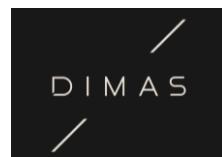




RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)



Empreendimento de Uso Misto
Capoeiras
2025

Orientações Iniciais

- O Termo de Referência (TR) é vinculante, de forma que não serão admitidos RIV em desacordo com este. Nesse sentido, não serão admitidos RIV que alterem a estrutura do formulário ou não atendam às exigências mínimas de preenchimento.
- Todas as afirmações e análises técnicas devem ser subscritas por profissionais legalmente habilitados nas áreas de urbanismo e planejamento urbano (o responsável técnico pela coordenação do EIV deverá ser engenheiro civil, geógrafo ou arquiteto, podendo profissionais de outras áreas integrarem a equipe elaboradora do estudo), com a apresentação das Anotações e/ou Registros de Responsabilidade Técnica e seus códigos de atuação devidamente observados quando dos preenchimentos da ART ou RRT junto aos respectivos Conselhos de Classes Profissionais.
- Recomendamos que o responsável pelo projeto arquitetônico da edificação integre a equipe do EIV. O EIV é um estudo técnico e deve seguir as normas técnicas legais, notadamente a ABNT NBR 6023/2002 - Informação e documentação - Referências – Elaboração. Dessa forma, toda informação fornecida deve ser creditada aos responsáveis e devidamente referenciadas.
- O EIV é um estudo de análise urbana. Assim, as bibliografias utilizadas devem se enquadrar principalmente na área de conhecimento do urbanismo e planejamento urbano.
- O RIV deve ser sucinto e preciso nas suas informações, constando apenas informações pertinentes e diretamente relacionadas à análise dos impactos (social, econômico e ambientais correspondentes aos impactos urbanísticos na vizinhança) a serem gerados pelo empreendimento e às medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias propostas.
- O RIV deve realizar análise sintética e objetiva e possuir linguagem clara, com o emprego de material gráfico, sempre que necessário.
- As análises deverão considerar os impactos na área de vizinhança do empreendimento durante as fases de implantação e operação do empreendimento/atividade.
- O EIV é um estudo urbano e, como tal, os mapas são referenciais de análise essenciais, devendo ser anexados no seu formato original.
- Os mapas deverão seguir as normas cartográficas vigentes, contendo todos os elementos obrigatórios, especificações e informações necessárias para seu completo entendimento, devendo estar georreferenciados com coordenadas planas UTM em Datum horizontal SIRGAS 2000 zona 22S.
- As fotografias utilizadas devem ser atuais e datadas, sendo capturadas até seis (6) meses antes da data de protocolo do RIV. Devem ser selecionadas para representar a situação local com precisão.
- O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) e o respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV) terá validade de 3 anos. Caso as obras do empreendimento objeto do EIV não tenham iniciado, deverá o proponente do estudo após esse prazo apresentar justificativa técnica que o mesmo continua válido considerando as modificações ocorridas na área de influência direta do EIV.
- O levantamento expedido da Área de Influência Direta – AID deverá ser apresentado no formato especificado por Instrução Normativa específica.

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)	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)	1. Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical 2. Comércio varejista de mercadorias em geral 3. Serviços em geral		
Nome fantasia (se houver)			
Logradouro	AVENIDA GOVERNADOR IVO SILVEIRA	Número	3811
Complemento	-	CEP	88085-002
Bairro/Distrito	CAPOEIRAS		
Inscrições Imobiliárias	51.41.013.0077.001-303		
Matrículas	32.338		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	GIS EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS LTDA		

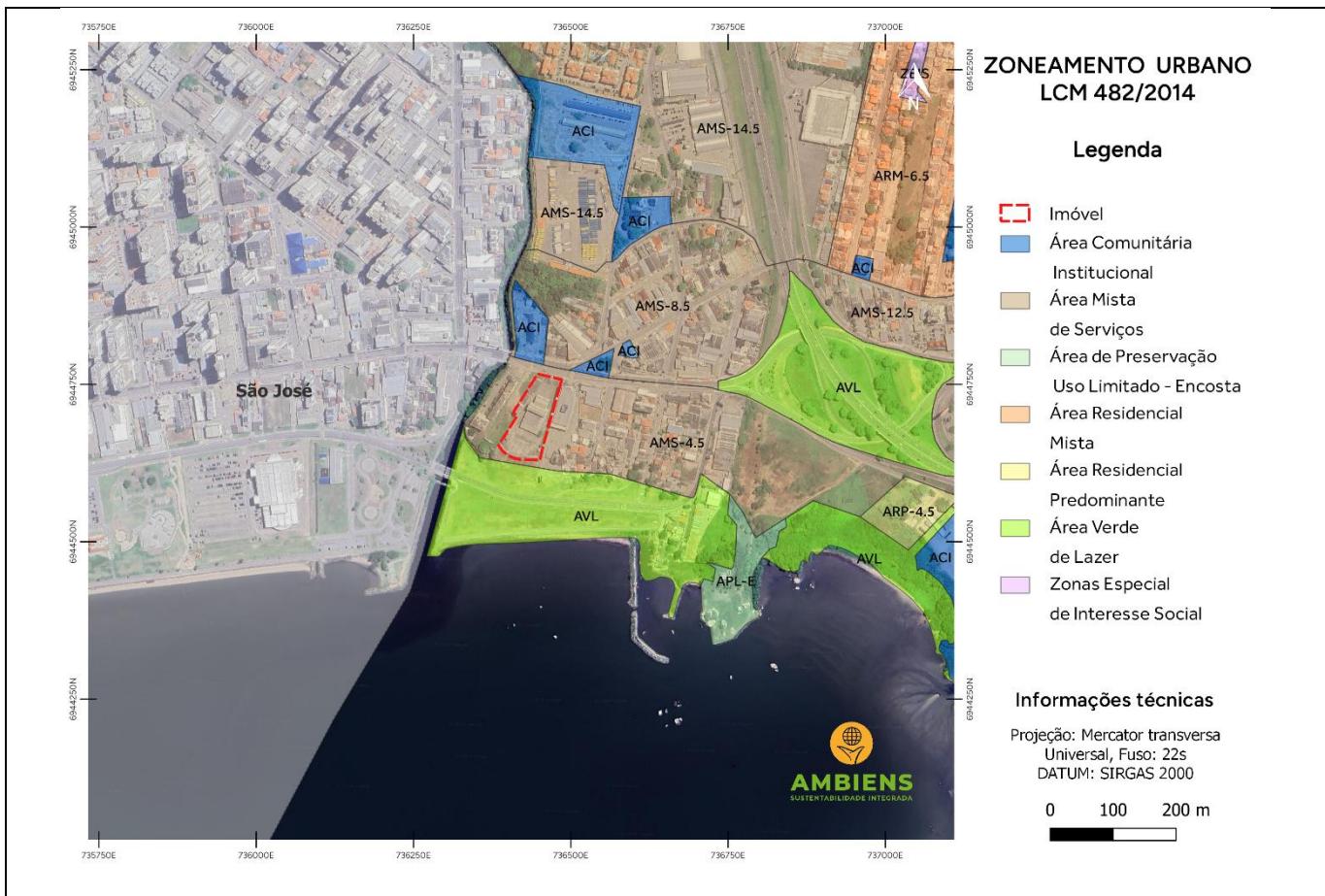
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	Ambiens Consultoria e Projetos Ambientais LTDA			
CPF/CNPJ	04.432.182/0001-20			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Aleph Tonera Lucas			
Qualificação	Arquiteto e Urbanista	Registro Profissional	A2659464	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
			Adensamento populacional	
			Valorização imobiliária	
			Geração de tráfego e demanda por transporte	
			Ventilação e iluminação	

			Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	
			Equipamentos urbanos e comunitários	
Projeto Arquitetônico				
Nome da Empresa <i>(se houver)</i>		DESTERRO ARQUITETOS		
Responsáveis Técnicos		Vitor Sadowski	Registros profissionais	CAU A86477-3
		Felipe Finger		CAU A120065-8

1.4. Titulação do Imóvel	
Matrícula <i>(devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)</i>	Cartório de Registro de Imóveis
32.338	3º Registro de Imóveis

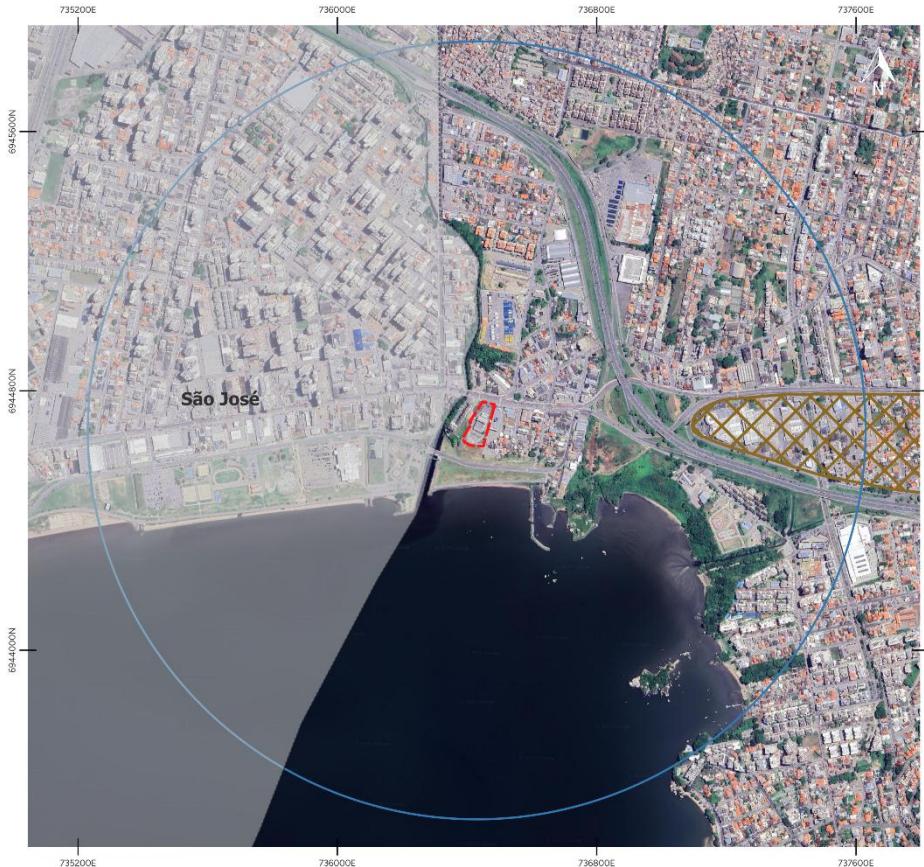
1.5. Informações Prévias	
Processos correlatos	
<i>(apresentar os números dos processos de consulta de viabilidade, diretrizes urbanísticas prévias, aprovação de projeto, licenças ambientais - LAP, LAI, LAO, supressão de vegetação, etc. - autorizações de demolição e outros)</i>	
Nome do Processo	Número do Processo/Ano
Aprovação de Projeto Arquitetônico	217275/2024
Viabilidade CASAN - Água	72388/2025
Fruição Pública	239999/2024 – Termo 008/2025

Zoneamentos incidentes							
<i>(Anexo F01 da LC n. 482/2014 - Listar os zoneamentos incidentes e adicionar figura do site https://geoportal.pmf.sc.gov.br/map ligando a camada “Zoneamento – Decreto Mun. Nº 25.301/2023” no grupo “Plano Diretor Vigente” e “Google Satélite” no grupo “Mapas Base”. Destacar as inscrições imobiliárias na imagem)</i>							
Sigla	Nº Pavimentos		Taxa de Ocupação Máxima (%)	Taxa Imper. Máxima (%)	Altura Máxima Edificação (m)	Coeficiente de Aproveitamento (CA)	
	Padrão	Acrésc. TDC				CA Básico	CA Máx. Total
AMS 4.5	4	0	50%	70%	22	1	4,3





Áreas Especiais de Intervenção Urbanística
(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)



**SOBREZONEAMENTO
URBANO
LCM 482/2014**

Legenda

- Imóvel
- AID
- Áreas Prioritárias para Operação Urbana Consorciada



AMBIENS
SUSTENTABILIDADE INTEGRADA

Informações técnicas

Projeção: Mercator transversa
Universal, Fuso: 22s
DATUM: SIRGAS 2000

0 250 500 m

Unidade Territorial de Planejamento

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

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

UTP 3 Coqueiros – ISA 0,36

Licenças Ambientais

(As licenças listadas deverão ser anexadas ao RIV)

Empreendimento passível de licença ambiental?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
---	--

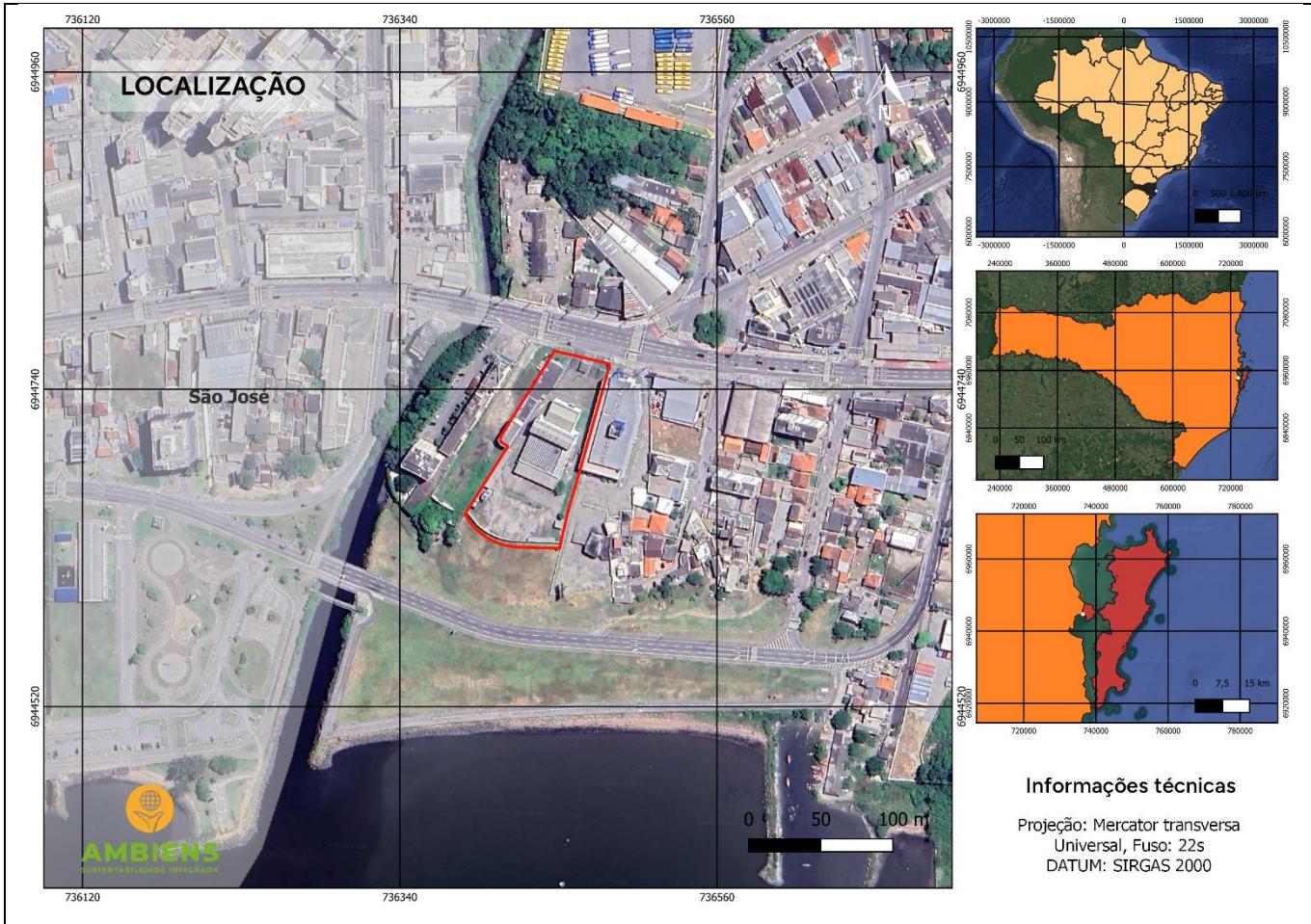


<p>No caso de já ter sido licenciado</p>	
Nomear e anexar a licença	Comentário sobre a pertinência das medidas para o EIV (máx. 500 caracteres)
<p>Diretrizes Urbanísticas (caso aplicável)</p>	
<p><i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)</i></p>	
<p>-</p>	
Empreendimento se enquadra como PGT	PGT-01 () PGT-02 (x) NÃO ()
<p>Diretrizes do PGT-02 (quando aplicável)</p>	
<p><i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes, máx. 1500 caracteres)</i></p>	
<p>Não emitidas</p>	
<p>Outras informações pertinentes</p>	
<p><i>(Indicar outras informações dispostas nos mapas temáticos do Município - GeoPortal, principalmente no caso de áreas com suscetibilidade à inundações, topos de morros, declividades e vegetação. Descrever brevemente e, se necessário, anexar figura ao final do RIV, máx. 10 linhas)</i></p>	
Descrição (máx. 500 caracteres)	Anexo

