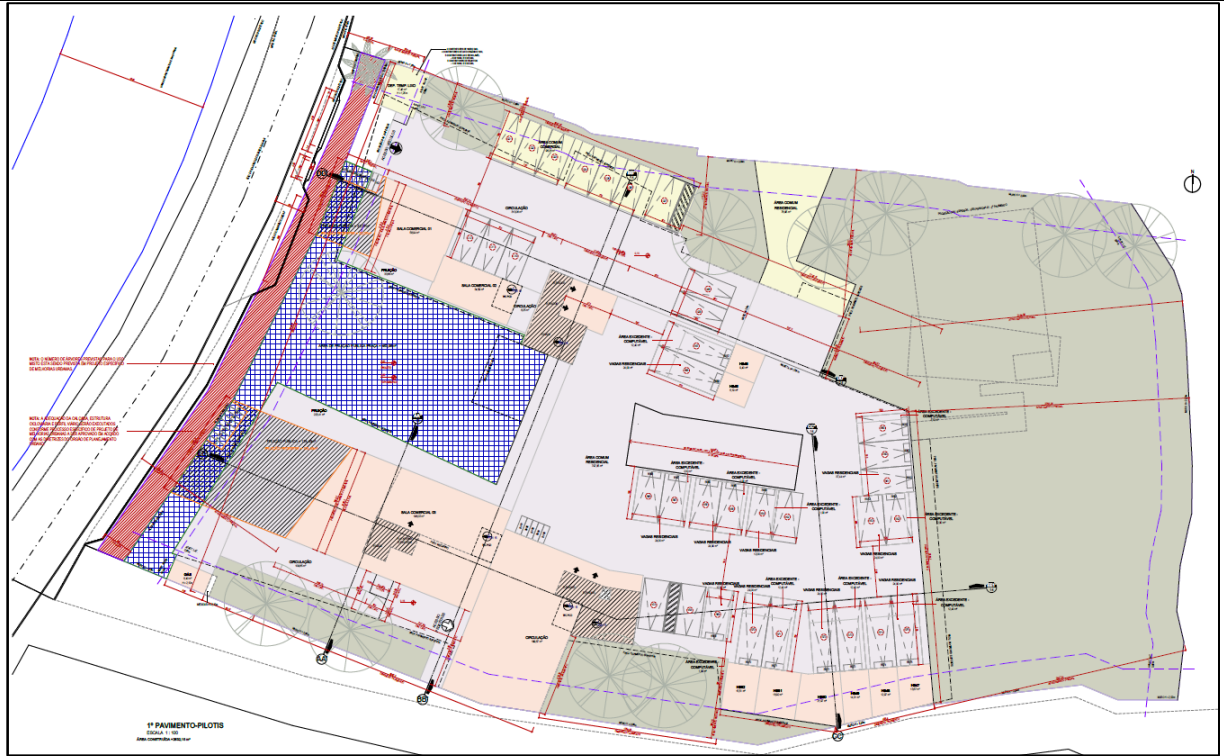
O empreendimento disponibilizará 119 vagas para bicicletas, contemplando vagas privativas, destinadas aos moradores, bem como vagas para visitantes e para o uso vinculado às áreas comerciais. Na porção frontal do lote serão implantados 3 paraciclos, destinados ao atendimento do espaço de convivência e das unidades comerciais, com acesso realizado pela via pública Estrada Haroldo Soares Glavan.

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

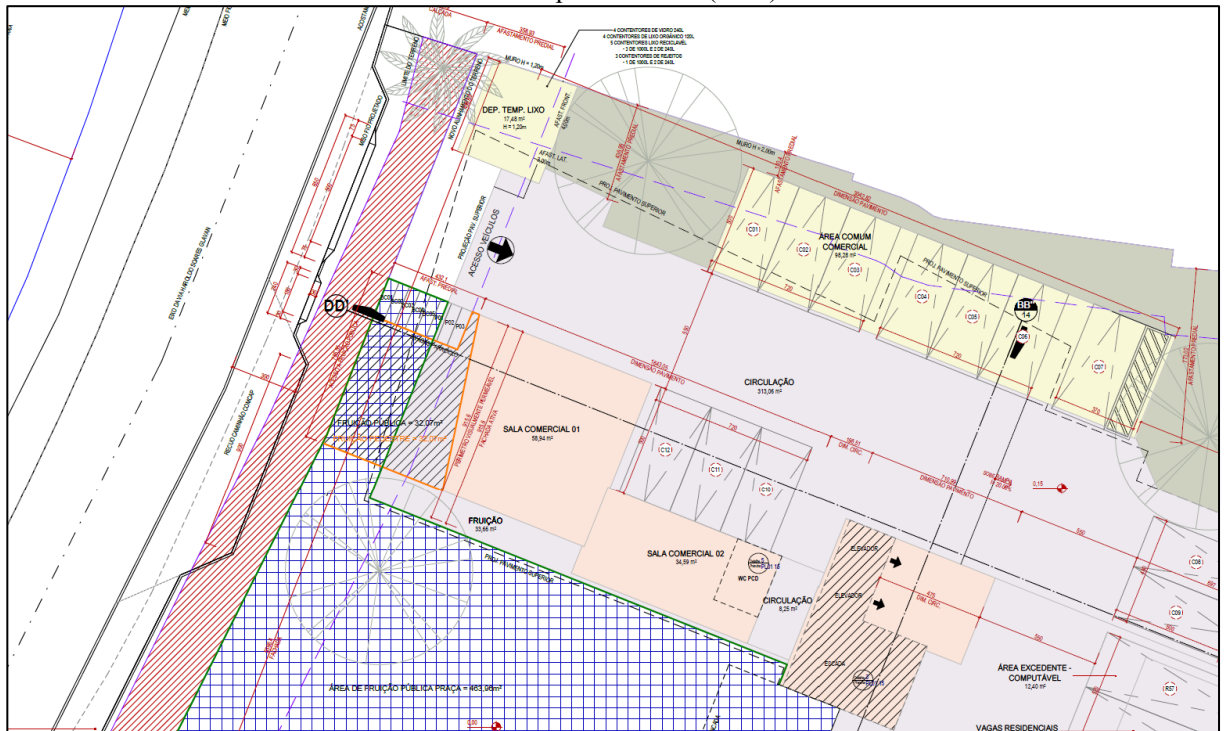
O único equipamento público presente na AII é a Praça Gemma Pascale, que conta com calçada acessível em grande parte do percurso até suas proximidades, em função das recentes obras de revitalização da orla de Cacupé. No entanto, há um trecho de aproximadamente 60 metros entre a praça e a orla onde não há condições adequadas de acessibilidade, devido à presença de calçada estreita e postes de energia implantados na faixa de circulação de pedestres.

