

**RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)
FICHA DE IDENTIFICAÇÃO**

UNIQUE OPEN EMPREENDIMENTO IMOBILIÁRIO SPE LTDA



Uso Misto (Multifamiliar e Comercial)

Avenida dos Salmões e Avenida dos Merlins, SN – Jurerê
Internacional
2025

Sumário

1. Identificação do Empreendimento	4
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	7
2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII)	11
3. Diagnósticos e Prognósticos	12
3.1. Adensamento Populacional	12
3.2. Equipamentos Urbanos na AID	13
3.3. Equipamentos Comunitários na AID	14
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo	16
3.5. Valorização Imobiliária na AII	16
3.6. Mobilidade Urbana	17
3.7. Conforto Ambiental Urbano	26
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural	27

1. Identificação do Empreendimento			
1.1. Nome e Localização do Empreendimento			
Enquadramento (conforme Instrução Normativa Atual)	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)	Zona ATR-6.5 Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical (Adequado) Empreendimento Residencial Transitório (Adequado) Empreendimento Comercial / Serviço (Adequado)		
Nome fantasia (se houver)	Unique Open		
Logradouro	Avenida dos Salmões e Avenida dos Merlins	Número	S/N
Complemento	-	CEP	88.053-365
Bairro/Distrito	Jurerê Internacional		
Inscrições Imobiliárias	22.60.090.1257.001-244		
Matrículas	169.576		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	UNIQUE OPEN EMPREENDIMENTO IMOBILIÁRIO SPE LTDA		

1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	AS Soluções Ambientais & Engenharia			
CPF/CNPJ	27.756.665/0001-86			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Julia Carla Santana dos Santos			
Qualificação	Arquiteta e Urbanista	Registro Profissional	CAU A270916-3	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
Amanda Rafaela Schmidt	Elaboração do estudo	Engenheira Ambiental	Adensamento populacional	CREA/SC 126680-7
			Geração de tráfego e demanda por transporte	
Julia Carla Santana dos Santos	Elaboração e Coordenação do estudo	Arquiteta e Urbanista	Ventilação e iluminação	CAU A270916-3
			Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	
			Equipamentos urbanos e comunitários	

Projeto Arquitetônico			
Nome da Empresa (se houver)	STUDIO MK27 METHAFORA ARQUITETURA E NEGOCIOS LTDA		
Responsável Técnico	Mauricio Pontes Holler	Registro profissional	A317195

1.4. Titulação do Imóvel	
Matrícula (devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)	Cartório de Registro de Imóveis
169.576	2º ofício de registros de imóveis de Florianópolis

1.5. Informações Prévias							
Processos correlatos							
(apresentar os números dos processos de consulta de viabilidade, diretrizes urbanísticas prévias, aprovação de projeto, licenças ambientais - LAP, LAI, LAO, supressão de vegetação, etc. - autorizações de demolição e outros)							
Nome do Processo				Número do Processo/Ano			
Aprovação de Projeto				00140611/2024			
Consulta automatizada para fins de construção				010355/2025			
DANC				0155/2025			
Autorização Ambiental Diversa				00122585/2025			
Polo Gerador de Tráfego				E 0022140/2024			
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
ATR-6.5	5	1	50	70	29.5	1	4.21



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)

UTP15 - Jurerê

Licenças Ambientais
(As licenças listadas deverão ser anexadas ao RIV)

Empreendimento passível de licença ambiental?

() Sim (X) 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)
	A LAP/LAI não se faz necessário pois de acordo com a Resolução CONSEMA 99/2017, empreendimentos multifamiliares e comerciais em locais com rede de esgoto e plano diretor vigente, não são passíveis de licenciamento ambiental. Diante disso, foi emitida uma DANC para o empreendimento.
Diretrizes Urbanísticas (caso aplicável)	
(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)	
Empreendimento se enquadra como PGT	PGT-01 () PGT-02 (X) NÃO ()
Diretrizes do PGT-02 (quando aplicável)	
(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes, máx. 1500 caracteres)	
<p>1. Atendimento Viário e Recuos Conforme consta em projeto em análise, foram respeitados os alinhamentos obrigatórios, respeitando a faixa de domínio descrita no Anexo C14 da LCM 482/2014:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Alinhamento de muro: 16,50 metros · Alinhamento de edificação: 20,50 metros <p>2. Área de Carga/Descarga e Embarque/Desembarque Considerando que as vias internas são sem saída e com vagas em 45°, utilizou-se o recuo existente para destinar espaços compatíveis com:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Carga/descarga · Embarque/desembarque <p>Sem necessidade de área adicional, conforme orientação do parecer técnico.</p> <p>3. Área de Carga/Descarga e Embarque/Desembarque Considerando que as vias internas são sem saída e com vagas em 45°, utilizou-se o recuo existente para destinar espaços compatíveis com:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Carga/descarga · Embarque/desembarque <p>Sem necessidade de área adicional, conforme orientação do parecer técnico.</p> <p>4. Estacionamento de Veículos e Bicicletas O projeto contempla vagas de estacionamento dimensionadas de acordo com o Anexo E01 da LCM nº 482/2014, atualizado pela LCM nº 739/2023, cuja verificação será realizada no processo de licenciamento. O projeto ainda dispõe de banheiros equipados com chuveiro e vestiário em apoio aos usuários dos modais ativos;</p> <p>5. Melhorias Urbanas Haverá processo específico de Melhorias Urbanas, conforme artigos 4º e 5º da IN Conjunta SMPIU/IPUF/SMH DU nº 2/2024, contendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Diretrizes específicas de desenho urbano emitidas pelo órgão de planejamento · Projeto de melhorias vinculado ao alvará de construção 	

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

1.6. Descrição do Empreendimento

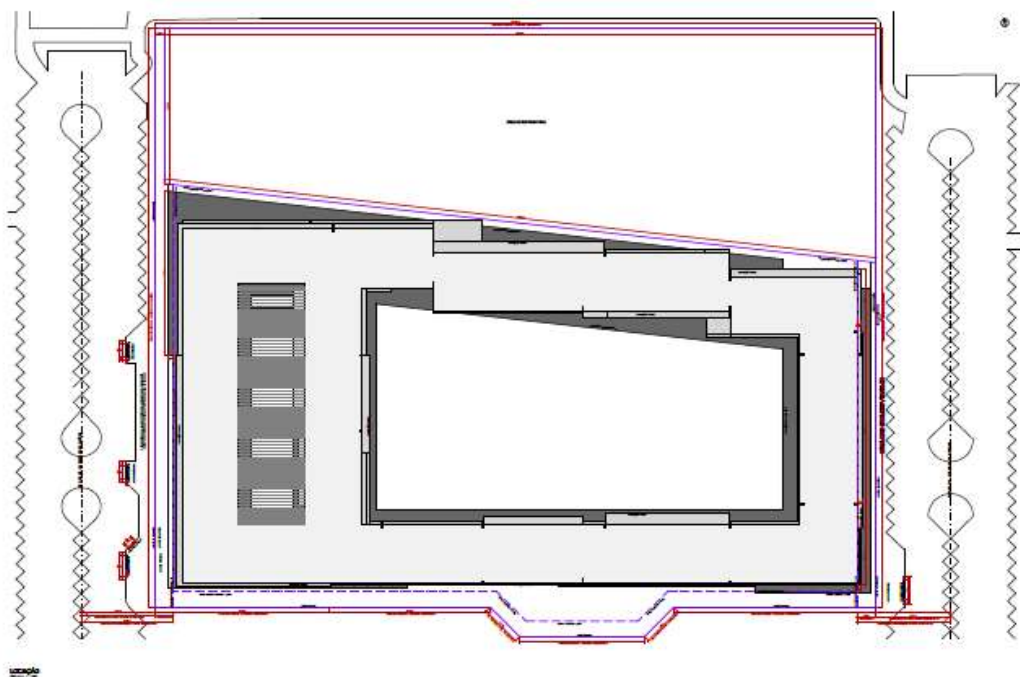
Mapa ou Croqui de Localização

(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)



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 projeto proposto trata-se de empreendimento de uso misto com atividade residencial multifamiliar, comercial, de serviços e hoteleira, configurado por 01 bloco. A proposta contempla subsolo, térreo, mezanino, 4 pavimentos tipo, ático. O empreendimento terá 59 unidades habitacionais (UH) residenciais, totalizando 209 dormitórios, além de 50 quartos de hotel e 4 lojas.

Estima-se que o setor comercial, no geral, funcionará das 09:00h às 19:00h, com provável horário de pico entre as 12:00h e 14:00h e entre as 18:00h e 19:00h, a depender de fatores como a sazonalidade. Quanto às possíveis operações de gastronomia no empreendimento, estas poderão atuar também em horários diferenciados das 11:00h às 23:00h. Em alta temporada, entende-se que o horário de pico possa se alterar. Já o condomínio residencial multifamiliar e o transitório com funcionamento 24h.

Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m²)	20.782,30
Área de recuo viário (m²)	0,00
Área remanescente (m²)	20.782,30
Incentivos utilizados	-
Número de torres	01

Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m²)

(X) Sim	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)
---------	--

() Não		21.812,98 m²					
Uso de Transferência do Direito de Construir (m²)							
() Sim - venda () Sim - compra (X) Não		Proveniência (máx. 100 caracteres)					
		Valor do m²					
Limite de Ocupação							
Parâmetro		Permitidos PD 482/2014			Utilizados		
Coeficiente de Aproveitamento (CA)		4,21			2,05		
Número de Pavimentos		Básico	Acres. TDC	Básico	TDC	Incentivos	Total
		6	-	6	-	-	6
Taxa de Impermeabilização							
Área do lote (m²)			20.782,30 m²		100%		
Área sem obstáculo à infiltração de água (m²)			6.817,70		32,81%		
Área de terraço (profundidade maior que 30cm) (m²)			-		-		
Área de Pavimentação Drenante (m² equivalente)			-		-		
Área com sistema de captação de águas pluviais (m²)			-		-		
Área impermeabilizada (m²)			13.964,6 m²		67,19%		
Taxa de Ocupação		Área (m²)	%	Área (m²)		%	
	Subsolo	16.625,84	80	12.838,02		61,77	
	Base	16.625,84	80	8.519,50		40,99	
	Torre	7.065,98	34	6.694,96		32,21	
Quadro de Áreas das Unidades Privadas							
Unidades Habitacionais/Hospedagem	Número de dormitórios	Total de unidades		Área privativa média			
	2	8		233,89			
	3	14		303,13			
	4	34		334,25			
	5	3		434,65			
	1 Hotel	50		50,26			
Unidades Comerciais/Serviços	Tipo	Número		Área média			
	Loja 01	1		158,15			
	Loja 02	1		181,52			
	Loja 03	1		123,75			

				Loja 04		1		773,24	
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				2.172,34			12.838,02		
1º Pavimento				8.591,44			12.444,65		
Pavimento Intermediário				4.245,33			4.253,96		
2º Pavimento				5.938,16			5.947,92		
3º Pavimento				5.910,22			5.926,97		
4º Pavimento				5.937,10			5.944,14		
5º Pavimento				5.924,06			5.935,67		
6º Pavimento				3.876,63			5.358,04		
Reservatório				0,00			1.298,95		
Total Geral				42.595,28			59.948,32		
Vagas de Estacionamento									
		Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto				
		Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta		
Residenciais	Privativas	Não há	-	1/UH	220	-	59		
	Visitantes	5% vagas privativas	-	5% vagas privativas	3 + 8 (PCD)	-	21		
Comerciais	Privativas	-	-	5% vagas privativas	-	-	5		
	Visitantes	-	-	Mínimo 5	-	-	5		
Hotel		1 vaga embarque/de desembarque	-	Mínimo 5	50 + 1 carga e descarga	-	5		
Usos do Empreendimento									
Tipos de uso				Área (m²)			% do uso <i>(em relação à área total do empreendimento)</i>		
Estacionamento				2.093,00			4,89		
Comercial				2.539,56			5,94		
Hotel				4.691,67			10,97		
Residencial				33.454,66			78,20		
Cronograma Sintético de Obras <i>(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)</i>									
Id	Descrição			Início (mês/ano)			Fim (mês/ano)		
1	Serviços preliminares			Jun/2026			Agosto/2026		

2	Movimentações de terra e fundações	Jul/2026	Agosto/2027
3	Superestrutura	Jul/2027	Nov/2028
4	Alvenaria	Fev/2028	Nov/2029
5	Revestimentos e acabamentos	Fev/2029	Fev/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 Empreendimento proposto possuirá uso diversificado, apresentando atividade residencial multifamiliar, hotelaria e comercial/serviços, indo ao encontro do que preconiza o Art. 42 da LCM 739/2023.

De modo a qualificar o espaço público local e garantir a conectividade com a área do empreendimento, estão previstas fachadas ativas, o que amplia e incentiva o conceito de *walkability* e na gentileza urbana, propondo um projeto mais sustentável focado nas pessoas e na facilidade para caminhar pelo ambiente urbano e com adoção de área para o uso público.

No espaço de doação para uso público está prevista uma extensa área de fruição pública integrada aos passeios públicos e contará com paraciclos, mobiliário urbano, luminárias e arborização, definidas em um projeto paisagístico, e estará localizada entre as fachadas ativas, fatores que permitem a criação de um atrativo espaço urbano para integração e voltado para a convivência humana, que qualificam não só o local do empreendimento, mas convidam à criação de novas relações com a vizinhança e com a localidade de Jurerê.

Outrossim, vale destacar que o projeto foi submetido as certificações fitwel e LEED. O empreendimento irá propor e incentivar medidas voltadas a gentileza urbana e o incentivo a caminhabilidade e ao uso de meios de transporte limpo bem como medidas para a economia de energia elétrica e a eficiência energética na edificação.

Demais informações consideradas pertinentes para o EIV

(máx. 2000 caracteres)

A submissão do empreendimento as certificações, foram pautadas a partir de atribuições voltadas para soluções eficientes, sustentáveis e que visam a gentileza urbana, entre as quais se destacam:

- obtenção de pontuação de *Walk Score* superior a 70, refletindo a caminhabilidade do entorno;

- implantação de jardim de uso gratuito com elementos naturais, incluindo ao menos uma amenidade;
- adoção de processo de projeto integrativo, visando apoiar soluções de alto desempenho e custo-efetivas, mediante análise inicial das inter-relações entre sistemas e envoltória;
- não ocupação de áreas ecologicamente sensíveis, com atenção aos efeitos ambientais da implantação;
- promoção da biodiversidade, mediante conservação das áreas naturais existentes e restauração das áreas degradadas, assegurando a preservação de, no mínimo, 40% da área não desenvolvida contra atividades de construção;
- disponibilização de espaços ao ar livre fisicamente acessíveis, correspondentes a mais de 30% da área do terreno;
- definição de paisagismo com espécies nativas e adaptadas, que dispensam irrigação permanente, exceto durante o período inicial de estabelecimento (até 2 anos);
- redução do consumo de água potável por meio da instalação de dispositivos economizadores e redutores de vazão.

Dessa forma, observa-se que o empreendimento adota uma série de diretrizes voltadas à sustentabilidade ambiental, à eficiência energética e ao bem-estar urbano, assegurando benefícios tanto para os usuários quanto para o meio urbano em que se insere.