1.6. Descrição do Empreendimento

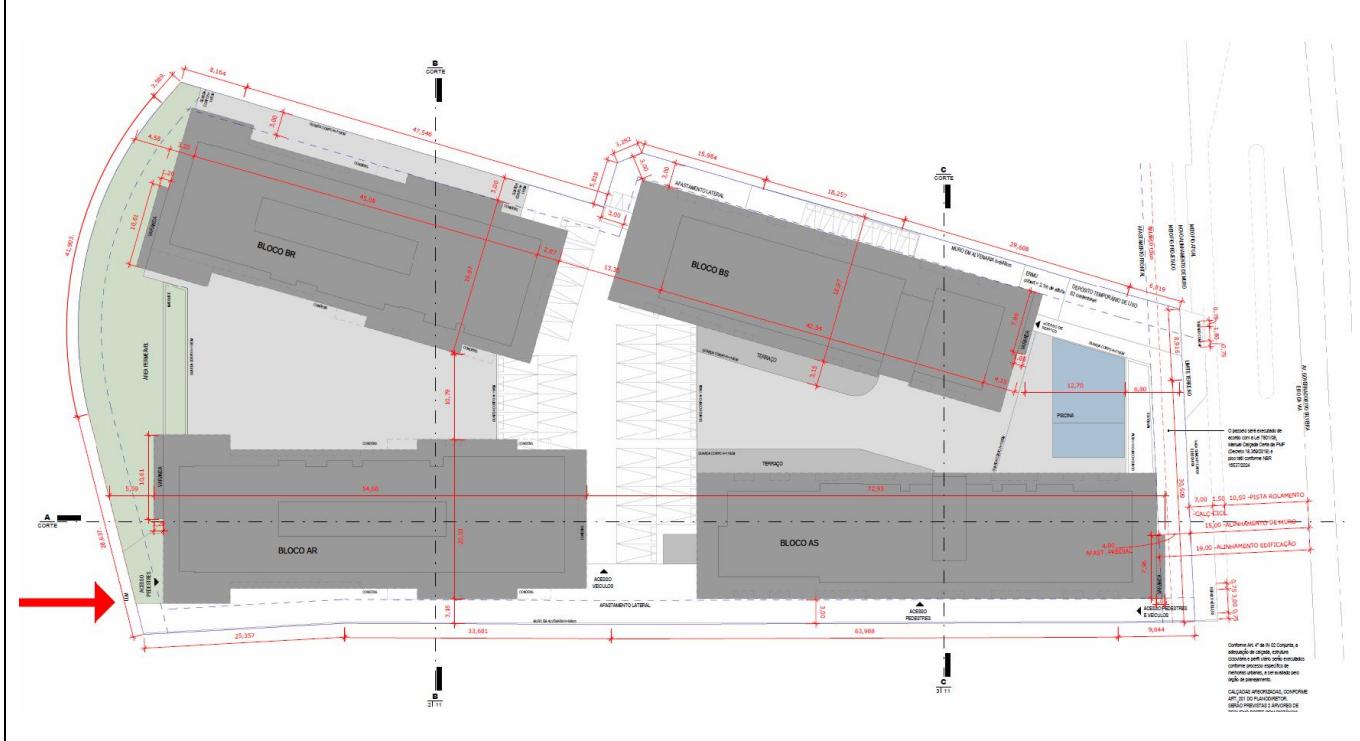
Mapa ou Croqui de Localização

(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 interfíram no sistema viário do entorno)





Descrição dos usos e atividades

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

O empreendimento configura-se como uma edificação de uso misto no qual a atividade prevista é de uso comercial e residencial. Enquanto as atividades de comércio estão concentradas no embasamento da edificação (subsolo e pav. 01), as unidades residenciais estão distribuídas nas torres do projeto. As vagas para estacionamento estão distribuídas entre o subsolo e o pavimento 1, destinados majoritariamente ao uso de garagem. Considerando a parte comercial do empreendimento, seus horários de funcionamento são estimados entre as 08h e às 20h. Considerando a parte do empreendimento residencial multifamiliar, os prováveis horários de pico estão concentrados na saída e chegada ao dos moradores do empreendimento sendo comumente nos horários de saída e chegada do trabalho em horário comercial padrão, sendo estes das 08h às 09h e das 18h às 19h.

Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m ²)	7548,77
Área de recuo viário (m ²)	0
Área remanescente (m ²)	7548,77
Incentivos utilizados	ao Uso Misto, à Fruição Pública na forma de espaços públicos e conectividades
Número de torres	4

Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m²)

(x) Sim	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)
	16.833,76

Uso de Transferência do Direito de Construir (m²)

() Sim - venda () Sim - compra () Não	Proveniência (máx. 100 caracteres)
	2.840,81
	Valor do m ²

Limite de Ocupação

Parâmetro	Permitidos PD 482/2014		Utilizados			
Coeficiente de Aproveitamento (CA)	4,33		3,61			
Número de Pavimentos	Básico	Acres. TDC	Básico	TDC	Incentivos	Total
	4	0	4	0	6	10

Taxa de Impermeabilização

Área do lote (m ²)	7.548,77	100,00%
Área sem obstáculo à infiltração de água (m ²)	485,58	6,43%
Área de terraço (profundidade maior que 30cm) (m ²)	0	0
Área de Pavimentação Drenante (m ² equivalente)	560,68	7,43%
Área com sistema de captação de águas pluviais (m ²)	1861,78	24,66%
Área impermeabilizada (m ²)	4.640,73	61,48%
Taxa de Ocupação	Área (m ²)	%
	Subsolo	6.039,02
	Base	6.039,02
	Torre	3.774,39

Quadro de Áreas das Unidades Privadas

Unidades Habitacionais/Hospedagem	Número de dormitórios	Total de unidades	Área privativa média
	1	76	46
	2	124	83
	3	55	137
	4	18	190
Unidades Comerciais/Serviços	Tipo	Número	Área média
	Loja	1	711,26

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

Pavimento	Área Computável	Área Total
PAV. 02 SUBSOLO TÉCNICO	0	830,47
PAV. 01 SUBSOLO	2.840,81	6.009,19
PAV. 01 G1	329,68	5.172,08
PAV. 02 LAZER	2.513,73	5.492,06
PAV. 03	3.191,92	3.524,94
PAV. 04	3.191,92	3.516,21
PAV. 05	3.191,92	3.524,94
PAV. 06	3.191,92	3.516,21
PAV. 07	3.191,92	3.524,94
PAV. 08	3.191,92	3.516,21
PAV. 09	3.191,92	3.524,94
PAV. 10 (SOMENTE AR E BR)	1.689,67	1.888,77
PAV. COB.	1.493,19	3.642,81
BARRILETE	0	273,02
RESERVATÓRIO	0	273,02

Total Geral	31.210,52	48.229,81
Vagas de Estacionamento		
	Mínimo exigido pelo Plano Diretor	Projeto
	Automóveis	Moto
	Bicicleta	
Residenciais	Privativas	-
	Visitantes	15 (5% das privativas)
Comerciais	Privativas	7 (1 vaga/100 m ² de área construída)

		Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
		Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta
Residenciais	Privativas	-	-	273	289		289
	Visitantes	15 (5% das privativas)	-	15 (5% das privativas)	15		15
Comerciais	Privativas	7 (1 vaga/100 m ² de área construída)		7 (1 vaga/100 m ² de área construída)	7		24

Visitantes						
Outros						

Usos do Empreendimento

Tipos de uso	Área (m ²)	% do uso (em relação à área total do empreendimento)
Residencial	47518,55	98,53%
Comercial	711,26	1,47%

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)

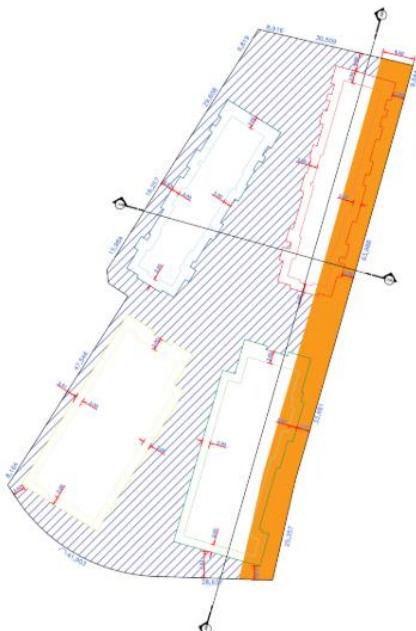
Id	Descrição	Início (mês/ano)	Fim (mês/ano)
1	Serviços preliminares	dez/26	mai/27
2	Movimentações de terra e fundações	abr/27	out/27
3	Superestrutura	out/27	jul/29
4	Alvenaria	out/27	set/29
5	Revestimentos e acabamentos	abr/29	nov/30

Enquadramentos Diferenciais

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

O projeto propõe uma área de fruição pública destinada à criação de uma via de conectividade entre a Avenida Governador Ivo Silveira e a Beira-Mar de São José, demarcada em laranja no projeto abaixo. O traçado prioriza a funcionalidade urbana, a acessibilidade e a integração entre diferentes espaços da cidade. Essa via está planejada para atender tanto ao tráfego de veículos quanto à circulação de pedestres, incorporando áreas verdes, ciclovias e calçadas que incentivem a convivência social e o bem-estar da população.

O principal objetivo é garantir um fluxo contínuo e eficiente, conectando pontos estratégicos e facilitando o deslocamento entre os bairros. Além disso, a proposta inclui a implantação de espaços de convivência ao longo do percurso — como praças e áreas de descanso — que contribuam para a qualidade de vida dos usuários e a harmonia com a paisagem local.



Fonte: Projeto de Fruição Pública (2025).



Fonte: Projeto de Fruição Pública (2025).

Demais informações consideradas pertinentes para o EIV
(máx. 2000 caracteres)

-

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:

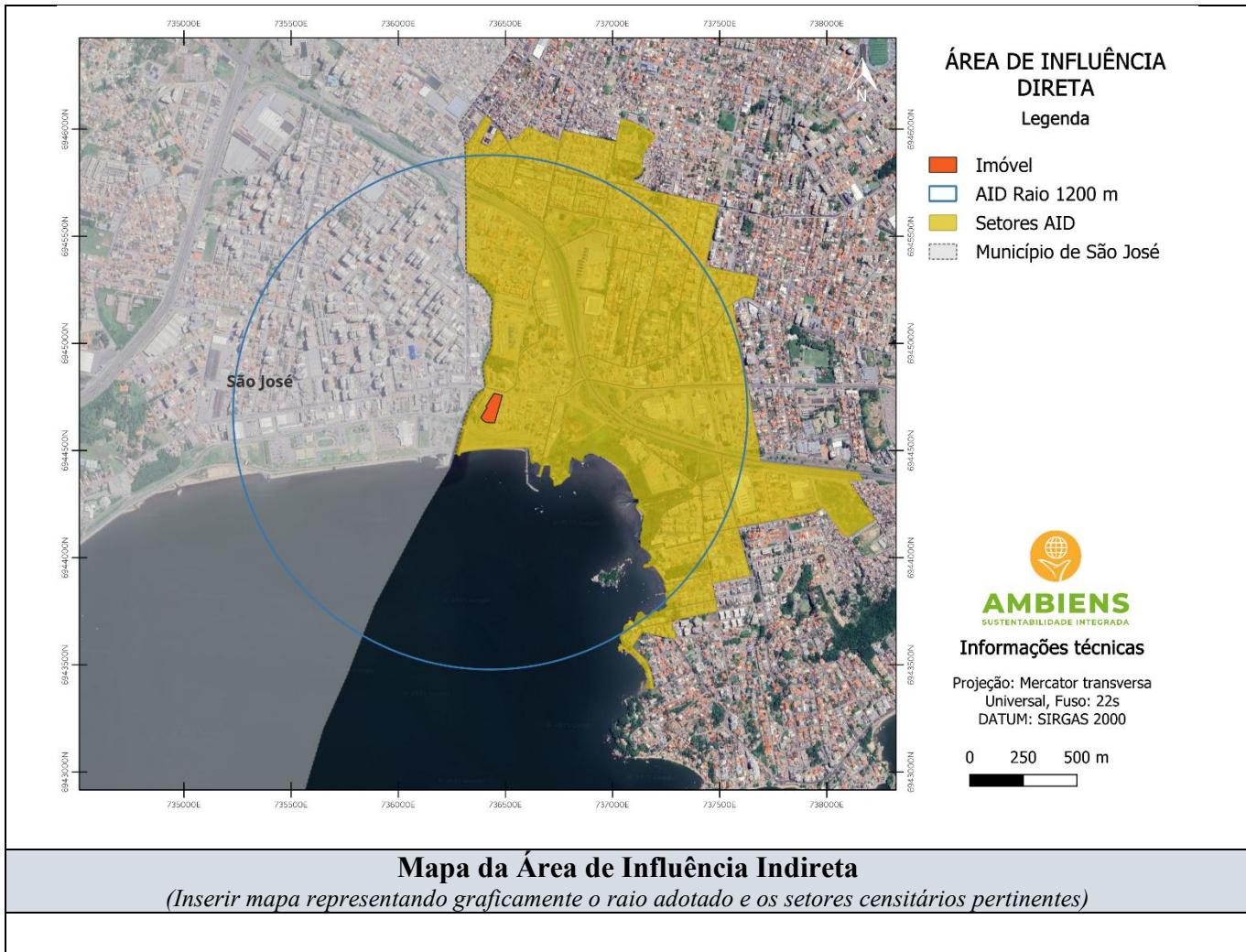
Definição dos portes	Raios da AID	Raios da AII
I - Porte 1: até 2.000m ²	I - Porte 1: 200m	I - Porte 1: 600m

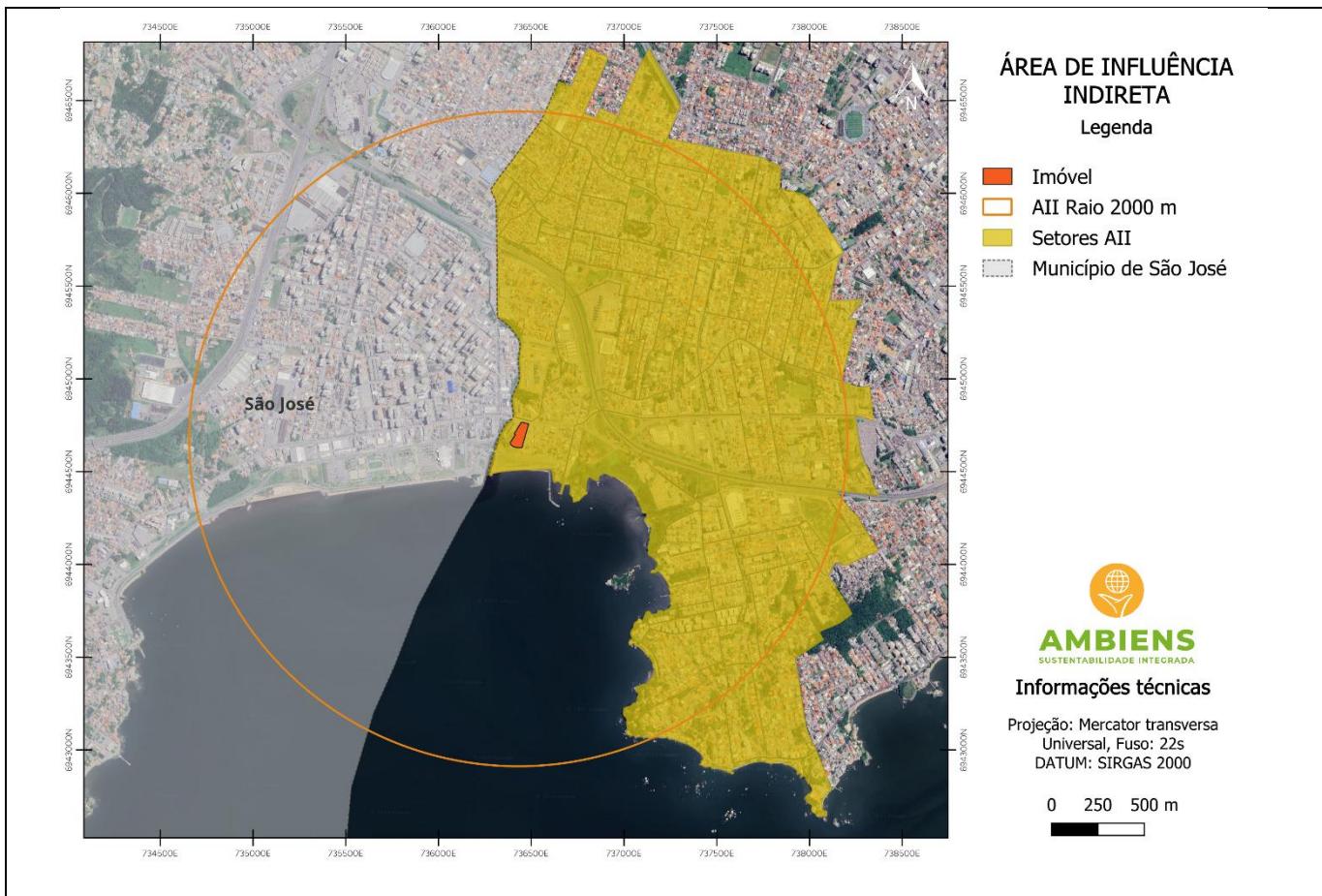


II - Porte 2: acima de 2.000m ² até 5.000m ² III - Porte 3: acima de 5.000m ² até 15.000m ² IV - Porte 4: acima de 15.000m ² até 25.000m ² V - Porte 5: acima de 25.000m ² até 40.000m ² VI - Porte 6: acima de 40.000m²	II - Porte 2: 300m III - Porte 3: 400m IV - Porte 4: 500m V - Porte 5: 900m VI - Porte 6: 1.200m	II - Porte 2: 700m III - Porte 3: 800m IV - Porte 4: 900m V - Porte 5: 1.500m VI - Porte 6: 2.000m
<p>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.</p>		
Setores censitários da AID	Setores censitários da AII	
	420540705000273 420540705000274 420540705000278 420540705000279 420540705000315 420540705000321 420540705000323 420540705000324 420540705000330 420540705000331 420540705000334 420540705000335 420540705000336 420540705000337 420540705000342 420540705000344 420540705000443 420540705000444 420540705000445 420540705000466 420540705000467 420540705000468 420540705000469 420540705000472 420540705000473 420540705000476 420540705000477 420540705000478 420540705000479 420540705000595 420540705000596	420540705000273 420540705000274 420540705000278 420540705000279 420540705000315 420540705000321 420540705000323 420540705000324 420540705000330 420540705000331 420540705000334 420540705000335 420540705000336 420540705000337 420540705000342 420540705000344 420540705000443 420540705000444 420540705000445 420540705000466 420540705000467 420540705000468 420540705000469 420540705000472 420540705000473 420540705000476 420540705000477 420540705000478 420540705000479 420540705000595 420540705000596



