

RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)

HOLDING STATION-X

Doebeli

arquitetura, urbanismo
e meio ambiente



Posto de Gasolina Holding-X Vargem Grande
Estrada Cristóvão Machado de Campos – Vargem Grande
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.....	11
2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII)	15
3. Diagnósticos e Prognósticos	20
3.1. Adensamento Populacional.....	20
3.2. Equipamentos Urbanos na AID	21
3.3. Equipamentos Comunitários na AID.....	26
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo.....	32
3.5. Valorização Imobiliária na AII.....	33
3.6. Mobilidade Urbana.....	38
3.7. Conforto Ambiental Urbano	58
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural	60

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. 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.

1. Identificação do Empreendimento				
1.1. Nome e Localização do Empreendimento				
Enquadramento (conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMH DU N.001/2023)	Edificação			
Classificação (conforme art. 4º da Lei Municipal 11.029/2023)	Posto de abastecimento de combustíveis.			
Usos (conforme Anexo F02 - Adequação de Usos para Aprovação e Licenciamento de Obras e Edificações, da LC nº 482/2014)	47.3 Comércio varejista de combustíveis para veículos automotores 47.2 Comércio varejista de produtos alimentícios, bebidas e fumo			
Nome fantasia (se houver)	-			
Logradouro	Estrada Cristóvão Machado de Campos	Número	S/N	
Complemento	Esquina entre a Estrada Cristóvão Machado de Campos com a Servidão Bertolina de Oliveira	CEP	88052-600	
Bairro/Distrito	Vargem Grande			
Inscrições Imobiliárias	23.94.072.0977.001			
Matrículas	0977			
1.2. Identificação do Empreendedor				
Nome	Ambar Administração e Participações LTDA			
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	Luísa Siqueira Doebeli			
CPF/CNPJ	858.086.915-32			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Luísa Siqueira Doebeli			
Qualificação	858.086.915-32	Registro Profissional	CAU/SC A258994-0	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
Luísa Siqueira Doebeli	Elaboração	Arquiteta e Urbanista	Adensamento populacional	CAU/SC A258994-0
Luísa Siqueira Doebeli	Elaboração	Arquiteta e Urbanista	Valorização imobiliária	CAU/SC A258994-0
Luísa Siqueira Doebeli	Elaboração	Engenheiro Sanitarista e Ambiental	Geração de tráfego e demanda por transporte	CAU/SC A258994-0

Luísa Siqueira Doebeli	Elaboração	Arquiteta e Urbanista	Ventilação e iluminação	CAU/SC A258994-0
Luísa Siqueira Doebeli	Elaboração	Arquiteta e Urbanista	Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	CAU/SC A258994-0
Projeto Arquitetônico				
Nome da Empresa	Frigga Engenharia			
Responsável Técnico	Gustavo Corrêa Laurindo	Registro profissional	CREA/SC 183035-9	

1.4. Titulação do Imóvel	
Matrícula <i>(devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)</i>	Cartório de Registro de Imóveis
147.294	2º Ofício de Registro de Imóveis de Florianópolis

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						
Consulta de Viabilidade Água	AD0374012/2025						
Consulta de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos	PMF E 00171313/2025						
Aprovação do Projeto de Edificação	PMF E 00171334/2025						
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. N° 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
AMC 2.5	2	0	50%	70%	10.5/13	1	3,0

Mapa 1: Zoneamento incidente.



ZONEAMENTO

Informações técnicas

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

0 50 100 m



Legendas

 Terreno

Zoneamento

-  AMC-2.5
-  AMS-4.5
-  APL-E
-  APL-P
-  ARP-2.5
-  ARP-3.5
-  ZEIS-3

Fonte: Geoportail PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

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

De acordo com o geoprocessamento corporativo da Prefeitura Municipal de Florianópolis (PMF), a área do empreendimento é classificada também como uma Área Especial de Interesse Social (AEIS). As AEIS são áreas de intervenção urbanística sobrepostas às diferentes zonas com a finalidade de dotar o regime urbanístico e de meios para incentivar urbanizações de interesse social. A figura a seguir ilustra o sobrezoneamento incidentes na área de estudo.

Mapa 2: Sobrezoneamento incidente.



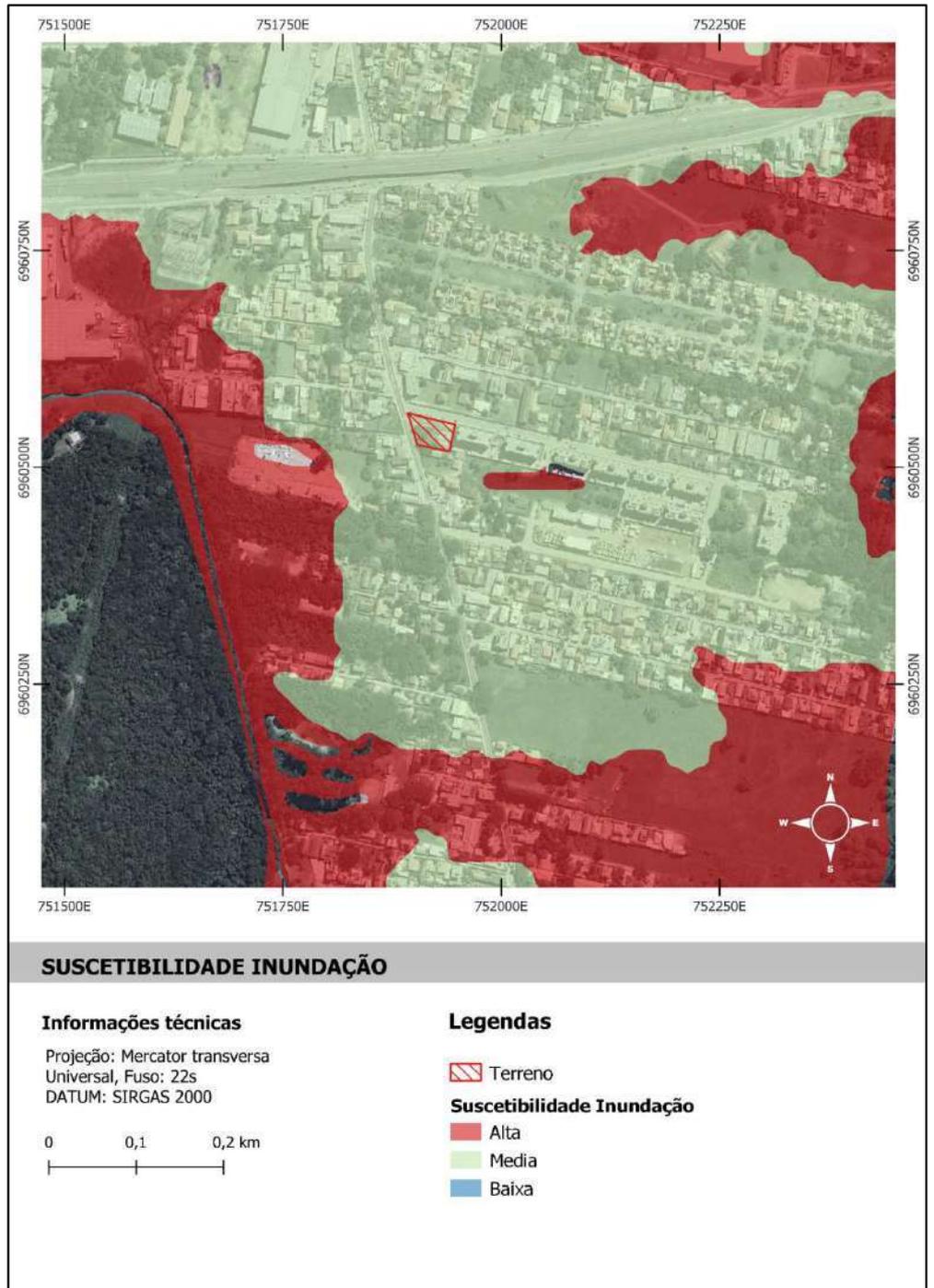
Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Unidade Territorial de Planejamento <i>(Conforme Plano Municipal de Saneamento Básico, 2021, pag. 165)</i>	
Unidade Territorial de Planejamento (UTP) – Índice de Salubridade Ambiental (ISA)	
Unidade Territorial de Planejamento (UTP) 12 – Papaquara ISA 0,40	
Licenças Ambientais <i>(As licenças listadas deverão ser anexadas ao RIV)</i>	
Empreendimento passível de licença ambiental?	(X) Sim () Não

No caso de já ter sido licenciado	
Nomear e anexar a licença	Comentário sobre a pertinência das medidas para o EIV
-	-
Diretrizes do PGT-02 (quanto aplicável) <i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes, máx. 1500 caracteres)</i>	
-	
Empreendimento se enquadra como PGT	PGT-01 () PGT-02 () NÃO (X)
Diretrizes do PGT-02 (quando aplicável) <i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes, máx. 1500 caracteres)</i>	
-	
Outras informações pertinentes <i>(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)</i>	
Descrição	Anexo

Mapa 3: Áreas de suscetibilidade de inundações

Área de Suscetibilidade de inundações – média.

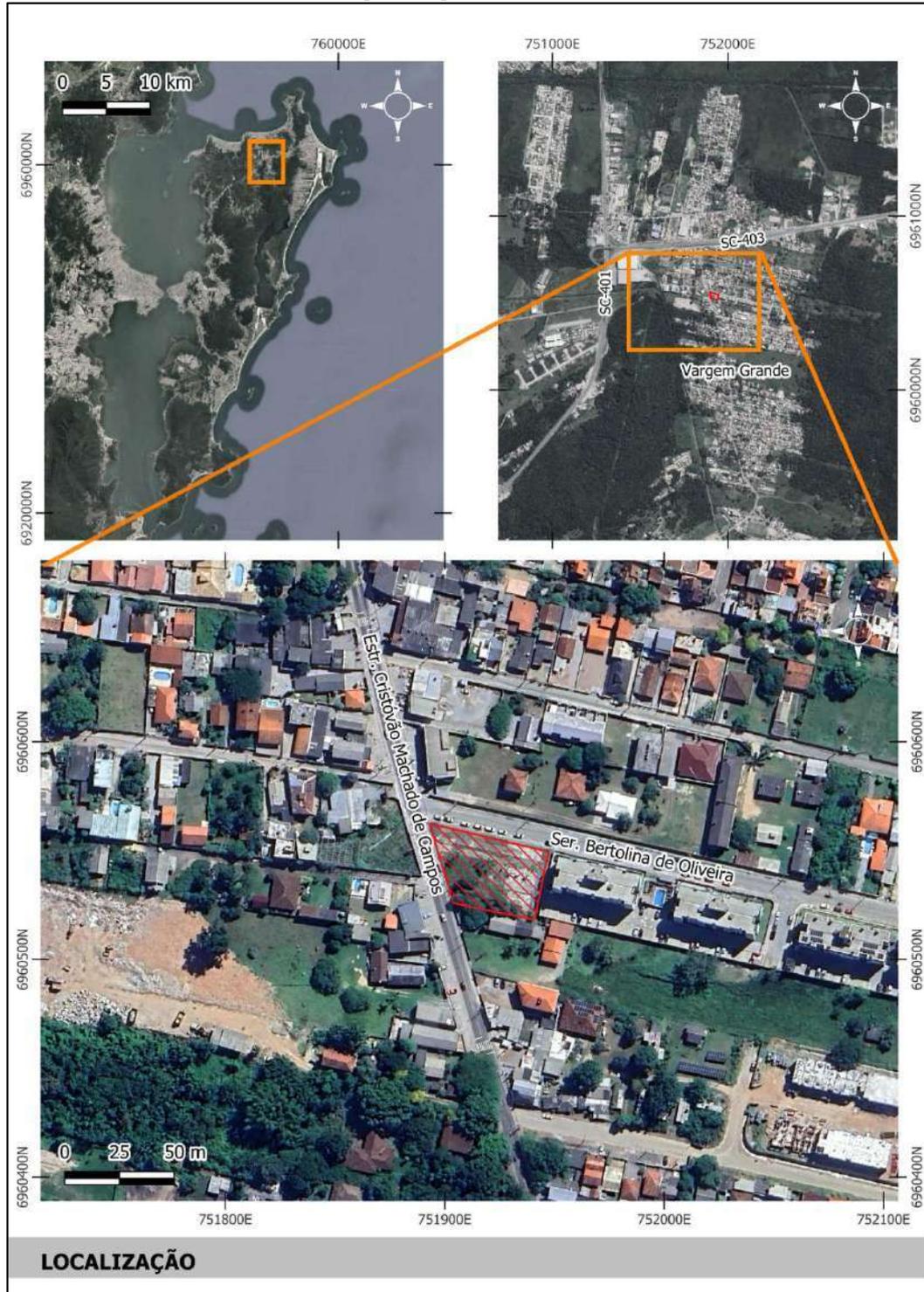


Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

1.6. Descrição do Empreendimento

Mapa ou Croqui de Localização

Mapa 4: Mapa de localização.