### **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)*



Fonte: Grupo Methafora (2026).



Fonte: Grupo Methafora (2026).

O empreendimento prevê a implantação de uma área de fruição pública de dimensões adequadas, associada a uma calçada com largura ampliada destinada à circulação de pedestres, contribuindo para a qualificação do espaço público e para a melhoria das condições de caminhabilidade no entorno imediato. O projeto também contempla a instalação de paraciclos, incentivando o uso de modais ativos de transporte, bem como vagas destinadas a veículos motorizados vinculadas às unidades comerciais localizadas na porção frontal do empreendimento.

O acesso de veículos destinado aos moradores será implantado na extremidade norte do lote, de forma a organizar os fluxos de entrada e saída e reduzir possíveis conflitos com a circulação de pedestres e com as atividades comerciais voltadas para a via pública. Considerando que o empreendimento é classificado como Polo Gerador de Tráfego (PGT), o projeto prevê a implantação de área de acumulação de veículos no interior do lote, dimensionada de acordo com os parâmetros urbanísticos e viários aplicáveis, com o objetivo de evitar a formação de filas na via pública e garantir maior fluidez ao tráfego local.

Essas medidas contribuem para a adequada organização dos fluxos de pedestres, ciclistas e veículos, promovendo maior segurança viária e compatibilidade do empreendimento com a dinâmica de mobilidade urbana da região.

#### **Quando houver acessos à orla na AID**

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

Não há acesso a orla.

#### **Quando houver trilhas e caminhos históricos na AII**

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

Não foram localizadas trilhas ou caminhos históricos na AII.

#### **Acessibilidade**

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



Google Maps, (2026)



Google Maps, (2026)

As calçadas inseridas na Área de Influência Direta (AID) apresentam padrões construtivos e larguras variadas. Observa-se que a maioria desses passeios não atende integralmente aos critérios de acessibilidade, restringindo a circulação segura de pessoas com deficiência, especialmente cadeirantes e pessoas com deficiência visual.

Em contrapartida, a orla de Cacupé, situada em frente ao empreendimento, dispõe de infraestrutura adequada, com largura compatível, rampas de acessibilidade e piso tátil, garantindo melhores condições de mobilidade aos pedestres.

Ao longo da Estrada Haroldo Soares Glavan, trecho inserido na AID, verifica-se a existência de poucas faixas de pedestres, sendo recorrente a realização de travessias fora dos pontos sinalizados, o que pode comprometer a segurança viária local.

#### **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.



Fonte: Insula (2026)



Fonte: Google Maps (2026)

No interior da Área de Influência Direta (AID) foi identificada a existência de dois pontos de ônibus dotado de abrigo e assentos para os usuários, um localizado bem a frente do empreendimento e outro a aproximadamente 240 metros.

As linhas que atendem o ponto situado na via Estrada Haroldo Soares Glavan são: Cacupé (846), com itinerário entre o Terminal da Trindade e o Terminal de Santo Antônio; e Cacupé – João Paulo (181), com início e término no Terminal de Santo Antônio.

A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coletor?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim ( ) Não
--	---

Se a resposta a pergunta anterior for positiva, solicita-se saber se o recuo consta na planta de arquitetura.	<input type="checkbox"/> Sim ( ) Não
---	--------------------------------------

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

**Está em análise de viabilidade**

**Área de acumulação de veículo para o empreendimento.**

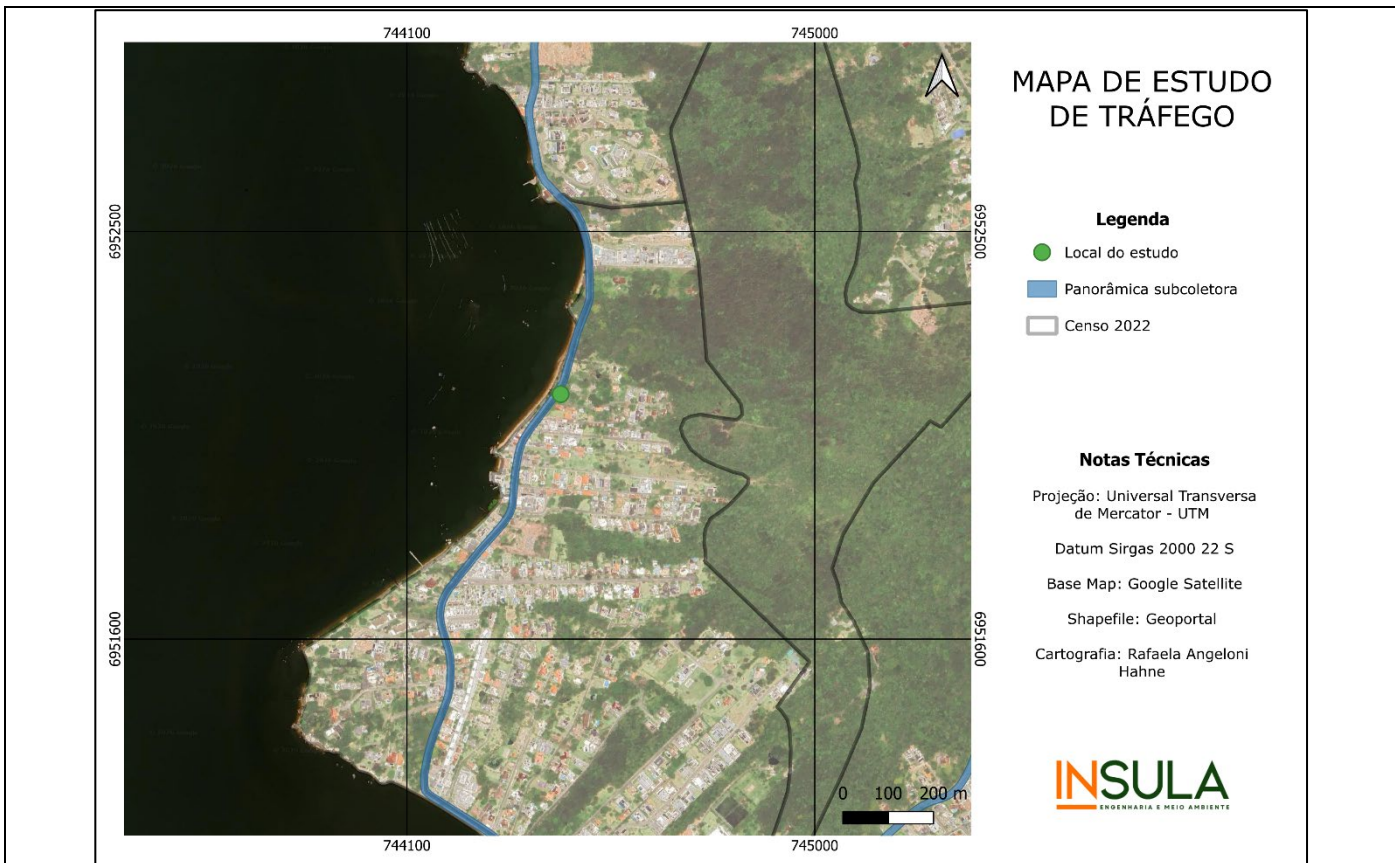
*(Recomenda-se a utilização de área de acumulação no mínimo 2% das vagas para estacionamentos coletivos, caso não seja utilizada, apresentar estudo justificando)*