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:

Definição dos portes	Raios da AID	Raios da AII
I - Porte 1: até 2.000m ²	I - Porte 1: 200m	I - Porte 1: 600m
II - Porte 2: acima de 2.000m ² até 5.000m ²	II - Porte 2: 300m	II - Porte 2: 700m
III - Porte 3: acima de 5.000m ² até 15.000m ²	III - Porte 3: 400m	III - Porte 3: 800m
IV - Porte 4: acima de 15.000m ² até 25.000m ²	IV - Porte 4: 500m	IV - Porte 4: 900m
V - Porte 5: acima de 25.000m ² até 40.000m ²	V - Porte 5: 900m	V - Porte 5: 1.500m
VI - Porte 6: acima de 40.000m ²	VI - Porte 6: 1.200m	VI - Porte 6: 2.000m
Nos casos em que o setor censitário atingido apresentar vazios urbanos poderá o responsável pelo estudo, mediante justificativa, recortar o setor para melhor adequação das áreas de influência; Poderá o técnico responsável pela análise do RIV solicitar adequação das áreas de influência, mediante justificativa, para melhor enquadramento do empreendimento em relação ao meio urbano.		
Setores censitários da AID	Setores censitários da AII	
420540715000056P; 420540715000044P; 420540715000033P; 420540715000032P; 420540715000031P; 420540715000029P; 420540715000028P; 420540715000027P; 420540715000026P; 420540715000023P; 420540715000061P e 420540715000060P	420540715000061P; 420540715000060P; 420540715000059P; 420540715000058P; 420540715000056P; 420540715000044P; 420540715000035P; 420540715000033P; 420540715000032P; 420540715000031P; 420540715000029P; 420540715000028P;	

420540715000027P; 420540715000026P; 420540715000024P;
420540715000023P; 420540715000022P; 420540715000021P e
420540715000020P

Caracterização geral das Áreas de Influência

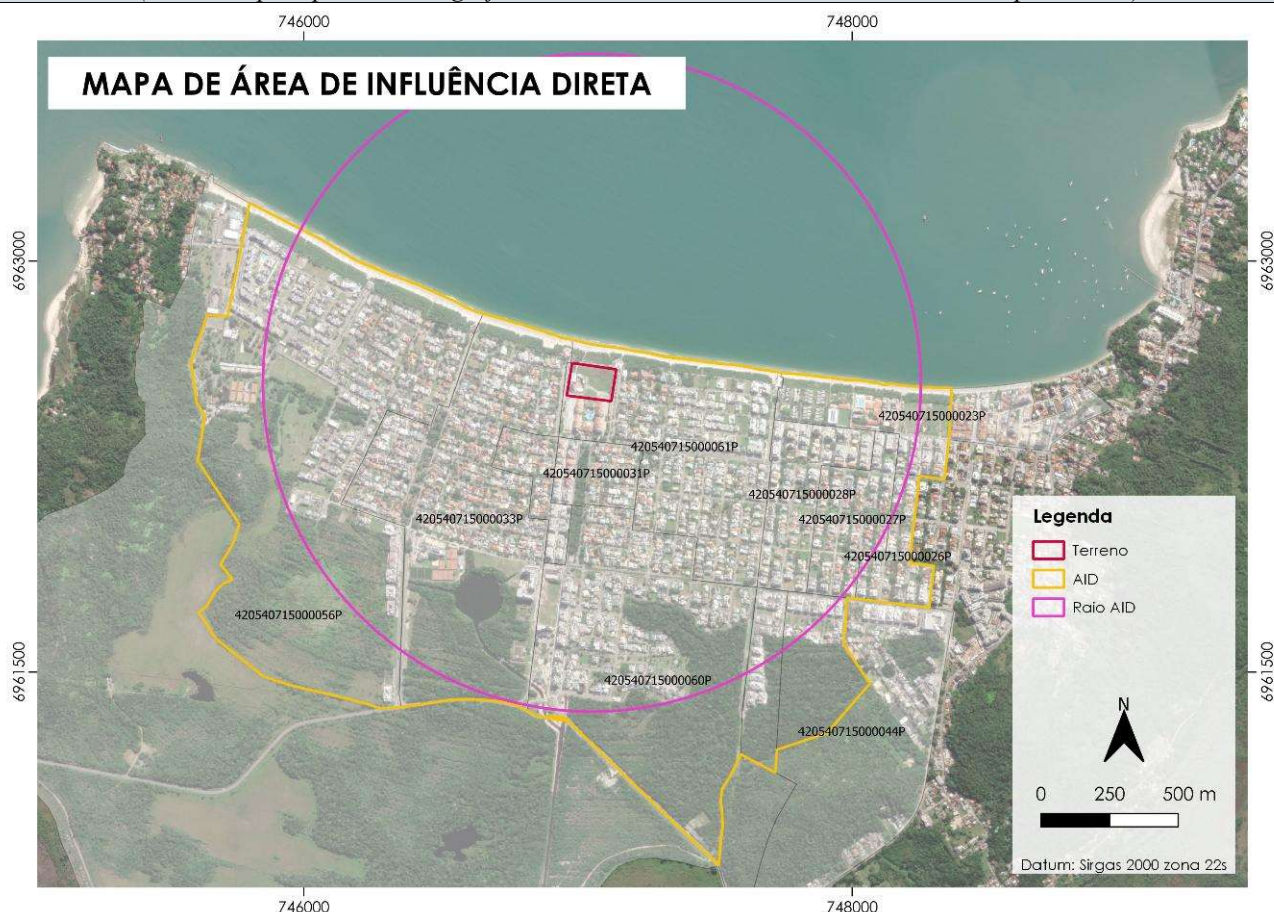
(Caracterizar as áreas compreendidas pelos polígonos da AII e da AID, máx. 4000 caracteres)

A AID contempla as áreas mais urbanizadas e as principais vias de acesso ao bairro Jurerê, apresentando à Oeste elementos como o Morro do Forte e Jurerê Internacional, à Norte na Praia de Jurerê, à Leste em Canajurê e no Morro do Jurerê, e à Sul a interseção entre a SC-402 (Rodovia Jornalista Maurício Sirotsky Sobrinho) e SC-400 (Rodovia Francisco Arcanjo Grillo).

A AII se caracteriza como uma área de uso e ocupação iniciada a partir da década de 1970, com loteamentos urbanos e o início da infraestrutura urbana planejada do bairro, fator que culminou na explosão imobiliária voltada para o turismo.

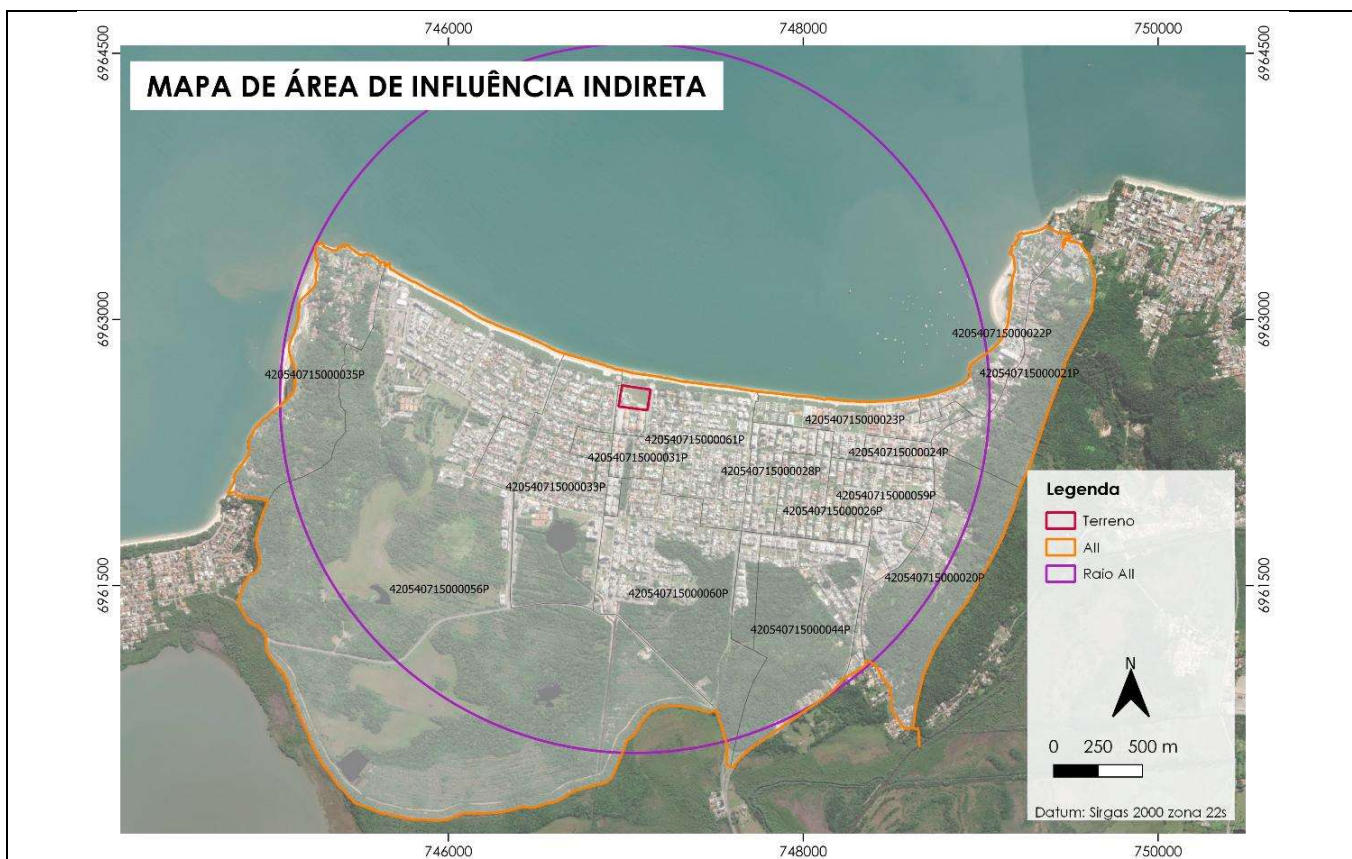
Mapa da Área de Influência Direta

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



Mapa da Área de Influência Indireta

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



3. Diagnósticos e Prognósticos

3.1. Adensamento Populacional

Caracterização Populacional atual da AII

População Total da AII (PTAII) conforme o último censo do IBGE	6.161 pessoas
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)	Em 2010, Florianópolis possuía 421.240 habitantes, já em 2022, 537.211 habitantes, sendo um aumento de 2,05%/ano. Deste modo, para 2025, estima-se, com este incremento, 6.548 habitantes na AII.
Quantidade de domicílios na AII	6.019
Média de pessoas por domicílio na AII	1,02
Área Urbanizável da AII (ha) (Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)	294,32
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] (Considerar área calculada acima)	22,25
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	560
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 entre 0 e 5 anos: 351 (5,4%) População entre 6 e 17 anos: 868 (13,3%) População entre 18 e 59 anos: 4.356 (66,5%) População com mais de 60 anos: 973 (14,9%)

População Fixa e Flutuante do Empreendimento (Considerar 2 hab./dormitório para uso residencial; 7 hab/m ² para uso comercial; demais usos consultar a IN 009 do Corpo de Bombeiros de SC.)		
População Fixa do Empreendimento	442	
População Flutuante do Empreendimento	261	
População Total do Empreendimento (PTE) (População fixa + população flutuante)	703 pessoas	
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	Habitantes residencial (418), funcionários das lojas (12), funcionários do hotel (12)	
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Serviços e diaristas (8), clientes (153), Hóspedes do hotel (100)	
Adensamento Populacional com o Empreendimento		
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento (Considerar as macro áreas de uso urbano)	24,63	
Incremento populacional na AII (%) (PTE/PTAI)	10,74	
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	
Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento (Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)		
<p>De modo geral, entende-se que o incremento populacional ocasionado pelo empreendimento na AII apresenta impactos diretos ao atrair a nova população residente, novos frequentadores das áreas comerciais e de serviços e novos trabalhadores ao empreendimento.</p> <p>A população oriunda do empreendimento proposto neste estudo naturalmente trará novas demandas por produtos e serviços, que, por sua vez, podem ser preenchidas por novos empreendimentos mistos, comerciais e de serviços. Por outro lado, a ampliação e melhoria na infraestrutura de comércio e serviços também atraem novos empreendimentos residenciais, que podem ser valorizados pela disponibilidade de acesso a essas facilidades.</p> <p>Conclui-se que o incremento dos habitantes para a fase de operação não sobrecarregará demograficamente a AII, principalmente ao se considerar o crescimento urbano já existente e o zoneamento urbano incidente na propriedade, que permite e incentiva maior adensamento e o tipo de ocupação proposto pelo empreendimento. Ressalta-se também que considerando apenas os moradores e não a população total do empreendimento, o incremento populacional na AII é de apenas 6,47%.</p>		

3.2.Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento																
Abastecimento de Água (m³)	104,85 m³/dia	() Sim () Não (X) Em andamento																
Energia Elétrica (KW)	Em análise	() Sim () Não (X) Em andamento																
Coleta de Lixo	33.710,96 L	() Sim () Não (X) Em andamento																
Esgotamento Sanitário (m³)	104,85 m³/dia	() Sim () Não (X) Em andamento																
<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>																		
<p>Todos os equipamentos citados existem na AID. As viabilidades foram solicitadas aos órgãos responsáveis. Sendo que as viabilidades emitidas até o momento se encontram no anexo do EIV.</p>																		
Haverá sistema de tratamento autônomo de efluentes no empreendimento?	() Sim (X) Não																	
Em caso afirmativo, qual será a destinação do efluente tratado?	-																	
Memória de cálculo das demandas do empreendimento em relação aos equipamentos urbanos																		
Consumo de água pelo empreendimento na fase de operação																		
<p>As estimativas de consumo de água foram calculadas conforme OT 04 de 12/04/2021 – Orientação Técnica: Cálculo do Consumo diário de Água e de Contribuição de Esgoto, emitida pela Diretoria de Vigilância em Saúde do município de Florianópolis. Considera-se para fins de estimativa o uso comercial para as demais ocupações além de residencial e residencial transitória. Portanto, o consumo total de água estimado para a fase de operação do empreendimento é de 107,04 m³/dia.</p>																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Tipo Ocupação</th><th>Projeção populacional</th><th>Consumo (litros/pessoa/dia) *</th><th>Consumo (m³/dia)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ocupação residencial</td><td>418</td><td>200</td><td>83,60</td></tr> <tr> <td>Ocupação comercial e de serviços</td><td>185</td><td>50</td><td>9,25</td></tr> <tr> <td>Ocupação hotel</td><td>100</td><td>120</td><td>12</td></tr> </tbody> </table>			Tipo Ocupação	Projeção populacional	Consumo (litros/pessoa/dia) *	Consumo (m³/dia)	Ocupação residencial	418	200	83,60	Ocupação comercial e de serviços	185	50	9,25	Ocupação hotel	100	120	12
Tipo Ocupação	Projeção populacional	Consumo (litros/pessoa/dia) *	Consumo (m³/dia)															
Ocupação residencial	418	200	83,60															
Ocupação comercial e de serviços	185	50	9,25															
Ocupação hotel	100	120	12															
* OT 04 de 12/04/2021. Considerou-se para os funcionários do condomínio residencial o consumo comercial.																		
Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação																		

A geração de resíduos sólidos foi elaborada de acordo com a Orientação Técnica OT SMMADS N° 01/2024 e N° 02/2024. O quadro abaixo apresenta o levantamento do quantitativo de contentores necessários para o armazenamento de cada tipo de resíduos, com base na Orientação Técnica da COMCAP.

Setor	Volume Previsto (Litros)			Contentores				Número Total de Contentores
	Reciclável Seco*	Orgânico	Rejeito	Azul Claro - Recicláveis (1000 litros)	Verde - Vidro (Contentor - 240 litros)	Marrom - Orgânicos (120 litros)	Cinza - Rejeito (1000 litros)	
Residencial	4.511,00	659,30	2.012,60	4,51	3,74	5,49	2,01	-
Hotel	1.326,00	193,80	591,60	1,33	-	1,62	0,59	
Comercial	1.386,59	19,81	198,08	1,39	1,38	0,17	0,20	-
Bar/Restaurante	4.182,91	2.614,32	348,58	4,18	-	21,79	0,35	
TOTAL	11.406,50	3.487,23	3.150,86	11	5	29	3	48

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?

- Haverá captação e aproveitamento da água da chuva, a qual pode ser utilizada para usos não potáveis, como lavagens de pisos e rega dos jardins;
- Serão implantados métodos de redução de consumo de água (ex.: aeradores, controladores de vazão, torneira com acionamento automático, torneiras do tipo automática para áreas comuns etc.);
- Serão implementadas medidas de eficiência energética na edificação.
- Em áreas comuns, como circulações, garagens e outras de caráter de uso transitório, a iluminação será comandada por sensores de presença.

Drenagem Urbana

Existe infraestrutura de drenagem na AID? (Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc)	(X) Sim () Não
Existem problemas de drenagem na AID? (Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf)	(X) Sim () Não
O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?	() Não () Sim, baixa (x) Sim, média () Sim, alta
Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial? (exemplos: jardins de chuva, valas de infiltração, bacias de contenção, etc.)	

O empreendimento irá realizar a captação e aproveitamento da água da chuva, bem como desenvolver e implantar um projeto de drenagem de acordo com as normativas vigentes e conforme as características da área.

Resíduos Sólidos

Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	(X) Sim () Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	5 m

Análise da oferta de equipamentos urbanos

(Tecer análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)

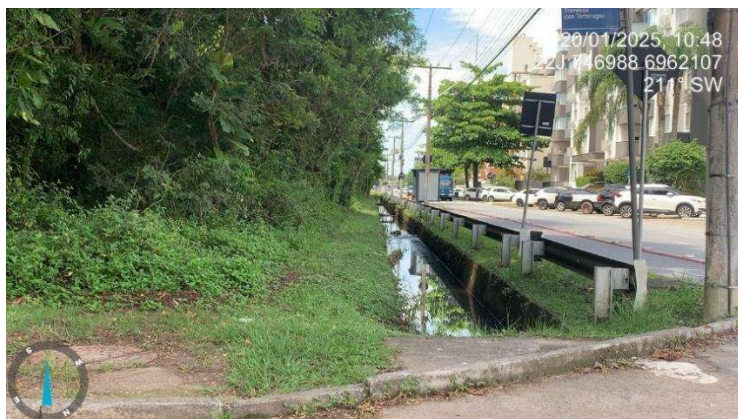
Em vistoria técnica na área de estudo pode-se verificar sólida infraestrutura urbana. A área de estudo é urbana consolidada, de acordo com o Art. 93 da Lei nº13.465/2017 que alterou a Lei nº 9.636/1998, incluindo o art. 16-C, apresentando redes de abastecimento de água, esgoto, energia elétrica, gás, telecomunicações, iluminação pública, sistema de drenagem urbana e coleta de lixo, conforme imagens abaixo.