	420540705000311 420540705000312 420540705000313 420540705000314 420540705000319 420540705000320 420540705000326 420540705000338 420540705000339 420540705000346 420540705000372 420540705000437 420540705000439 420540705000441 420540705000442 420540705000446 420540705000447 420540705000448 420540705000450 420540705000470 420540705000471 420540705000561 420540705000562 420540705000589 420540705000590 420540705000593 420540705000594 420540705000270 420540705000340 420540705000341 420540705000435
Caracterização geral das Áreas de Influência <i>(Caracterizar as áreas compreendidas pelos polígonos da AII e da AID, máx. 4000 caracteres)</i>	
Seguindo a definição proposta pelo Termo de Referência, foram estabelecidos os raios referentes ao Porte 6 para a análise das áreas de influência do empreendimento, ou seja, 1200 m para AID e 2000 m para AII. No caso da AII, o <i>buffer</i> estabelecido pelo raio de centro sobre o ponto central do empreendimento alcança 71 setores censitários, que somam cerca de 4,99 km ² ou 499,82 (ha) e abrangem os bairros de Monte Cristo, Capoeiras, Coqueiros, Abraão, Bom Abrigo, Itaguaçu, Coloninha e Jardim Atlântico. Para a AID, foram considerados 31 setores censitários, que somam 2,23 km ² ou 223,03 hectares (ha). Os setores da AID estão inseridos nos bairros de Monte Cristo, Capoeiras, Abraão e Bom Abrigo. Todos os setores são considerados setores urbanos, pelo recenseamento.	
Mapa da Área de Influência Direta <i>(Inserir mapa representando graficamente o raio adotado e os setores censitários pertinentes)</i>	





3. Diagnósticos e Prognósticos

3.1. Adensamento Populacional

Caracterização Populacional atual da AII

População Total da AII (PTAII) conforme o último censo do IBGE	40.088
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)	51.113 <i>(Aplicando-se taxa de crescimento de 2,29%/ano, com base no aumento populacional do município de Florianópolis divulgado pelo recenseamento de 2022).</i>
Quantidade de domicílios na AII	17.905
Média de pessoas por domicílio na AII	2,23
Área Urbanizável da AII (ha) (Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)	428 ha
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] (Considerar área calculada acima)	119 hab./ha
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	577 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 4: 2032 hab. (5%) 5 a 9: 2413 hab. (6%) 10 a 19: 4614 hab. (12%) 20 a 59: 23752 hab. (59%) 60 a 69: 3911 hab. (10%) 70 ou mais: 3366 hab. (8%) <i>Obs: Divisão em concordância com o recenseamento IBGE 2022, somando-se idades adultas (20 a 59) e juvenis (10 a 19).</i>
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	1.122
População Flutuante do Empreendimento	142 (m ² comercial/5)
População Total do Empreendimento (PTE) (População fixa + população flutuante)	1.264
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	Residentes
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Clientes e funcionários
Adensamento Populacional com o Empreendimento	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento (Considerar as macro áreas de uso urbano)	52.377/428 = 122 hab./ha
Incremento populacional na AII (%) (PTE/PTAII)	2,47%
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 $>2\%$	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento (Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)	
Através do zoneamento previsto pela legislação municipal, é prevista a densidade líquida máxima – Anexo F01 do Plano Diretor – para cada macrozona urbana do município. Assim, observando-se as áreas assim demarcadas estabelecidas no interior dos limites da AII, relacionadas à população total atual estipulada, de 51.113 habitantes, obtém-se valor final de 119 hab./ha.	
Segundo os valores de densidade máxima previstos pelo Anexo referido da legislação municipal vigente, obtém que a população máxima estimada para a AII é de 246.956 habitantes ou 577 hab./ha. Nestes termos, observa-se que atualmente a ocupação da área analisada atinge cerca de 20,69% do máximo previsto.	
Assim, com o incremento de população do empreendimento, o montante estipulado de habitantes da AII para o valor de população atual é de 52.377 pessoas. Em valores percentuais, o incremento real seria, portanto, de 2,47%, alcançando 21,21% da população de saturação.	
Conclui-se, portanto, que a população da AII está abaixo da metade do adensamento previsto, dado o percentual de saturação atual frente ao planejado pelo Plano Diretor. Com a instalação do empreendimento, o montante populacional consequentemente eleva-se, de maneira discreta. Com isso, entende-se que o incremento populacional gerado pelo empreendimento não interfere de maneira crítica	



no cenário de adensamento local da AII analisada e contribui para o adensamento local, em consonância com as premissas da nova legislação de planejamento urbano municipal.

3.2. Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demandas do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m ³)	231.500 m ³ /dia	(x) Sim () Não
Energia Elétrica (kW)	535 kW	(x) Sim () Não
Coleta de Lixo	Reciclável Seco: 3198 L Reciclável Orgânico: 2491 L Indiferenciado/Rejeito: 10816 L	(x) Sim () Não
Esgotamento Sanitário (m ³)	185.200 m ³ /dia	() Sim (x) Não

No caso da inexistência de um ou mais itens da lista acima, informar e descrever qual solução será utilizada.

(Admite-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)

Tendo em vista que o local do empreendimento não é atendido pela rede coletora de esgoto, os efluentes líquidos gerados na fase de operação do empreendimento serão tratados através de uma ETE (Estação de Tratamento de Esgoto) individual, a ser construída pelo empreendedor.

Haverá sistema de tratamento autônomo de efluentes no empreendimento?	(x) Sim () 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	
Pop. Fixa = 1122 * 200 L/dia = 224.400 m ³ /dia	
Pop. Flutuante = 142 * 50 L/dia = 7.100 m ³ /dia	
Total = 231.500 m ³ /dia	

Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação

Residencial (V = p * Indicador) - Orientação Técnica SMMA N° 1					
Frequência de Coleta	2	3	3		
Indicador	2,85	2,22	9,64		
População Residencial (p)		Reciclável Seco	Reciclável Orgânico	Indiferenciado/Rejeito	
1122	Volume (L)	Contentores	Volume (L)	Contentores	Volume (L)
	3.198	3 Contentor(es) de 1000L + 1 Contentor(es) de 240L	2.491	21 Contentor(es) de 120L	10.816
					10 Contentor(es) de 1000L + 4 Contentor(es) de 240L
Comercial (V = n x A x f x K) - Orientação Técnica SMMA N° 2					
Frequência de Coleta	2	3	3		
(f)	3	3	2		
Tipo de construção	Lojas em geral		n 0,7		
Área Comercial (m ²) (A)	K1	Reciclável Seco	Reciclável Orgânico	Indiferenciado/Rejeito	
711,26	Volume (L)	0,7 Contentores	Volume (L)	Contentores	Volume (L)
	1.045,55	1 Contentor(es) de 1000L + 1 Contentor(es) de 240L	29,87	1 Contentor(es) de 120L	298,73
					2 Contentor(es) de 240L

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?

-	
Drenagem Urbana	
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?	() Sim (x) Não



<p><i>(Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf)</i></p>		
<p>O imóvel está mapeado como área suscetível à inundações?</p>		<input checked="" type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim, baixa <input type="checkbox"/> Sim, média <input type="checkbox"/> Sim, alta
<p>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.)</p>		
<p>-</p>		
<p>Resíduos Sólidos</p>		
<p>Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?</p>		<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
<p>Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)</p>		800 m (Rua Pref. Dib Cherem, snº. Na Praça Nagib Jabor ao lado do Clube Flamenguinho)
<p>Análise da oferta de equipamentos urbanos <i>(Tecer análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i></p>		
<p>Fase de instalação:</p> <p>1 Adoção de medidas de diminuição do desperdício e consumo sustentável de recursos naturais e implantar, observadas em Programa de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil, de acordo com as Resoluções CONAMA nos 307/2002 e 448/2012;</p> <p>2 Adoção de programas de controle e gerenciamento e racionalização de recursos naturais, prevendo ações internas sobre preservação ambiental e uso racional de água e energia junto aos operários da obra</p> <p>3 Adoção de procedimentos de controle para aquisição de insumos com previsão de redução de geração de resíduos ou com possibilidade de retorno de resíduos perigosos ao fabricante/fornecedor;</p> <p>4 Reutilização, sempre que possível, de resíduos inertes ou incorporação ao processo construtivo;</p> <p>5 - Utilizar alternativas de drenagem urbana, tais como: estruturas simplificadas para tratamento da água de chuva (ex: gradeamento) captadas pelo sistema de drenagem pluvial do empreendimento, antes de lançá-las ao sistema de drenagem pública; reaproveitamento de águas de chuva;</p> <p>6 - Observar a consideração do uso de tecnologias construtivas pré-fabricadas.</p>		
<p>Fase de operação:</p> <p>1 - Adoção de métodos de redução de consumo de água, como aeradores, controladores de vazão e torneira com acionamento automático nas áreas comuns;</p> <p>2 - Reaproveitamento de águas cinzas tratadas para descargas de bacias sanitárias;</p> <p>3 - Utilização de sensores de presença para iluminação de áreas comuns.</p> <p>4 - Implantação de lixeiras recicláveis e incentivos à coleta seletiva do lixo;</p> <p>5 - Manutenção de campanhas de conscientização sobre descarte adequado de resíduos, panfletos informativos sobre pontos de coleta locais de resíduos tóxicos;</p> <p>6 - Instalação de contentores para recicláveis na área externa comum.</p>		

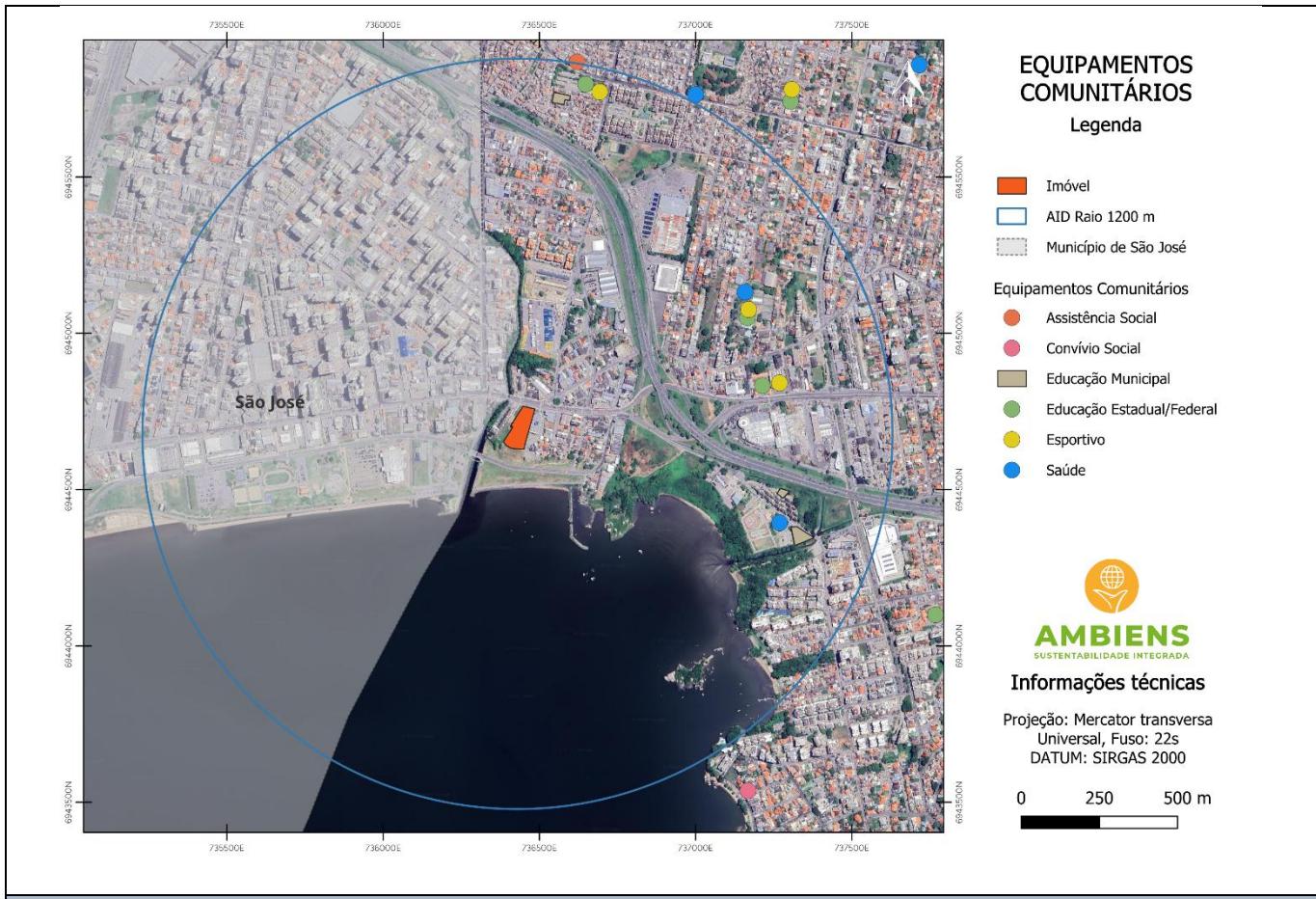
3.3. Equipamentos Comunitários na AII



	Tipo ¹	Porte (m ² aprox.)	Rede ²	Distância caminhável até o empreendimento
Unidade de Saúde	Centro de Saúde Abraão	952 m ²	Pública	950 m
	Centro de Saúde Capoeiras	616 m ²	Pública	950 m
Unidades de Ensino	EEB Professor Anibal Nunes Pires	15.677 m ²	Pública	900 m
	EEB Edith Gama Ramos	3.806,50 m ²	Pública	800 m
	EEB América Dutra Machado	9.830 m ²	Pública	1,4 km
	NEIM Chico Mendes	1.512,18 m ²	Pública	1,3 km
	NEIM Abraão	662,79 m ²	Pública	900 m
	NEIM Dona Cota	2.338,75 m ²	Pública	1 km
Unidades de Assistência Social	-	-	-	-
Unidades de Segurança Pública	-	-	-	-
Outros	Ginásio de Esportes Saul Oliveira	2.414,5 m ²	Público	900 m
Localização dos Equipamentos Comunitários				
<i>(Inserir figura em escala adequada com os equipamentos comunitários presentes na AID, apontando as distâncias até o em análise. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)</i>				

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)

Com relação às demandas geradas pelo empreendimento durante sua operação, sobre os equipamentos comunitários, uma vez que há uma pluralidade de tipologias, considera-se que o perfil de conjunto familiar que ocupará os imóveis poderá ser muito diverso, desde adultos morando sozinhos, até uma família com 3 filhos. Estima-se, então, que equipamentos de educação, saúde e lazer serão os mais demandados.

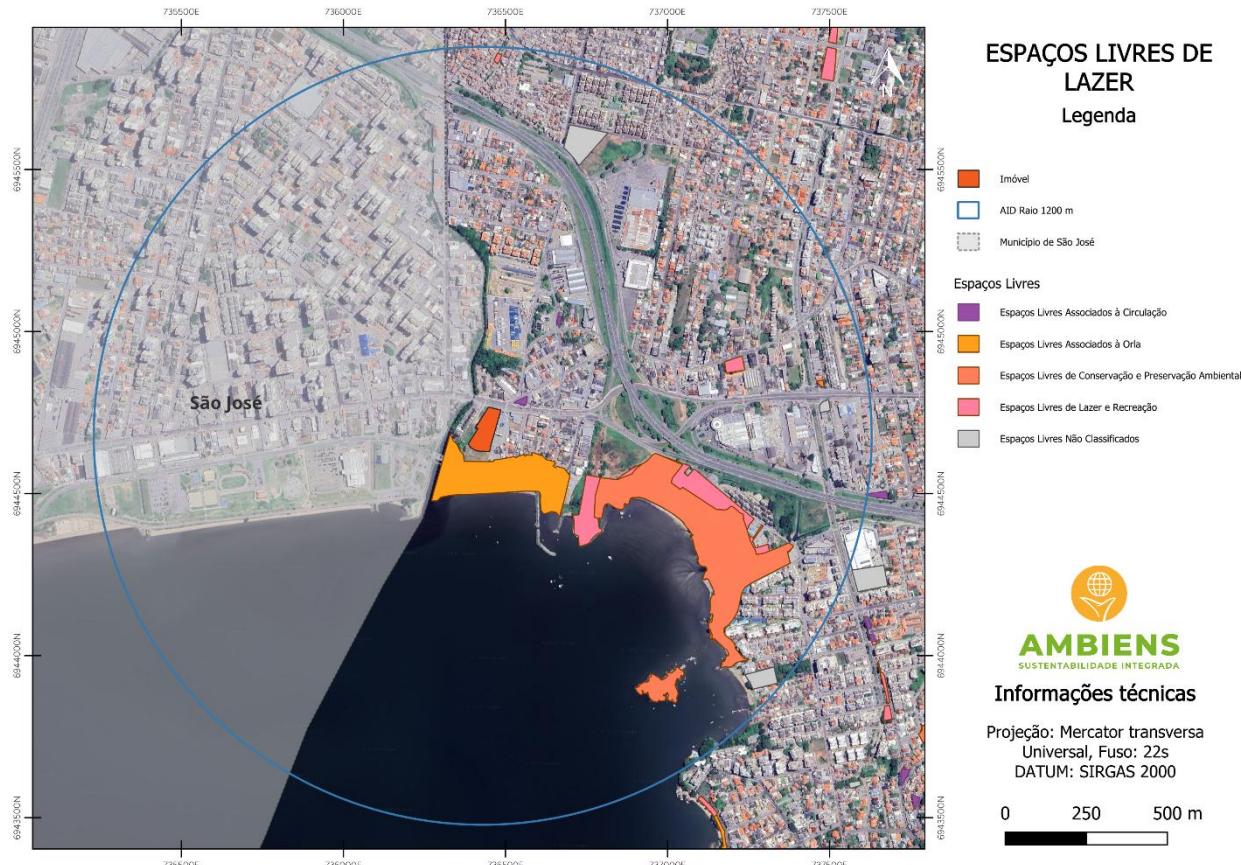
Visto o padrão alto do empreendimento, é possível supor que a população moradora opte por equipamentos dessas categorias oferecidos pela rede privada. Porém, deve-se considerar a existência de demanda para as instituições de manutenção pública, tanto para os residentes, como também para o corpo de funcionários ali empregados. De todo modo, essas demandas são supridas na AID, como observado no levantamento obtido acima.