Será prevista área de acumulação interna de veículos, com recuo mínimo de 5,00 metros a partir do alinhamento do lote até o portão de acesso, garantindo que os veículos aguardem entrada sem interferir na via pública.

Tal medida atende às exigências aplicáveis aos empreendimentos classificados como Polos Geradores de Tráfego (PGT), contribuindo para a organização do fluxo viário e para a segurança da circulação no entorno imediato.

**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)*



Fonte: Insula (2026)

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

**Tabela 7 - Principais dimensões básicas dos veículos de projeto**

Designação do veículo tipo	Veículos leves (VP)	Caminhões e ônibus convencionais (CO)	Caminhões e ônibus longos (O)	Semi-reboques (SR)	Reboques (RE)
<b>Características</b>					
Largura total	2,1	2,6	2,6	2,6	2,6
Comprimento total	5,8	9,1	12,2	16,8	19,8
Raio min. da roda externa dianteira	7,3	12,8	12,8	13,7	13,7
Raio min. da roda interna traseira	4,7	8,7	7,1	6,0	6,9

**Tabela 9 - Fator de equivalência em carros de passeio**

Tipo de Veículo	VP	CO	SR/RE	M	B	SI
Fator de Equivalência	1	1,5	2	1	0,5	1,1

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)*

Rodovia Haroldo Soares Glavan- Cacupé					
Período	Horário	Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta

		UVP=1	UVP=1	UVP=1,5		
	Matutino	7h - 7h15	9	12	0	2
		7h15 - 7h30	12	8	2	0
		7h30 - 7h45	11	12	2	3
		7h45 - 8h	17	7	0	0
		8h - 8h15	31	6	1	0
		8h15 - 8h30	25	12	2	0
		8h30 - 8h45	17	16	0	4
		8h45 - 9h	56	15	3	3
		9h - 9h15	47	23	2	4
		9h15 - 9h30	42	19	0	2
		9h30 - 9h45	36	32	3	1
		9h45 - 10h	31	24	4	4
	Vespertino	16h30 - 16h45	12	5	0	2
		16h45 - 17h	15	4	0	3
		17h - 17h15	16	5	2	1
		17h15 - 17h30	10	7	0	4
		17h30 - 17h45	21	11	3	0
		17h45 - 18h	34	12	2	2
		18h - 18h15	44	4	0	0
		18h15 - 18h30	31	5	4	0
		18h30 - 18h45	27	6	0	3
		18h45 - 19h	48	12	0	2
19h - 19h15	31	7	2	3		
19h15 - 19h30	22	5	3	4		
Informar datas, dias da semana e horários de realização da contagem de tráfego.		A contagem foi realizada no dia 26 de fevereiro de 2026, em frente ao empreendimento das 07:00 às 10:00 horas e das 16:30 às 19:30 horas.				
Apresentar a divisão de veículos por modal apurada na contagem de tráfego						
	<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Quantidade</b>	<b>%</b>	<b>Equivalência em UVP</b>		
	<b>Carro</b>	645	64,76%	1		

	<b>Moto</b>	269	27,01%	1
	<b>Caminhão/Ônibus</b>	35	3,51%	1,5
	<b>Bicicleta</b>	47	4,72%	-

**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**

Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" 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

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.

De acordo com informações disponíveis no Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis, a Estrada Haroldo Soares Glavan é classificada como via coletora e subcoletora. Para esse tipo de via, considera-se uma capacidade teórica de 1.500 veículos por hora por faixa, valor associado a condições ideais de operação.

Entretanto, a capacidade máxima da via pode sofrer reduções em função de condicionantes operacionais. No trecho analisado foram identificados quatro condicionantes, sendo aplicada uma redução de 10% da capacidade para cada um deles, resultando em uma diminuição total de 40%.

Dessa forma, a capacidade efetiva da via passa a ser:

$$C = 1.500 - (40\%) = 900 \text{ UVP/hora/faixa}$$

Assim, atribui-se à Estrada Haroldo Soares Glavan a seguinte capacidade operacional:

$$C = 900 \text{ UVP/hora/faixa}$$

O Nível de Serviço da via é determinado a partir da relação entre o volume de tráfego observado e a capacidade da via, conforme a equação:

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

VT/C	Níveis de Serviço	
< 0,3	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

Considerando que o volume de tráfego na hora de pico na Estrada Haroldo Soares Glavan corresponde a 267,5 UVP/h, e que a capacidade operacional da via é de C = 900 UVP/hora/faixa, obtém-se um nível de serviço (NS) igual a 0,30.

Esse resultado indica que a via opera em condições ótimas de funcionamento, apresentando ampla capacidade disponível em relação ao volume de tráfego observado.