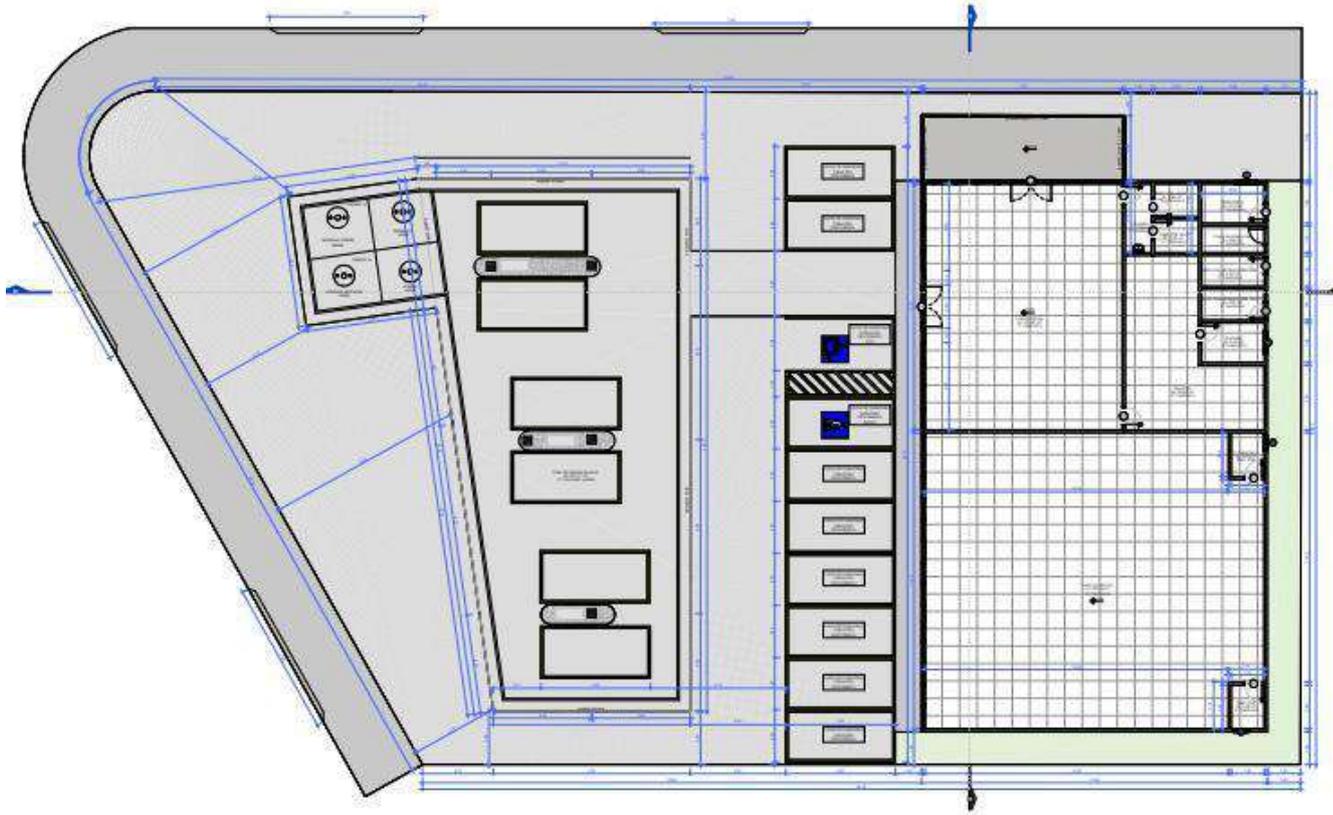


Elaborado pela autora (2025).

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)

Figura 1: Implantação do empreendimento.



Fonte: Frigga Engenharia (2025).

Descrição dos usos e atividades

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

O empreendimento consiste em um posto de abastecimento de combustíveis localizado no bairro Vargem Grande, no município de Florianópolis/SC, situado na esquina entre a Estrada Cristóvão Machado de Campos e a Servidão Bertolina de Oliveira. O acesso principal se dá pela Estrada Cristóvão Machado de Campos, com acessos secundários pela Servidão Bertolina de Oliveira.

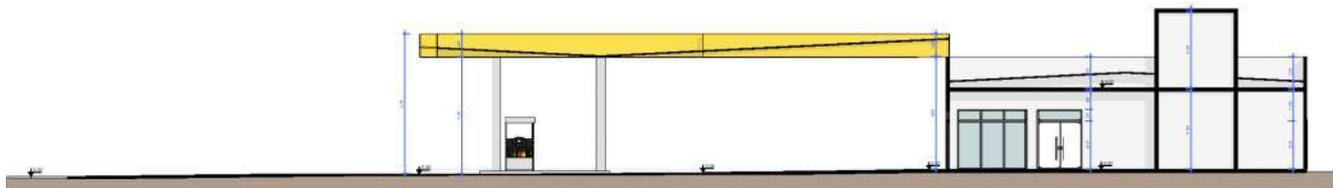
O posto conta com quatro reservatórios subterrâneos de combustíveis: um tanque de etanol com capacidade de 15.000 litros, um de gasolina aditivada com 15.000 litros, um de diesel S10 com 10.000 litros e um de gasolina comum com 20.000 litros. A pista de abastecimento é composta por pavimentação em concreto polido, equipada com dois *dispensers* de combustíveis, para atendimento simultâneo. No total, são cinco bombas de abastecimento dispostas numa pista de 261,71 m².

O empreendimento dispõe de edificação de apoio composta por uma loja de conveniência com área de 101,69 m², contendo dois sanitários acessíveis (masculino e feminino), com 3,00 m² cada. Há ainda uma loja comercial independente com 203,76 m², dotada de um banheiro acessível com 3,00 m². Na área administrativa e de apoio, localizam-se um depósito de 35,65 m², um refeitório com 5,13 m², além de dois vestiários com sanitários (masculino e feminino), com 3,99 m² cada.

O estacionamento frontal conta com dez vagas para veículos, sendo uma reservada para pessoa idosa e outra para pessoa com deficiência (PCD), conforme legislação vigente.

O posto de combustíveis funcionará diariamente, das 6h às 22h, sendo o horário de pico identificado entre 7h e 9h e entre 17h e 19h, compatível com os fluxos locais de deslocamento diário da população.

Figura 2: Volumetria geral



Fonte: Frigga Engenharia (2025).

Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m ²)	1560,98 m ²
Área de recuo viário (m ²)	137,50 m ²
Área remanescente (m ²)	1.423,48 m ²
Incentivos utilizados	Nenhum incentivo foi utilizado.
Número de torres	0

Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m²)

() Sim (X) Não	Área de Incidência
	-

Uso de Transferência do Direito de Construir (m²)

() Sim - venda () Sim - compra (X) Não	Proveniência
	-
	Valor do m ²
	-

Limite de Ocupação

Parâmetro	Permitidos PD 482/2014	Utilizados
Coefficiente de Aproveitamento (CA)	1	0,41
Gabarito (un.)	2	1

Taxa de Impermeabilização

	Permitidos PD 482/2014	Utilizados
Área do lote (m ²)	1560,98 m ²	100%
Área sem obstáculo à infiltração de água (m ²)	55,71 m ²	3,91%
Área de terraço (profundidade maior que 30cm) (m ²)	0 m ²	0%
Área de Pavimentação Drenante (m ² equivalente)	632,37 m ²	44,43%

Área com sistema de captação de águas pluviais (m ²)		0 m ²		0%		
Área impermeabilizada (m ²)		872,9 m ²		51,66%		
Taxa de Ocupação		Área (m ²)	%	Área (m ²)	%	
	Subsolo	-	-	-	-	
	Base	794,65 m ²	50%	643,76 m ²	45,22%	
	Torre	-	50%	-	-	
Quadro de Áreas das Unidades Privadas						
Unidades Habitacionais/Hospedagem		Número de dormitórios	Total de unidades	Área privativa média		
		-	-	-		
Unidades Comerciais/Serviços		Tipo	Total de unidades	Área média		
		Conveniência	1	150,33 m ²		
		Loja comercial	1	210,25 m ²		
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		
Térreo		643,76 m ²		643,76 m ²		
Barrilete		18,92		00,00 m ²		
Reservatório		18,92		00,00 m ²		
Total Geral		681,60 m ²		643,76 m ²		
Vagas de Estacionamento						
	Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
	Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta
Comerciais	7	0	7	10	0	7
Usos do Empreendimento						
Pavimento		Tipos de uso		m ² por uso		% do uso <i>(em relação à área total do pavimento)</i>
Térreo		Não Residencial		643,76 m ²		100%
		Residencial		00,00 m ²		0%
TOTAL		Não Residencial		643,76 m ²		100%
		Residencial		00,00 m ²		0%
		Total		643,76 m ²		100%
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	Mês 01	Mês 02
2	Movimentações de terra e fundações	Mês 01	Mês 02
3	Superestrutura	Mês 02	Mês 03
4	Fechamentos	Mês 03	Mês 04
5	Acabamentos	Mês 03	Mês 04
Enquadramentos Diferenciais			
<i>(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)</i>			
-			
Demais informações consideradas pertinentes para o EIV			
<i>(máx. 2000 caracteres)</i>			
-			

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

Delimitação das Áreas de Influência

Conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMH DU N. 001/2023, de XX de novembro de 2023, a caracterização das áreas de influência do objeto do Estudo de Impacto de Vizinhança será estabelecida pelos setores censitários atingidos por um raio determinado a partir do acesso principal do empreendimento, de acordo com a área construída, sendo:

Definição dos portes	Raios da AID	Raios da AII
I - Porte 1: até 2.000m² 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 40.000m ²	I - Porte 1: 200m II - Porte 2: 300m III - Porte 3: 400m IV - Porte 4: 500m V - Porte 5: 900m VI - Porte 6: 1.200m	I - Porte 1: 600m II - Porte 2: 700m III - Porte 3: 800m IV - Porte 4: 900m V - Porte 5: 1.500m 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
420540710000021; 420540710000022; 420540710000036.	420540710000020; 420540710000021; 420540710000022; 420540710000036; 420540710000085; 420540710000090; 420540715000054.