Salienta-se que a região apresenta uma infraestrutura existente bem consolidada, e para o empreendimento em questão está previsto a captação e utilização de água da chuva, de modo a não sobrecarregar o sistema de drenagem e evitar o consumo de água para usos não potáveis.

Infraestrutura da AID



Equipamentos de drenagem urbana



Problemas de drenagem e escoamento na região da AID



3.3. Equipamentos Comunitários na AID

	Tipo ¹	Porte (m² aprox.)	Rede ²	Distância caminhável até o empreendimento
Unidade de Saúde	Espaço Médico Jurerê Ultrassonografia/ Ginecologia	-	Privada	1,20 km
	Centro de Saúde Jurerê *	150	Pública	2,10 km
	Jurerê Medical Center	-	Privada	2,10 km
Unidades de Ensino	EBM Jurerê*	938	Pública	1,9 km
	Prof. Isa – Primário*	130	Privada	2,0 km
	Escola Dinâmica Jurerê*	920	Privada	1,9 km
	Colégio Vila Olímpia	-	Privada	2,10 km
Unidades de Assistência Social	-	-	-	-
Unidades de Segurança Pública	Posto Policial Jurerê*	-	Pública	2,4 km
Outros	Jurere Sport Club La Plage	-	Privada	2,0 km

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)

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

² Pública ou privada



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)

A AID do empreendimento conta com poucos equipamentos comunitários. Com relação aos equipamentos de saúde, na AID está presente uma clínica particular de ultrassonografia somente, porém importante destacar que o bairro é atendido pelo Centro de Saúde Jurerê, localizado na AII, distante apenas 2,10 km do empreendimento.

Em relação aos equipamentos educacionais a região carece de equipamentos, os equipamentos mais próximos ficam fora do limite da AID, no limite da AII. A EBM Jurerê, escola pública possui ensino infantil e fundamental fica localizada a 1,9 km do empreendimento. Também estão presentes na AII outras duas escolas de ensino infantil privadas.

Quanto à segurança pública, a AII conta com um posto policial que realiza o monitoramento da região, capaz de atender satisfatoriamente a região do empreendimento.

Com relação às demandas geradas pelo empreendimento nos equipamentos comunitários, considera-se que a atual infraestrutura destes equipamentos é limitada, ainda que os equipamentos de educação e saúde presentes no bairro tem potencial para atender a demanda gerada pelo futuro empreendimento. Por fim,

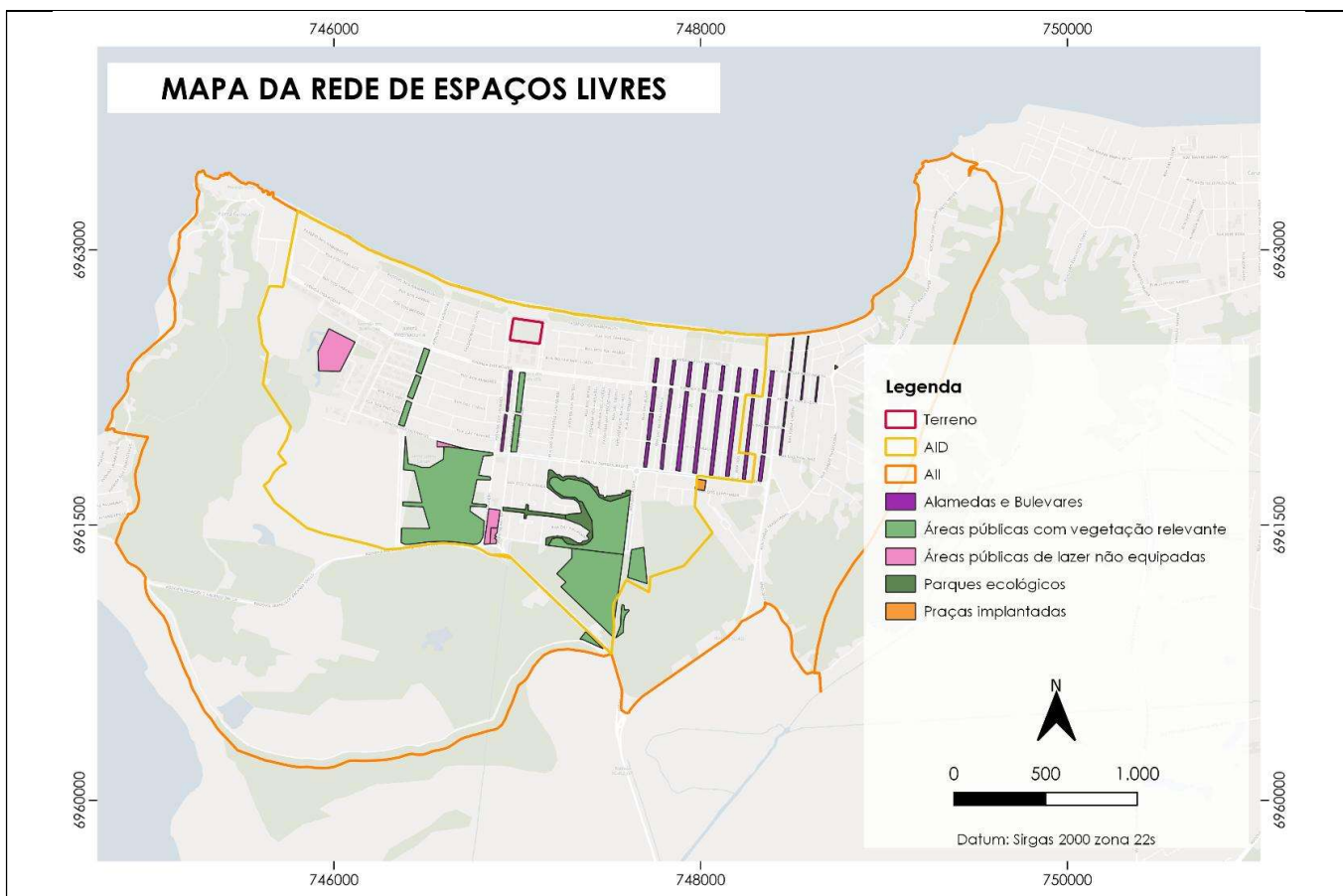
destaca-se que os principais equipamentos de educação na região merecem atenção quanto a capacidade de suportar o crescimento populacional do bairro nos próximos anos.

Espaços Livres na AID

Nome	Tipo	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Área livre	Áreas públicas destinadas ao lazer não equipadas - oriundas de parcelamento	Sem equipamentos	1700 m
Áreas vegetadas	Áreas públicas com vegetação relevante	Vegetação, sem equipamentos	700 m
Áreas vegetadas	Áreas públicas com vegetação relevante	Vegetação, sem equipamentos	1400 m
Área livre (Praça São Francisco de Assis)	Áreas públicas destinadas ao lazer - oriundas de parcelamento	Arborizado e equipado com bancos, parquinho e equipamentos para exercício	1000 m
Áreas vegetadas	Áreas públicas com vegetação relevante	Vegetação, sem equipamentos	1400 m
Bosque Amoraeville	Parque ecológico	Arborizado e equipado com parque e pista de caminhada	1300
Áreas vegetadas	Áreas públicas com vegetação relevante	Vegetação, sem equipamentos	1600 m
Calçadas no encontro da Av. dos Búzios com a Av. das Raias	Calçadas	Sem equipamento	290 m
Alamedas e Bulevares transversais da Av. dos Búzios	Alamedas e Bulevares	Sem equipamentos	1000m
Praça adotada	Praças implantadas	Bancos, parquinho, equipamentos para exercício	900m

Localização dos Espaços Livres

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



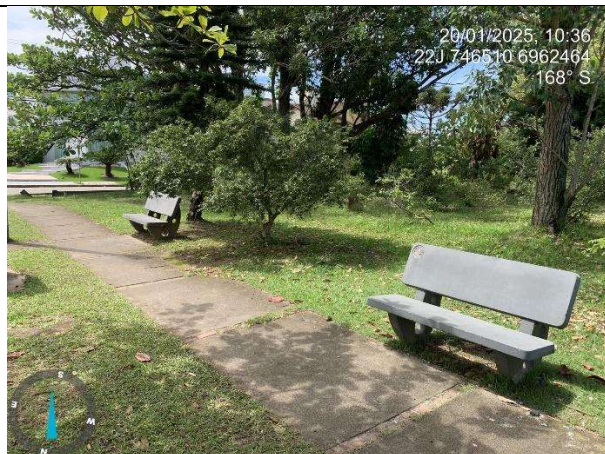
Impactos e Análise do Sistema de Espaços Livres com o empreendimento

(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)

A AID do empreendimento possui uma alta densidade de espaços verdes, várias alamedas e bulevares, e parques ecológicos. Também está presente na AII uma praça com equipamentos para atividades físicas.

Espaços livres e de lazer





Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

Além destes equipamentos, vale destacar a presença de diversos outros espaços para lazer, como o Passeio dos Namorados a 100m do empreendimento, a presença do Jurerê Open como opção de área de circulação e de convívio, bem como a nova praça Péricles de Freitas Duck em construção, que após finalização será um novo espaço de lazer, estar e convivência na AID do empreendimento. Diante disso, entende-se que os espaços livres existentes na região atendem às demandas da população, sendo que o empreendimento estará próximo a essas áreas, bem como contará com áreas de lazer para os moradores próprias para fortalecer ainda mais a região.

3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo

Mapa de uso das edificações

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



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

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

De acordo com os dados apresentados, a área residencial é a classe mais predominante na AID, em menor representatividade estão presentes também imóveis de uso comercial, misto e de serviço. O terreno onde pretende-se construir o futuro empreendimento está em uma área sem uso, cercada por imóveis residenciais.

O empreendimento contribui para a consolidação do cenário tendencial da AID, assim como para o cenário planejado pelo Plano Diretor, considerando seu uso misto e diversificado (residencial, hotelaria e comercial), trazendo instalações para o comércio e serviço da região, utilizando o potencial construtivo e de uso área, além do uso exclusivamente residencial.

Diante desse cenário, a implantação de um empreendimento no terreno pode ser considerada benéfica, especialmente destinada a usos mistos. Além de fomentar o comércio local, a presença de unidades

habitacionais pode contribuir para a dinamização do centro urbano, promovendo uma maior atividade econômica e de turismo na região.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	Até 1 salário-mínimo: 12,1% De 1 até 5 salários-mínimos: 47,5% Acima de 5 salários-mínimos: 40,4%
Faixa de valorização conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Valor m² PGURB (R\$) – 1.000,00 – 1.371,00
Identificar e mapear se há ZEIS e/ou aglomerados subnormais de habitação na AII.	
Não há a presença de ZEIS na AII do empreendimento.	
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.	
Foram identificados os seguintes polos valorizadores que podem influenciar na valorização imobiliária:	
<ul style="list-style-type: none"> Área de APC-3 na AID, sítio arqueológico Rio do Meio, área com Conchífero com cerâmica Itararé Área de APC-1 na AII, presente a Fortaleza de São Jose de Ponta Grossa, monumento do século XVIII. 	

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?	() Sim (x) Não
O empreendimento possui um Padrão Alto ou Médio Alto? (caso não se enquadre nas hipóteses acima)	(X) Sim () Não
Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.	
O empreendimento no geral pode ser classificado como padrão alto, apresentando projeto personalizado com tratamento paisagístico e arquitetônico moderno. O edifício do empreendimento possui mais de 4 pavimentos, serão dotados de elevadores, com unidades habitacionais com tipologias variáveis, com 2 a 5 dormitórios, de ampla área privativa. Além disso, as áreas residenciais apresentam áreas de lazer. Quanto ao setor comercial, as unidades possuirão formatos variados, distribuído entre áreas externas com elementos paisagísticos.	
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m²) do empreendimento.	R\$ 22.000,00

<p>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.</p>	<p>(X) Sim () Não () Não se aplica</p>
<p>Considerando que a AII do empreendimento, encontra-se em Jurerê, e que essa possui um dos metros quadrados mais caros do município de acordo com a tabela do PGURB, a população que reside nas proximidades possui perfil socioeconômico de classe média a alta, sendo que 40% da população da AID possui rendimento per capita acima de 5 salários-mínimos (Censo, 2010). Portanto o valor previsto para comercialização está de acordo com o encontrado na região e com a renda média da população.</p>	
<p align="center">Impactos e análises da valorização imobiliária com o empreendimento <i>(Analisar os impactos da inserção do empreendimento na AII, indicando possíveis alterações no estrato social existente (atração, expulsão, gentrificação, etc.), com ênfase em áreas de ZEIS e/ou Bens Tombados e/ou APC, máx. 3000 caracteres)</i></p>	
<p>O empreendimento está situado em um bairro marcado pelas construções de alto padrão para uso residencial e de turismo, sem a presença de ZEIS ou APC. A inserção do empreendimento no local respeita o contexto urbano existente, os parâmetros e incentivos urbanísticos na área. A oferta de comércios, serviços e hotelaria irá ampliar a oferta no bairro e atender as necessidades dos moradores e transeuntes da região. No contexto do projeto proposto, considera-se que as características do empreendimento configuram um fator positivo à valorização da vizinhança.</p>	

3.6.Mobilidade Urbana

Caracterização do sistema viário da AID e Empreendimento

Mapa de Hierarquia Viária na AID

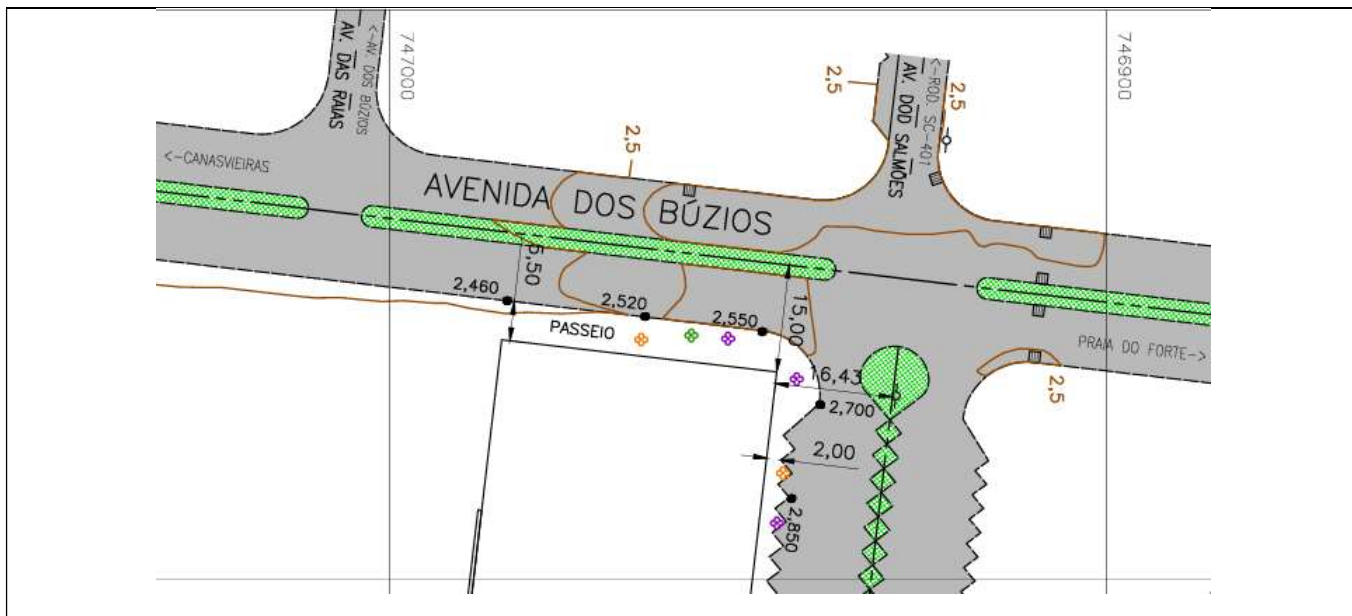
(Inserir figura mostrando a hierarquização do sistema viário na AID de acordo com a Lei Complementar nº 482/2014. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)