Espaços Livres na AID

Nome	Tipo	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Praça Chico Mendes	ELLR	Regular	1,4 km
Praça Monte Cristo	ELNC	Satisfatório	1,2 km
Praça Nagib Jabor	ELLR	Regular	850 m
Praça Patrício Caldeira de Andrade	ELCPA	Insatisfatório	1,1 km
Parque do Abraão	ELLR	Satisfatório	900 m



Beira Mar de São José	ELAO	Regular	500 m
Localização dos Espaços Livres			
<i>(Inserir mapa em escala adequada com os espaços livres presentes na AID, destacando a localização do empreendimento. Utilizar o GeoPortal.)</i>			



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)

Dadas as características apresentadas relativas aos espaços livres de lazer existentes na AID do empreendimento, observa-se uma oferta relevante e bem estruturada de áreas destinadas à recreação e ao convívio social. Destacam-se, nesse contexto, a Beira Mar de São José — ainda que configure um espaço de caráter intermunicipal — e o Parque do Abraão, que em conjunto representam importantes pontos de referência para o lazer da população local e regional.

Ambos os espaços dispõem de equipamentos de lazer, amplas áreas de uso público e fácil acesso à orla, o que lhes confere elevado potencial de atendimento à demanda atual e futura por atividades de lazer. Dessa forma, considera-se que a presença dessas estruturas consolidadas contribui de maneira significativa para a oferta de áreas livres qualificadas na região, não se evidenciando, portanto, a necessidade imediata de criação de novos espaços de lazer em função do empreendimento proposto.

3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo

Mapa de uso das edificações

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



USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

Legenda

Imóvel
AID Raio 1200 m
Município de São José
Uso e Ocupação do Solo

Uso e Ocupação do Solo

- Comercial
- Industrial
- Mista
- Praça
- Prestação Serviço
- Religioso
- Residencial
- Serviço Público
- Terreno sem Uso



Informações técnicas

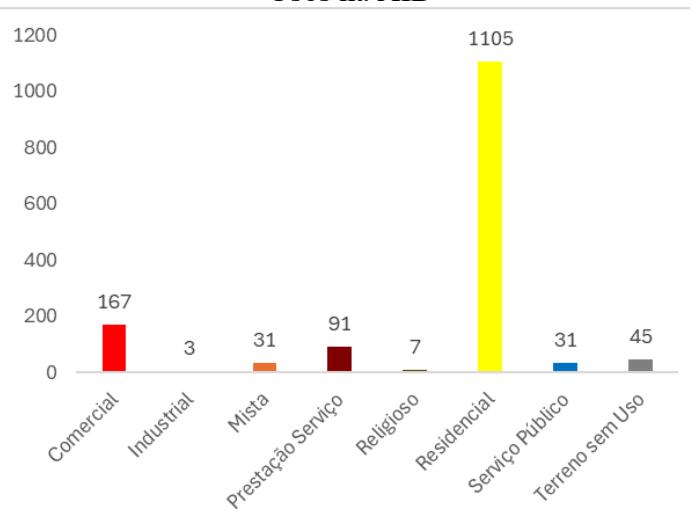
Projeção: Mercator transversa
Universal, Fuso: 22s
DATUM: SIRGAS 2000

0 250 500 m

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)

Usos na AID



Usos Residenciais na AID

TIPO	PORCENTAGEM
Apartamento	10%
Casa	90%



O cenário atual da AID demonstra a predominância da ocupação residencial com características de poucos pavimentos (média 2 para casas), e usos comerciais concentrados ao longo das vias estruturantes da AID, Avenida Governador Ivo Silveira e Rua Pref. Dib Cherem. O cenário tendencial de ocupação da AID remete para uma ocupação de uso similar à existente, de acordo com as diretrizes da legislação municipal, sendo Área Mista de Serviços o zoneamento de maior incidência na área.

Deste modo, a diversificação de usos, com presença crescente de estabelecimentos comerciais é esperada, tanto pela característica da consolidação presente na área, sendo majoritariamente formada por casas, quanto pelo zoneamento que incide em maior parte dela.

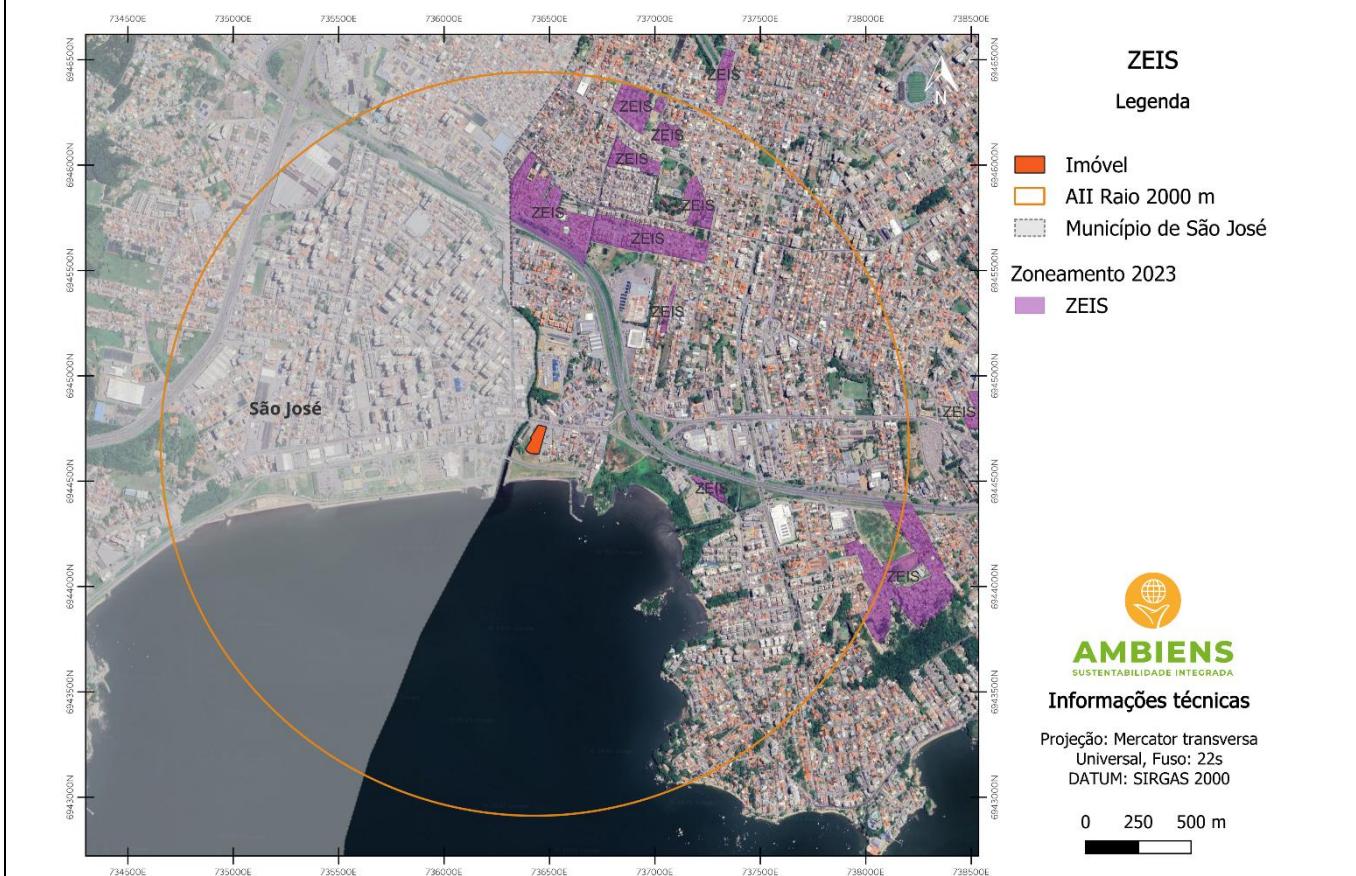
Verifica-se que o empreendimento explora potencial de ocupação próximo ao máximo possível, fazendo cumprir tanto com a função social, quanto com as diretrizes urbanas propostas pela legislação municipal, ao propor espaço de uso misto com comércio e área coletiva. O porte da edificação, é decorrente do vetor de potencial de desenvolvimento urbano na área em que ele se insere. Por estes motivos, não foram identificadas influências negativas decorrentes da utilização prevista para o projeto sobre o uso e a ocupação atuais da AID, pelo contrário, o seu potencial comercial pode ser benéfico para o entorno.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	R\$4.925,12 (<i>Valor do rendimento nominal médio mensal das pessoas responsáveis com rendimentos por domicílios particulares permanentes ocupados; Censo IBGE 2022</i>)
Faixa de valorização conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Faixa 4 – R\$640,12

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





Identificar a existência de obras de infraestrutura/empreendimentos públicos ou privados em execução da AII que possam ser enquadrados enquanto polos valorizadores ou desvalorizadores, destacando eventuais Bens Culturais ou APC.	
Prognóstico	
Padrão construtivo do empreendimento	
O empreendimento é uma Habitação de Mercado Popular (HMP) conforme LC nº 482/2014?	() Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
O empreendimento é uma Habitação de Mercado (HM) conforme LC nº 482/2014?	() Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
O empreendimento possui um Padrão Médio conforme Decreto 25887/2023?	() Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
O empreendimento possui um Padrão Alto ou Médio Alto? (caso não se enquadre nas hipóteses acima)	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.	
Pisos: assoalho; carpete de alta densidade; cerâmica esmaltada; porcelanato; placas de mármore, de granito ou similar com dimensões padronizadas.	
Paredes: pintura acrílica sobre massa corrida ou gesso; cerâmica, fórmica ou pintura especial nas áreas frias.	
Forros: pintura sobre massa corrida na própria laje; gesso; madeira.	
Instalações hidráulicas: completas e executadas atendendo a projetos específicos; banheiros com peças sanitárias, metais e seus respectivos componentes de qualidade, podendo ser dotados de sistema de aquecimento central.	
Instalações elétricas: completas e compreendendo diversos pontos de iluminação e tomadas com distribuição utilizando circuitos independentes e componentes de qualidade, inclusive pontos de telefone, de TV a cabo e, eventualmente, equipamentos de segurança.	
Esquadrias: madeira estruturada, ferro e/ou de alumínio, caracterizadas por trabalhos e projetos especiais.	
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) do empreendimento.	R\$15.000/m ² (estimado)
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.	() Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não () Não se aplica
A AII do empreendimento compreende 9 polígonos de ZEIS (aproximadamente 34,6 ha ou 8% da área urbanizável total), destinados à habitação de interesse social e à permanência de populações de baixa renda. De acordo com os dados do Censo Demográfico de 2010 (IBGE), observa-se predominância de domicílios com renda de 1/2 a 3 salários-mínimos, embora existam também faixas de rendimento médio e alto, indicando diversidade socioeconômica.	
Nesse contexto, a renda média ponderada estimada para o conjunto da área é de aproximadamente 3,4 salários-mínimos por domicílio. Em paralelo, tomado o valor metro quadrado informado para o empreendimento, depreende-se que o mesmo participará como precursor de um processo de valorização imobiliária do entorno, com influência principal na AID. Desse processo, pode-se desencadear consequências indiretas sobre a dinâmica urbana e o perfil socioeconômico local.	

Faixa de rendimento (em SM)	Nº de domicílios	Valor médio estimado (SM)
Até 1/8 SM	36	0,06
1/8 a 1/4 SM	192	0,19
1/4 a 1/2 SM	905	0,38
1/2 a 1 SM	2.717	0,75
1 a 2 SM	3.788	1,50
2 a 3 SM	1.989	2,50
3 a 5 SM	1.951	4,00
5 a 10 SM	1.384	7,50
A partir de 10 SM	404	12,00
Total / Média	14.366	≈ 3,4 SM

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)

Conforme analisado anteriormente, a implantação do empreendimento deve gerar valorização imobiliária no entorno, podendo impactar preços de imóveis e aluguéis. Nas áreas de ZEIS, há potencial de pressão sobre a permanência de famílias de baixa renda, embora essas áreas continuem legalmente destinadas à habitação social. Além disso, a valorização ocasionada pode também modificar os fluxos de uso do solo e a dinâmica do comércio local.

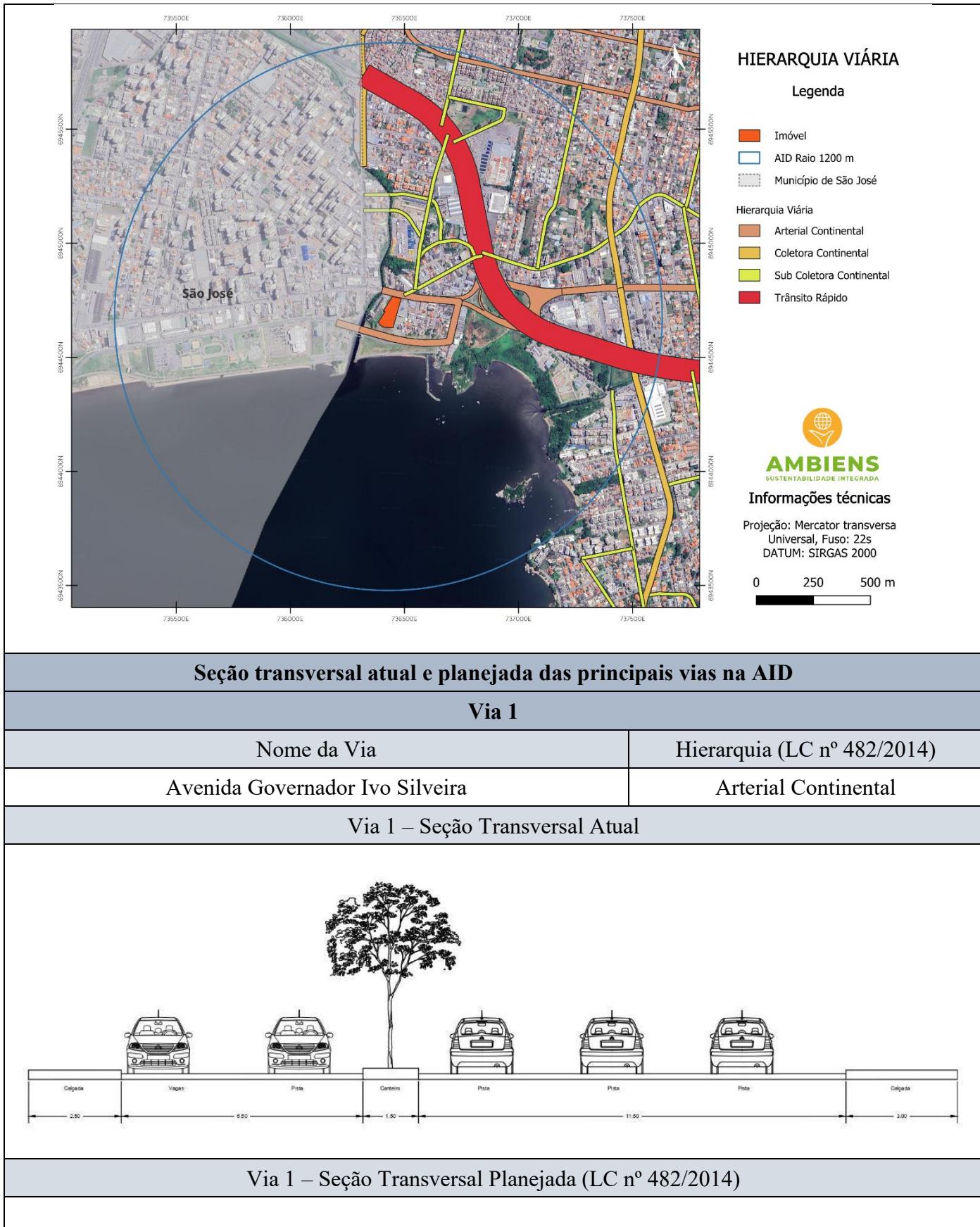
O efeito final sobre a composição socioeconômica dependerá da atuação de políticas públicas, ações mitigadoras e instrumentos de regulação urbana, podendo ocorrer tanto a manutenção da diversidade social quanto mudanças no perfil dos moradores.