### 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	65
Número de vagas	116
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	368
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	381
Para o número de veículos	386
Para o número de pessoas	920
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	29
Para o número de veículos	29
Para o número de pessoas	70
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	35
Para o número de veículos	36
Para o número de pessoas	88
Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	920
Volume Gerado na hora pico da manhã	70
Volume Gerado na hora pico da tarde	88

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

Para o cálculo da geração de viagens do setor comercial, foi utilizada a metodologia apresentada no Anexo I do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), conforme a seguinte equação:

$$V = ACp / 16$$

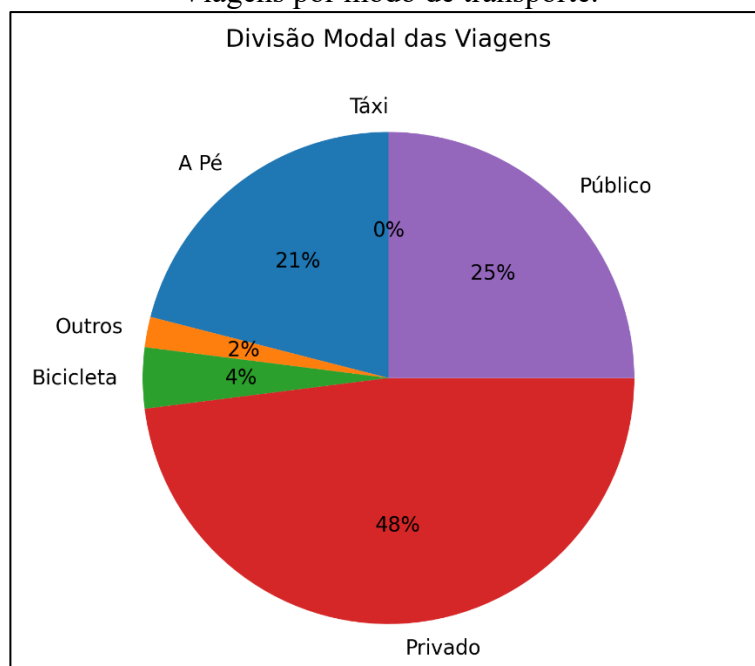
Se  $ACp < 10.800 \text{ m}^2$   
 $ACp = \text{área construída computável.}$

Considerando que a área comercial do empreendimento é de **484,32 m<sup>2</sup>**, estima-se que o empreendimento atrairá aproximadamente **30 viagens diárias**.

Sabendo que a área comercial é de 484,32 m<sup>2</sup>, temos que o empreendimento atrairá aproximadamente 30 viagens por dia.

Para a definição da **divisão modal**, foram utilizados os resultados da pesquisa de campo do **Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PLAMUS (2014)**. A adoção dessa base de dados justifica-se pelo fato de o estudo contemplar também os deslocamentos **a pé e por bicicleta**, modais que não foram considerados na contagem de tráfego realizada para este estudo. Os resultados da pesquisa indicam a distribuição percentual dos modos de transporte utilizados na região da **Grande Florianópolis**.

Viagens por modo de transporte.



Fonte: PLAMUS, 2014

De acordo com a pesquisa **origem-destino** realizada pelo PLAMUS, a divisão modal das viagens no município de **Florianópolis** apresenta a seguinte distribuição:

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

Aplicando-se esses percentuais à estimativa de **30 viagens diárias** geradas pelo setor comercial, obtêm-se os seguintes valores:

- a. Viagens individuais motorizadas - 14,4;
- b. Viagens por transporte coletivo - 8,7;
- c. Viagens não motorizadas - 6,9.

Ressalta-se que a taxa da **Rede PGV (2015)**, utilizada para o cálculo da geração de viagens do setor residencial, já considera a geração de viagens realizadas por **automóveis**.

Em relação às viagens geradas pela área comercial, os dados do **PLAMUS** indicam que aproximadamente **15% do tráfego na região da Grande Florianópolis ocorre na hora-pico**. Dessa forma, considerando o total de **14,4 viagens diárias motorizadas**, estima-se a geração de aproximadamente **5 viagens na hora-pico**.

Assim, ao se somar a geração de viagens previstas para a hora-pico dos setores **residencial e comercial**, estima-se que o empreendimento gere **92 viagens na 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.

7h - 8h			
Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta
UVP=1	UVP=1	UVP=1,5	
49	39	6	5
		<b>TOTAL UVP</b>	<b>94</b>
8h-9h			
Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta
UVP=1	UVP=1	UVP=1,5	
129	49	9	7
		<b>TOTAL UVP</b>	<b>187</b>
9h-10h			
Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta
UVP=1	UVP=1	UVP=1,5	
156	98	13,5	11
		<b>TOTAL UVP</b>	<b>267,5</b>

Hora  
com  
mais  
fluxo

16:30h-17:30h			
Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta
UVP=1	UVP=1	UVP=1,5	
53	21	3	10
		<b>TOTAL UVP</b>	<b>77</b>
17:30h-18:30h			
Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta
UVP=1	UVP=1	UVP=1,5	
130	32	13,5	2
		<b>TOTAL UVP</b>	<b>175,5</b>
18:30h-19:30h			
Carro	Moto	Caminhão/Ônibus	Bicicleta
UVP=1	UVP=1	UVP=1,5	
128	30	7,5	12
		<b>TOTAL UVP</b>	<b>165,5</b>

Capacidade da via (UVP)	Incrmento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		Ano atual (2026)	Início de operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	267,50	291,58	309,07	336,89	387,42
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,25	0,28	0,29	0,32	0,37
			Nível de Serviços	A	A	A	B	B
1050	30	Com empreendimento		Ano atual (2026)	Início de operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	297,50	324,28	343,73	374,67	430,87
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,28	0,31	0,33	0,36	0,41
			Nível de Serviços	A	B	B	B	B
Incremento de 40% por Sazonalidade			Ano atual (2026)	Início de operação (2029)	2031	2034	2039	

Demanda de veículos em UVP	416,50	453,99	481,22	524,53	603,21
Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,40	0,43	0,46	0,50	0,57
Nível de Serviços	B	B	C	C	C

### 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)*

Este estudo de tráfego buscou descrever e analisar as condições de tráfego existentes no sistema viário de entorno do empreendimento. Pode-se concluir que o novo empreendimento gerará um aumento no trânsito de veículos motorizados no seu entorno, quando comparado com a situação atual. Contudo, conforme se viu no estudo dos cenários futuros quanto aos níveis de serviços das vias, esse aumento gerado não ocasionará alterações significativas. Dessa maneira, o maior impacto causado pelo empreendimento ocorre durante a sua fase de execução, sendo necessário, portanto, ter observadas as condições de segurança e circulação do trânsito, de modo que os caminhões causem a menor interferência possível no tráfego local e de passagem. Toda a carga e descarga devem ser efetuadas em área interna ao canteiro de obras.

### 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.	O empreendimento não contará com fachada com alta reflexibilidade.
O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?	O empreendimento não contará com materiais na fachada que possa vir a contribuir para formação de ilhas de calor.
O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?	O empreendimento não contará com materiais na fachada que dê conforto ambiental para o exterior.