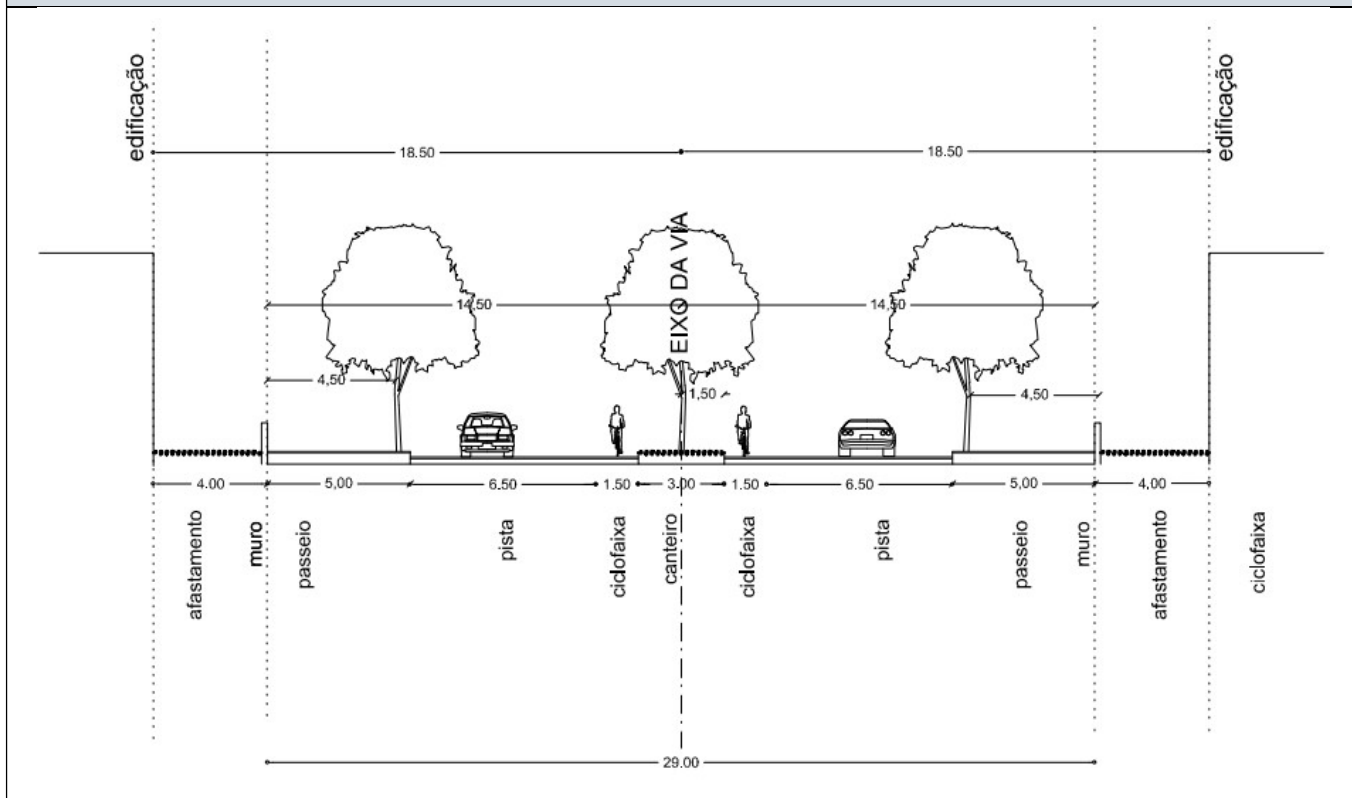
Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

Via 1

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
CI-101(2) - Avenida Dos Búzios	Coletora insular
Via 1 – Seção Transversal Atual	

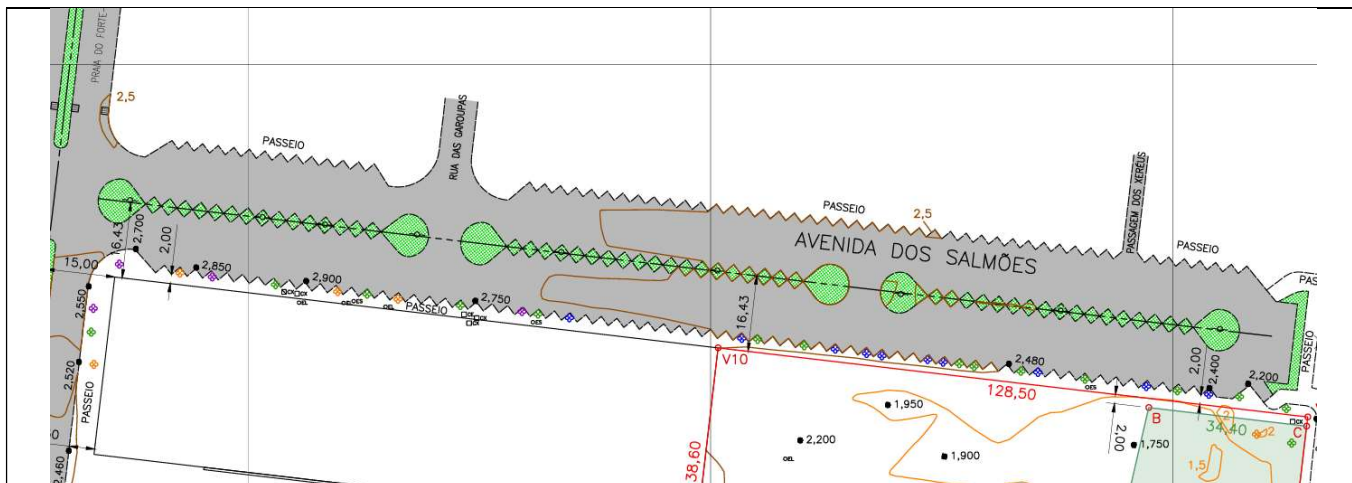


Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)

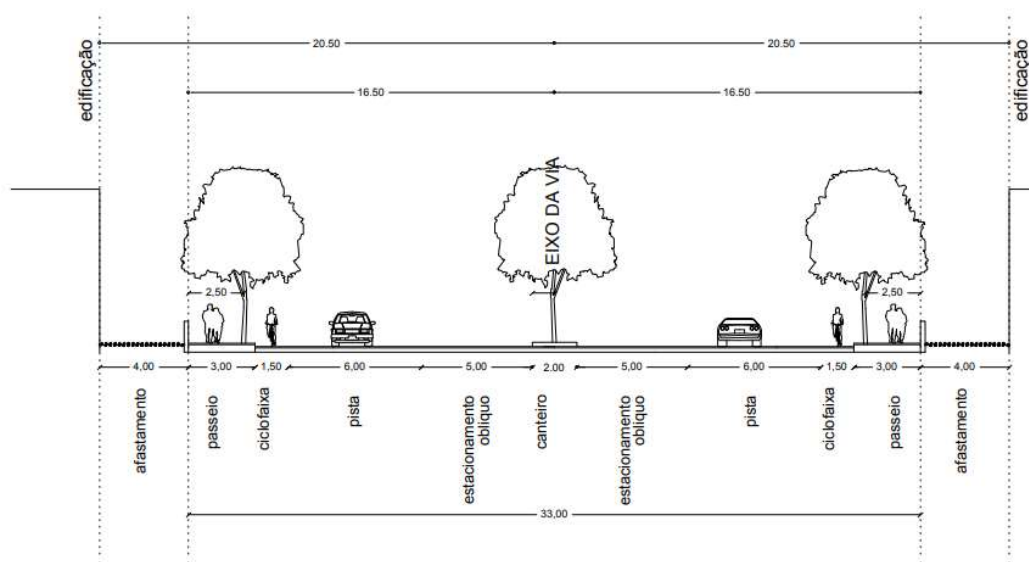


Via 2

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
SCI-102 – Avenida dos Salmões	Sub Coletora insular
Via 2 – Seção Transversal Atual	



Via 2 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



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.)

(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)



A Avenida dos Búzios próxima ao empreendimento possui uma ciclofaixa que se liga com a ciclofaixa na Avenida das Raias. Ademais, há a ciclovia na região do Bosque do Amoraeville. Outra ciclofaixa que está presente parcialmente na AID e na AII é a da Rua Cesar Nascimento.

Infraestrutura Ciclovitária 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 90 vagas para bicicletas, destas 59 são destinadas ao uso privativo dos moradores e 31 vagas para os visitantes e demais usos do empreendimento. Destaca-se a previsão de vagas de bicicletas para visitantes em número superior ao mínimo exigido pelo Plano Diretor, o que reforça o incentivo a mobilidade ativa pelo empreendimento. As vagas para bicicletas estarão localizadas em bicicletários localizados na garagem no subsolo.

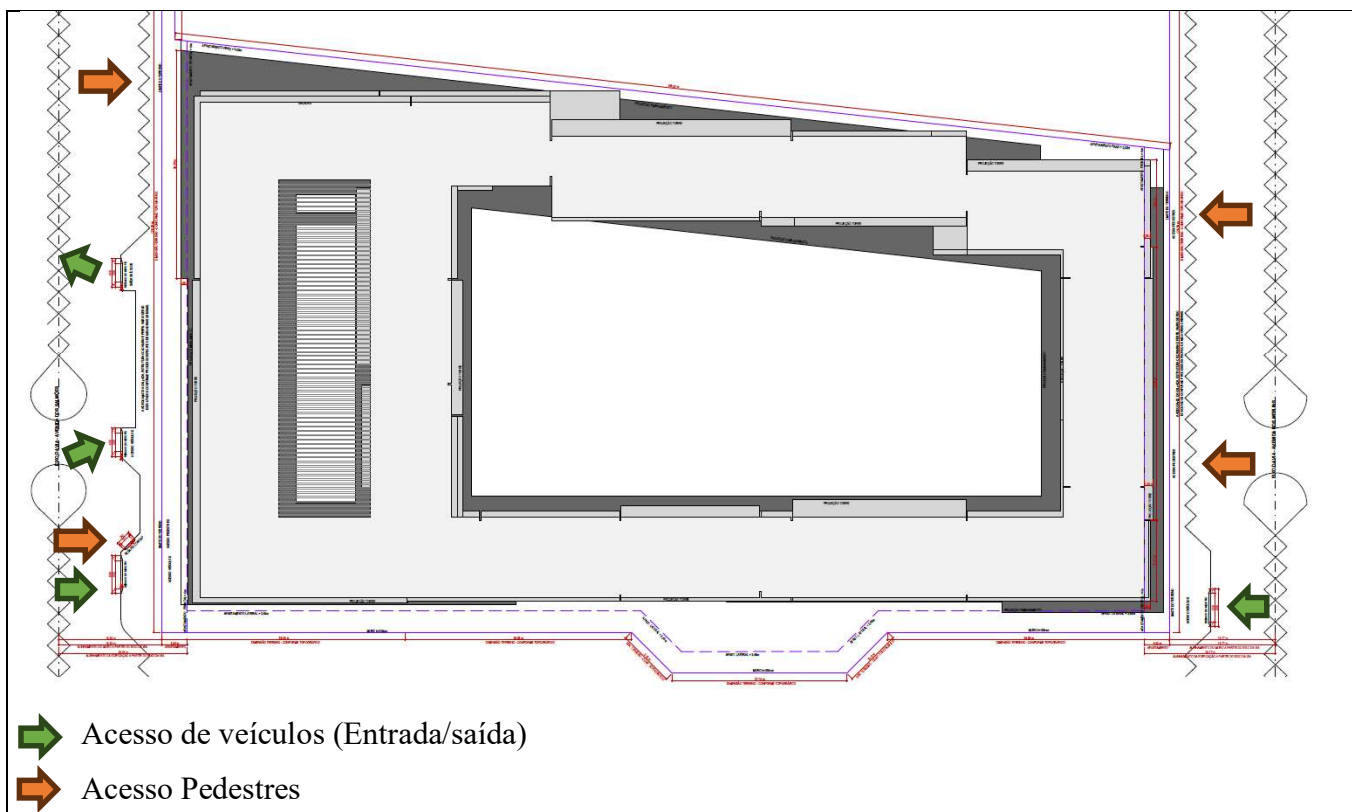
Descrever a caminhabilidade e acessibilidade do empreendimento aos equipamentos públicos na AII:

Foi observado que a Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento possui poucos equipamentos públicos, com níveis variados de caminhabilidade. Para acesso ao Centro de Saúde Jurerê e a EBM Jurerê a principal via de acesso é a Avenida do Búzios, na qual a acessibilidade dos passeios públicos aos equipamentos varia, carecendo de condições de acessibilidade. A avenida possui trechos dos passeios que em sua maioria não atendem o Manual Calçada Certa do IPUF, com calçadas irregulares, sem rebaixamento nos acessos, sem sinalização tátil e com uma variedade de revestimentos.

Acessos ao Empreendimento

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

Os estacionamentos das áreas residenciais e comerciais estarão localizados nos subsolos. O acesso de pedestres se dará pelos dois lados do empreendimento. O passeio público será projetado conforme as diretrizes do Manual Calçada Certa, seguindo as normas de acessibilidade da NBR 9050/2020 (Versão Corrigida: 2021) e as especificações de sinalização tátil no piso estipuladas pela NBR 16537/2016 (Versão Corrigida: 2024).

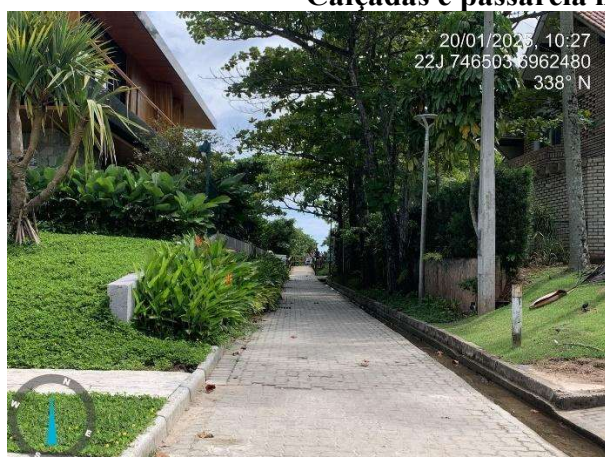


Quando houver acessos à orla na AID

(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)

Os principais acessos do empreendimento a orla são através da Rua dos Salmões e da Avenidas dos Merlins. Ambas as ruas contam com calçadas, em alguns trechos interrompidas e que não atendem as diretrizes do manual Manual Calçada Certa. O acesso direto à orla da praia conta com passarelas.

Calçadas e passarela nas vias de acesso à orla





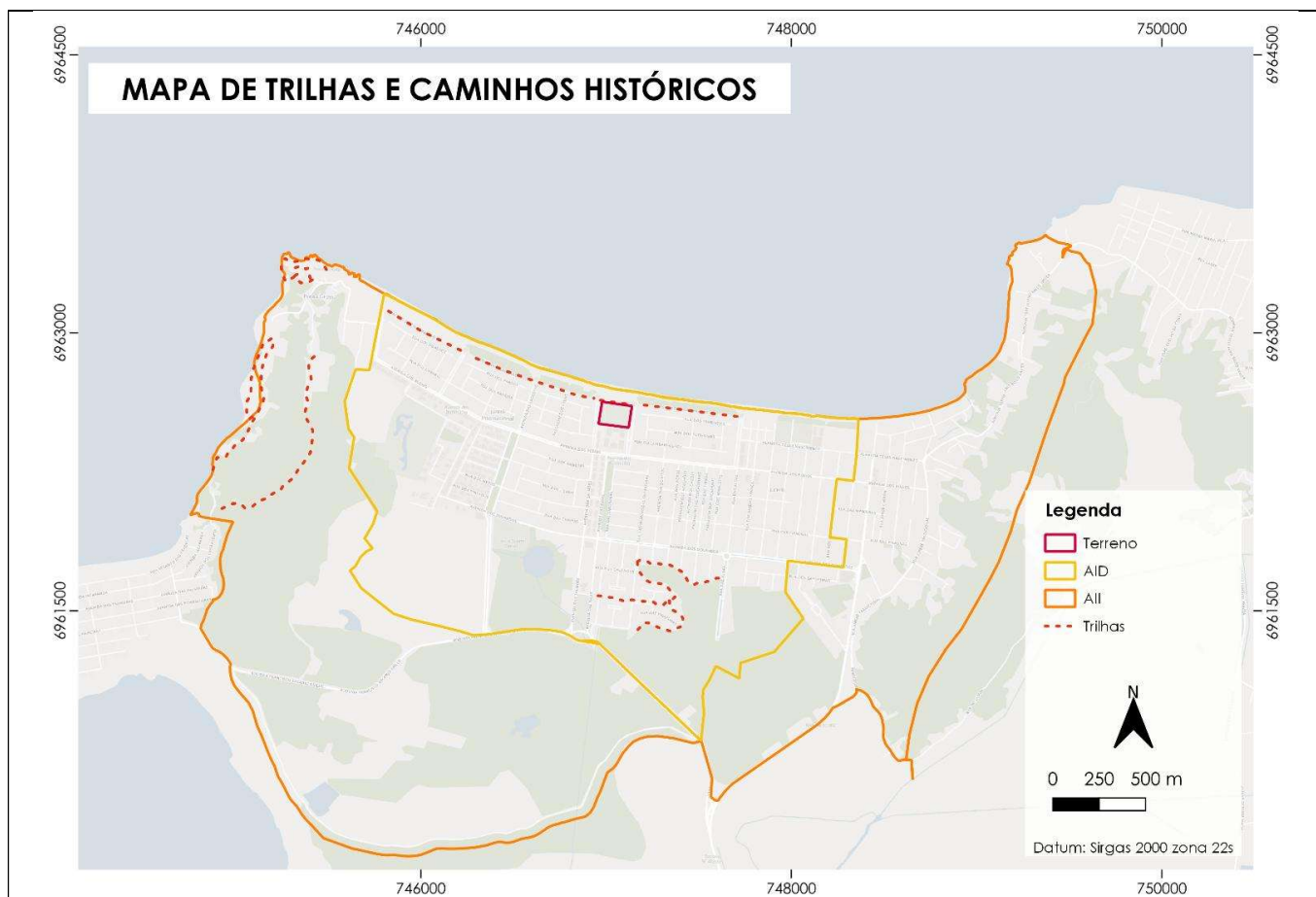
Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

Os pontos de acesso à orla na AID, são apresentados no mapa a seguir.