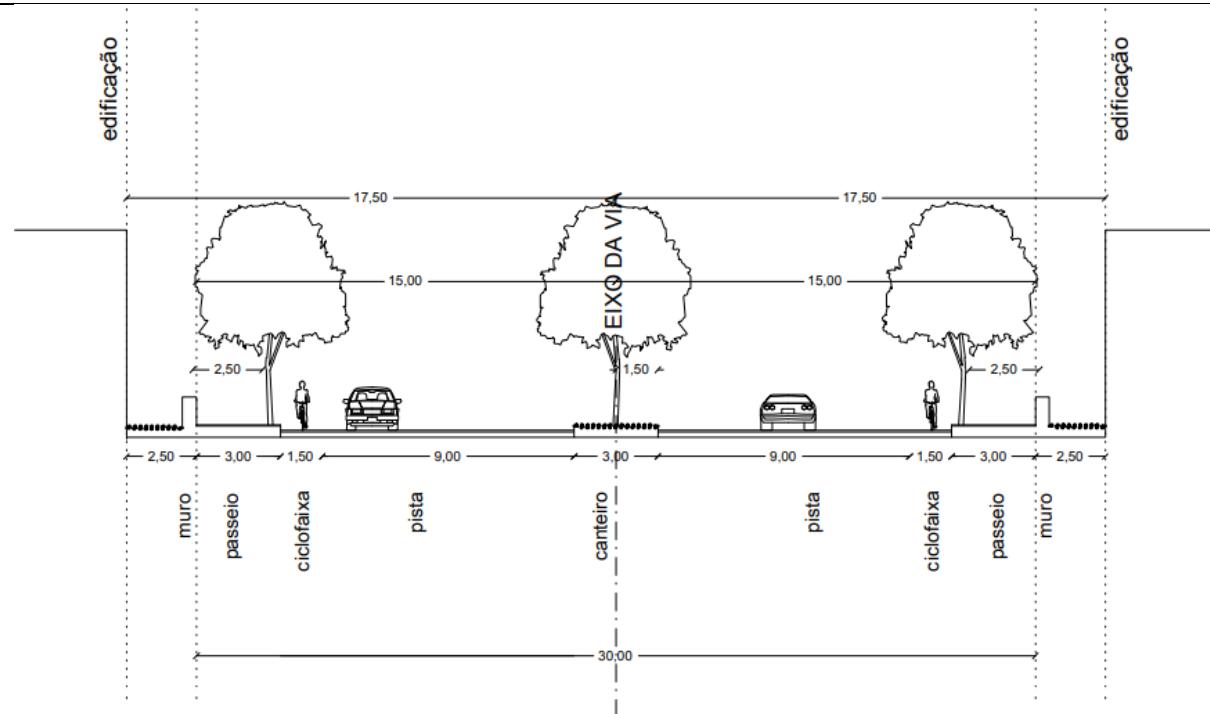
3.6. Mobilidade Urbana

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)

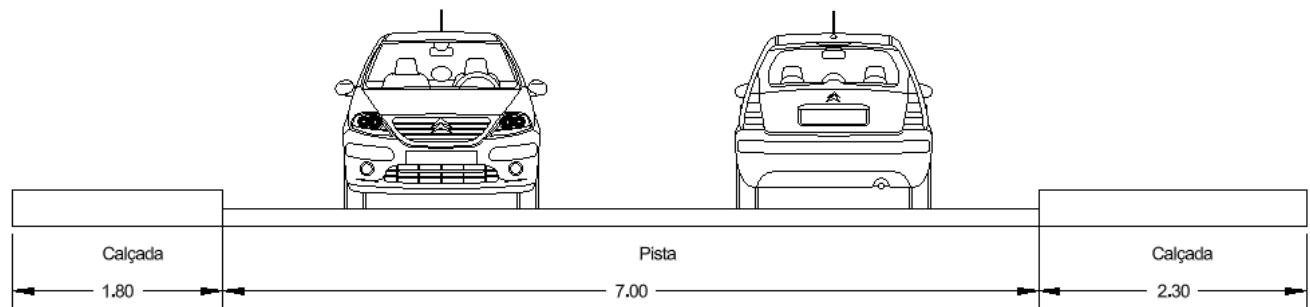




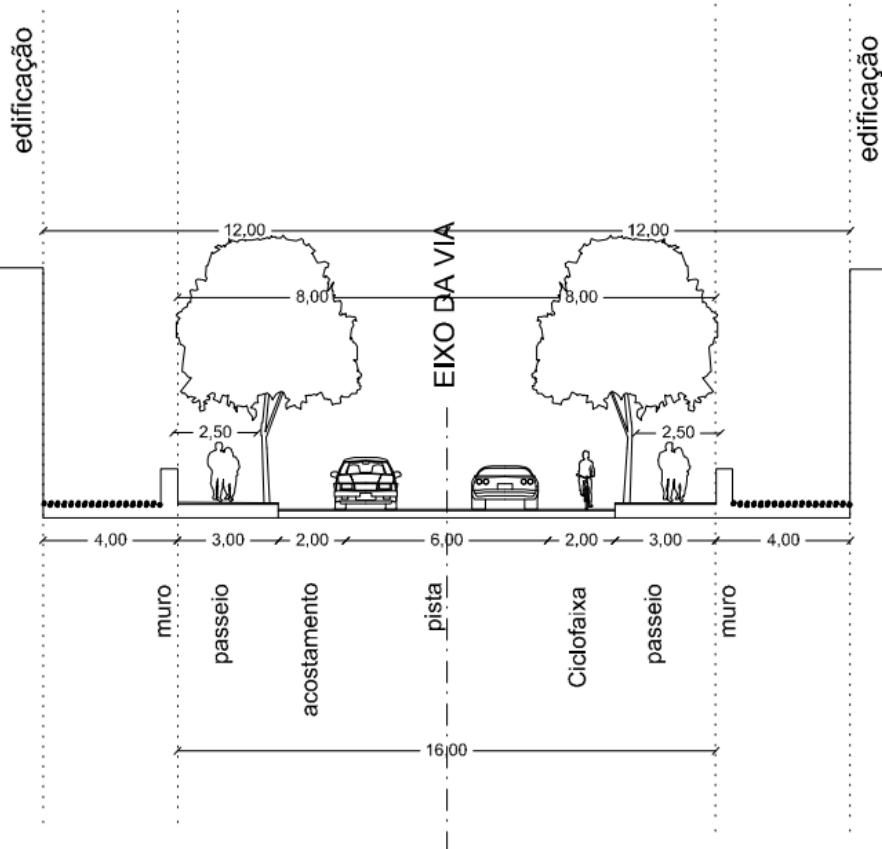
Via 2

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Rua Pref. Dib Cherem	Sub Coletora Continental

Via 2 – Seção Transversal Atual



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



Via 3

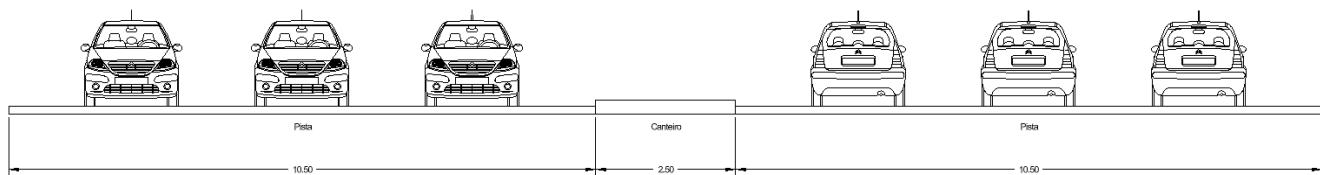
Nome da Via

Hierarquia (LC nº 482/2014)

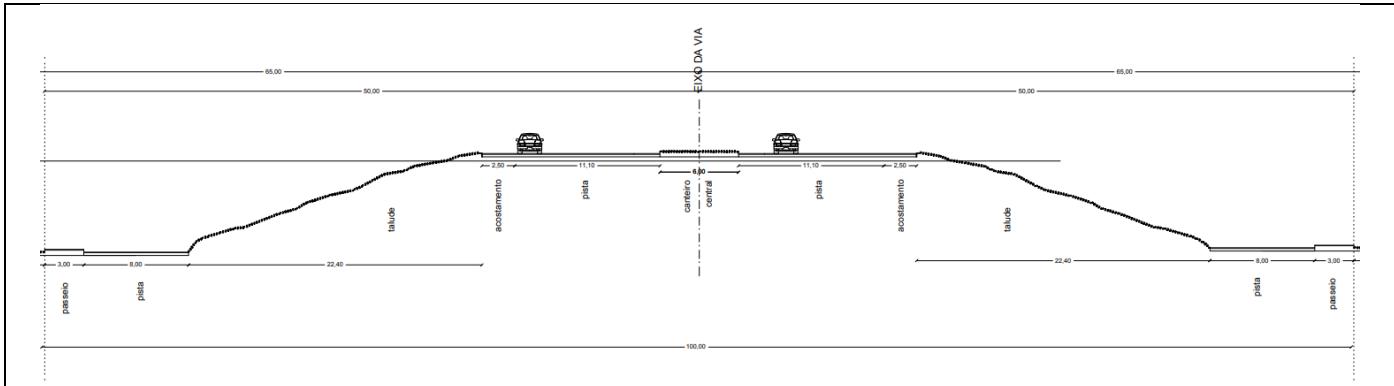
BR-282

Trânsito Rápido

Via 3 – Seção Transversal Atual

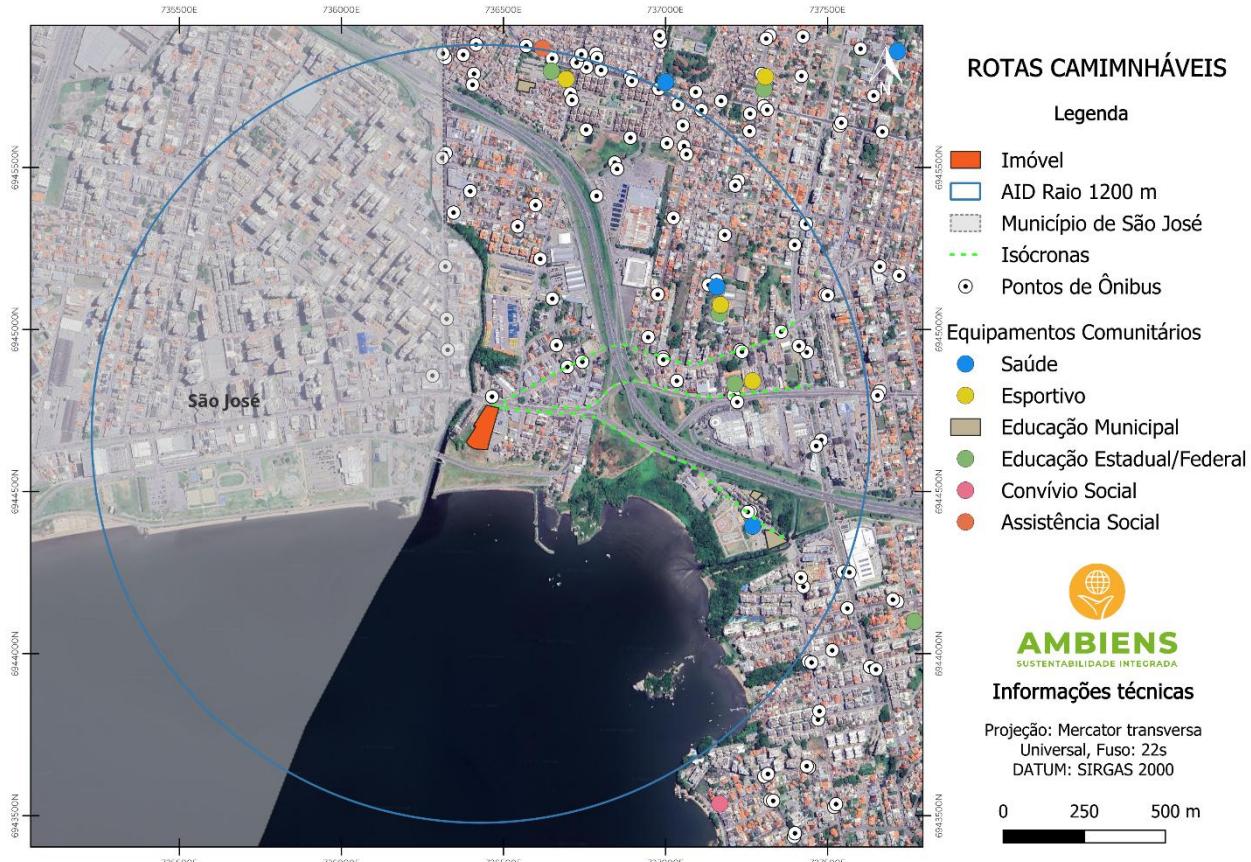


Via 3 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



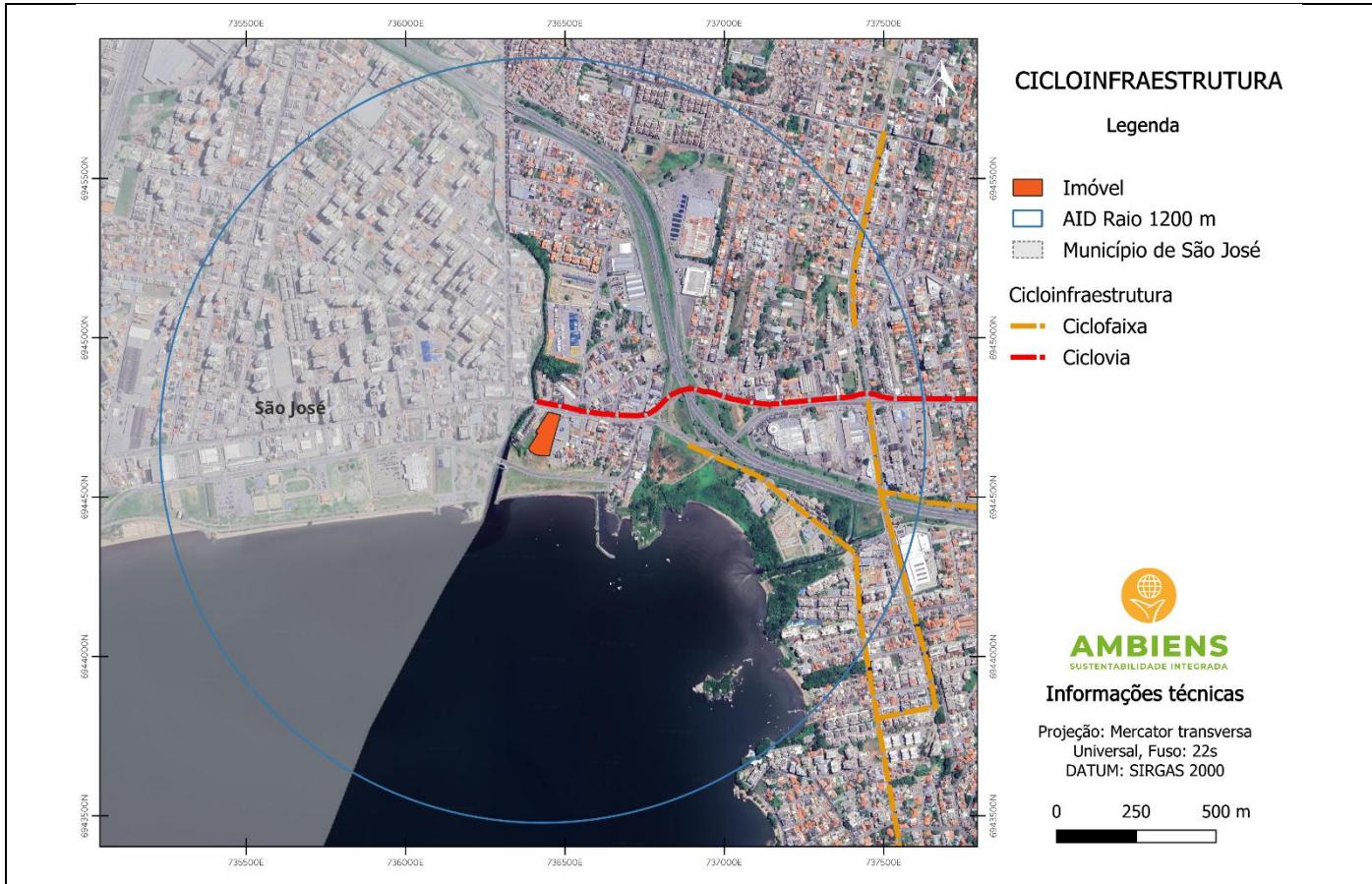
Rotas de Acesso ao Empreendimento

(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.)



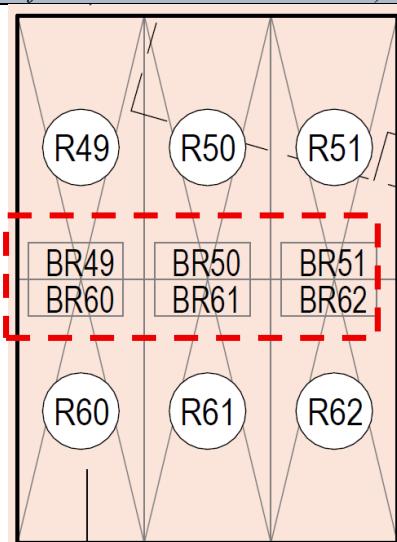
Infraestrutura Cicloviária Atual

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



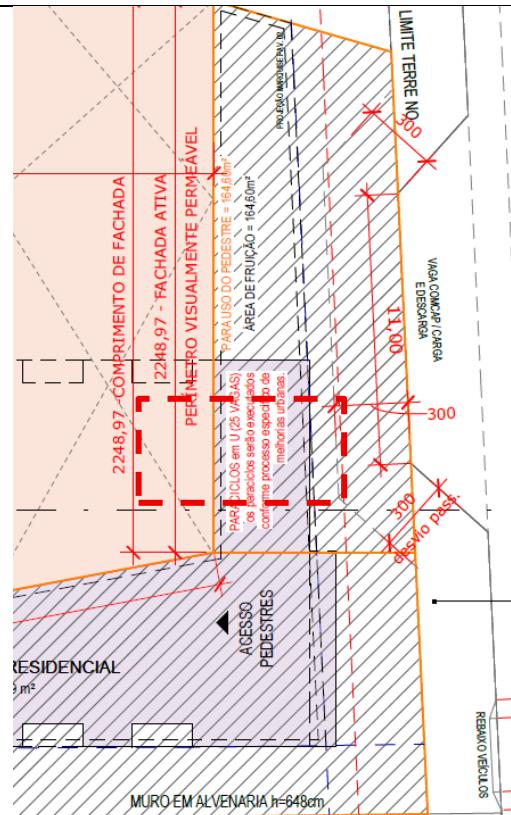
Infraestrutura Cicloviária no empreendimento

(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)



Fonte: Projeto Arquitetônico adaptado (2025).

As vagas de bicicleta privativas, de forma geral, estão anexas às vagas para veículos automotores, conforme recorte do projeto acima.



Fonte: Projeto Arquitetônico adaptado (2025).

Além disso, o empreendimento conta com vagas de bicicleta públicas na testada da Avenida Governador Ivo Silveira, conforme recorte do projeto acima, e com a via proposta no projeto de incentivo à fruição pública, que inclui espaços destinados à demanda cicloviária.

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



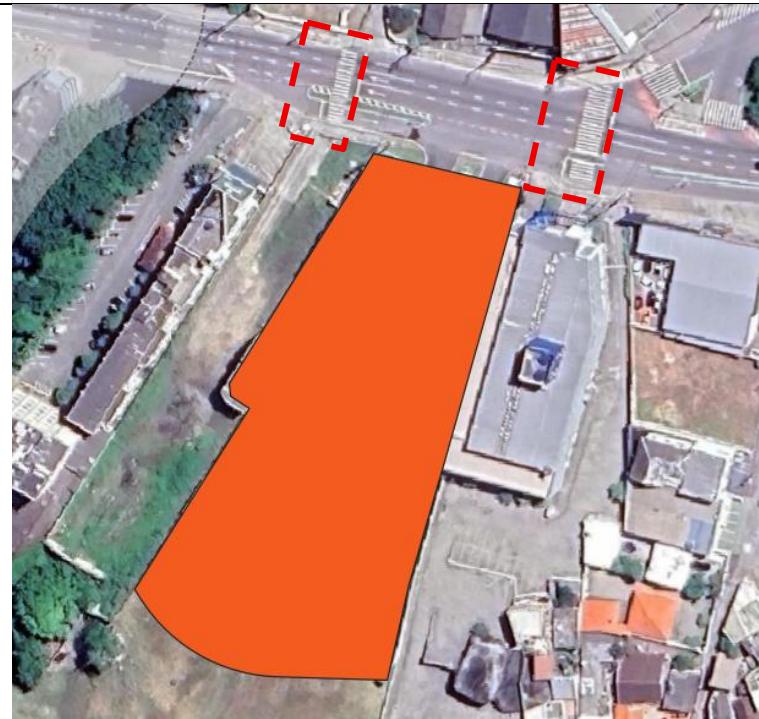


Figura 2: Avenida Governador Ivo Silveira com trecho abaixo da BR-282.