#### Ventilação e Iluminação

O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum <b>equipamento comunitário público</b> ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	O empreendimento não vai obstruir a iluminação solar de equipamentos comunitários públicos.
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	Verificou-se que a edificação irá obstruir a incidência de iluminação solar nas edificações do entorno durante o período de inverno, ao longo de todo o dia, em razão da menor altura solar característica dessa estação.

#### 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, está prevista a geração de ruídos decorrentes das atividades inerentes à execução da obra e operação de equipamentos de construção. Tais emissões
-----------------	------------	--

		possuem caráter temporário e deverão atender aos limites e condicionantes estabelecidos na legislação e nas normas técnicas vigentes.
	Funcionamento	Considerando que o empreendimento possui uso misto, é esperado um incremento nos níveis sonoros em relação ao padrão atualmente predominante na área, caracterizada majoritariamente por ocupação residencial unifamiliar. Contudo, a emissão de ruídos decorrente das atividades previstas deverá permanecer dentro dos limites estabelecidos pela legislação e normas técnicas vigentes.
Poluição do ar	Construção	Impacto de difícil mensuração, restrito ao período de implantação.
	Funcionamento	Não mensurável
Sujidades	Construção	Impacto de difícil mensuração, restrito ao período de implantação.
	Funcionamento	Não mensurável
Outros	Construção	Impacto de difícil mensuração, restrito ao período de implantação.
	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 dos impactos do empreendimento sobre as condições de ventilação e iluminação natural do entorno foi realizada por meio de simulações computacionais no software Autodesk Forma, ferramenta que permite avaliar o comportamento dos fluxos de vento e a incidência de radiação solar na área de implantação e em seu entorno imediato.

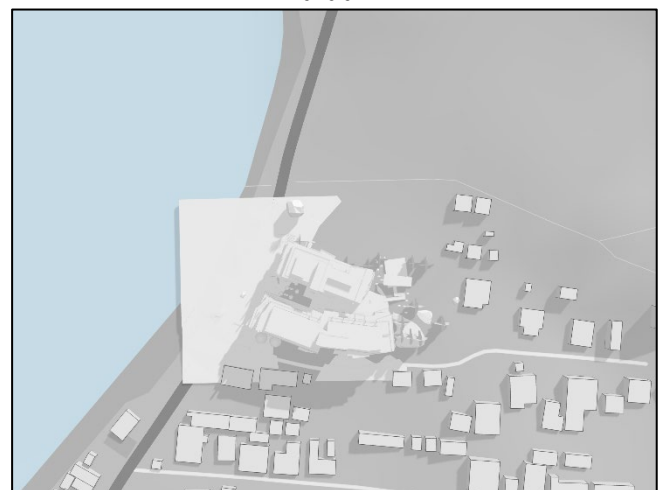
#### **Iluminação nas áreas adjacentes no solstício de inverno, 21 de junho.**

08:00h

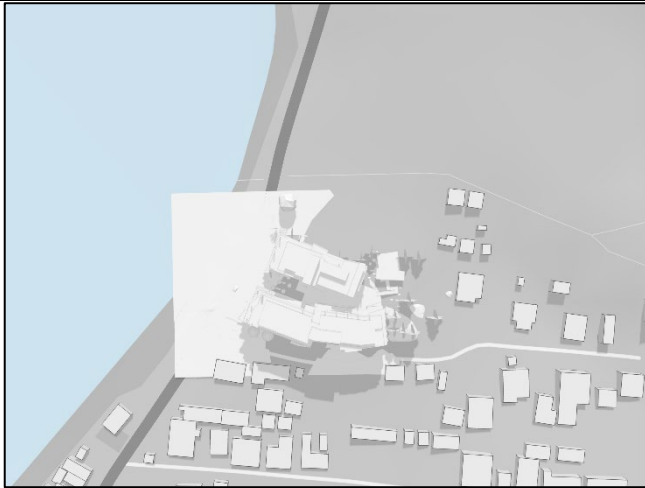


12:00h

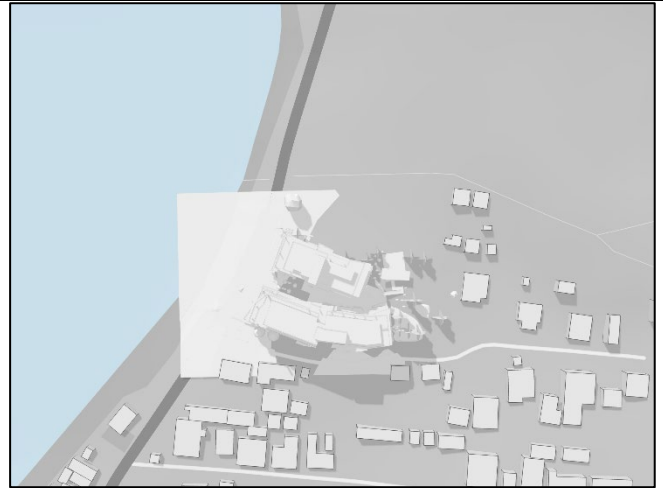
10:00h



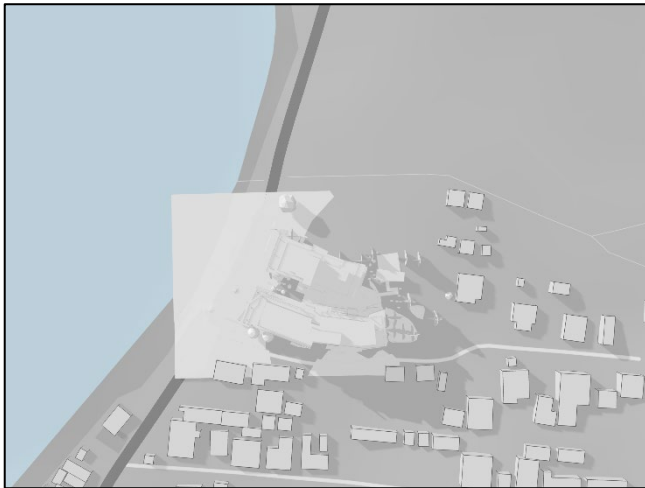
14:00h



16:00h



18:00h



08:00h



10:00h

Insula (2026)