Caracterização geral das Áreas de Influência

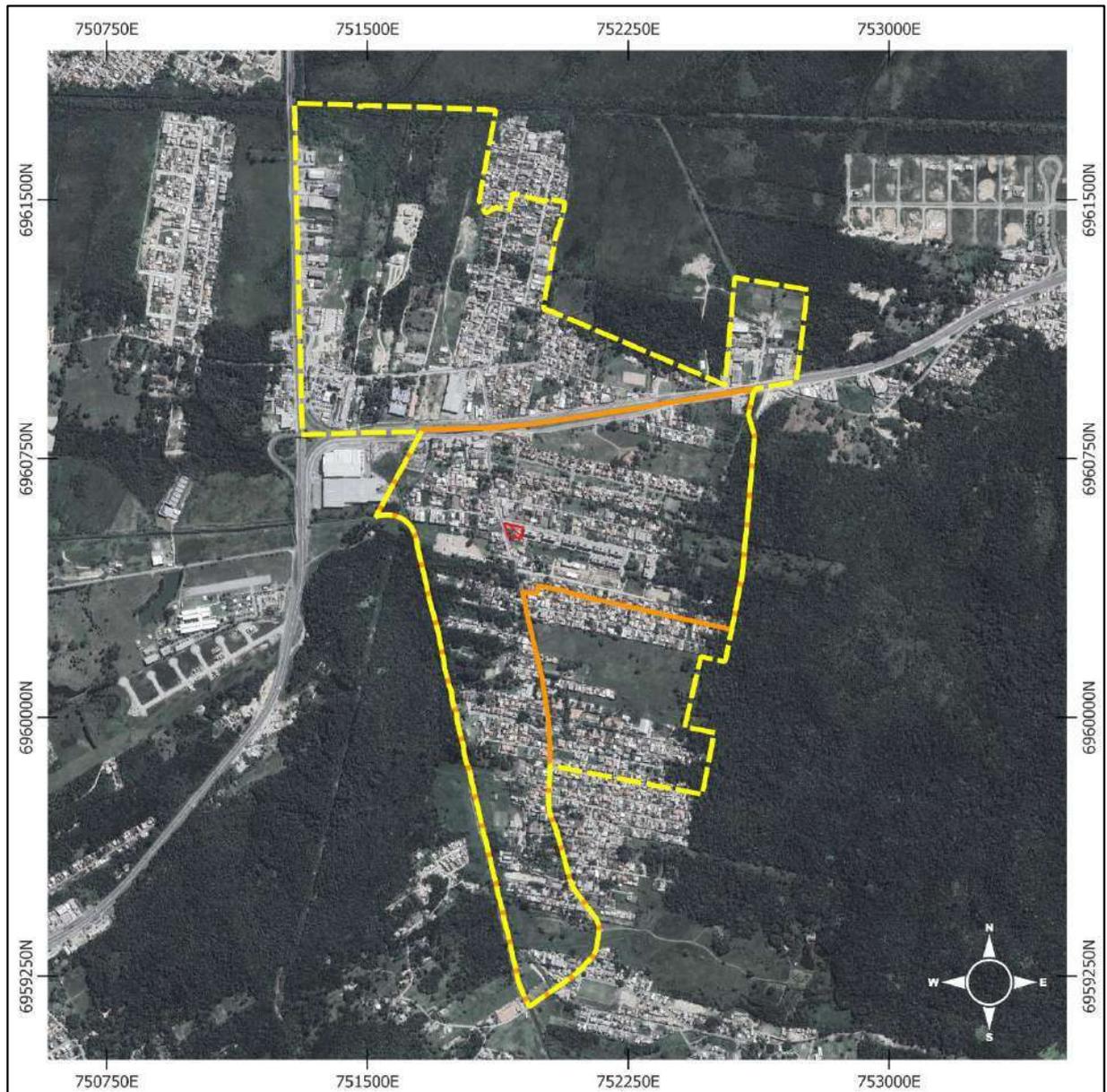
O empreendimento está localizado no bairro Vargem Grande, na porção norte do município de Florianópolis.

A Área de Influência Indireta (AII) corresponde a unidade geográfica na qual os impactos gerados pelo empreendimento tendem a afetar variáveis de natureza social, econômica, política e cultural. Para a definição da AII deste estudo, foram considerados os vínculos sociourbanos estabelecidos na área circundante, com delimitação baseada nos setores censitários do entorno. Conforme orientações previstas nas normativas municipais aplicáveis, empreendimentos com área inferior a 2.500 m² devem ter sua AII delimitada dentro de um raio de 600 metros a partir da implantação. Considerando o vazio urbano existente à Oeste do empreendimento, dois setores censitários de área extensa foram excluídos da AII. Deste modo, a AII do presente empreendimento abrange 7 setores censitários, totalizando uma área de 1,83 km² (183 hectares).

Já a Área de Influência Direta (AID) compreende o espaço urbano diretamente impactado pela instalação e operação do empreendimento, considerando, sobretudo, os fluxos urbanos e as atividades cotidianas da população local. Para fins deste estudo, a AID foi definida como a porção principal dos setores censitários localizados em um raio de até 200 metros do empreendimento. Essa delimitação resultou em uma área de 0,82 km² (82 hectares), abrangendo três setores censitários.

As áreas de influência adotadas neste estudo encontram-se representadas cartograficamente no mapa a seguir.

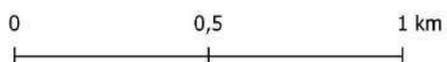
Mapa 5: Áreas de influência do empreendimento.



ÁREAS DE INFLUÊNCIA

Informações técnicas

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



Legendas

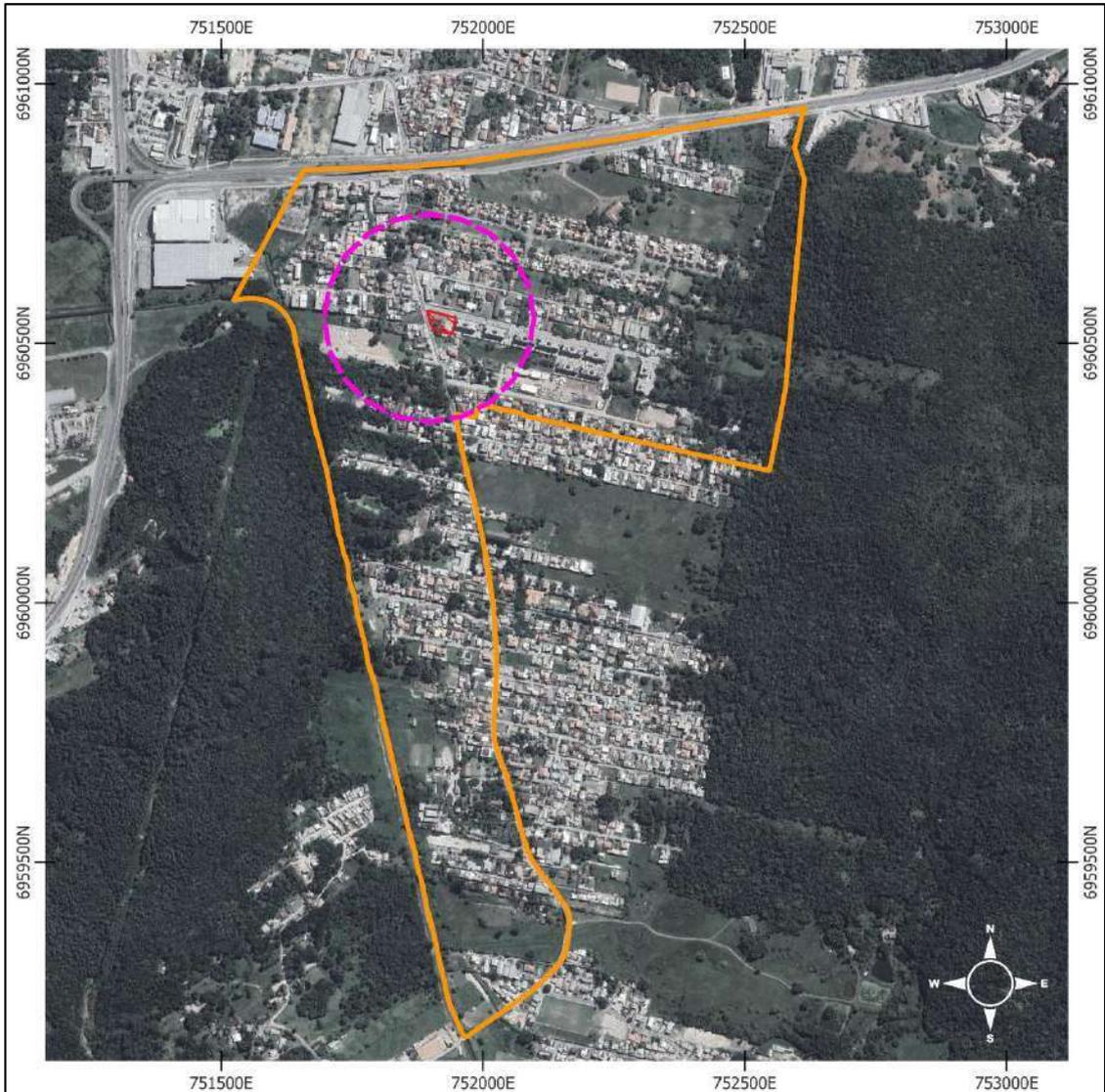
-  Terreno
-  AID
-  AII

Elaborado pela autora.

Mapa da Área de Influência Direta

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

Mapa 6: Área de Influência Direta (AID).



ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA (AID)

Informações técnicas

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

0 0,1 0,2 km

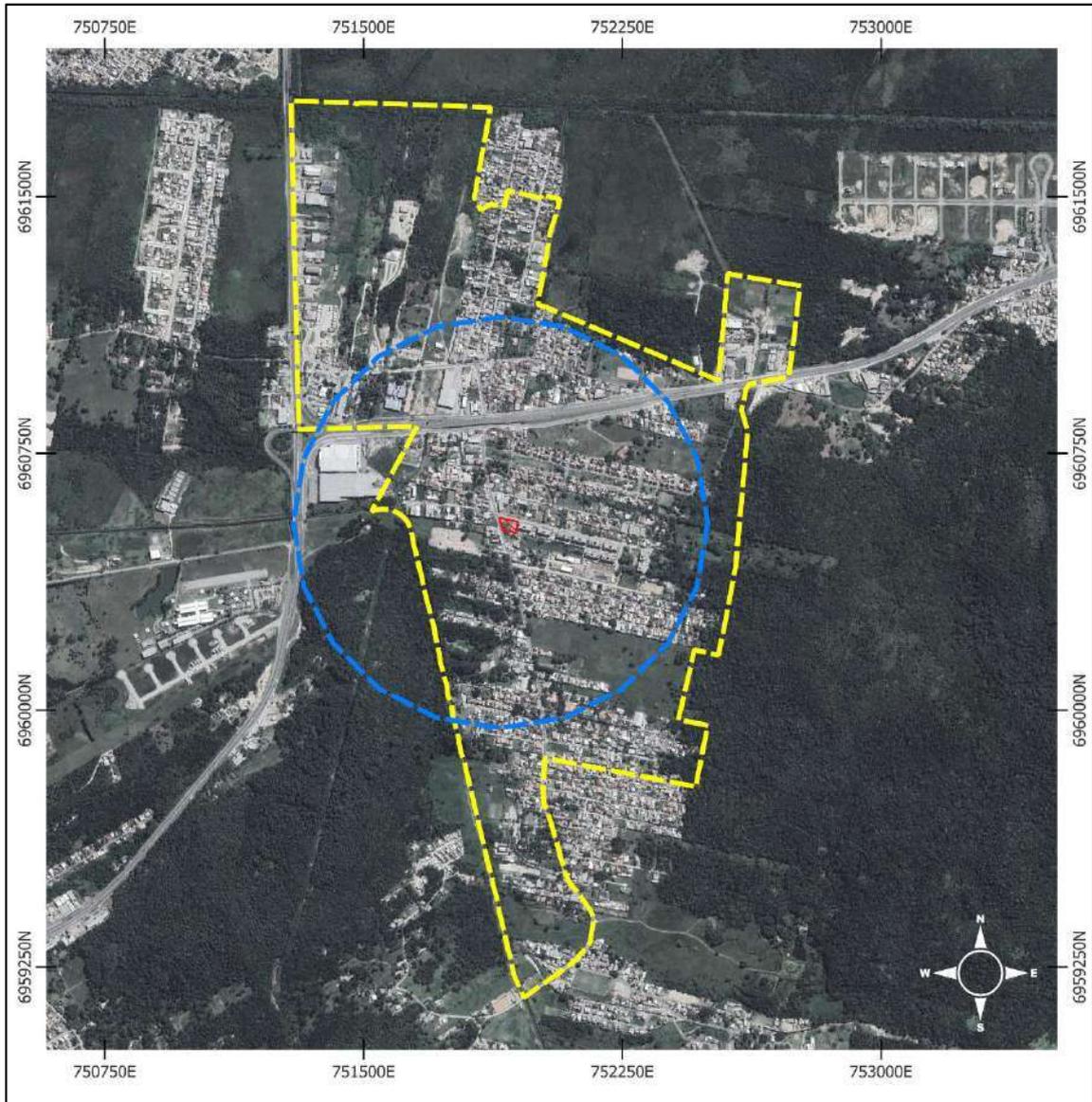

Legendas

-  Terreno
-  AID
-  Buffer 200m

Elaborado pela autora.

Mapa da Área de Influência Indireta

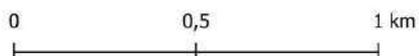
Mapa 7: Área de Influência Indireta (AII).



ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AII)

Informações técnicas

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



Legendas

-  Terreno
-  AII
-  Buffer 600m

Elaborado pela autora.

3. Diagnósticos e Prognósticos	
3.1. Adensamento Populacional	
Caracterização Populacional atual da AII	
População Total da AII (PTAI) conforme o último censo do IBGE	2.649 (Censo 2022)
População Total da AII (PTAI) atualizada <i>(Utilizar referência ou método que inclua a evolução dos últimos censos ou estimativa para traçar um comparativo de crescimento da população)</i>	2.772 (Aplicando-se taxa de crescimento de 2,29% ao ano, com base no aumento populacional do município de Florianópolis divulgado pelo IBGE entre os anos 2010 e 2022).
Quantidade de domicílios na AII	5.973
Média de pessoas por domicílio na AII	2,16 habitantes/domicílio
Área Urbanizável da AII (ha)	183 ha
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] <i>(Considerar área calculada acima)</i>	15,15 hab./ha
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	190 hab./ha
População por faixa etária da população na AII <i>(de 0 a 4, 5 a 19, 20 a 59 anos/de mais de 60 anos, com suas respectivas porcentagens)</i>	0-4 anos: 219 (8,26%) 5-19 anos: 666 (24,14%) 20-59 anos: 1.574 (59,42%) Mais de 60 anos: 190 (7,18%)
População Fixa e Flutuante do Empreendimento <i>(Deve ser utilizada metodologia da IN 009 do Corpo de bombeiros de SC)</i>	
População Fixa do Empreendimento	0
População Flutuante do Empreendimento	78
População Total do Empreendimento (PTE) Soma da população fixa e flutuante	78
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	-
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Trabalhadores do empreendimento e consumidores
Adensamento Populacional com o Empreendimento	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento <i>(Considerar área líquida calculada no item xx.)</i>	15,15 hab./ha
Incremento populacional na AII (%) <i>PTE/PTAI</i>	0%
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 <i>(Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>	
<p>A análise do impacto do empreendimento sobre o adensamento populacional deve considerar, inicialmente, as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor vigente. Conforme os parâmetros urbanísticos definidos para a localidade, observa-se que a densidade líquida atual da zona em que se insere o empreendimento encontra-se</p>	

abaixo do limite máximo previsto na legislação municipal. Assim, mesmo que houvesse incremento populacional, este estaria em conformidade com o zoneamento.

No entanto, cumpre destacar que a natureza do uso proposto — posto de combustíveis — não configura ocupação residencial ou de permanência prolongada. Trata-se de um uso não habitacional, voltado predominantemente à prestação de serviço de abastecimento veicular e, eventualmente, comércio de conveniência. Dessa forma, a implantação do empreendimento não implica no acréscimo de população residente ou na instalação de novos domicílios, não ocasionando, portanto, adensamento populacional direto ou fixo.

Apesar disso, é possível reconhecer uma alteração pontual na dinâmica de uso e circulação da área, especialmente pela atração de usuários em trânsito e trabalhadores. Tais fluxos, no entanto, se configuram como adensamento populacional temporário, de caráter intermitente e funcional, cuja intensidade é limitada à escala e à capacidade de atendimento do empreendimento. Esse tipo de adensamento, comumente associado a usos comerciais e de serviços, não exerce pressão significativa sobre os sistemas urbanos de habitação, educação ou saúde, embora possa demandar atenção à mobilidade urbana, à segurança viária e ao ordenamento do entorno imediato. Conclui-se, portanto, que a implantação do posto de combustíveis não representa fator de adensamento populacional no sentido estrito.

3.2. Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m ³)	3,90 m ³ /dia	(X) Sim () Não
Energia Elétrica (KW)	895 kW/dia	(X) Sim () Não
Coleta de Lixo	Reciclável: 1.988,02 litros/coleta Rejeito: 272,42 litros/coleta Vidros: 55,17 litros/coleta	(X) Sim () Não
Esgotamento Sanitário (m ³)	3,12 m ³ /dia	() Sim (X) Não
<p>No caso da inexistência de um ou mais itens da lista acima, informar e descrever qual solução será utilizada. (Aditem-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)</p>		
<p>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.</p>		
Haverá sistema de tratamento autônomo de efluentes no empreendimento?	(X) Sim () Não	
Em caso afirmativo, qual será a destinação do efluente tratado?	O efluente tratado será destinado conforme diretrizes do órgão ambiental competente, podendo ser lançado em corpo hídrico ou infiltrado no solo, mediante obtenção das devidas licenças	
Memória de cálculo das demandas do empreendimento em relação aos equipamentos urbanos		
Consumo de água pelo empreendimento na fase de operação		
<p>O empreendimento de uso comercial apresentará, no cenário de ocupação máxima, uma população estimada de 78 pessoas, caracterizada como população flutuante, não havendo previsão de população fixa. Conforme estabelecido na Orientação Técnica nº 4 da Prefeitura Municipal de Florianópolis, que trata do "Cálculo</p>		

do Consumo Diário de Água e de Contribuição de Esgoto", adota-se o parâmetro de 50 litros por pessoa por dia para estimativas de consumo relacionadas à ocupação comercial e à população flutuante.

Destaca-se que para o cálculo das estimativas da população flutuante, considerou-se aos parâmetros da ocupação comercial.

Tabela 1: Projeção de consumo de água por dia.

Ocupação	Projeção Populacional	Consumo (litros/pessoa/dia)	População	Consumo (L/dia)
Serviços automotivos (abastecimento e manutenção)	Pop flutuante (trabalhadores e consumidores)	50	78	3.900
Total				3.900

*População flutuante foi considerada como ocupação comercial, pois se enquadra no quesito prestação de serviços.

Fonte: Código de Obras e Edificações do Município de Florianópolis.

Portanto, o consumo total de água para a fase de operação do empreendimento, em valor arredondado, é de 3,9 m³/dia (3.900 L/dia).

Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação

De maneira geral, a quantidade de resíduos sólidos gerados está diretamente relacionada ao número de usuários de uma edificação.

O cálculo da geração de resíduos sólidos do empreendimento obedeceu a Orientação Técnica OT SMMA N° 02/2024, a qual dispõe sobre a documentação necessária para solicitação de Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos para empreendimento comercial. De acordo com a orientação, o volume de resíduos sólidos gerados para cada coleta é calculado através da seguinte fórmula:

$$V = n \times A \times f \times K1$$

Onde:

V = Volume gerado de resíduos, em litros;

n = índice de resíduos gerados por tipo de atividade

A = Área útil da edificação

f = fator de frequência de coleta

K = percentual de recicláveis de acordo com o tipo de atividade

Para a localidade do empreendimento, há três vezes coleta de rejeitos (terça-feira, quinta-feira e sábado), uma vez na semana (quarta-feira) a coleta seletiva de vidro e uma vez na semana (segunda-feira) coleta seletiva de resíduos recicláveis secos, abrangendo papel/papelão, plástico e metal.

Tabela 2: Geração de resíduos para o empreendimento.

Ocupação	Resíduos Sólidos	Índice (n)	Área (m ²)	Fator (f)	Percentual de cada fração (K)	Fórmula	Volume gerado (L/coleta)
Comercial (lojas em geral)	Reciclável seco	0,7	694,96	6	0,70	$V = n \times A \times f \times K1$	2.043,18
	Rejeito	0,7	694,96	2	0,28	$V = n \times A \times f \times K2$	272,42
	Total						2.315,61

Fonte: Modificado de OT SMMA N° 02/2024.

Portando diante dos cálculos apresentados serão gerados pelo empreendimento 2.315,61 litros de lixo, sendo 2.043,18 litros de lixo reciclável seco e 272,42 litros de rejeito.

De acordo com um levantamento da Associação Brasileira de Empresas de Limpeza Pública e Resíduos Especiais (ABRELPE) para o ano de 2022, os resíduos recicláveis secos são compostos 2,7% compostos por vidros. Como a coleta seletiva na localidade separa vidro dos demais materiais reciclados, deve-se também considerar a existência de 55,17 L/coleta de vidro para a área comercial.

Dessa forma, a quantidade de resíduos/coleta equivale à:

- Reciclável: 1.988,02 litros/coleta;
- Rejeito: 272,42 litros/coleta;
- Vidros: 55,17 litros/coleta.

Cálculo de contentores

As estimativas de número de contentores de resíduos, para empreendimentos comerciais, são dadas pelas OT SMMA N° 2/2024.

Dados os valores observados na tabela, estima-se o número de contentores da atividade comercial, conforme os cálculos a seguir:

Reciclável Seco

$V = 1.988,02 \text{ L/coleta}$

2 contentores com sacos pretos fechados de 1.000 L cada, localizados no depósito temporário de resíduos.