Fonte: Google (2025).

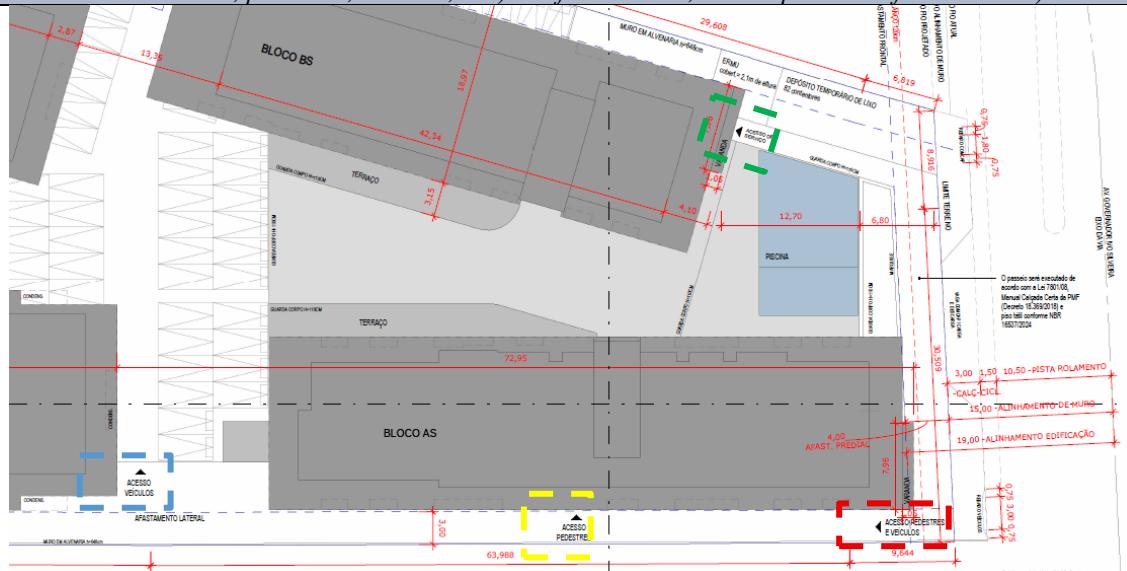
Figura 3: passeio e faixa elevada na Avenida Governador Ivo Silveira em frente ao Ginásio de Esportes Saul Oliveira.



Fonte: Google (2025).

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: Projeto Arquitetônico adaptado (2025).

Em vermelho, o acesso principal do empreendimento, tanto para veículos, quanto para pedestres (via prevista no projeto de incentivo à fruição pública). Em amarelo, o acesso exclusivo para pedestres, e em azul, o para veículos. Já em verde, consta o acesso de serviços.

Quando houver acessos à orla na AIP

(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)

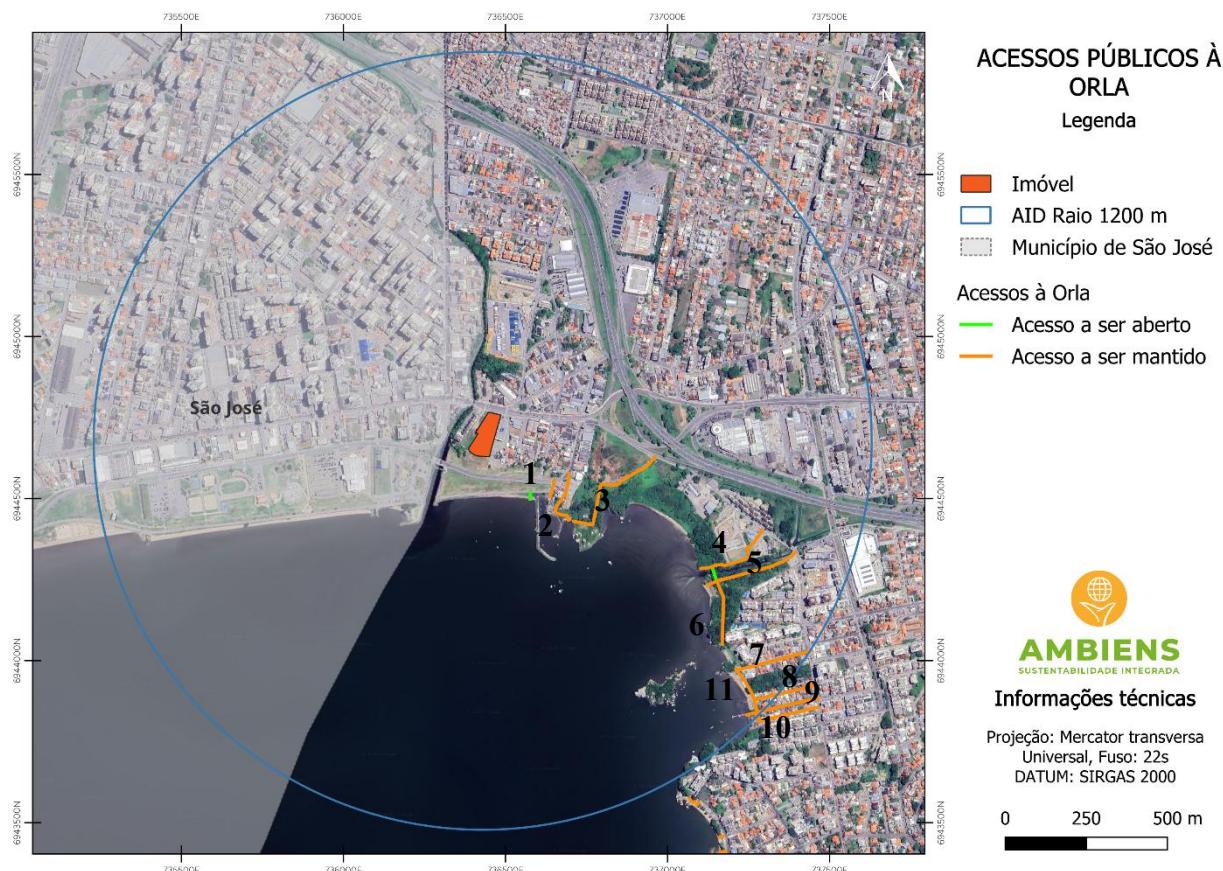


Figura 4: principais acessos à orla próximos ao empreendimento.



Fonte: Google; adaptado (2025).

Figura 5: principais acessos à orla próximos ao empreendimento.



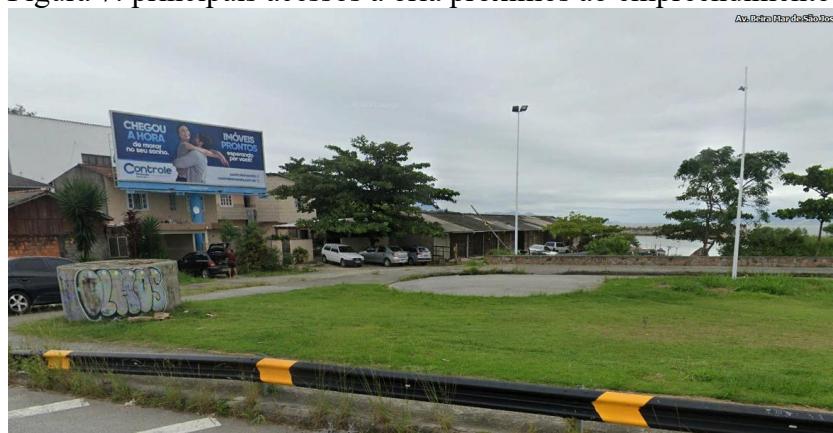
Fonte: Google (2025).

Figura 6: principais acessos à orla próximos ao empreendimento.



Fonte: Google (2025).

Figura 7: principais acessos à orla próximos ao empreendimento.



Fonte: Google (2025).



Fonte: Tainhas ao Vento (2025).

Nas figuras acima é possível entender os acessos à orla mais próximos ao empreendimento, o qual é sinalizado com o símbolo em amarelo na primeira delas. De forma geral, os acessos ocorrem de forma superficial para o público, quase remotamente, visto inclusive que em um deles há uma edificação construída, utilizada para fins pesqueiros pela Associação de Pescadores da Praia de Furnas (figura 7). Nesse sentido, argumenta-se que, com exceção do calçadão da Beira Mar de São José, os passeios não são pavimentados e/ou acessíveis. Logo, entende-se que a infraestrutura dos acessos atuais à orla pode não ser suficientes para suprir a necessidade da população adensada.

Acesso	Tipo	Imagen ilustrativa
1	Rua sem pavimentação	
2	Rua com pavimentação irregular	
3	Trilha de terra	

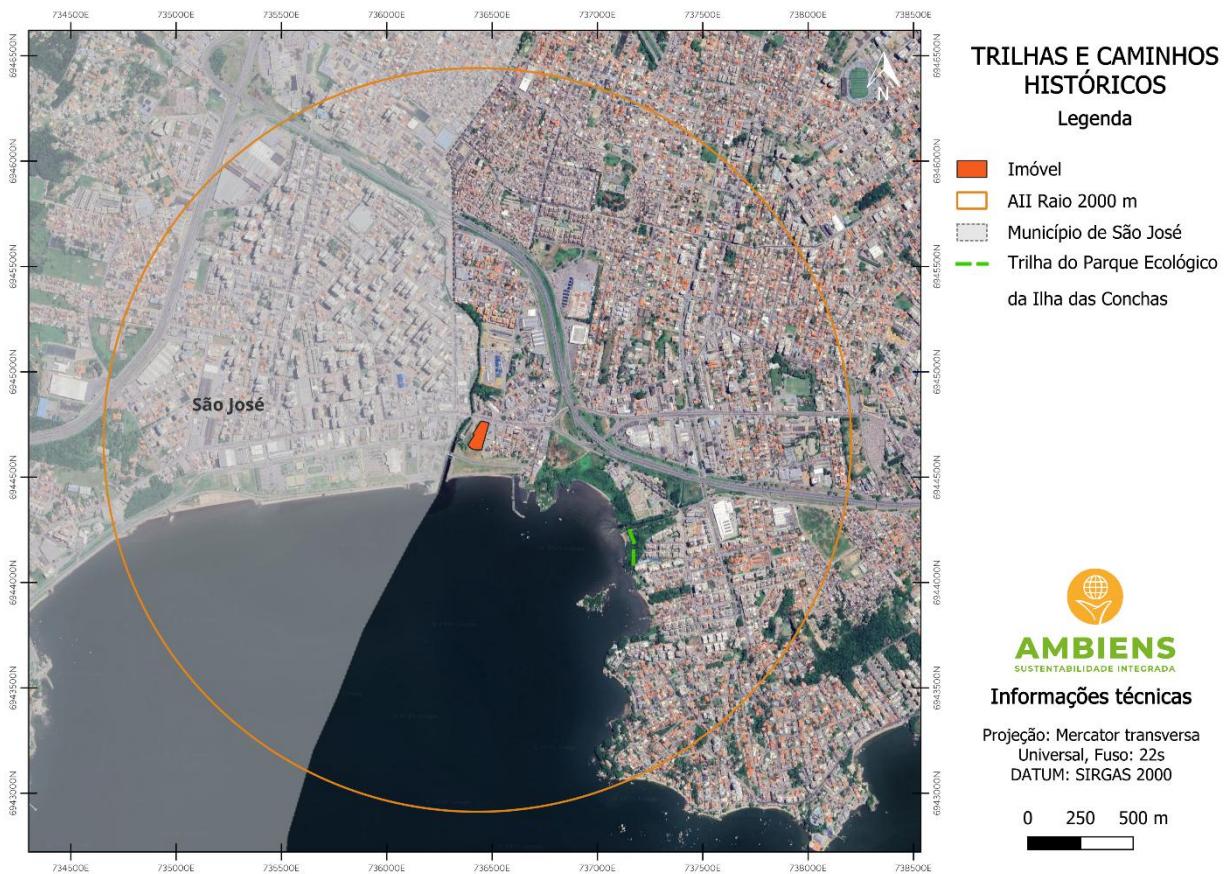


4	Rua pavimentada com lajotas/ Trilha de areia	
5	Trilha de terra	
6	Trilha do Parque Ecológico da Ilha das Conchas	
7	Rua pavimentada com lajotas	
8	Rua pavimentada com lajotas	
9	Rua pavimentada com lajotas	
10	Rua pavimentada com lajotas	
11	Rua pavimentada com lajotas	



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)



Infraestrutura conforme item 6 da tabela de acessos à orla.

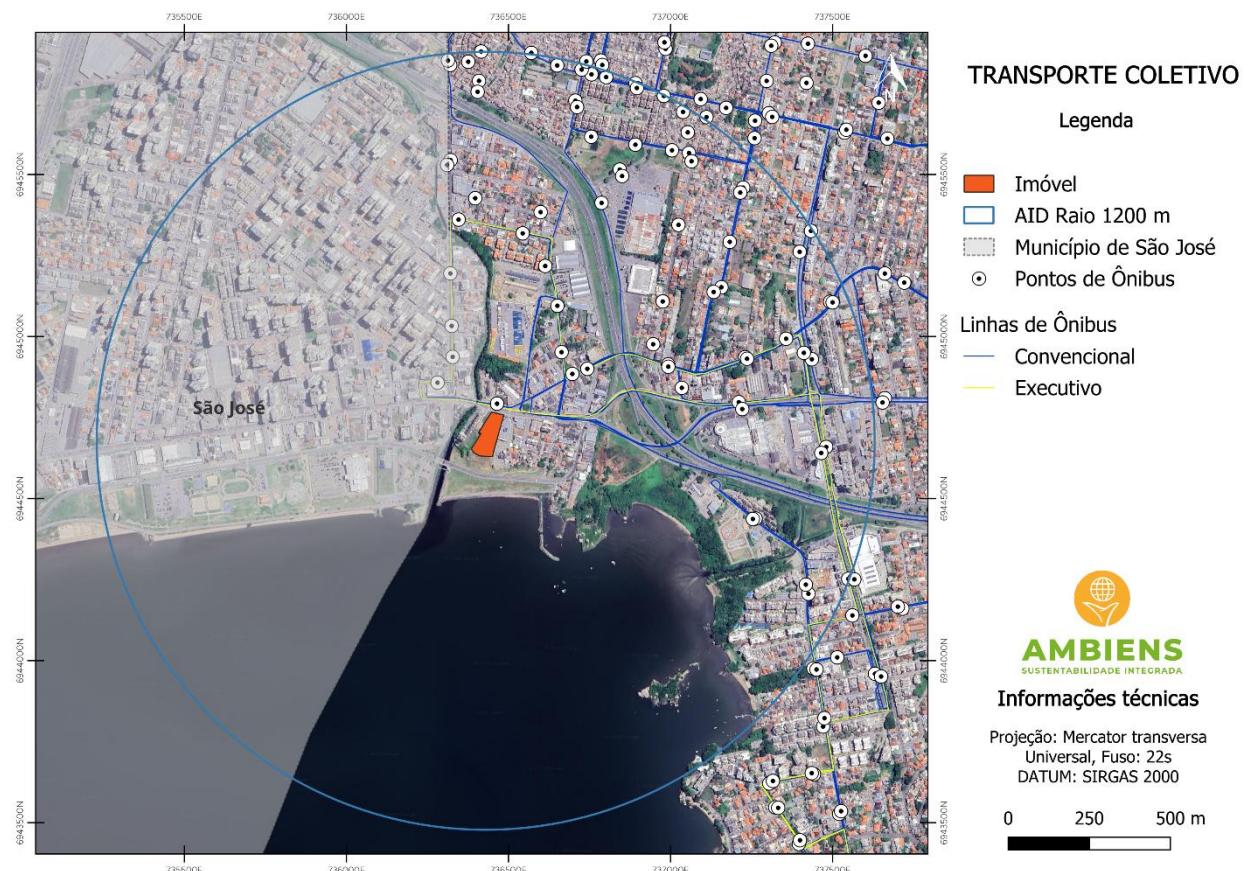
Acessibilidade

(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)

Como mencionado anteriormente, na AID, na via de acesso ao empreendimento, Avenida Governador Ivo Silveira, não há trechos com passeios adequados às normas de acessibilidade vigentes, assim, o fluxo dos pedestres ocorre de maneira restrita e geralmente insegura. Destaca-se, novamente, o efeito de barreira gerado pela BR-282, estando um trecho da avenida em destaque situado abaixo desta, sendo caracterizado por um passeio pouco convidativo aos pedestres. Nas demais vias locais da AID, as condições são variáveis, com pavimentações diversas, vias com calçadas irregulares, do ponto de vista da acessibilidade universal, ou sem calçadas. Na maior parte da AID, quando as calçadas estão adequadas para permitir acessibilidade para deficiência visual, esta é ineficiente, visto que o piso tátil se mostra às vezes descontinuado e em outras com barreiras físicas.

Transporte coletivo

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



Na AID do empreendimento estão situadas 64 paradas de ônibus, distribuídas por diversas vias diferentes (sendo que apenas aproximadamente 1/5 conta com abrigo), além da edificação projetada para receber o Terminal Integrado de Capoeiras. Nestas paradas, transitam cerca de 21 linhas de transporte coletivo. A parada mais próxima do empreendimento encontra-se a cerca de 100 m. Trata-se do ponto 11175, na Avenida Governador Ivo Silveira, nº 3920, sentido Centro-Bairro, com estrutura em desacordo com o padrão atual para pontos de ônibus do município.