Quando houver trilhas e caminhos históricos na AII

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



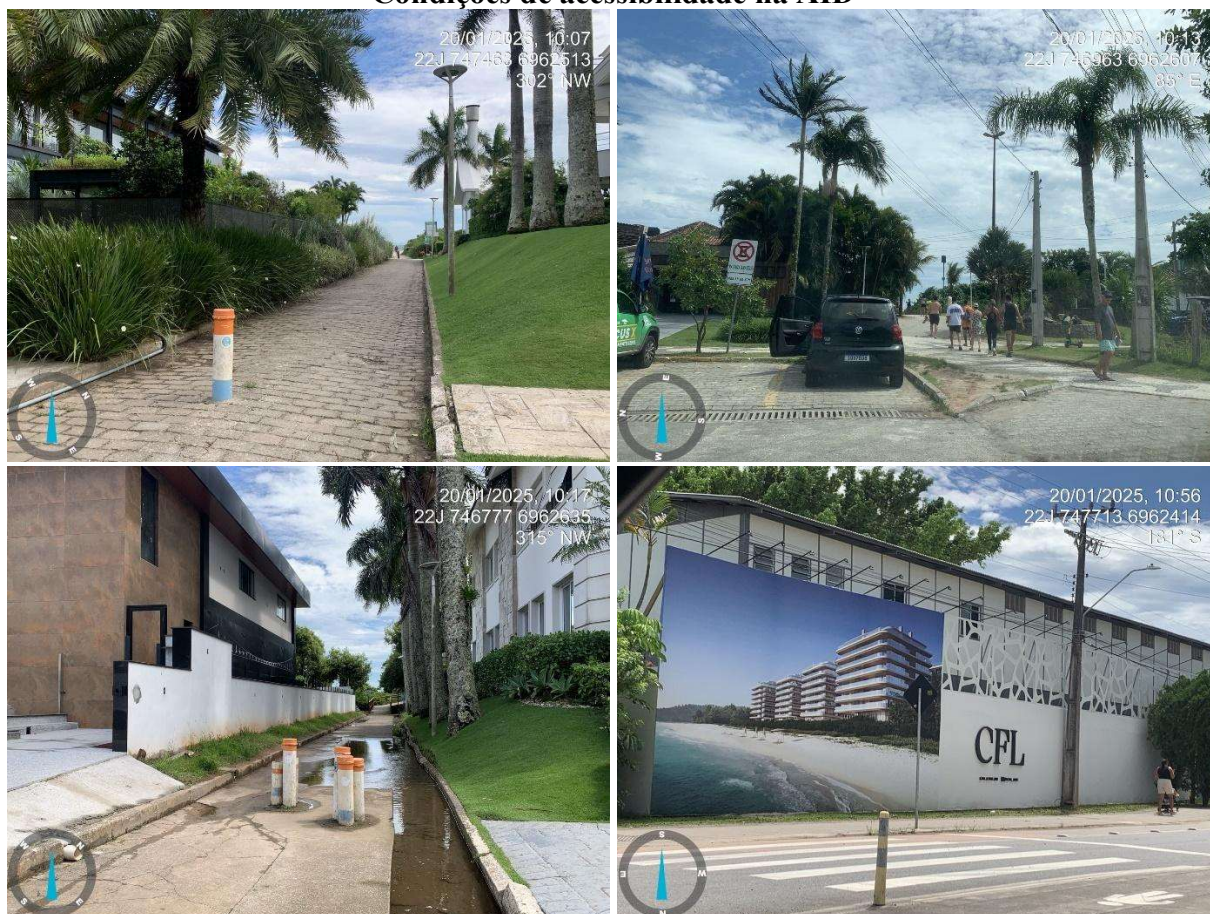
Acessibilidade

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

Os acessos ao empreendimento serão dados através da Avenida dos Salmões e da Avenida dos Merlins, as quais apresentam condições razoáveis de caminhabilidade e carece de condições de acessibilidade, os passeios existentes são formados por diferentes materiais e desenhos, sem a sinalização tátil no piso de acordo com a NBR 16537/2018.

Nas proximidades do empreendimento existem passeios implantados que necessitam de manutenção e readequação para as normas de acessibilidade, além de trechos onde os passeios são muito estreitos ou inexistentes. Em alguns trajetos o piso tátil está danificado, ou é inexistente. As faixas de segurança na AID de maneira geral carecem de acessibilidade com indicação adequada, além de contarem com desníveis e obstáculos.

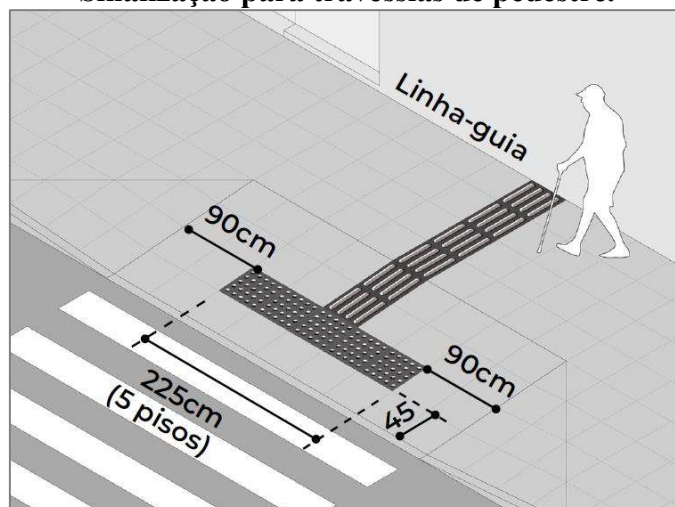
Condições de acessibilidade na AID



Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

Salienta-se que para a calçada do futuro empreendimento, o projeto seguirá as diretrizes do manual de projeto e execução Calçada Certa.

Sinalização para travessias de pedestre.



Fonte: PMF, 2019.

Transporte coletivo

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

As paradas de ônibus na AID estão equipadas com abrigos padrão, em boas condições, sendo a parada mais próxima localizada a 350 metros do empreendimento. Em locais onde estão presentes, esses abrigos são dimensionados adequadamente para atender à demanda de passageiros. Como ponto de melhoria pode-se destacar a ausência de acessibilidade e informações sobre horários ou rotas dos ônibus, inexistindo placas informativas ou acesso a integração de sistemas de informações em tempo real para melhor atender às necessidades dos usuários do transporte público.

Paradas de ônibus próximas ao empreendimento



Fonte: AS Soluções Ambiental, 2025.

Linhas de Ônibus:

272 – Jurerê / Tisan

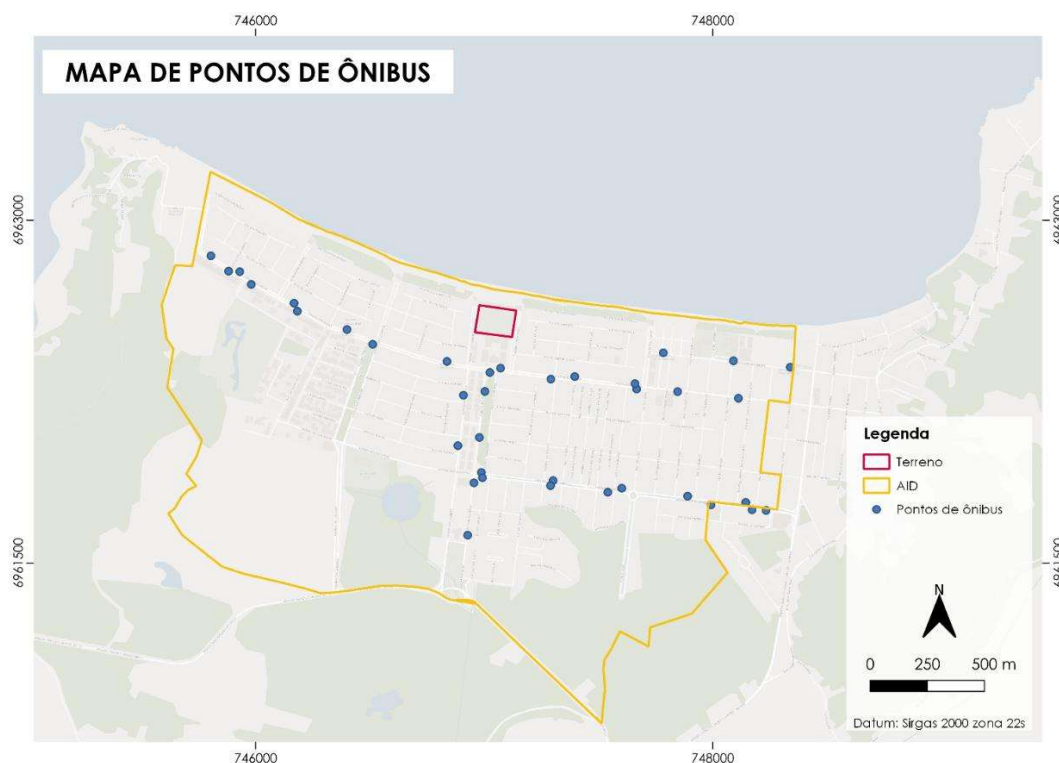
250 – Tican / Forte

201- Madrugadão Norte / Jurerê

294 – Santinho / Forte

1123 – Term. Cidade de Florianópolis / Jurerê

Paradas de ônibus próximo ao empreendimento.



A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coletor?

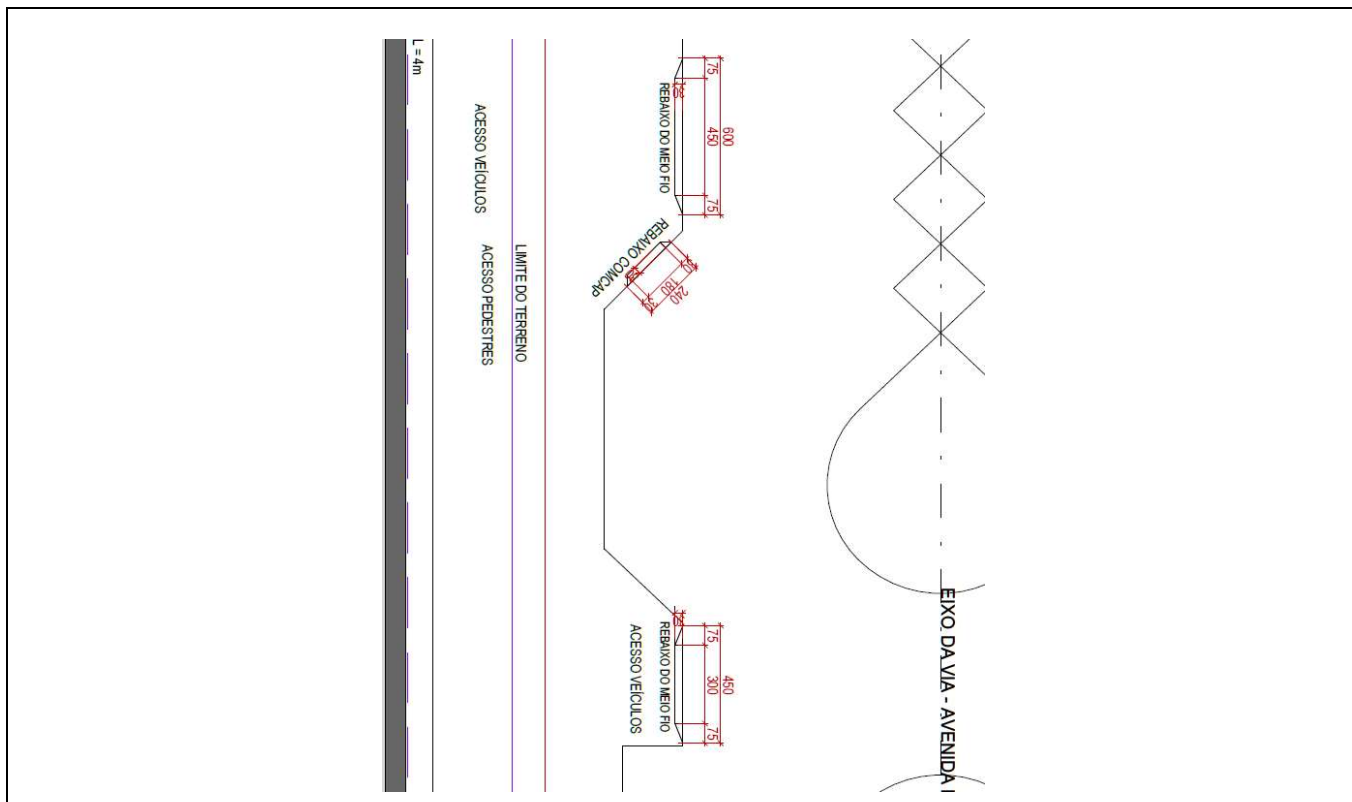
(X) Sim () Não

Se a resposta a pergunta anterior for positiva, solicita-se saber se o recuo consta na planta de arquitetura.

(X) Sim () Não

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

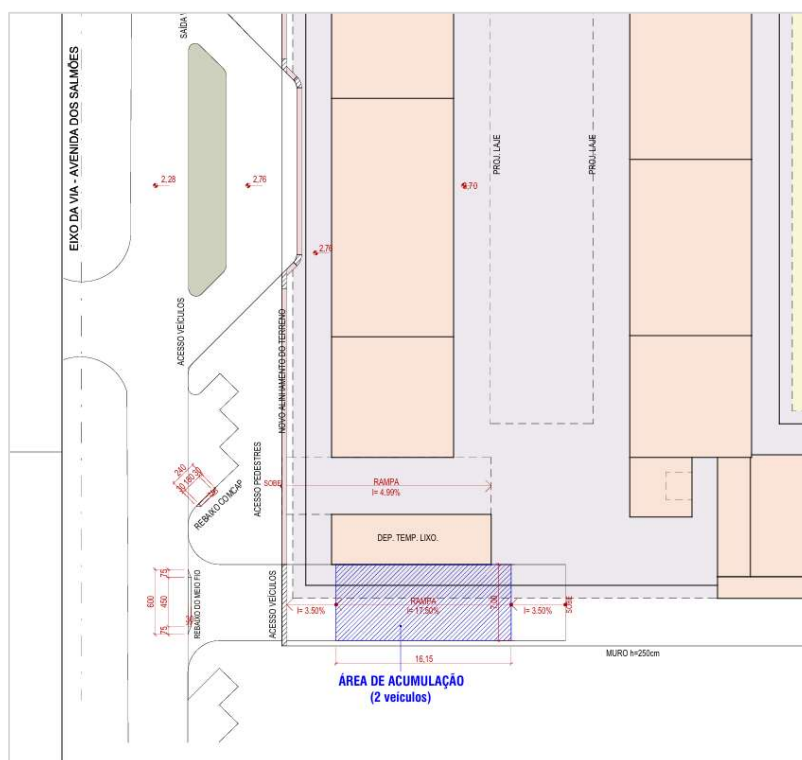
Devido ao volume de geração de resíduos haverá necessidade de recuo para veículo coletor, a qual está sendo prevista no projeto junto a Avenida dos Salmões.