Rejeito

$V = 272,42 \text{ L/coleta}$

2 contentores com sacos pretos fechados de 240 L localizado no depósito temporário de resíduos.

Vidro

$V = 55,17 \text{ L/coleta}$

1 contentor de 240 L sem saco, localizado no depósito temporário de resíduos.

Os contentores deverão ser fabricados conforme as Normas Brasileiras da ABNT 15911-1, ABNT 15911-2 e ABNT 15911-3 e obedecer às cores (de acordo com a Resolução CONAMA 275/2001) detalhadas na tabela a seguir, conforme o tipo de resíduo a ser acondicionado:

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?

Fase de instalação:

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;
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
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;
4. Reutilização, sempre que possível, de resíduos inertes ou incorporação ao processo construtivo;

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.

Fase de operação:

1. Adoção de métodos de redução de consumo de água, como aeradores, controladores de vazão e torneira com acionamento automático nas áreas comuns;
2. Reaproveitamento de águas cinzas tratadas para descargas de bacias sanitárias;
3. Utilização de sensores de presença para iluminação de áreas comuns;
4. Implantação de lixeiras recicláveis e incentivos à coleta seletiva do lixo;
5. Manutenção de campanhas de conscientização sobre descarte adequado de resíduos, panfletos informativos sobre pontos de coleta locais de resíduos tóxicos;
6. Instalação de contentores para recicláveis na área externa comum.

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?	(X) Sim () Não
O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?	() Não () Sim, baixa (X) Sim, média () Sim, alta

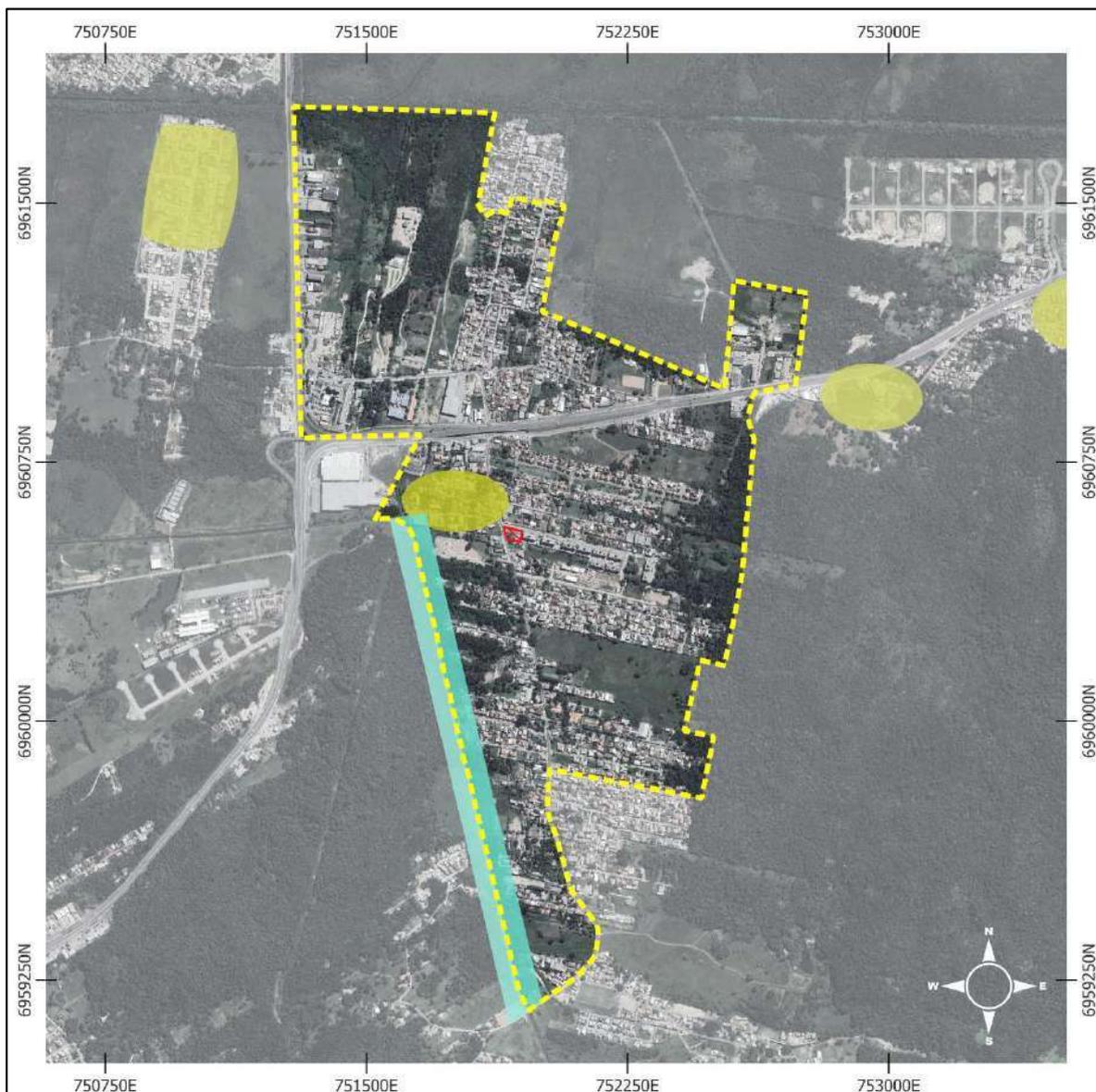
Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial?

O terreno onde se implanta o empreendimento encontra-se inserido em uma zona classificada como de média suscetibilidade à inundação, conforme mapeamento apresentado a seguir. Contudo, observa-se que nas imediações da área, existem regiões com alta suscetibilidade a alagamentos, o que demanda ainda maior atenção quanto à gestão adequada das águas pluviais.

De acordo com o DREMAP, existem dois pontos mais críticos dentro da AII, elencados a partir de diagnóstico técnico e de oficinas em Papaquara. O primeiro (Área 03) deles, a menos de 100 metros do empreendimento, se trata de uma área suscetível à alagamentos por conta da precariedade e insuficiência do sistema de drenagem para escoamento das águas em direção ao Rio da Palha. O segundo (Área 07), por sua vez, localiza-se às margens da densa vegetação à oeste da AII. Nessa área ocorrem inundações por conta de chuvas intensas.

O empreendimento adota uma série de soluções sustentáveis para o manejo adequado das águas pluviais, incluindo a utilização de pavimentação drenante em áreas externas, sistemas de captação da água proveniente da cobertura das edificações e a implantação de canteiros com vegetação permeável, que contribuem tanto para a retenção quanto para a infiltração controlada da água no solo. Tais medidas não apenas auxiliam na contenção e direcionamento do escoamento superficial, mas também reduzem a carga sobre o sistema público de drenagem, promovendo a drenagem urbana sustentável.

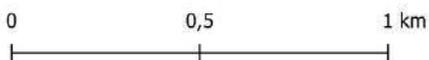
Mapa 8: Áreas de suscetibilidade de inundações – DREMAP.



DREMAP - Áreas Suscetíveis

Informações técnicas

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



Legendas

- AII
- Terreno
- DREMAP**
- Alagamento
- Inundação

Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Resíduos Sólidos				
Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	() Sim (X) Não			
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	3 km (PEV de Vidro)			
Análise da oferta de equipamentos urbanos <i>(Tece análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>				
Esgotamento Sanitário	<p>Observa-se que atualmente há deficiência no atendimento de rede de esgotamento sanitário na localidade, não havendo nem uma Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) dentro da AII do empreendimento, construída e operando.</p> <p>Nesse sentido, o empreendimento deverá operar ETE individual, com projeto aprovado pela vigilância sanitária, observando os enquadramentos técnicos legais e outras normativas de manutenção.</p>			
Drenagem Urbana	<p>Conforme o Diagnóstico Participativo da Drenagem Urbana de Florianópolis, a AID do empreendimento apresenta trechos classificados com alto, médio e baixo risco de inundação. O terreno destinado à implantação do empreendimento estão situados em zonas identificadas como de média suscetibilidade à inundação.</p>			
3.3. Equipamentos Comunitários na AID				
	Tipo ¹	Porte (m ² aprox.)	Rede ²	Distância caminhável até o empreendimento
Unidades de Saúde	-	-	-	-
Unidades de Ensino	Ensino infantil e fundamental	1.000 m ²	Privada	1.100 m
Unidades de Assistência Social	-	-	-	-
Unidades de Segurança Pública	-	-	-	-
Outros	-	-	-	-

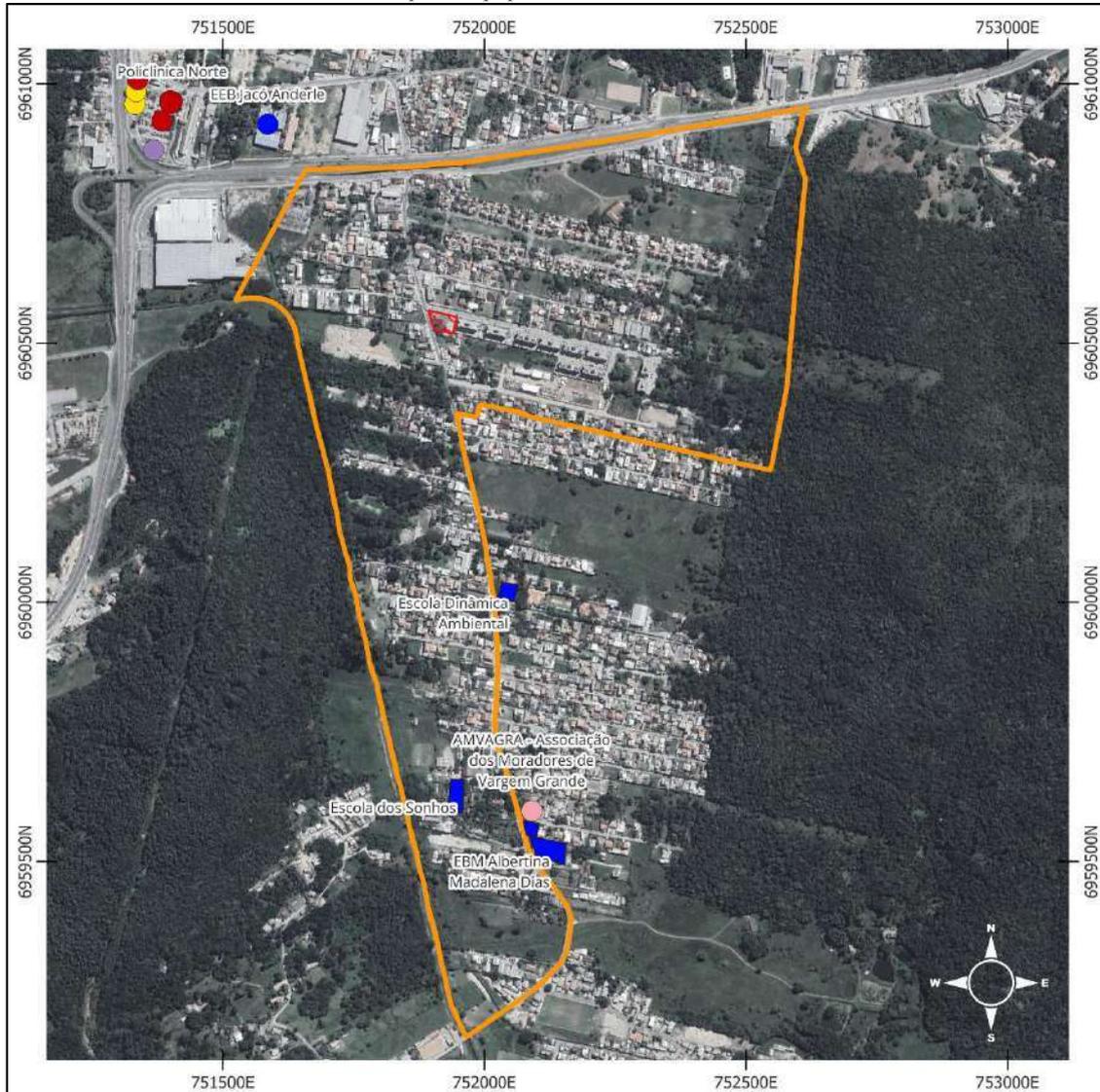
¹ Tipo de serviço oferecido: Posto de saúde, hospital, ensino médio, ensino fundamental, etc.