**Iluminação nas áreas adjacentes no solstício de Verão, 21 de dezembro.**



12:00h



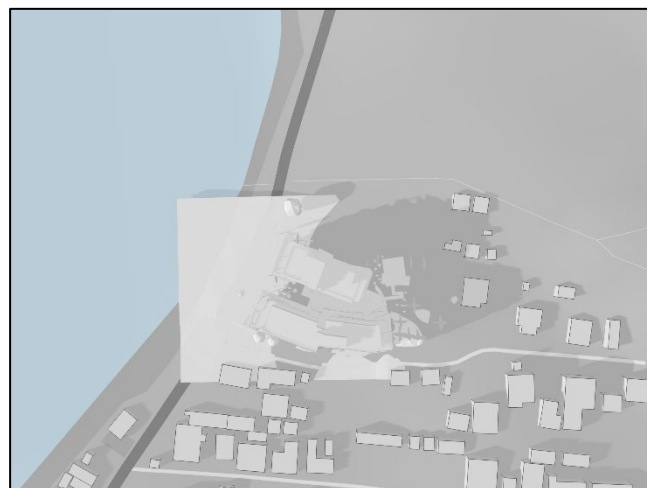
14:00h



16:00h



18:00h



Insula (2026)

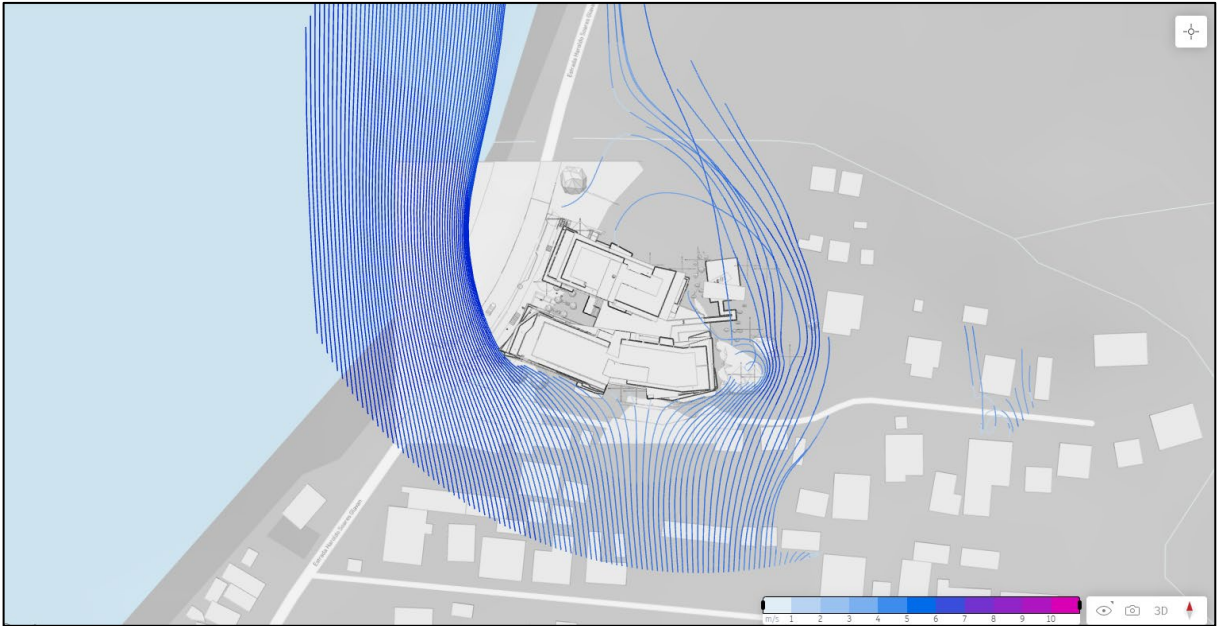
No que se refere aos equipamentos sensíveis, não foram identificadas, na Área de Influência Direta (AID), unidades de saúde, instituições de ensino ou Áreas Verdes de Lazer (AVL) diretamente confrontantes ao lote que possam sofrer efeitos significativos de sombreamento. A pequena praça existente nas proximidades não se encontra imediatamente limítrofe ao terreno do empreendimento, o que reduz potenciais interferências diretas na incidência de radiação solar e na circulação de ventos.

Os impactos potenciais tendem, portanto, a se restringir às edificações vizinhas. As simulações indicam a ocorrência de sombreamento mais prolongado durante o período de inverno, em função da menor altura solar característica dessa estação, podendo ocorrer também situações pontuais ao longo do restante do ano. Tal condição está associada principalmente à orientação solar da área e à altura proposta para a edificação.

Entretanto, considerando os afastamentos previstos na legislação urbanística vigente, bem como a implantação do empreendimento voltada para uma via de maior largura, a interferência tende a ocorrer de forma localizada, mantendo-se compatível com os parâmetros normativos aplicáveis e com a dinâmica de adensamento urbano da região.

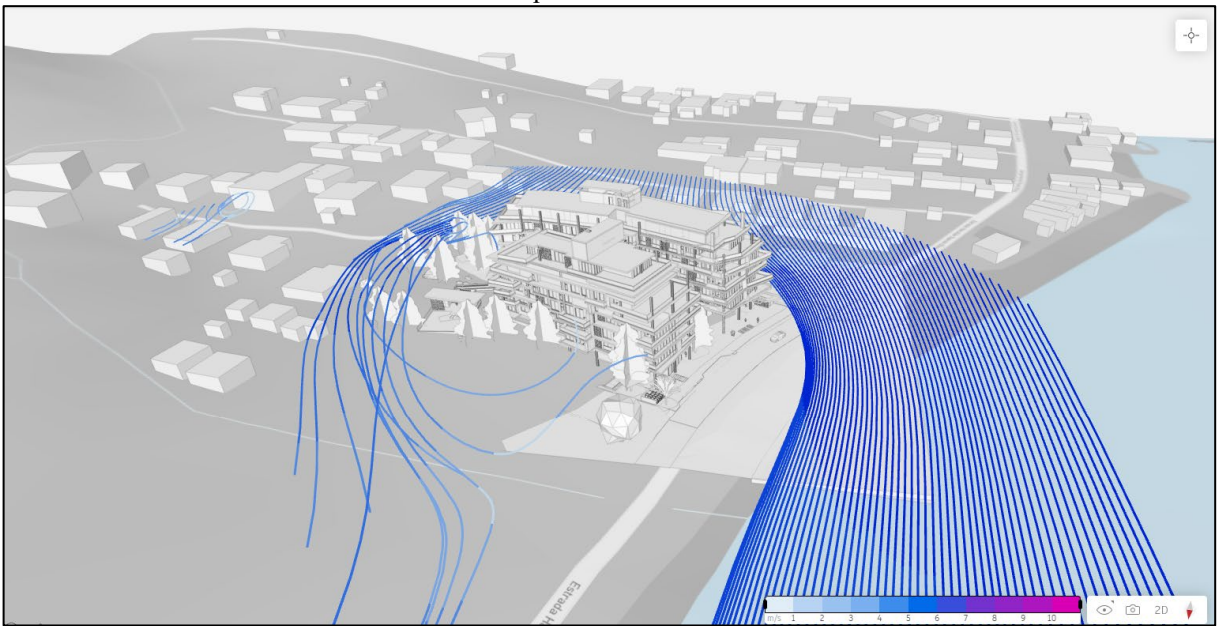
### **Estudo de fluxo de vento de forma computacional na direção sul.**