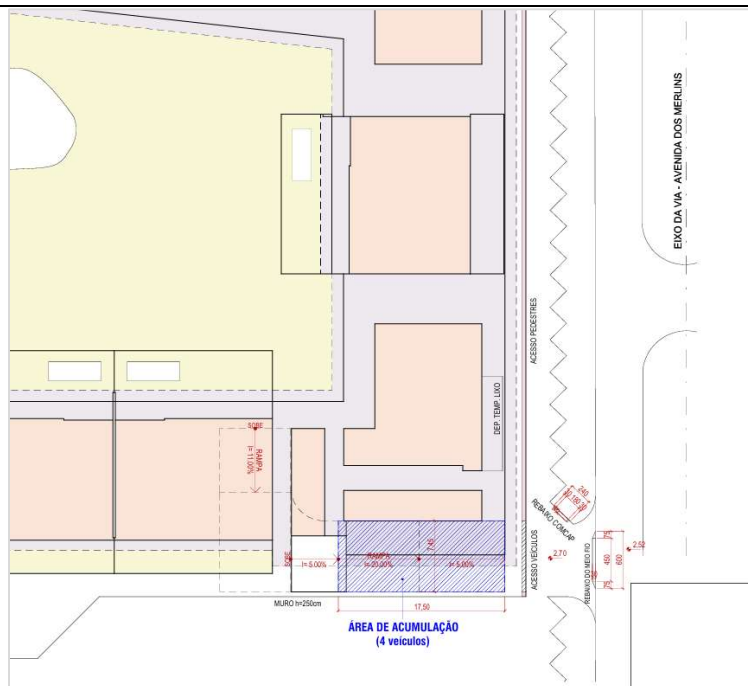


Área de acumulação de veículo para o empreendimento.

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

Salienta-se que mais de 2% do estacionamento será de uso coletivo. Nas figuras abaixo é possível visualizar as áreas de acumulação previstas para o empreendimento, presentes nos dois portões de acesso aos veículos.





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

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)

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da Av. dos Búzios.

	Período	Moto	Carro	Caminhão	Especial	UVP 2025	Bicicletas
Matutino	07:00-07:15	9	39	1	0	49,5	4
	07:15-07:30	17	36	6	0	62	3
	07:30-07:45	19	49	2	0	71	2
	07:45-08:00	16	65	8	0	93	8
	08:00-08:15	18	72	4	0	96	3
	08:15-08:30	12	65	8	0	89	5
	08:30-08:45	7	73	4	0	86	5
	08:45-09:00	18	96	3	0	118,5	1
	09:00-09:15	8	94	6	0	111	6
	09:15-09:30	7	90	4	0	103	4
	09:30-09:45	6	96	6	0	111	5
	08:45-10:00	14	94	4	0	114	5
Vespertino	16:30-16:45	15	128	5	0	150,5	2
	16:45-17:00	17	126	5	0	150,5	0
	17:00-17:15	9	138	6	0	156	4
	17:15-17:30	7	125	5	0	139,5	2
	17:30-17:45	9	128	5	0	144,5	0
	17:45-18:00	6	142	3	0	152,5	3
	18:00-18:15	14	143	2	0	160	8
	18:15-18:30	7	100	1	0	108,5	2
	18:30-18:45	13	110	2	0	126	8
	18:45-19:00	13	108	1	0	122,5	4
	19:00-19:15	10	113	5	0	130,5	5
	19:15-19:30	9	143	0	0	152	2

Hora pico e volume registrado na Avenida dos Búzios.

	Hora Pico Sentido 1	Volume Sentido 1
Matutino	08:45h às 09:45h	443,5
Vespertino	16:30h às 17:30h	596,5

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da Av. dos Salmões.

	Período	Moto	Carro	Caminhão	Especial	UVP 2025	Bicicletas
Matutino	07:00-07:15	5	7	0	0	12	3
	07:15-07:30	4	6	0	0	10	0
	07:30-07:45	4	12	1	0	17,5	1
	07:45-08:00	0	11	0	0	11	2
	08:00-08:15	5	23	0	0	28	1
	08:15-08:30	2	19	0	0	21	0
	08:30-08:45	1	15	0	0	16	1
	08:45-09:00	0	14	0	0	14	0
	09:00-09:15	1	21	0	0	22	0
	09:15-09:30	2	27	0	0	29	2
	09:30-09:45	1	38	1	0	40,5	0
	08:45-10:00	2	27	0	0	29	1
Vespertino	16:30-16:45	1	33	1	0	35,5	0
	16:45-17:00	3	37	2	0	43	0
	17:00-17:15	0	26	0	0	26	0
	17:15-17:30	1	27	1	0	29,5	0
	17:30-17:45	2	27	1	0	30,5	0
	17:45-18:00	1	29	0	0	30	2
	18:00-18:15	0	41	0	0	41	3
	18:15-18:30	2	24	0	0	26	1
	18:30-18:45	1	36	0	0	37	0
	18:45-19:00	3	34	0	0	37	1
	19:00-19:15	1	27	1	0	29,5	1
	19:15-19:30	1	32	0	0	33	0

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 2 da Av. dos Salmões.

	Período	Moto	Carro	Caminhão	Especial	UVP 2025	Bicicletas
Matutino	07:00-07:15	1	7	0	0	8	0
	07:15-07:30	0	6	0	0	6	0
	07:30-07:45	1	13	0	0	14	2
	07:45-08:00	4	6	1	0	11,5	0
	08:00-08:15	1	15	0	0	16	0
	08:15-08:30	1	12	0	0	13	2
	08:30-08:45	1	10	0	0	11	0
	08:45-09:00	1	10	0	0	11	0
	09:00-09:15	0	17	0	0	17	0
	09:15-09:30	1	22	0	0	23	0
	09:30-09:45	1	25	1	0	27,5	0
	08:45-10:00	2	14	0	0	16	0
Vespertino	16:30-16:45	3	34	0	0	37	0
	16:45-17:00	10	51	1	0	62,5	0
	17:00-17:15	1	35	1	0	37,5	0
	17:15-17:30	1	38	0	0	39	3
	17:30-17:45	6	46	1	0	53,5	1
	17:45-18:00	0	42	1	0	43,5	0
	18:00-18:15	1	52	0	0	53	0
	18:15-18:30	4	39	0	0	43	2
	18:30-18:45	3	43	0	0	46	5
	18:45-19:00	4	29	0	0	33	5
	19:00-19:15	2	39	1	0	42,5	3
	19:15-19:30	1	28	0	0	29	0

Hora pico e volume registrado na Av. dos Salmões.

	Hora Pico Sentido 1	Volume Sentido 1	Hora Pico Sentido 2	Volume Sentido 2
Matutino	09:00h às 10:00h	120,5	09:00h às 10:00h	83,5
Vespertino	18:30h às 19:30h	136,5	16:45h às 17:46h	192,5

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da Av. dos Merlins.

	Período	Moto	Carro	Caminhão	Especial	UVP 2025	Bicicletas
Matutino	07:00-07:15	5	7	0	0	12	3
	07:15-07:30	4	6	0	0	10	0
	07:30-07:45	4	12	1	0	17,5	1
	07:45-08:00	0	11	0	0	11	2
	08:00-08:15	5	23	0	0	28	1
	08:15-08:30	2	19	0	0	21	0
	08:30-08:45	1	15	0	0	16	1
	08:45-09:00	0	14	0	0	14	0
	09:00-09:15	1	21	0	0	22	0
	09:15-09:30	2	27	0	0	29	2
	09:30-09:45	1	38	1	0	40,5	0
	08:45-10:00	2	27	0	0	29	1
Vespertino	16:30-16:45	1	33	1	0	35,5	0
	16:45-17:00	3	37	2	0	43	0
	17:00-17:15	0	26	0	0	26	0
	17:15-17:30	1	27	1	0	29,5	0
	17:30-17:45	2	27	1	0	30,5	0
	17:45-18:00	1	29	0	0	30	2
	18:00-18:15	0	41	0	0	41	3
	18:15-18:30	2	24	0	0	26	1
	18:30-18:45	1	36	0	0	37	0
	18:45-19:00	3	34	0	0	37	1
	19:00-19:15	1	27	1	0	29,5	1
	19:15-19:30	1	32	0	0	33	0

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 2 da Av. dos Merlins.

	Período	Moto	Carro	Caminhão	Especial	UVP 2025	Bicicletas
Matutino	07:00-07:15	1	7	0	0	8	0
	07:15-07:30	0	6	0	0	6	0
	07:30-07:45	1	13	0	0	14	2
	07:45-08:00	4	6	1	0	11,5	0
	08:00-08:15	1	15	0	0	16	0
	08:15-08:30	1	12	0	0	13	2
	08:30-08:45	1	10	0	0	11	0
	08:45-09:00	1	10	0	0	11	0
	09:00-09:15	0	17	0	0	17	0
	09:15-09:30	1	22	0	0	23	0
	09:30-09:45	1	25	1	0	27,5	0
	08:45-10:00	2	14	0	0	16	0
Vespertino	16:30-16:45	3	34	0	0	37	0
	16:45-17:00	10	51	1	0	62,5	0
	17:00-17:15	1	35	1	0	37,5	0
	17:15-17:30	1	38	0	0	39	3
	17:30-17:45	6	46	1	0	53,5	1
	17:45-18:00	0	42	1	0	43,5	0
	18:00-18:15	1	52	0	0	53	0
	18:15-18:30	4	39	0	0	43	2
	18:30-18:45	3	43	0	0	46	5
	18:45-19:00	4	29	0	0	33	5
	19:00-19:15	2	39	1	0	42,5	3
	19:15-19:30	1	28	0	0	29	0

Hora pico e volume registrado na Av. dos Merlins.

	Hora Pico Sentido 1	Volume Sentido 1	Hora Pico Sentido 2	Volume Sentido 2
Matutino	09:00h às 10:00h	120,5	09:00h às 10:00h	83,5
Vespertino	18:30h às 19:30h	136,5	16:45h às 17:46h	192,5

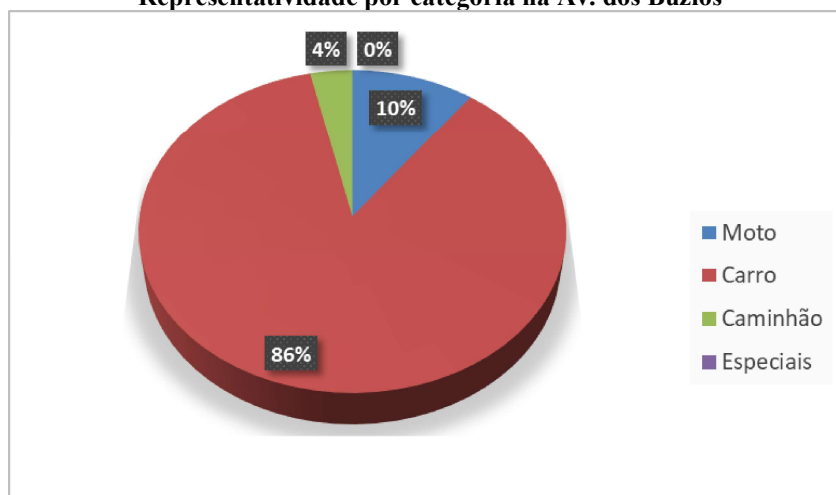
Informar datas, dias da semana e horários de realização da contagem de tráfego.

A contagem foi realizada no dia 06/02/2025, uma quinta-feira das 07:00 às 10:00 e das 16:30 às 19:30.

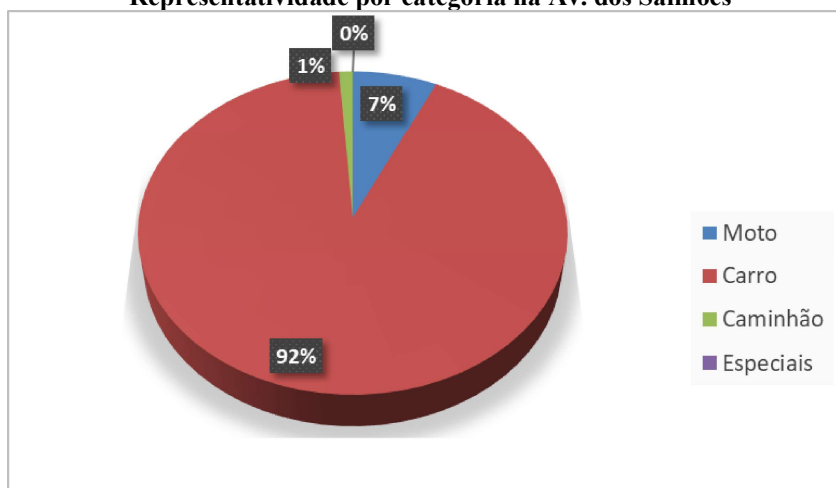
Apresentar a divisão de veículos por modal apurada na contagem de tráfego

Resumo da contagem por classe de veículo na Av. dos Búzios.

Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência em UVP
Moto	280	10,2	280
Carro	2373	86,3	2373
Caminhão/ônibus	96	3,5	144
Especiais	0	0,0	0
TOTAL	2749	100,0	2797

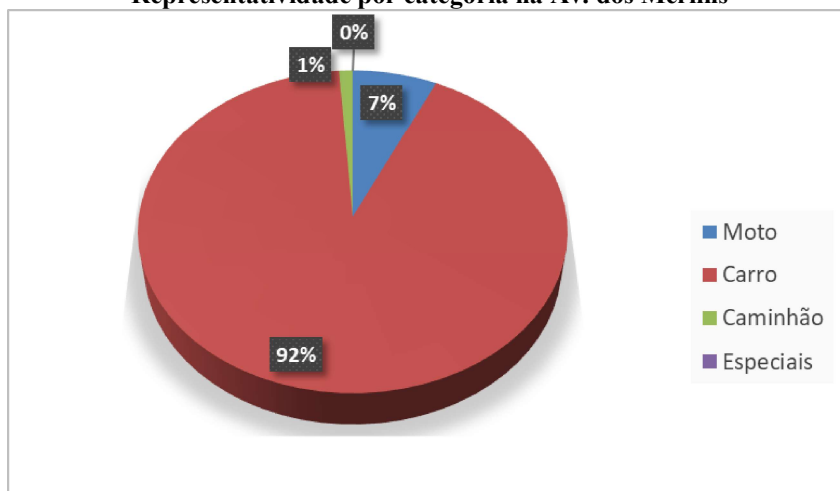
Representatividade por categoria na Av. dos Búzios

Resumo da contagem por classe de veículo na Av. dos Salmões.

Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência em UVP
Moto	93	7,0	93
Carro	1226	91,9	1226
Caminhão/ônibus	15	1,1	22,5
Especiais	0	0,0	0
TOTAL	1334	100,0	1341,5

Representatividade por categoria na Av. dos Salmões


Resumo da contagem por classe de veículo na Av. dos Merlins.

Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência em UVP
Moto	93	7,0	93
Carro	1226	91,9	1226
Caminhão/ônibus	15	1,1	22,5
Especiais	0	0,0	0
TOTAL	1334	100,0	1341,5

Representatividade por categoria na Av. dos Merlins

Informar a Capacidade da via:

Pode ser utilizado, simplificadaamente, 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

Avenida dos Búzios – Via Coletora - 2.100 UVP

Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() Sim (X) Não
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	(X) Sim () Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	(X) Sim () Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	() Sim (X) Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	() Sim (X) Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não

Avenida dos Salmões – Via Sub-coletora - 900 UVP

Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() Sim (X) Não
--	-----------------

Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	(X) Sim () Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	(X) Sim () Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	() Sim (X) Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	(X) Sim () Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não
Avenida dos Merlins – Via Sub-coletores - 900 UVP	
Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() Sim (X) Não
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	(X) Sim () Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	(X) Sim () Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	() Sim (X) Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	(X) Sim () Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não
<p>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.</p>	
<p>Para a capacidade das vias referenciadas no presente estudo, utilizou-se as condições encontradas no local. De acordo com estudos elaborados a partir de HCM (2000), admite-se que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para as Vias Locais: 1.000 veículos/hora/faixa no limite da capacidade; • Para as Vias Coletoras: 1.500 veículos/hora/faixa no limite da capacidade; • Para as Vias Arteriais: 1.800 veículos/ hora /faixa no limite da capacidade; • Capacidade para as Vias expressas ou de Trânsito Rápido: <ul style="list-style-type: none"> ○ Até 3,00m de largura por faixa: máximo de 1.700 veículo/hora; ○ De 3,00 a 4,00m de largura por faixa: máximo de 2.000 veículo/hora. <p>A Avenida dos Búzios é considerada uma via coletora de acordo com dados do Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Assim, sua capacidade é de 1.500 veículos/hora/faixa, a via conta com 2 faixas totalizando 3.000 veículos/hora. Essa capacidade máxima está vinculada às condições ideais para uma via conforme condicionantes elencadas acima. Como a via teve 3 condicionantes e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade da via, a capacidade resultante da via analisada é:</p>	

$$C = 3.000 - (30\%) = 2.100 \text{ UVPs/hora/faixa}$$

$$C_{\text{vias}} = 2.100 \text{ UVPs/hora}$$

A Avenida dos Salmões por sua vez é uma rua sub-coletora, portanto com 1.500 veículos/hora/faixa, sendo que a rua possui apenas uma faixa por sentido. Levando em consideração que a via teve 4 condicionantes e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade real da via, a capacidade resultante da via analisada é:

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

$$C_{\text{vias}} = 900 \text{ UVPs/hora}$$

A Avenida dos Merlins por sua vez é uma rua sub-coletora, portanto com 1.500 veículos/hora/faixa, sendo que a rua possui apenas uma faixa por sentido. Levando em consideração que a via teve 4 condicionantes e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade real da via, a capacidade resultante da via analisada é:

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

$$C_{\text{vias}} = 900 \text{ UVPs/hora}$$

Em razão das características e condições similares entre a Avenida dos Salmões e a Avenida dos Merlins, para fins deste estudo, considerou que o volume de tráfego calculado na Avenida dos Salmões é similar ao da Avenida dos Merlins, sendo os dados utilizado como referência para avaliação da capacidade desta última via.