Figura 19: ponto de ônibus 11175.



Fonte: Google (2025).

A AID é atendida pelas linhas:

Nome da Linha	Sentido	Número da Linha	Tipo
Monte Cristo	Volta	670	Convencional
Circular Abraão - Estreito	Circular	601	Convencional



Madrugadão	Continente Sul	Circular	604	Convencional
Monte Cristo	via Esc. Edith Gama Ramos	Ida	672	Convencional
	Circular Estreito - Abraão	Circular	605	Convencional
	Capoeiras	Volta	631	Convencional
	Capoeiras	Ida	631	Convencional
	Itaguaçú	Volta	664	Convencional
	Itaguaçú	Ida	664	Convencional
Monte Cristo	via Esc. Edith Gama Ramos	Volta	672	Convencional
	Abraão	Ida	665	Convencional
	Monte Cristo	Ida	670	Convencional
	Vila / Promorar	Ida	671	Convencional
	Chico Mendes	Ida	772	Convencional
	Vila / Promorar	Ida	671	Convencional
	Capoeiras	Volta	V-631	Convencional
	Capoeiras	Ida	V-631	Convencional
	Monte Cristo	Volta	V-670	Convencional
	Monte Cristo	Ida	V-670	Convencional
	Executivo Abraão	Volta	6220	Executivo
	Executivo Abraão	Ida	6220	Executivo

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

Sim Não

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

Sim Não

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

Recuo previsto em projeto.

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)

Entende-se que, conforme projeto de fruição pública, a área de acumulação se dê na via planejada.

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)

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

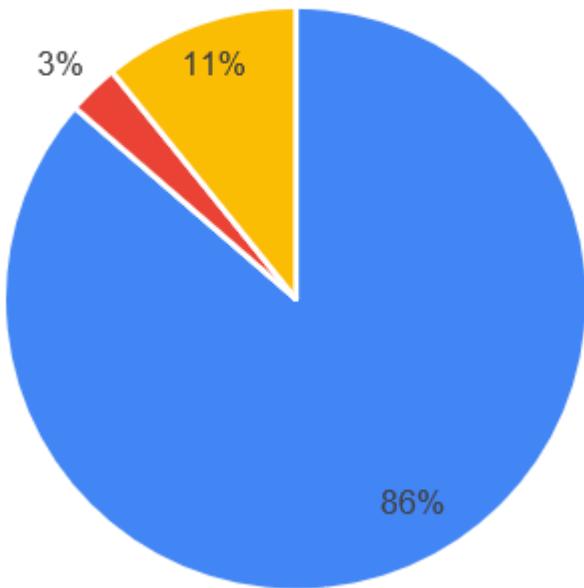
Tabulação da contagem de tráfego a cada 15 minutos para hora do pico nos períodos matutino e vespertino para os dois sentidos, quando houver.

(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)

Horário		2025	2031	2033	2036	2041
07:30	07:45	477	614,2	632,6	712,0	825,5
07:45	08:00	512	624,1	642,9	723,5	838,8
08:00	08:15	480	616,4	634,9	714,5	828,3
08:15	08:30	448	559,9	576,7	649,1	752,4
Total		1918	2414,6	2561,7	2799,2	3245
Horário		2025	2031	2033	2036	2041
16:00	16:15	514	613,7	651,1	711,5	824,8
16:15	16:30	523	624,5	662,5	724,0	839,3
16:30	16:45	516	616,1	653,7	714,3	828,0
16:45	17:00	469	560,0	594,1	649,2	752,6
Total		2022	2414,4	2561,4	2798,9	3244,7
Informar datas, dias da semana e horários de realização da contagem de tráfego.		02/10/2025 07:00 – 10:00 / 16:00 – 19:00				
Apresentar a divisão de veículos por modal apurada na contagem de tráfego						



■ Carros ■ Ônibus/Caminhões ■ Motocicletas



Informar a Capacidade da via:

Pode ser utilizado, simplificadamente, aproximação baseada em HCM(2010) onde:
Vias Expressas ou Transito Rápido até 3,0m de largura por faixa: 1700 UCP/h/faixa
Vias Expressas ou Transito Rápido mais 3,0m de largura por faixa: 2000 UCP/h/faixa
Vias Arteriais: 1800 UCP/h/faixa
Vias Coletoras e Subcoletooras: 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 checked="" type="checkbox"/> Sim <input 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 type="checkbox"/> Sim <input checked="" 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 checked="" type="checkbox"/> Sim <input 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.

Capacidade da Avenida Ivo Silveira

$$C = 1.800 - (40\%) = 1.080 \text{ UVPs/hora/faixa.}$$

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

Nível de Serviço Avenida Ivo Silveira

$$NS = VT/C$$

$$NS = 2.022 / 4.320 = 0,47 \text{ (Nível C)}$$

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	273
Número de vagas	311
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	1122
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	5,86 * 273 = 1.599
Para o número de veículos	3,33 * 311 = 1035
Para o número de pessoas	2,5 * 1122 = 2805
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	0,44 * 273 = 120
Para o número de veículos	0,25 * 311 = 77
Para o número de pessoas	0,19 * 1122 = 213
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	0,54 * 273 = 147
Para o número de veículos	0,31 * 311 = 96

Para o número de pessoas	0,24 *1122 = 269
Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	2805
Volume Gerado na hora pico da manhã	213
Volume Gerado na hora pico da tarde	269

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>)

$$V = ACp / 16$$

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

$$V = 711,26 / 16$$

$$V = 44$$

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

- | | | | |
|----|---------------------------------|---|-----|
| a. | Viagens individuais motorizadas | - | 48% |
| b. | Viagens por transporte coletivo | - | 30% |
| c. | Viagens não motorizadas | - | 22% |

Aplicando os percentuais da divisão modal de viagens obtida na pesquisa origem-destino do PLAMUS, as viagens diárias do empreendimento se dividem da seguinte forma:

$$\text{Viagens diárias (Res + Com): } 2.805 + 44 = 2.849$$

- | | | | |
|----|---------------------------------|---|-------|
| a. | Viagens individuais motorizadas | - | 1.367 |
| b. | Viagens por transporte coletivo | - | 854 |
| c. | Viagens não motorizadas | - | 626 |

De acordo com dados a mesma pesquisa, 15% das viagens **motorizadas** diárias no município acontecem na hora-pico. Desse modo, somando-se os valores de viagens individuais motorizadas e por transporte coletivo, obtém-se o valor total de UVP estimado. Para viagens individuais, converteu-se o número de viagens em 1 UVP. Já para as viagens por transporte coletivo, considerando que 1 ônibus urbano de transporte coletivo tem, aproximadamente, 45 lugares e cada ônibus representa 2,0 UVP, dividiu-se o número de viagens por 45 e multiplicou-se o valor por 2,0 UVP. Portanto, o número de viagens diárias na hora-pico para o empreendimento é de

$$V_{\text{pico}} = (1367 + 38) * (15\%) = 211 \text{ UVP}$$

Assim, obtém-se que o empreendimento gerará **211 UVP**, na hora pico, decorrentes dos usos residencial e comercial.

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.

			Avenida Ivo Silveira - Sentido Ilha								
Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento (UVP)	Sem empreendimento	2025		2031		2033		2036		2041
			Demandas de veículos em UVP	505,50	603,59	640,35	699,73	811,18	864,18	920,73	980,00
1.080	53	Com empreendimento	Nível de Serviço	C	C	C	C	C	C	D	D
			Ano Atual		Início da Operação		Após 2 anos de operação		Após 5 anos de operação		Após 10 anos de operação
			Demandas de veículos em UVP	558,50	656,59	693,55	752,73	864,18	920,73	980,00	1.040,25
			Valor do Nível de Serviço VT/C	0,47	0,56	0,59	0,65	0,75	0,80	0,85	0,90
			Nível de Serviço	C	C	C	C	C	C	D	D

			Avenida Ivo Silveira - Sentido Continente								
Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento (UVP)	Sem empreendimento	2025		2031		2033		2036		2041
			Demandas de veículos em UVP	1.516,50	1.810,78	1.921,06	2.099,19	2.433,54	2.433,54	2.486,54	2.486,54
3.240	158	Com empreendimento	Nível de Serviço	C	C	C	C	C	C	D	D
			Ano Atual		Início da Operação		Após 2 anos de operação		Após 5 anos de operação		Após 10 anos de operação
			Demandas de veículos em UVP	1.674,50	1.863,78	1.974,06	2.152,19	2.486,54	2.486,54	2.486,54	2.486,54
			Valor do Nível de Serviço VT/C	0,52	0,58	0,61	0,66	0,77	0,80	0,85	0,90
			Nível de Serviço	C	C	C	C	C	C	D	D

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)

De acordo com os levantamentos obtidos, observou-se que o nível de capacidade da via Avenida Ivo Silveira atual é “C”, para ambos os sentidos. De acordo com o Highway Capacity Manual (2010), o nível “C” é definido como aquele em que a influência da densidade do tráfego se torna marcante e a possibilidade de manobra para acesso à pista é claramente afetada pela presença de outros veículos.

Na projeção delineada nas tabelas da seção anterior, observa-se que a inserção do empreendimento, e decorrente incremento de tráfego ocasionado, deve gerar alteração no nível de serviço previsto (de “C” para “D”) para a via apenas após 10 anos após o início de operação, no sentido Continente, exclusivamente. O N.S. “C” é aquele em que as oportunidades de manobra são restrinidas e a velocidade média do fluxo decai, com riscos consideráveis de congestionamentos decorrentes de perturbações de tráfego.

Dado o cenário, destaca-se que o proposito do empreendimento é também autor de proposta de projeto de fruição pública com pista viária de conexão entre a Av. Ivo Silveira e a Av. Beiramar de São José. O projeto segue em análise no âmbito do processo de aprovação de projeto.

Também é de suma importância que o projeto analisado promova o incentivo ao uso dos transportes ativos/não poluentes, como o uso de bicicletas e adjacentes, já que a via de acesso apresenta ciclofaixa com sinalização adequada.

Para o aspecto da caminhabilidade e acessibilidade, destaca-se a ocorrência relevante de passeios e calçadas inadequadas nas vias da AID, fato corroborado no Levantamento Expedito, além da dificuldade de transposição pela limitante física gerada pela Av. Ivo Silveira, que corta o bairro. Nesse sentido, é também positiva a inserção do projeto, considerando-se a proposição da qualificação promovida.

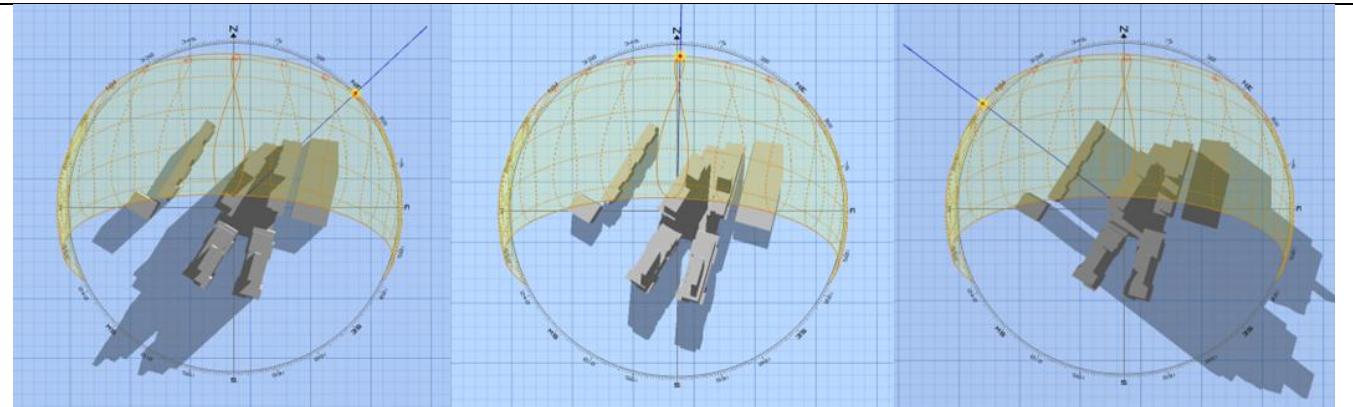
3.7. Conforto Ambiental Urbano

Materiais na fachada do empreendimento

O empreendimento conta com fachada com alta reflexibilidade? Se sim, qual a sua porcentagem de ocupação? E sua posição solar?	Não.
O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?	Não.

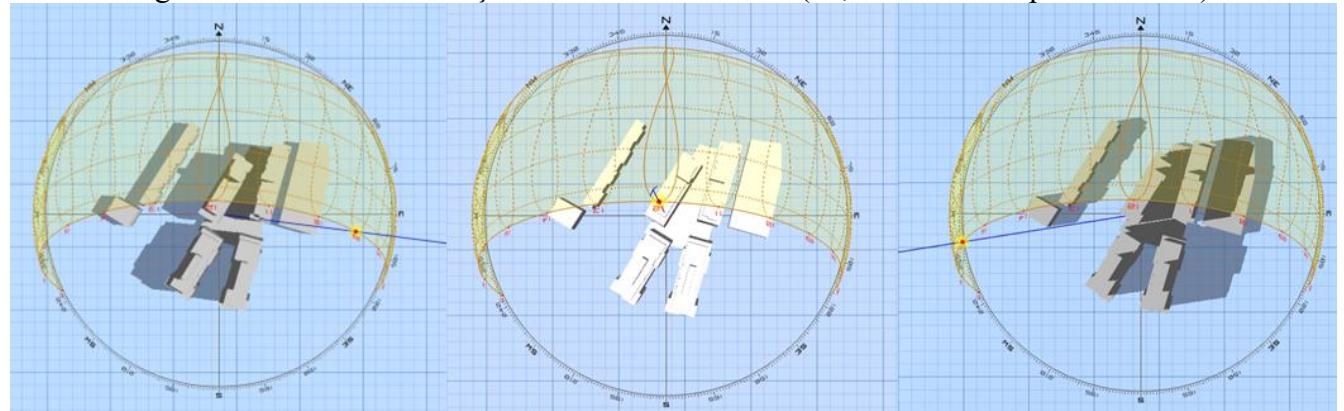


O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?	Sim. Tons claros, tons amadeirados, concreto aparente e vegetação na fachada.	
Ventilação e Iluminação		
O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum equipamento comunitário público ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	Não.	
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	Solstício de inverno: Edificação vizinha a leste. Solstício de verão: Edificação vizinha a leste.	
Conforto Ambiental <i>(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)</i>		
Poluição sonora	Construção	Alto, devendo ser mitigado com estratégias de planejamento de obra e operação de maquinários e operações de carga e descarga de insumos.
	Funcionamento	Médio. Devendo ocorrer pelo trânsito de veículos acessando e saindo do empreendimento.
Poluição do ar	Construção	A emissão de material particulado ocorrerá na fase de execução com a possibilidade de emissão de poeiras e materiais particulados em função do número de máquinas e equipamentos movidos a combustíveis fósseis. Estes veículos pesados acarretarão também no aumento da emissão destes materiais. Porém com medidas de controle como cobertura com lonas e limpeza dos veículos assim como umectação das entradas e saídas da obra reduzem este impacto.
	Funcionamento	Nulo.
Sujidades	Construção	O trânsito de veículos de transporte de insumos durante a implantação do empreendimento pode acarretar a dispersão de sujidades provenientes do fluxo de entrada e saída no terreno. Por isso, deve ser observado o controle da limpeza dos pneus dos veículos de carga na saída e no acesso ao imóvel.
	Funcionamento	Nulo.
Outros	Construção	-
	Funcionamento	Odor: a proximidade com o Rio Araújo, atualmente com elevado nível de poluição, tende a impactar negativamente o conforto ambiental do empreendimento, especialmente em função da propagação de odores desagradáveis provenientes do curso d'água.
Impactos na ventilação e iluminação natural de áreas adjacentes <i>(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)</i>		
Figura 20: estudo de insolação no solstício de inverno (9h, 12h e 16h respectivamente).		



Fonte: autoral no 3D Sun-Path

Figura 21: estudo de insolação no solstício de verão (9h, 12h e 16h respectivamente).

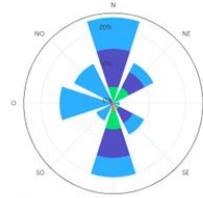


Fonte: autoral no 3D Sun-Path

A partir de simulações, denotou-se que o empreendimento exerce pouca influência sobre a iluminação de construções vizinhas, em períodos específicos. Anualmente, o período mais crítico é o do solstício de inverno. Durante o solstício de inverno, quando as temperaturas são menores, a interferência é negativa principalmente na edificação a leste. Dessa maneira, é possível depreender que a influência do empreendimento, em termos de análise de conforto ambiental, dadas as características preexistentes e de situação espacial dele, existe, porém, pode ser considerada de impacto baixo, uma vez que atinge principalmente uma edificação de fins estudantis, sem unidades habitacionais.



ESTUDO DE
VENTILAÇÃO



- 10+ m/s
- 8-10 m/s
- 6-8 m/s
- 4-6 m/s
- 2-4 m/s
- 0-2 m/s



Informações técnicas

Projeção: Mercator transversa
Universal, Fuso: 22s
DATUM: SIRGAS 2000

Quanto à ventilação, conforme a rosa dos ventos para Florianópolis, o empreendimento aproveita bem os ventos predominantes da região, que vêm principalmente do mar em direção ao norte. A orientação dos edifícios está praticamente alinhada a esse fluxo, favorecendo a ventilação natural e a renovação do ar entre os blocos. O entorno mais aberto ao sul facilita a entrada da brisa marítima, enquanto a área mais densa ao norte pode reduzir um pouco sua dissipação. No geral, a implantação é adequada, com bom aproveitamento das condições naturais de ventilação e potencial para conforto térmico urbano. Além disso, a configuração tende a favorecer a circulação de ar também nas áreas vizinhas, ajudando a reduzir o acúmulo de calor e contribuindo para um microclima mais equilibrado no entorno imediato.

Em relação ao ruído emitido, este inevitavelmente deve ocorrer durante o período de obras, devido às atividades pertinentes ao processo, com agravo para as atividades de demolição. Por isso, devem ser respeitados e controlados através do planejamento específico a ocorrência das operações mais ruidosas, visando evitar ao máximo a interferência indesejada em períodos como início da manhã e fim de tarde/anoitecer. Durante o período de operação, por haver previsão de espaços de convivência externos, é possível que haja presença de ruídos gerados por aglomerações em determinados períodos do dia.