Perspectiva em Planta



Insula (2026)

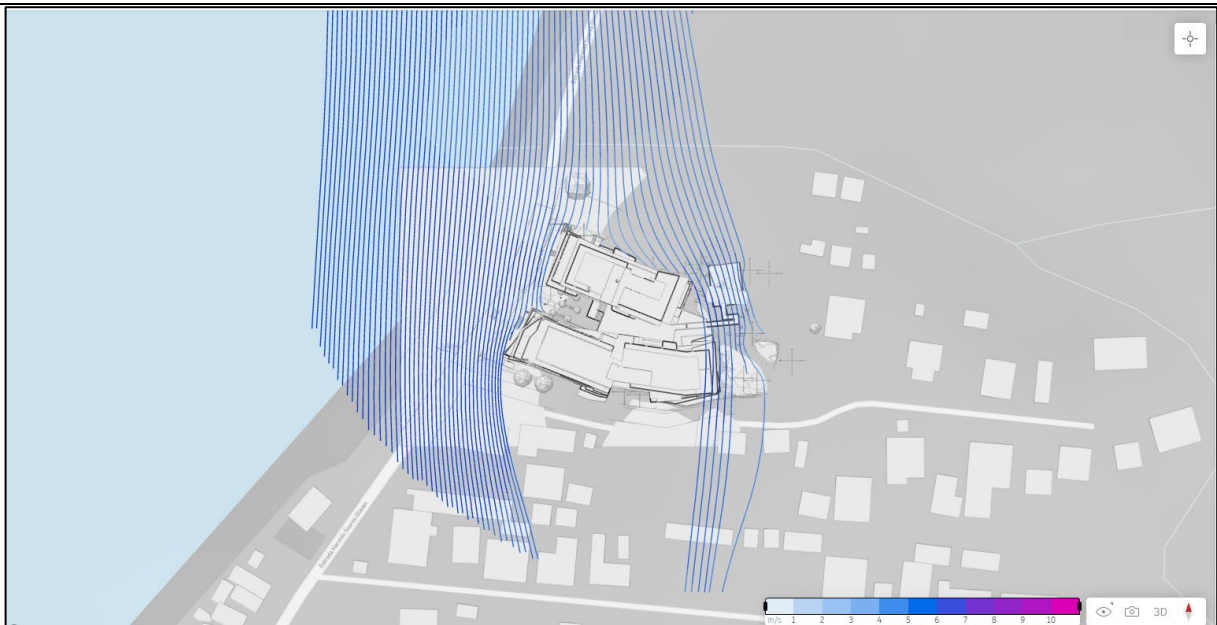
Perspectiva Isométrica



Insula (2026)

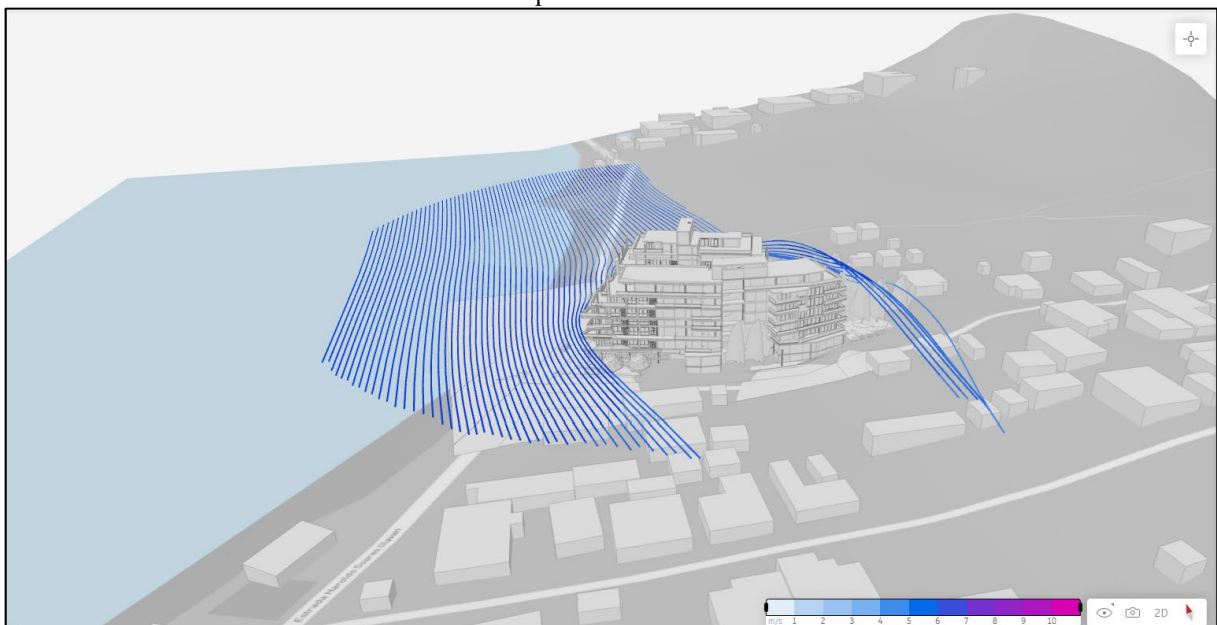
**Estudo de fluxo de vento de forma computacional na direção Norte.**

Perspectiva em Planta



Insula (2026)

Perspectiva Isométrica



Insula (2026)

Em relação ao comportamento dos ventos, a análise do escoamento aerodinâmico indica a formação de vórtices de baixa intensidade no entorno da edificação, não configurando efeitos adversos relevantes sobre as áreas adjacentes.

Observa-se que os ventos predominantes de maior intensidade são provenientes do quadrante sul, sendo que a área contígua que receberia maior variação de fluxo encontra-se atualmente com ocupação de residências térreas e com grande quantidade de árvores de grande.

Os ventos incidentes do quadrante norte apresentam escoamento predominantemente laminar, com concentração de vazão nas arestas da edificação, fenômeno característico da interação entre o fluxo de ar e a volumetria da edificação.