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

$$NS = V_t / C$$

Onde:

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

C = Capacidade da via.

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

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

Fonte: Highway Capacity Manual (HCM, 2010).

Abaixo estão indicados os níveis de serviço para o sentido e sua classificação. Sabendo que a Hora Pico do sentido da contagem da Avenida dos Búzios na hora de pico corresponde a 596,5 UVP, na Avenida dos Salmões e Avenida dos Merlins a Hora Pico do sentido 1 corresponde a 136,5 UVP e a Hora Pico do sentido 2 corresponde a 192,5 UVP, foi possível calcular o NS, conforme apresentado na tabela abaixo.

Nível de Serviço dos sentidos analisados.

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
1 – Av. dos Búzios	0,28	A - Ótimo
1 – Av. dos Salmões	0,15	A - Ótimo
2 – Av. dos Salmões	0,21	A - Ótimo
1 – Av. dos Merlins	0,15	A - Ótimo
2 – Av. dos Merlins	0,21	A - Ótimo

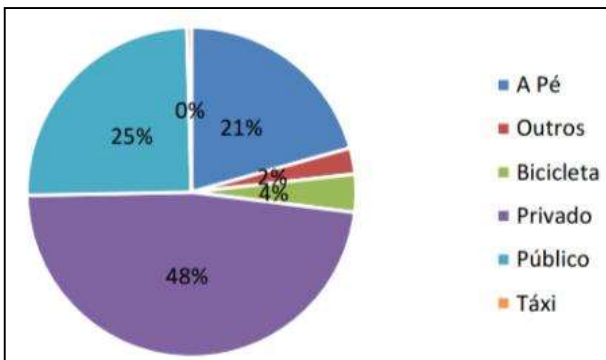
Tendo em vista que a contagem foi realizada no início de fevereiro, época ainda considerada de temporada, considerou-se que a amostragem já está considerando a influência da sazonalidade, não sendo necessário aplicar o fator de acréscimo sobre os valores encontrados.

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	59
Número de vagas	231
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	418
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	345,74
Para o número de veículos	769,23
Para o número de pessoas	1045
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	25,96
Para o número de veículos	58,7
Para o número de pessoas	79,42
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	31,86
Para o número de veículos	71,61
Para o número de pessoas	100,32

Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	1.045
Volume Gerado na hora pico da manhã	79,42
Volume Gerado na hora pico da tarde	100,3
Para o setor comercial , quando houver, utilizar metodologia da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) para Polos Geradores de Viagens, a partir dos boletins técnicos 32 e 36. <i>(disponíveis na biblioteca virtual do órgão no site http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0)</i>	
Para o cálculo de geração de viagens do setor comercial, foi utilizada a metodologia constante do Anexo I do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), conforme segue abaixo:	
$V = ACp / 16$ <p>Se $ACp < 10.800 \text{ m}^2$</p> $ACp = \text{área construída computável}$	
Sabendo que a área computável da porção comercial e de hotelaria do empreendimento é de $5.928,33 \text{ m}^2$, temos que o empreendimento atrairá aproximadamente 370,5 viagens por dia.	
Para a divisão modal, utilizou-se os resultados de pesquisa de campo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PLAMUS (2014), pois o mesmo também considera o fluxo de bicicleta e a pé, o que não foi considerada nesta contagem de tráfego. Os resultados da pesquisa indicam a porcentagem do modo de transporte utilizado na região da Grande Florianópolis, conforme figura abaixo:	
	
Ainda de acordo com os resultados da pesquisa origem-destino realizada pelo PLAMUS, a divisão modal das viagens realizadas no município de Florianópolis é a seguinte:	
a. Viagens individuais motorizadas	- 48% = 177,84
b. Viagens por transporte coletivo	- 29% = 107,44
c. Viagens não motorizadas	- 23% = 85,22

Aplicando os percentuais da divisão modal de viagens obtida na pesquisa origem-destino do PLAMUS para o setor comercial e hotelaria a geração de viagens motorizadas é de 177,84. Ainda, de acordo com os dados do PLAMUS, 15% do tráfego na região da Grande Florianópolis acontece na Hora Pico. Assim, sendo, do total de viagens diárias motorizadas estima-se um valor de 26,68 viagens na Hora Pico ou 26,7 UVP.

Ao todo, o empreendimento misto irá gerar na sua Hora Pico, um total de 127 UVPs em sua Hora Pico.

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

A seguir é apresentado a projeção dos níveis de serviço das ruas que terão o tráfego influenciado pelo empreendimento, considerando os cenários sem e com o empreendimento. Ressalta-se que a amostragem foi realizada no mês fevereiro, período influenciado pela sazonalidade da temporada de praia que eleva o tráfego na região. Além disso, cabe citar que o tráfego a ser gerado pelo empreendimento na Avenida dos Salmões corresponde as viagens geradas pelo setor comercial e de hotelaria, e na Avenida dos Merlins as viagens geradas pelo setor residencial. Já para a Avenida Búzios, considera-se o incremento total de todas as viagens a serem geradas pelo empreendimento.

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Av. dos Salmões – Sentido 1.

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	136,50	153,63	162,99	178,10	206,47
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,15	0,17	0,18	0,20	0,23
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo
900	26,7	Com empreendimento		2024 Ano atual	Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	163,20	180,33	189,69	204,80	233,17
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,18	0,20	0,21	0,23	0,26
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Av. dos Salmões – Sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	192,50	216,66	229,86	251,17	291,17
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,21	0,24	0,26	0,28	0,32
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	B - Bom
900	26,7	Com empreendimento		2024 Ano atual	2029 Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	219,20	243,36	256,56	277,87	317,87
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,24	0,27	0,29	0,31	0,35
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	B-Bom	B-Bom

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Avenida dos Búzios.

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	596,50	671,37	712,25	778,30	902,26
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,28	0,32	0,34	0,37	0,43
			Nível de Serviço	A- ótimo	B - Bom	B - Bom	B - Bom	B - Bom
2.100	127,00	Com empreendimento		2024 Ano atual	2029 Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	723,50	798,37	839,25	905,30	1029,26
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,34	0,38	0,40	0,43	0,49
			Nível de Serviço	B - Bom	B - Bom	B - Bom	B - Bom	C - Aceitável

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Av. dos Merlins – Sentido 1.

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	136,50	112,89	119,76	130,87	151,71
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,15	0,13	0,13	0,15	0,17
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo
900	26,7	Com empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	236,80	213,19	220,06	231,17	252,01
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,26	0,24	0,24	0,26	0,28
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Av. dos Merlins – Sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	192,50	216,66	229,86	251,17	291,17
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,21	0,24	0,26	0,28	0,32
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	B - Bom
900	26,7	Com empreendimento		2025 Ano atual	2029 Início da operação (2029)	2031	2034	2039
			Demanda de veículos em UVP	292,80	316,96	330,16	351,47	391,47
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,33	0,35	0,37	0,39	0,43
			Nível de Serviço	A- ótimo	A- ótimo	A- ótimo	B-Bom	B- Bom

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

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

As vias da AID, de modo geral, encontram-se em bom estado de conservação, por outro lado os passeios públicos apresentam os maiores problemas de mobilidade, tendo em vista que uma parte não apresenta acessibilidade e não segue o que preconiza o Manual Calçada Certa. Salienta-se que os passeios públicos implantados pelo empreendimento seguirão as diretrizes do Manual Calçada Certa do IPUF.

A AID conta com pontos de ônibus próximos ao empreendimento, em boas condições, sendo assim não será necessário novas unidades. A região conta com opções de linhas de ônibus incluindo de integração com o terminal, com boa disponibilidade de horários.

Com relação ao incremento de viagens motorizadas no tráfego da região, são estimadas um incremento de 127 viagens na hora pico. O acesso será feito principalmente pela Avenida dos Salmões e Merlins através da Avenida dos Búzios. Foram analisados os volumes de tráfego para 2025 (ano da contagem), além dos volumes para os anos 2029 (inícios das atividades), 2031, 2034 e 2039 em relação às capacidades atuais e os respectivos níveis de serviço das vias, com e sem o empreendimento. Para a projeção foi considerado um aumento natural da frota de 3% ao ano (BRASIL/DNIT, 2006).

Na projeção dos cenários do incremento do tráfego e níveis de serviços futuros para as vias, é possível observar que o nível de serviço atual é classificado como A-Ótimo para todas as vias e sentidos analisados. Para a Avenida dos Salmões e Avenida dos Merlins o impacto gerado pelo empreendimento no tráfego será pouco significativo, passando do nível de A-Ótimo no cenário sem o empreendimento para B-Bom até o fim da projeção. Para a Avenida Búzios, sem o empreendimento em um cenário de 10 anos após o início da operação (2039) seria esperado o nível de serviço B- Bom, enquanto com o empreendimento o nível esperado para 2039 passaria a ser C-Aceitável, não havendo agravo significativo do impacto. Importante ressaltar que a amostragem foi realizada no período de temporada, demonstrando a situação já no período crítico onde ocorre um aumento considerado no número de veículos quando comparado ao período de baixa temporada, demonstrando o baixo impacto do empreendimento sobre o tráfego da região.

Conclui-se que o empreendimento em questão não acarreta um impacto negativo significativo na mobilidade da área de influência, visto que a mobilidade da região apresenta condições para suportar o crescimento populacional. Tendo em vista que o aumento no tráfego será gradativo e previsto que ainda assim atinja níveis aceitáveis mesmo no período de temporada.

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.

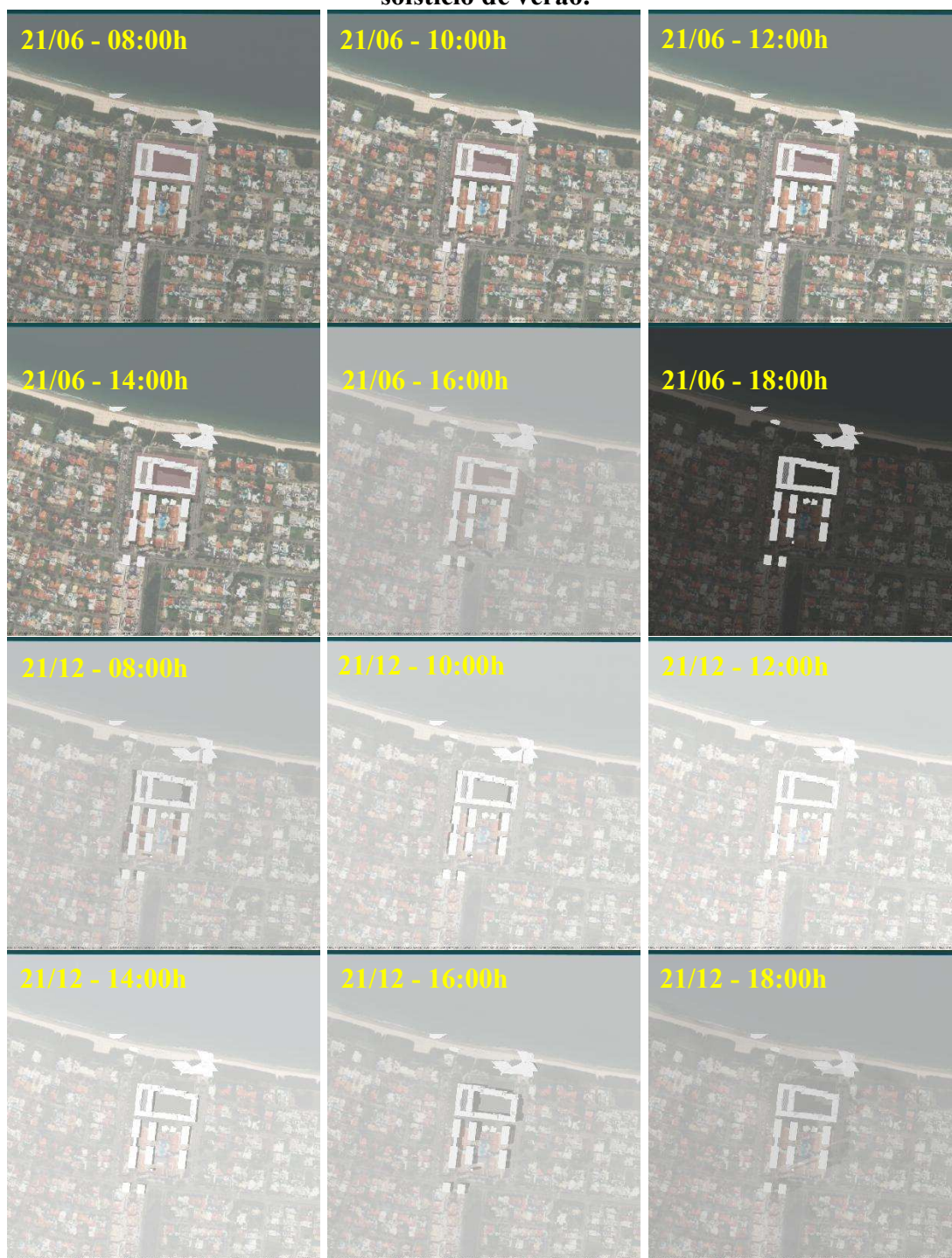
Não possui.

O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?

Não possui.

O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?		As paredes de fechamento receberão acabamento com cores claras nas paredes, vidros incolores, materiais com baixa reflexão e cobertura vegetal na cobertura e entre o mezanino e o primeiro pavimento.
Ventilação e Iluminação		
O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum equipamento comunitário público ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Não apresenta.
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		O projeto conta com afastamento entre blocos de maior dimensão que o afastamento mínimo exigido pelo Plano Diretor, propiciando maior permeabilidade visual e desempenho ambiental.
Conforto Ambiental (Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)		
Poluição sonora	Construção	Durante a fase de implantação é prevista a geração de ruídos na zona de operação dos equipamentos, sendo este impacto classificado como temporário.
	Funcionamento	Baixo impacto, devido ao empreendimento ser de uso habitacional.
Poluição do ar	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Sujidades	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Outros	Construção	Não mensurável.
	Funcionamento	Não mensurável.
Impactos na ventilação e iluminação natural de áreas adjacentes (Avaliar a influência da volumetria e dos materiais do empreendimento na iluminação natural das áreas adjacentes (especialmente em áreas e equipamentos públicos, como AVL, unidades de saúde, ensino, etc.), máx. 2000 caracteres)		
A análise de incidência solar e de ventilação no empreendimento e no seu entorno, foi realizada através do software Spacemaker, o qual através de dados comportamentais do sítio realiza análise gráfica dos fatores ambientais, ventilação e iluminação, averiguando o comportamento do empreendimento com o entorno. Quanto ao sombreamento na praia de Jurerê, nota-se a partir da simulação realizada que a mesma não será influenciada pelas sombras do empreendimento em ambos os solstícios.		

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



Fonte: Elaboração própria.