² Pública ou privada

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)

Mapa 9: Equipamentos comunitários.



EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

Informações técnicas

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

0 0,1 0,2 km
|-----|

Legendas

-  Terreno
-  AID

Equipamentos comunitários

-  Assistência Social
-  Convívio Social
-  Educação
-  Esportivo
-  Saúde
-  Segurança

Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Mapa 10: Equipamentos comunitários.



Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

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 apresenta baixa densidade de equipamentos comunitários, sendo mapeada apenas uma instituição educacional privada – a Escola do Sonhos – voltada ao ensino infantil e fundamental. Apesar dessa limitação no interior da AID, a área do entorno imediato dispõe de uma oferta razoável de equipamentos públicos nas áreas de saúde, educação, assistência social, cultura e segurança, todos localizados em distâncias compatíveis com os padrões de deslocamento urbano praticados na região.

No âmbito da saúde, destacam-se o Centro de Saúde Canasvieiras, a Policlínica Norte e a UPA Norte da Ilha, todos situados em um mesmo complexo, a cerca de 1,1 km do empreendimento. Nesse mesmo local também se encontram o CRAS Norte I Canasvieiras, o Conselho Tutelar Norte e uma unidade do Corpo de Bombeiros Militar, evidenciando a multifuncionalidade do espaço e sua relevância para o atendimento da população local.

Em relação à educação, observa-se a presença da Escola de Ensino Básico Jacó Anderle a aproximadamente 700 metros do empreendimento, com capacidade de atendimento a mais de dois mil alunos do ensino fundamental e médio. Para a educação infantil, o NEIM Albertina Madalena Dias, localizado a 1,1 km, atende à demanda da primeira infância. Esse núcleo divide o terreno com a Escola Básica Municipal de mesmo nome, que contempla os ensinos infantil e fundamental. A distribuição e a proximidade desses equipamentos revelam uma cobertura satisfatória dos serviços educacionais públicos na região.

Quanto aos espaços voltados à convivência e à assistência social, destaca-se a Associação de Moradores de Vargem Grande (AMVAGRA), localizada fora da AID, a cerca de 1 km do empreendimento. O local oferece atividades físicas (como danças, yoga e artes marciais), além de promover encontros temáticos (grupos de mães, idosos e jovens) e atendimentos terapêuticos diversos, atuando como um espaço comunitário ativo e plural.

No que se refere à segurança pública, não foram identificadas unidades no interior da AID. No entanto, além da unidade do Corpo de Bombeiros já mencionada, encontram-se nas imediações o Hangar da Polícia Rodoviária Federal de Santa Catarina e a Academia Nacional da PRF, a aproximadamente 2,1 km do empreendimento.

Considerando-se a natureza do uso proposto – posto de combustíveis com serviços associados –, avalia-se que o empreendimento não acarretará pressão significativa sobre a rede de equipamentos comunitários existente. Trata-se de uma atividade comercial de uso rotativo, com fluxo pontual de usuários e sem geração de população residente, o que reduz substancialmente a demanda por serviços públicos continuados, como saúde, educação e assistência social. Demandas eventuais, como atendimentos de urgência ou apoio pontual, podem ser absorvidas pela rede instalada, cuja localização e capacidade são compatíveis com o porte do empreendimento.

Dessa forma, conclui-se que a implantação do empreendimento não demanda a criação, ampliação ou requalificação de equipamentos urbanos ou comunitários, tampouco compromete a funcionalidade ou a capacidade operacional das estruturas existentes.

Espaços Livres na AID

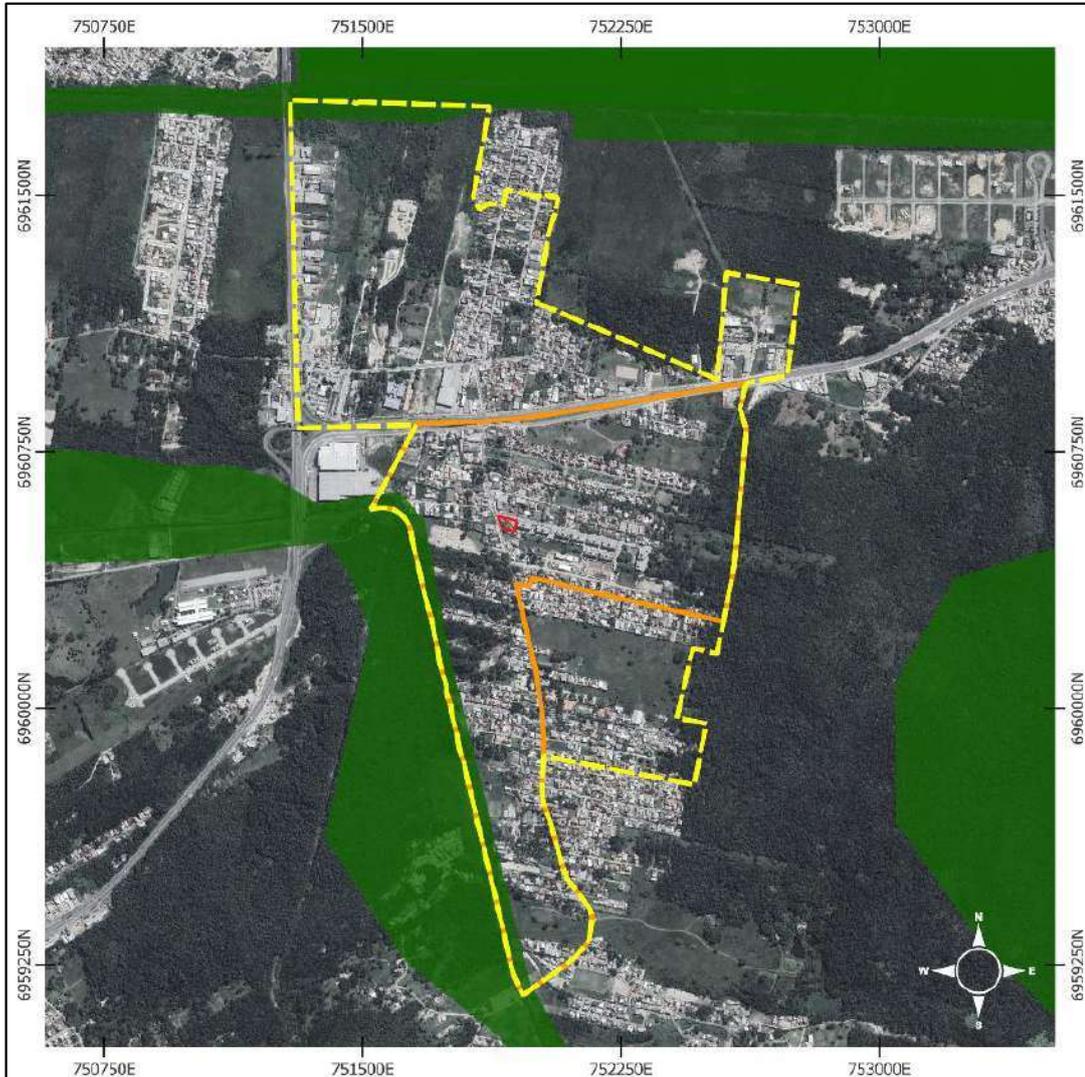
(Conforme mapa da Rede de Espaços Públicos)

Nome	Categoria na REP	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Corredor Papaquara	Espaços Livres de Conservação e Preservação Ambiental (ELCPA)	Sem infraestrutura, com vegetação nativa	750 m (sem acesso bem delimitado)

Localização dos Espaços Livres

(Inserir figura em escala adequada com os espaços livres presentes na AID e AII, destacando a localização do empreendimento. Utilizar mapa virtual disponível em <http://espacospublicos.pmf.sc.gov.br/>)

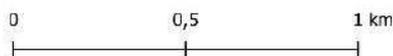
Mapa 11: Rede de Espaços Públicos (REP).



REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS

Informações técnicas

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



Legendas

-  Terreno
-  AII
- REP**
-  ELCPA

Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

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)

Na área de influência do empreendimento, foi identificado um espaços livres mapeados pela Rede de Espaços Públicos da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Esse encontra-se na área diretamente afetada e corresponde ao Espaço Livre de Conservação e Preservação Ambiental (ELCPA) Corredor Papaquara. Este espaço, localizado a cerca de 750 metros do empreendimento, é caracterizado por conter uma densa vegetação, composta por espécies nativas e exóticas. Parte da ELCPA Corredor Papaquara é englobada também pela unidade de conservação Refúgio da Vida Silvestre Meiembipe.