Dessa forma, conclui-se que o padrão de escoamento dos ventos no entorno do empreendimento não gera impactos negativos significativos sobre as áreas vizinhas, apresentando comportamento aerodinâmico compatível com o esperado para edificações de porte e configuração semelhantes. De maneira geral, os impactos sobre ventilação e iluminação natural são classificados como de baixa magnitude, espacialmente restritos e compatíveis com a dinâmica de adensamento urbano observada na região.

### **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)*



Fonte: Google Maps (2026)



Fonte: Google Maps (2026)

A Área de Influência Direta (AID) está inserida em contexto predominantemente residencial unifamiliar, com edificações de baixo gabarito, implantadas em lotes amplos e com significativa presença de áreas verdes privadas. A paisagem urbana apresenta baixa densidade construtiva, padrão construtivo elevado e traçado viário estruturado a partir da via subcoletora Estrada Haroldo Soares Glavan, que configura um dos principais eixos de circulação do bairro.

Um dos elementos de maior relevância paisagística é a proximidade com a orla marítima, situada em frente ao empreendimento, após a travessia da via principal. A presença do mar constitui elemento natural estruturador da paisagem, conferindo elevado valor cênico, ambiental e simbólico à área. A relação visual com o corpo d'água e com o relevo natural circundante caracteriza a identidade local, marcada por atributos ambientais expressivos.

No entorno imediato não foram identificados equipamentos públicos de grande porte, como unidades escolares ou de saúde. Verifica-se apenas a existência de uma pequena praça de caráter local, destinada ao lazer e convivência da população residente, configurando-se como único espaço público formal na AID.

Quanto ao patrimônio cultural edificado, não se constata, na área de influência direta, bens tombados ou formalmente protegidos. O valor patrimonial do local está mais associado à ambiência paisagística, à relação com o ambiente costeiro e ao padrão residencial consolidado, que compõem a identidade urbana do bairro.

#### **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 será implantado em área urbana consolidada, situada em eixo viário estruturante do bairro, o que confere ao projeto condição estratégica de integração com a dinâmica local. Embora o entorno seja predominantemente composto por residências unifamiliares de baixo gabarito, a localização em frente à via principal caracteriza o lote como área com maior capacidade de absorver tipologias de porte moderado, sem comprometer a ambiência urbana.

A edificação proposta, com 6 pavimentos, introduz nova volumetria na paisagem, promovendo alteração pontual na leitura do conjunto edificado. Contudo, tal modificação ocorre de forma localizada e alinhada ao processo natural de evolução e qualificação do espaço urbano, especialmente em frentes voltadas a vias estruturadoras.

Os principais elementos impactados são:

- **Volumetria urbana**, em razão do gabarito superior ao padrão local;
- **Percepção visual da via principal**, pela inserção de nova referência arquitetônica;
- **Dinâmica de circulação**, com incremento moderado de fluxos compatíveis com a capacidade viária existente.

O impacto visual é classificado como permanente quanto à forma, porém de baixa a média magnitude e restrito à Área de Influência Direta. A adoção de soluções arquitetônicas compatíveis com o contexto local, aliada ao tratamento qualificado das fachadas, recuos e áreas de transição com o espaço público, contribuirá para a adequada inserção do empreendimento na paisagem.

Dessa forma, entende-se que os impactos gerados são pontuais e mitigáveis, sendo compensados pela qualificação urbana promovida pela ocupação ordenada do lote, pela dinamização moderada da área e pela valorização do eixo viário onde se insere.

**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)*

A Área de Influência Direta insere-se em contexto urbano consolidado, não incidindo diretamente sobre unidades de conservação, áreas formalmente protegidas ou ecossistemas sensíveis. O principal elemento de relevância natural na área é a proximidade com a paisagem costeira, que constitui atributo cênico e ambiental do bairro.

Os impactos potenciais do empreendimento sobre o patrimônio natural restringem-se ao lote de implantação e compreendem:

- Alteração da permeabilidade do solo, em função da ampliação da área construída;
- Eventual supressão pontual de vegetação existente, quando aplicável;
- Interferência visual na paisagem natural, especialmente na relação com a orla marítima.

Tais impactos possuem caráter local e controlável, não implicando intervenção direta sobre o ambiente marinho ou sobre áreas naturais protegidas. A adoção de soluções técnicas adequadas, como manutenção de áreas permeáveis, implantação de paisagismo com espécies compatíveis com a vegetação regional, manejo adequado de drenagem pluvial e atendimento às exigências ambientais vigentes, assegura que os efeitos sejam de baixa magnitude.

<p>Dessa forma, os impactos sobre o patrimônio natural são considerados pontuais, mitigáveis e compatíveis com o contexto urbano onde o empreendimento se insere.</p>
<p>Descrever os elementos do Patrimônio Cultural impactados e quais os impactos gerados pelo empreendimento. <i>(Definir na Matriz de Análise dos Impactos Urbanísticos, posteriormente, as medidas mitigatórias pertinentes para cada impacto)</i></p>
<p>Na Área de Influência Direta não foram identificados bens tombados, inventariados ou protegidos por legislação específica de patrimônio histórico-cultural. O entorno é caracterizado por ocupação residencial contemporânea, sem edificações de valor histórico reconhecido formalmente.</p> <p>O principal aspecto cultural associado à área refere-se à ambiência urbana consolidada e à identidade local vinculada à paisagem costeira e ao padrão residencial predominante. A implantação do empreendimento poderá promover alteração pontual dessa ambiência em razão da introdução de edificação de maior porte em relação ao padrão imediato.</p> <p>Entretanto, o impacto é classificado como indireto e de baixa magnitude, uma vez que não incide sobre bens culturais materiais protegidos. A compatibilização volumétrica, o tratamento arquitetônico adequado e a integração estética com o entorno contribuem para a harmonização do projeto com as características locais.</p> <p>Assim, conclui-se que não há impacto direto sobre o patrimônio cultural formalmente protegido, sendo as alterações restritas à dinâmica evolutiva da paisagem urbana, inerente ao processo de desenvolvimento ordenado do território.</p>

Anexos:

Consulta de Viabilidade de Construção  
Consulta de Viabilidade Ambiental  
Consulta de Viabilidade Resíduos Sólidos  
Consulta de Viabilidade Água  
Consulta de Viabilidade Esgotamento Sanitário  
Consulta de Viabilidade Energia Elétrica  
Mapas em alta resolução  
Situação e Localização com passeios, acessos e egressos  
Levantamento expedito da infraestrutura do entorno.