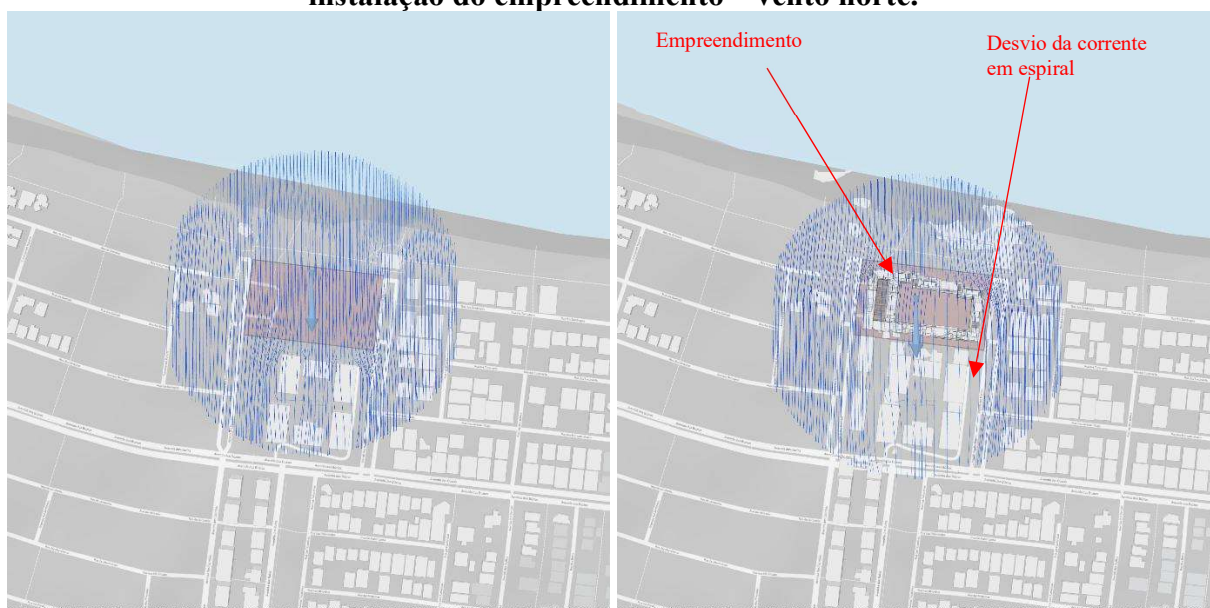
Durante o solstício de verão a fachada sul do empreendimento receberá até 9 horas diárias de insolação, a fachada sudeste até 9 horas, a fachada norte até 7 horas e nordeste até 7 horas, havendo um comportamento pleno da radiação solar em todas as fachadas.

Durante o solstício de inverno a fachada sul do empreendimento receberá até 3 horas diárias de insolação, a fachada sudeste até 5 horas, a fachada norte até 9 horas e nordeste até 7 horas, havendo um comportamento de sombreamento ao sul e de radiação solar plena nas demais fachadas.

Com relação ao entorno, às edificações que fazem divisa com o empreendimento se apresentam afastadas do empreendimento, desta forma não se observa alterações de recebimento solar nas fachadas, devido à condição de mais isolamento do empreendimento com o entorno, bem como o gabarito. Além disso, não é observado fator de sombreamento na área da praia, devido ao afastamento do empreendimento da frente d'água e por conta da faixa de vegetação de restinga presente entre o empreendimento e a praia.

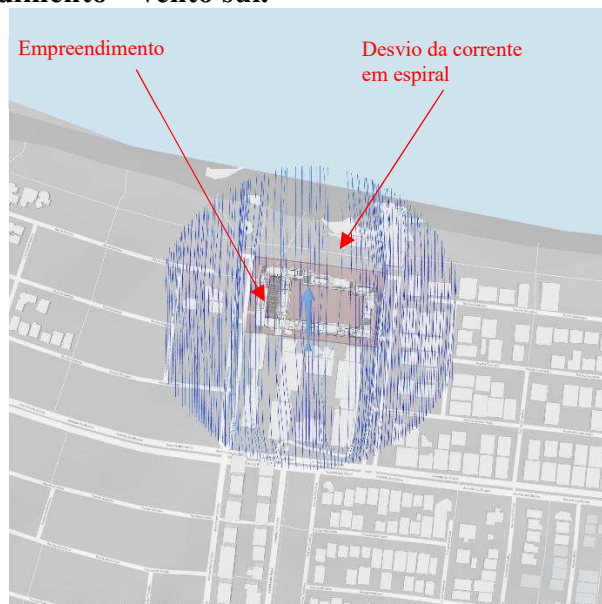
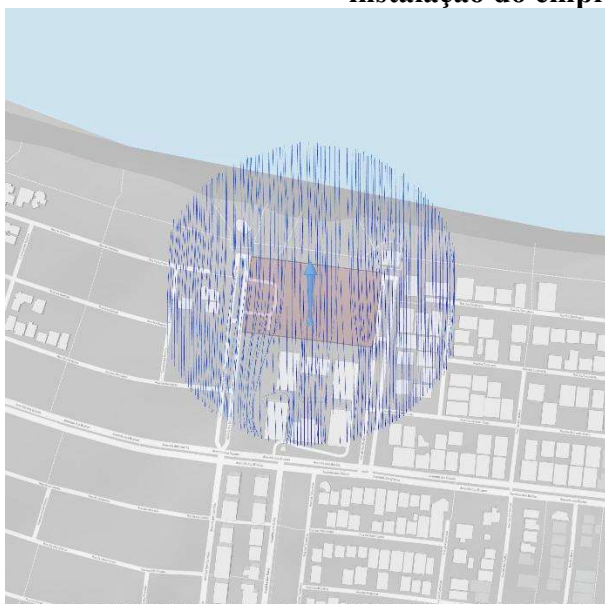
A análise da ventilação foi realizada através da predominância dos ventos do local (correntes do norte, nordeste e sul), a geometria do empreendimento, as edificações do entorno e a topografia do seu entorno imediato dentro da ferramenta Spacemaker, com isso foi obtido os seguintes dados:

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



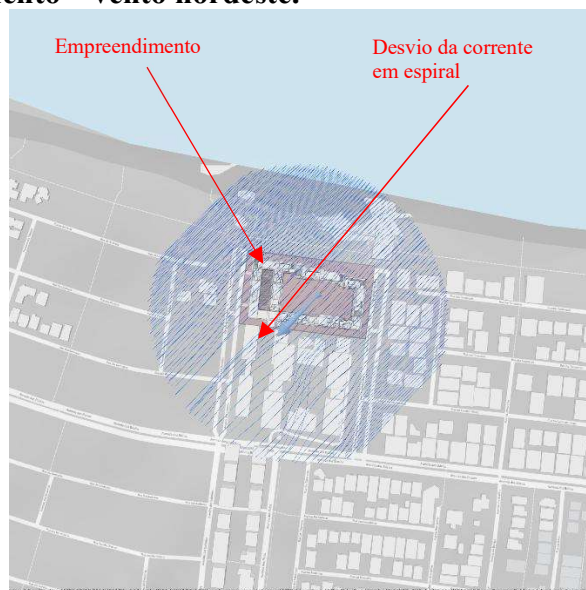
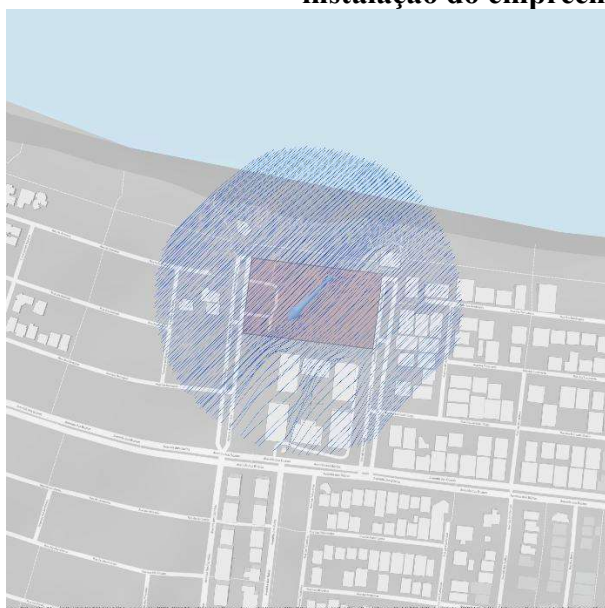
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



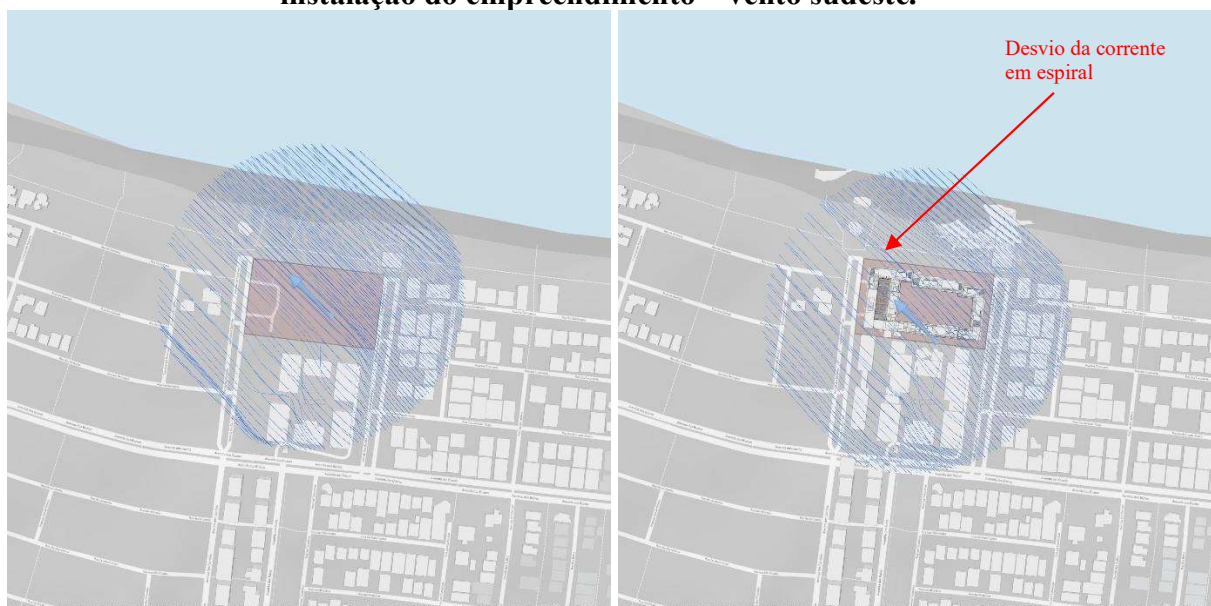
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Através da análise acima observa-se que todas as correntes promoverão alteração no ambiente, havendo, ainda, o encontro nos blocos do empreendimento à 45 graus, o que ocasionará efeito de esquina junto ao vértice da torre, gerando correntes de ar paralelas às fachadas do edifício. Este efeito poderia ser atenuado adensando-se com edificações baixas a vizinhança imediata, o que já ocorre parcialmente, além de outra edificação vertical próxima, e deve amenizar o impacto do encontro do vento com a edificação.

Analisando as correntes de ar vindas do norte e do nordeste, se observa o comportamento típico do sítio, não havendo interferências do empreendimento no comportamento dos ventos para as edificações e para o entorno, nas correntes do norte, e um pequeno desvio de corrente na zona nordeste, mas que deve também ser dispersada e tomar o fluxo típico do sítio.

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 do empreendimento, em especial Jurerê, é caracterizada por uma ocupação diferenciada das demais regiões da cidade. O turismo e lazer são uns dos principais fatores que proporcionaram a conformação da paisagem atual de Jurerê, a qual foi caracterizada por processos de urbanização planejados por meio de investidores privados, impulsionando o crescimento imobiliário na região.

Desde a sua formação, Jurerê sofreu diferentes etapas de planejamento urbano. Quanto a paisagem atual, observa-se uma diferenciação entre Jurerê Tradicional e Jurerê Internacional. Jurerê Tradicional é proveniente dos primeiros loteamentos planejados, na década de 1960, os traçados de suas vias formam diversas quadras alongadas, cortadas por alamedas com 15 metros de largura que se direcionam ao mar, as quais se constituem de espaços verdes e praças, as construções são mais convencionais e antigas, apresentando predominantemente edificações residenciais, mas também com maior diversificação de estabelecimentos comerciais e de serviços.

Jurerê Internacional possui um planejamento urbanístico moderno e construções de alto padrão. É inspirado em parte de sua área pelo traçado quadriculado e das alamedas de Jurerê Tradicional e também apresenta uso predominantemente residencial, mas com estruturas voltadas para o turismo e lazer, como resorts, beach clubs, shopping e restaurantes, ademais, destaca-se por espaços de lazer e contato com a natureza.

O empreendimento proposto será edificado em um terreno que se encontra atualmente com o potencial construtivo subutilizado, sendo previamente ocupado por um hotel. No seu entorno direto está ocorrendo um processo de verticalização e modernização da ocupação urbana, com a presença de novos empreendimentos. Ademais, a Avenida dos Salmões, onde se insere o empreendimento, é marcada por construções de uso misto similares ao projeto em questão, predominando edificações com comércios e serviços localizados nos térreos e residências multifamiliares nos pavimentos superiores.

Paisagens em frente ao terreno do empreendimento.



Fonte: Vistoria *in loco*, 2025.

Paisagem urbana no entorno da área do empreendimento.



Fonte: Vistoria *in loco*, 2025.

Eixos visuais da paisagem constituída por elementos naturais e artificiais, que representam as características na conformação da identidade local recente.



Fonte: Vistoria *in loco*, 2025.

Eixos visuais representativo dos valores paisagísticos da paisagem da orla na área de influência direta do empreendimento.



Fonte: Vistoria *in loco*, 2025.

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)

Tomando-se a configuração global do projeto, de conjuntos de edificações é notória a promoção de modificação na paisagem atual do local. Ainda que o empreendimento se insira em um lote desocupado, contextualizado atualmente em um vazio urbano de planície, a construção do empreendimento vem a modificar a paisagem local. O empreendimento prevê a requalificação da área frontal e o tratamento paisagístico do terreno, de modo a mitigar os impactos da implantação e qualificar o espaço urbano. As modificações incluem a adequação dos passeios e a garantia de uma fruição pública integrante com o entorno imediato. A implantação de fachadas ativas potencializa a caminhabilidade e reforça a relação entre espaço público e privado, promovendo maior interação urbana e contribuindo para a vitalidade do tecido urbano local. No espaço destinado à doação pública, será implantada uma área de fruição integrada aos passeios, equipada com paraciclos, mobiliário urbano, luminárias e arborização definida em projeto paisagístico, que além de atender às demandas funcionais, organiza o espaço de convivência e favorece a integração comunitária.

Do ponto de vista ambiental e de desempenho, o empreendimento adota diretrizes associadas à certificação, entre as quais destacam-se a obtenção de *Walk Score* superior a 70, a implantação de jardim de uso gratuito com elementos naturais e amenidades, a disponibilização de áreas livres acessíveis correspondentes a mais de 30% do terreno, e um projeto de paisagismo com espécies nativas.

Adicionalmente, são previstas ações de conservação de áreas naturais e de restauração de áreas degradadas, assegurando a preservação mínima de 40% da área não desenvolvida, a não ocupação de áreas ecologicamente sensíveis, a redução do consumo de água potável mediante instalação de dispositivos economizadores e a adoção de processo de projeto integrativo voltado à análise das inter-relações entre sistemas e envoltória.

Assim, o conjunto de soluções aplicadas qualifica a área de fruição e o paisagismo, assegura benefícios ambientais e funcionais, promove a conectividade urbana e consolida a integração do empreendimento à malha existente, com melhorias para o uso coletivo com passeios adequados e garantia de fruição pública adequada, podem ser compreendidos como atenuadores do impacto da implantação do projeto, considerando a condição atual do local. Além disso, há empreendimentos de tipologia e usos semelhantes no entorno e que estão sendo atualmente construídos, não destoando de outros empreendimentos da região.

Entende-se que obras de qualquer natureza acabam por impactar visualmente a paisagem, da mesma forma ocorre com o projeto em análise. Compreende-se que a transformação da paisagem faz parte do processo de produção do espaço urbano construído, de forma que as novas edificações deverão ser

assimiladas gradativamente como elemento comum na paisagem. Para isso, no entanto devem ser garantidos aspectos qualificadores da paisagem, que presumam harmonia entre o contexto local e os aspectos naturais e antrópicos (construídos). Assim, devem ser garantidos os usos de materialidades pouco contrastantes com o meio preexistente e que estabeleçam comunicação com as características do bairro, respeitando-os e introduzindo-os no projeto, de forma a torná-lo atrativo ao uso e a quem o visualiza, no transitar pelo local.

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 AII há a presença da unidade de conservação Estação Ecológica de Carijós, bem como áreas de APP. Tais áreas estão localizadas nas áreas AID e AII e não em proximidade de 100m do empreendimento, logo não causando interferência ou promovendo impactos nos elementos patrimoniais naturais.

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

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

Devido ao afastamento do empreendimento de sítios arqueológicos e de áreas de preservação cultural, não se prevê impacto ao patrimônio e a paisagem cultural. Ainda assim, caso durante as obras de implantação do empreendimento sejam encontrados quaisquer vestígios de material arqueológico, deverá ser imediatamente informado a secretaria do patrimônio histórico artístico e cultural do município e ao IPHAN, para que se siga com os procedimentos e medidas, para a preservação, registro e manutenção do patrimônio histórico, arqueológico e cultural existente. Importante ressaltar que não existe no raio de 100 metros a partir do terreno do empreendimento áreas ou imóveis tombados.