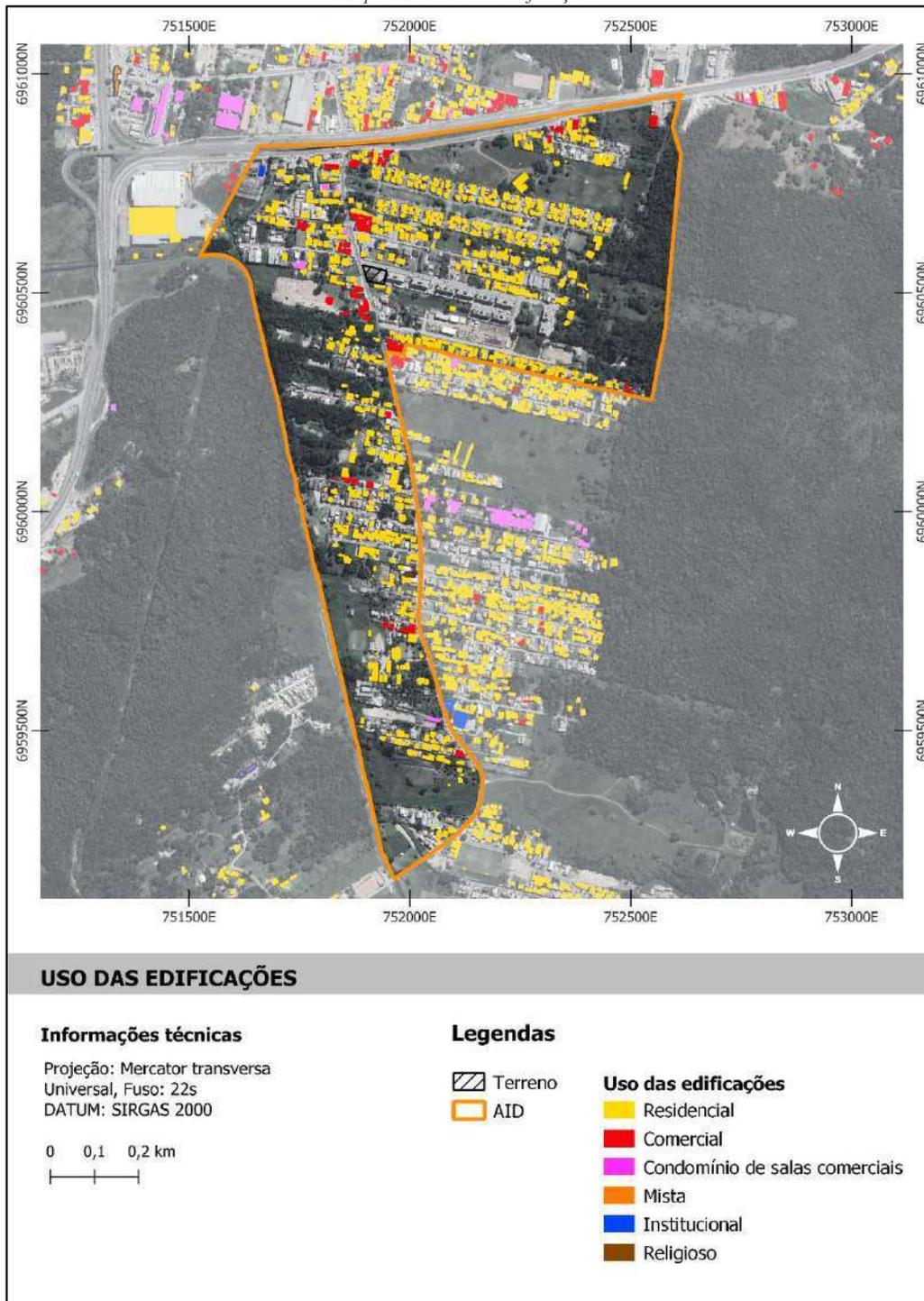
Considerando o tipo de uso do empreendimento – um posto de abastecimento de combustíveis com loja de conveniência – não se prevê a geração de pressão significativa sobre o sistema de espaços livres da região, dado o baixo fluxo de permanência de usuários e o número reduzido de trabalhadores. Ainda assim, observa-se que a escassez de áreas públicas de lazer e convivência impacta diretamente a qualidade de vida dos funcionários e frequentadores do estabelecimento, que poderiam se beneficiar de maior oferta e proximidade de espaços qualificados. Dessa forma, embora o empreendimento não represente um vetor direto de sobrecarga sobre os espaços livres existentes, sua inserção em um contexto urbano carente de áreas públicas evidencia a importância de sua preservação, valorização e ampliação.

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)

Mapa 12: Uso das edificações.



Fonte: Geoportail PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

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

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

A AID do empreendimento apresenta um padrão consolidado de uso e ocupação do solo, marcado predominantemente por ocupações residenciais, tanto unifamiliares quanto multifamiliares, com edificações de baixo a médio gabarito, geralmente limitadas a até quatro pavimentos. Os usos comerciais e institucionais, por sua vez, concentram-se majoritariamente ao longo da Estrada Cristóvão Machado de Campos e da Rodovia Armando Calil Bulos (SC-403), vias estruturantes do bairro.

Nesse contexto, o empreendimento proposto – um posto de combustíveis com uso comercial – insere-se de forma coerente com as dinâmicas territoriais observadas na AID. Localizado em frente a uma das vias principais do bairro, em uma zona classificada pelo Plano Diretor como Área Mista Central (AMC), o empreendimento atende às diretrizes de uso e ocupação do solo estabelecidas para essa categoria. Segundo o zoneamento vigente, trata-se de uma área de alta densidade, complexidade e miscigenação, destinada a usos residenciais, comerciais e de serviços.

Ao incorporar um uso comercial de natureza pontual e compatível com o entorno, o empreendimento tende a reforçar a vocação mista da região sem promover alterações significativas na estrutura urbana ou pressionar a expansão da malha construída. Trata-se de um uso que, por sua tipologia, não induz à verticalização nem à densificação habitacional, tampouco interfere na continuidade dos usos residenciais preexistentes. Ademais, a presença do empreendimento pode contribuir para a qualificação dos serviços disponíveis no bairro, otimizando o aproveitamento da infraestrutura existente.

Em síntese, conclui-se que a implantação do empreendimento está em consonância com as tendências de uso e ocupação observadas na AID e com os instrumentos de planejamento urbano em vigor. Sua inserção não representa impacto significativo sobre a morfologia urbana local, sendo compatível com a lógica de adensamento e diversificação funcional prevista para a região.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal do responsável por domicílio da AII	RENDIMENTO	%
	Menor que 1 Salário Mínimo (SM)	16,83%
	Entre 1 e 2 SM	45,63%
	Entre 2 e 3 SM	17,77%
	Entre 3 e 5 SM	11,01%
	Mais que 5 SM	8,77%
Renda média mensal= 1,90 SM		
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) Conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Faixa 1: R\$ 179,00 – R\$ 299,00	

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

Conforme apresentado no mapa temático a seguir, foram identificadas quatro Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) do tipo 3 situadas na AII do empreendimento, sendo duas delas localizadas dentro da AID. As ZEIS do tipo 3 correspondem a empreendimentos habitacionais de interesse social implantados de forma regular, bem como a núcleos urbanos informais que passaram por processo de regularização fundiária de interesse social.

A ZEIS mais próxima encontra-se a cerca de 50 metros ao sul do terreno do empreendimento, tendo como principal via de acesso a Servidão Manoel Tomaz Nunes, recentemente pavimentada.

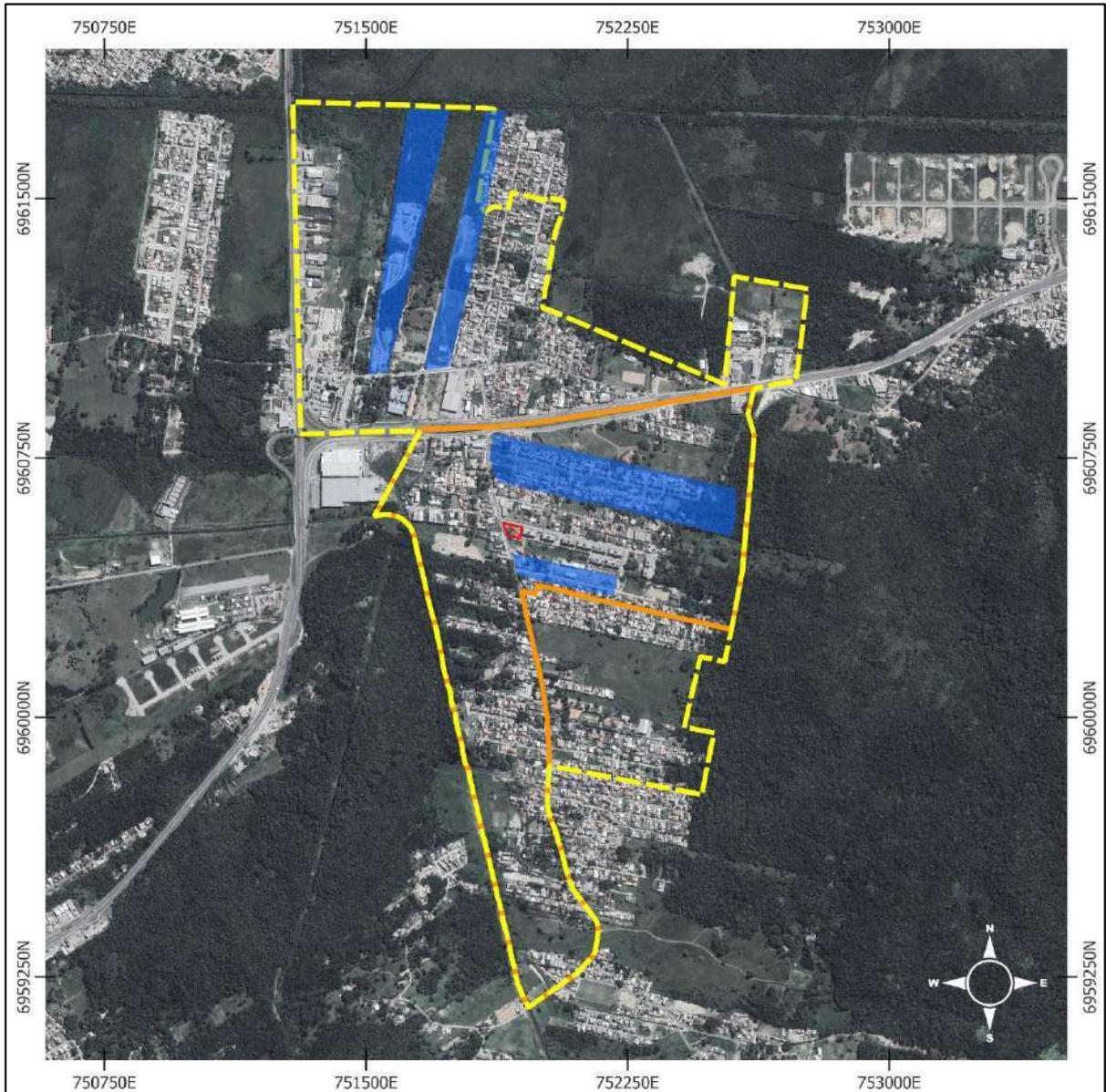
A segunda ZEIS mais próxima está situada a aproximadamente 125 metros ao norte, com área estimada em 96 mil m², o que representa uma extensão cerca de cinco vezes superior à primeira. Esta última é conhecida como Vila Resende e possui acesso controlado por portaria, conforme ilustrado na figura abaixo.

Figura 3 – Acesso à ZEIS localizada na AID do empreendimento.



Fonte: Google Street View.

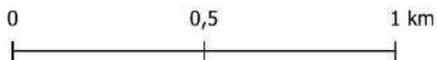
Mapa 13: Zeis.



ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL (ZEIS)

Informações técnicas

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



Legendas

-  Terreno
-  AII
-  ZEIS-3

Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

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.

No interior da AII do empreendimento, foram identificadas três obras viárias projetadas pela Prefeitura Municipal de Florianópolis, com potencial de atuar como polos de valorização urbana, em virtude da ampliação da conectividade viária e da integração com áreas estratégicas do território.

A primeira corresponde à Via Panorâmica localizada na extremidade oeste da AII, com orientação norte-sul, margeando o Corredor Ecológico do Papaquara. A segunda Via Panorâmica, também com traçado norte-sul, situa-se na extremidade leste da AII, acompanhando os limites da Área de Preservação do Morro do Bom Jesus, o que reforça a sensibilidade ambiental da região.

A terceira intervenção refere-se à Via Subcoletora Insular, projetada na Servidão Manoel Tomaz Nunes, atravessando a AID no sentido leste-oeste. Essa via estabelece a conexão entre a Estrada Cristóvão Machado de Campos e a Via Panorâmica mencionada anteriormente, promovendo a articulação entre diferentes setores urbanos e contribuindo para a estruturação do sistema viário local.

Tais obras, ao ampliar a acessibilidade e a articulação entre áreas urbanas e zonas ambientalmente sensíveis, possuem caráter potencialmente valorizador, especialmente no que tange à atratividade para novos usos e à dinamização de atividades comerciais e residenciais no entorno.