3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural

Caracterização e análise da paisagem e patrimônio atual

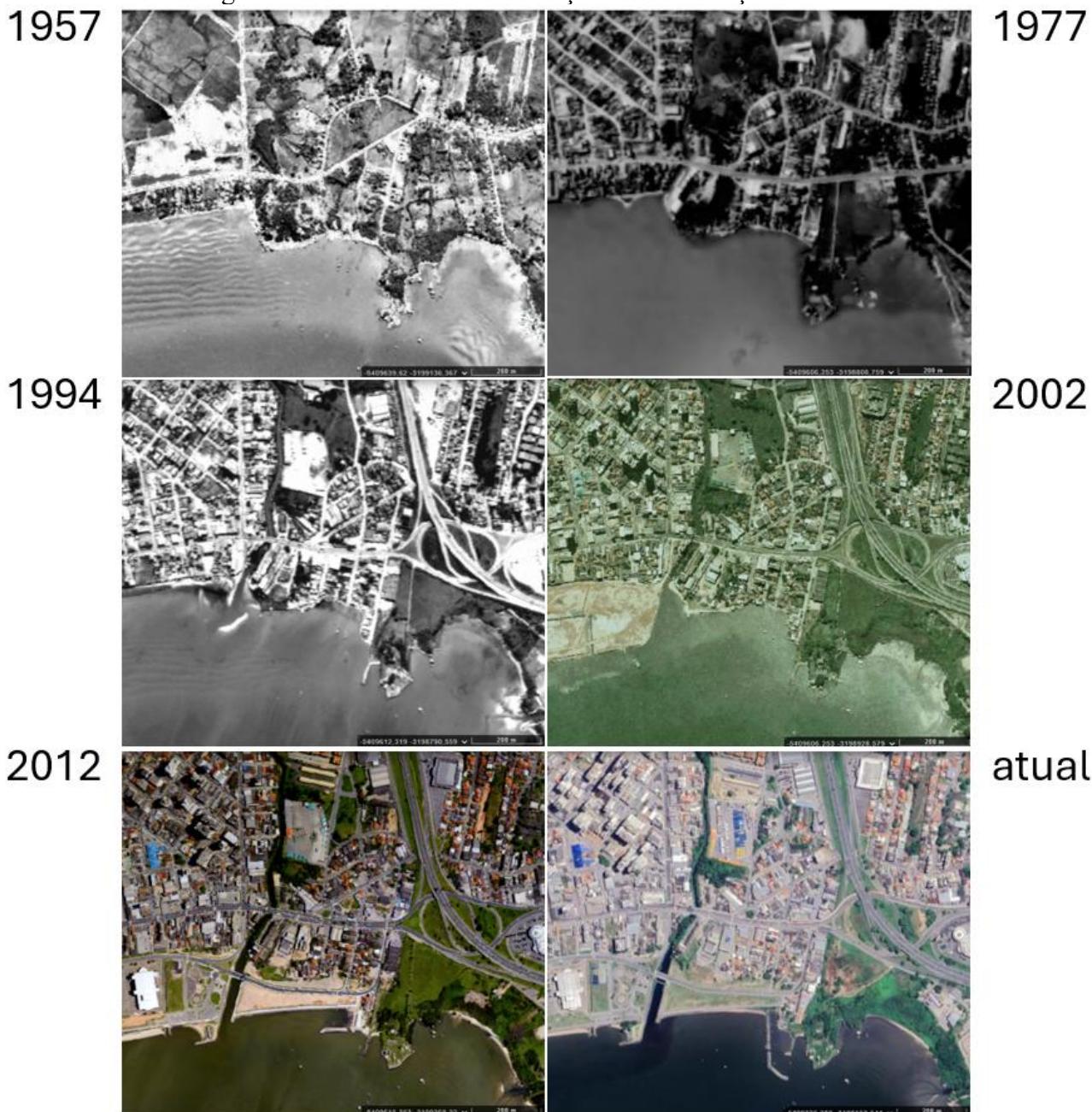
(Abordar os elementos e os valores naturais, patrimoniais, artísticos e culturais presentes na AID. Incluir fotos e descrição, máx. 3000 caracteres)

A localização do empreendimento, à margem da Beira Mar de São José, proporciona visuais amplos e panorâmicos de caráter natural e decorre da conformação territorial do entorno, que passou por uma urbanização mais acelerada de forma gradual nas últimas décadas, conforme explícito nas ortofotos abaixo. A partir da década de 70, onde se observa a abertura da Avenida Governador Ivo Silveira, posteriormente na década de 80, com a abertura da BR-282 e por fim, no início dos anos 2000 com o aterramento da Orla e a abertura da Avenida Beira Mar de São José. Nesse sentido, é possível identificar



a partir das imagens que a região já está consolidada, que o ambiente edificado é mais notável a partir dos anos 90 e que este atualmente ocupa praticamente todo o espaço que é permitido por lei.

Figura 22: Ortofotos com a evolução da urbanização no entorno.



Fonte: Geoportal, adaptado (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)

No que diz respeito à composição arquitetônica externa, visto a não reflexibilidade da fachada, conforme explicitado anteriormente, é possível compreender que, nesse aspecto, o empreendimento não altera a paisagem local. Porém, caracterizada a composição paisagística do contexto urbano em que o



empreendimento se propõe, comprehende-se que há predomínio dos aspectos naturais e consonância entre as áreas ocupadas e os elementos não-antrópicos, em geral. Além disso, é possível destacar também o gabarito do novo empreendimento, que se destaca entre os vizinhos, sendo a média do entorno notavelmente abaixo ao da edificação. É válido destacar também, nesse contexto, que o lote no qual se insere a nova edificação já continha um empreendimento de gabarito extremamente similar ao do entorno (esse que será demolido). Logo, a alteração na paisagem se mostra relevante, quando entendido que esta já está consolidada assim há alguns anos.

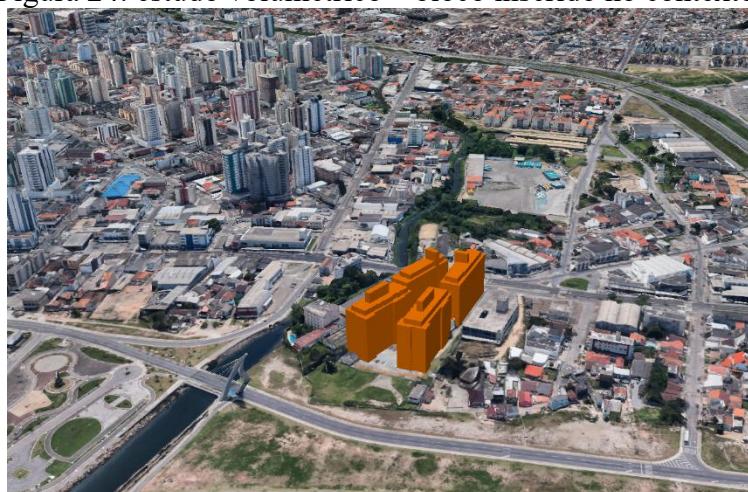
Nesse escopo, é importante salientar que se espera cada vez mais empreendimentos com gabaritos similares ao projetado, visto o permitido pelo Plano Diretor Municipal, assim, a análise do projeto arquitetônico indica que o porte da edificação acompanha a tendência de ocupações do contexto. Por esse motivo, o contraste com a totalidade das construções presentes na área se justifica, e é possível entender que este não decorre de uma incongruência projetual, mas sim da própria permissividade da legislação urbanística vigente. Essa condição normativa, ao admitir gabaritos significativamente superiores aos atualmente consolidados, tende a induzir um processo de transformação gradual do entorno, no qual as edificações existentes poderão ser, ao longo do tempo, substituídas por novas construções de maior porte e altura, em consonância com os limites máximos permitidos no momento da consolidação do entorno.

Figura 23: estudo volumétrico – bloco inserido no contexto.



Fonte: Google Earth, autoral (2025).

Figura 24: estudo volumétrico – bloco inserido no contexto.



Fonte: Google Earth, autoral (2025).

Figura 25: estudo volumétrico – bloco inserido no contexto.



Fonte: Google Earth, autoral (2025).

Figura 26: estudo volumétrico – bloco inserido no contexto.



Fonte: Google Earth, autoral (2025).

Figura 27: fachada do empreendimento vista da Av. Governador Ivo Silveira.



Fonte: Desterro Arquitetos

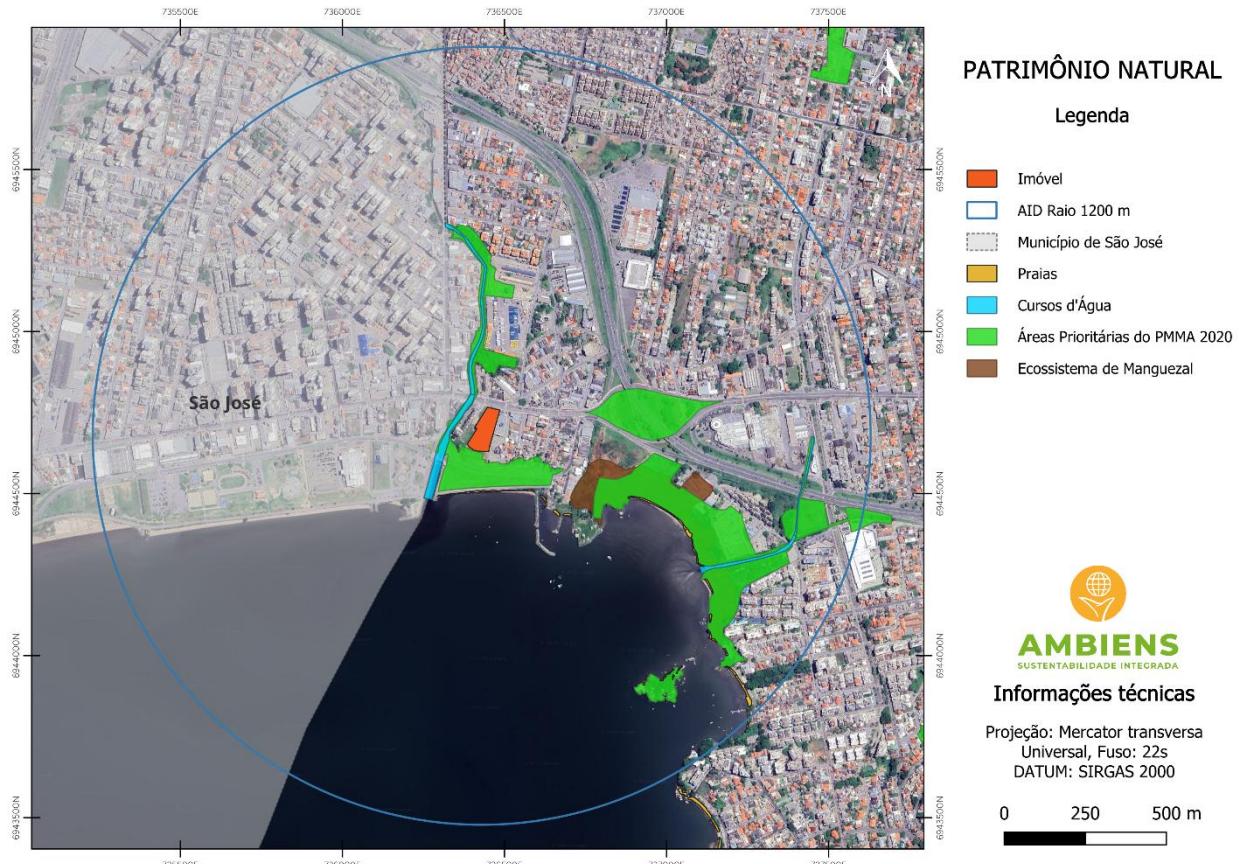
Figura 28: fachada do empreendimento vista da Beira Mar de São José.



Fonte: Desterro Arquitetos

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 AID, ocorrem áreas de praias e manguezais, nos quais o empreendimento não exerce impacto direto sobre, inclusive contendo o Parque Ecológico da Ilha das Conchas, já exaltado anteriormente. Por



outro lado, a proximidade com o Rio Araújo (aproximadamente 60 m da margem) é uma questão pertinente para a análise. O uso desordenado e acelerado do solo na bacia hidrográfica, que resultou em uma intensa urbanização (97,26% de tecido urbano), é o fator central da degradação socioambiental do rio. Este crescimento sem planejamento levou à alta impermeabilização do solo, à supressão da vegetação ciliar, e a alterações drásticas no curso deste. O rio, que apresentava um traçado natural em 1938 (figura abaixo), teve seu curso alterado para uma forma retilínea devido à evolução da ocupação urbana entre 1957 e 1977, conforme analisado anteriormente, encontrando-se hoje em sua maior parte tamponado e canalizado (Takahachi et al., 2017).

Figura 29: Ortofoto 1938 – destaque curso natural do Rio Araújo, em azul.



Fonte: Geoportal, adaptado (2025).

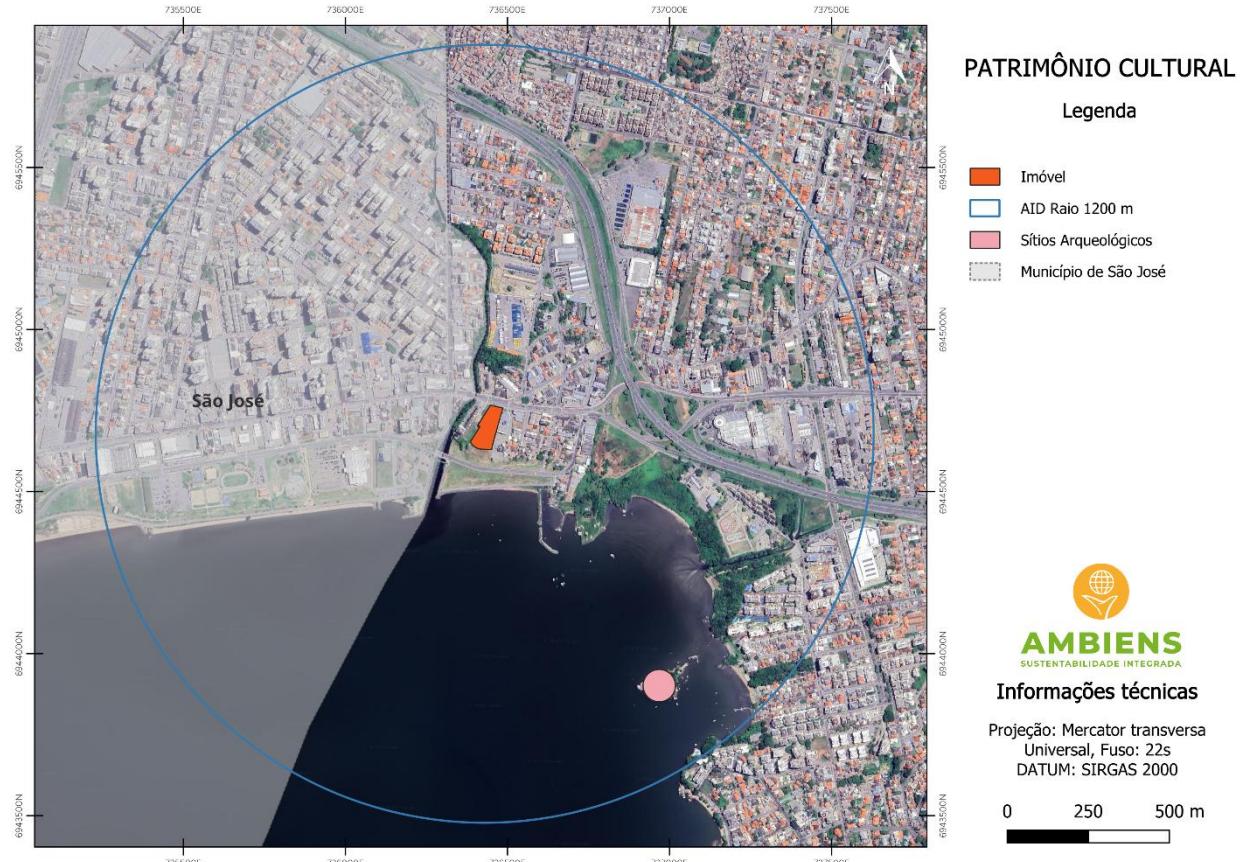
O principal conflito ambiental na AID reside na ocupação irregular das Áreas de Preservação Permanente (APPs), que são definidas pelo Código Florestal Brasileiro (CFB/12) como áreas protegidas que buscam preservar recursos hídricos, paisagem e biodiversidade. No Rio Araújo, cuja largura não ultrapassa 10 metros, a APP obrigatória é de 30 metros a partir do leito regular. No entanto, 59,88% da área prevista como APP no trecho estudado está ocupada por usos urbanos (comercial, residencial e institucional). Consequentemente, o rio está visivelmente contaminado por efluentes domésticos e recebe despejos de resíduos sólidos, comprometendo a qualidade de vida da população, podendo oferecer riscos à saúde, inclusive. Além disso, a falta de ação integrada entre os municípios de Florianópolis e São José, por onde o rio faz divisa, torna morosa a tomada de decisões para sua melhoria (Takahachi et al., 2017). Por esse motivo, urge a necessidade de programas de recuperação ambiental por parte dos órgãos responsáveis, inclusive tendo o empreendedor sinalizado interesse em colaborar em tais medidas.

Evidentemente, o adensamento urbano causa pressão sobre os sistemas naturais, principalmente se a infraestrutura para as demandas da população e usuários são incipientes, como rede de esgoto, abastecimento de água, drenagem, rede elétrica, mobilidade urbana e coleta e destinação de resíduos sólidos. Conforme visto em seções anteriores não há sistema de saneamento de esgoto na via do projeto. Nesse caso, o empreendimento operará captação de água pluvial e executará sistema de tratamento de esgoto individual.



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)



No que se refere à arqueologia, o sítio arqueológico Ilha das Conchas, gerido pelo LEIA/UFSC, está inserido na AID, porém o empreendimento não impacta este.

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.