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 classificação do IBAPE-SP?	() Sim (X) Não
---	-----------------

O empreendimento possui um Padrão Médio Alto conforme classificação do IBAPE-SP?	(X) Sim () Não
--	-----------------

O empreendimento possui um Padrão Alto conforme classificação do IBAPE-SP?	() Sim (X) Não
--	-----------------

Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.

- Pisos: concreto polido; cerâmica esmaltada.
- Paredes: pintura acrílica sobre massa corrida ou gesso; cerâmica, fórmica ou pintura especial nas áreas frias.
- Forros: gesso.
- Instalações hidráulicas: completas e executadas atendendo a projetos específicos; banheiros com peças sanitárias, metais e seus respectivos componentes de qualidade.
- Instalações elétricas: completas, com componentes de boa qualidade, distribuídas em circuitos projetados especialmente, incluindo cabines de força; instalações suplementares para combate a incêndio, ar-condicionado central nas áreas administrativas, dentre outros.
- Esquadrias: alumínio.

Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m ²) do empreendimento.	-
--	---

O valor previsto para comercialização do empreendimento é compatível com a renda mensal média da população da AII? Solicita-se que seja justificado de maneira breve abaixo.	() Sim () Não
--	-----------------

Não haverá comercialização de unidades habitacionais à venda. Os insumos comercializados na conveniência são de preços variáveis, podendo atender a diferentes públicos.

Impactos e análises da valorização imobiliária com o empreendimento

(Analisar os impactos da inserção do empreendimento na AII, indicando possíveis alterações no estrato social existente (atração, expulsão, gentrificação, etc.), com ênfase em áreas de ZEIS e/ou Bens Tombados e/ou APC, máx. 3000 caracteres)

A implantação do posto de combustíveis gerará diferentes impactos sobre a valorização imobiliária do entorno. Dentre os impactos positivos, destaca-se a geração de empregos diretos e indiretos, tanto durante a fase de implantação quanto na operação do empreendimento. Além disso, há uma melhoria da infraestrutura local, com a pavimentação, sinalização e calçamento, beneficiando o entorno imediato.

Contudo, o empreendimento também pode acarretar impactos negativos que influenciam na percepção de valor dos imóveis próximos. A sobrecarga no sistema viário, com o aumento do fluxo de veículos leves e pesados, pode contribuir para a intensificação do trânsito local e dificultar a mobilidade urbana. Associado a isso, há potenciais incômodos relacionados ao ruído das bombas e da circulação de veículos, poluição do ar e riscos ambientais, como vazamentos e contaminação do solo ou lençol freático, embora tais riscos sejam controláveis com o cumprimento das normas técnicas e ambientais vigentes.

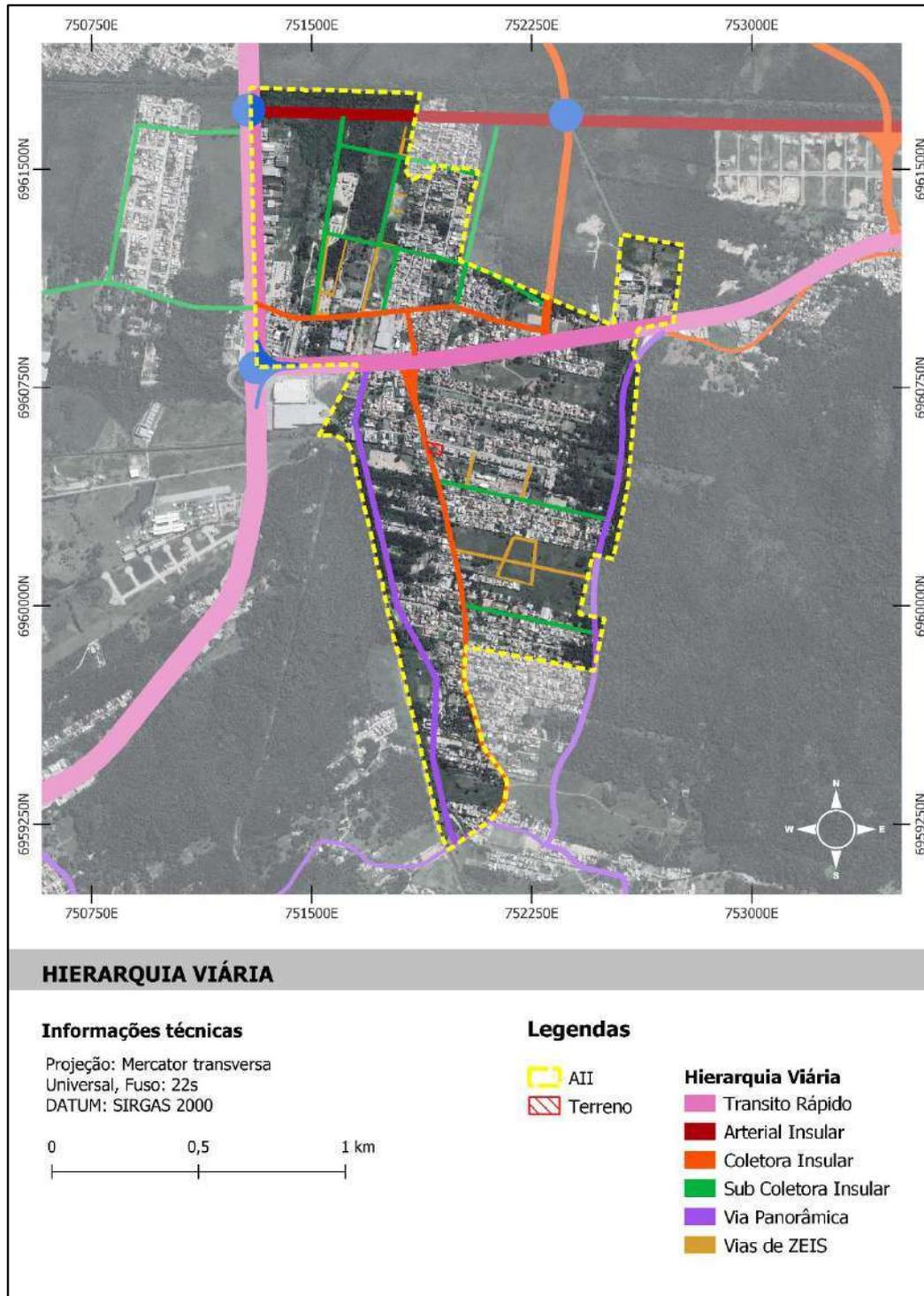
Dessa forma, apesar de contribuir pontualmente com aspectos positivos, o posto de combustíveis tende a exercer baixo impacto na valorização imobiliária da área em que se insere, uma vez que os benefícios em infraestrutura e oferta de serviços não superam as limitações impostas pelos impactos ambientais e urbanísticos percebidos pela vizinhança imediata.

3.6. Mobilidade Urbana

Caracterização do sistema viário da AID e Empreendimento

Mapa de Hierarquia Viária na AID

Mapa 14: Hierarquia viária.



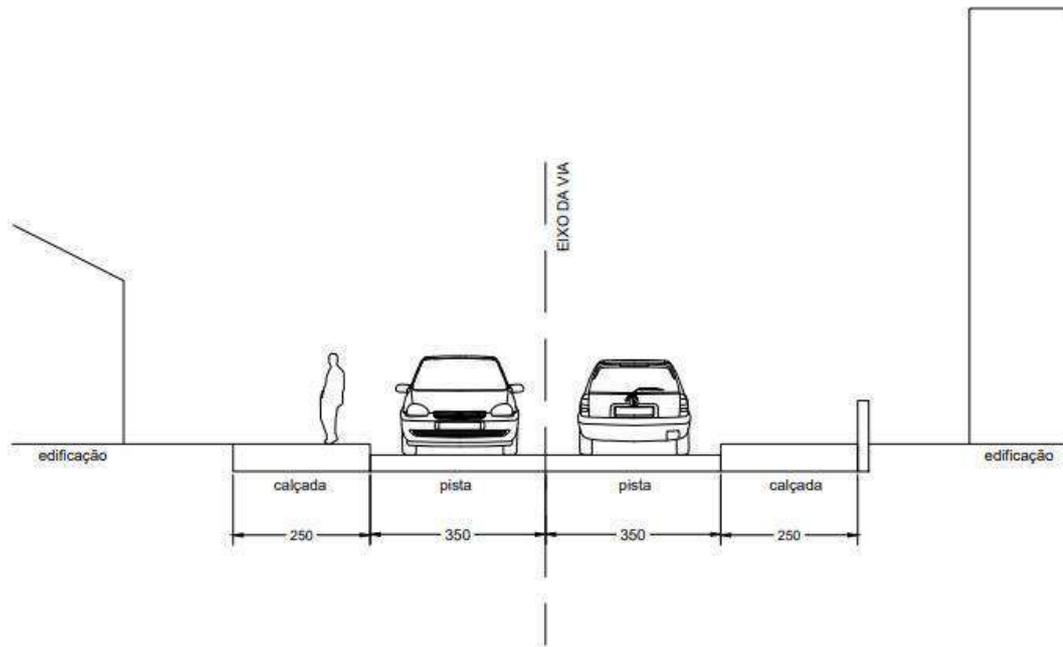
Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

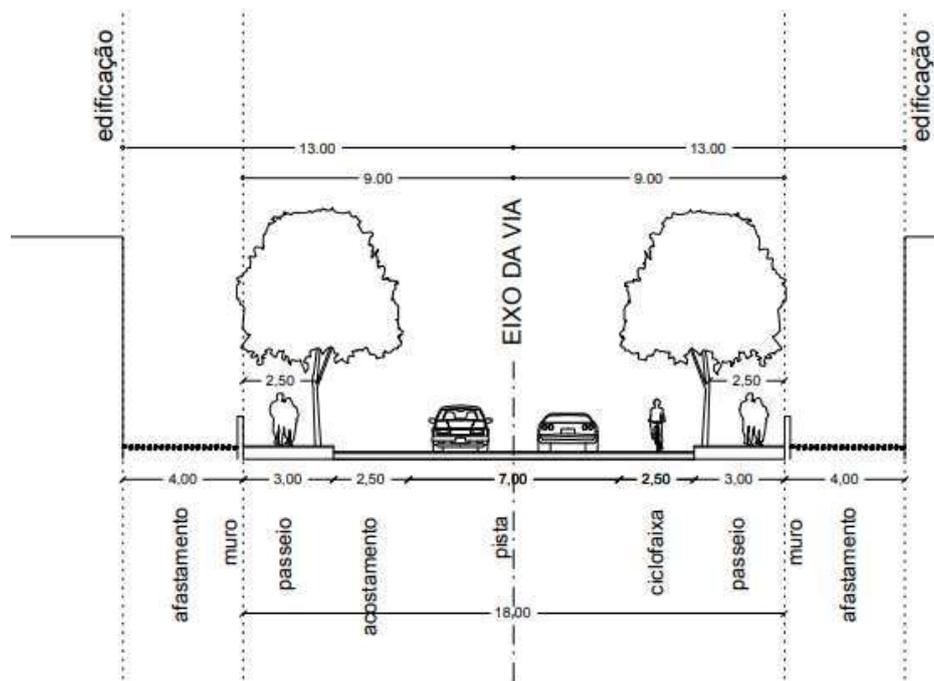
Via 1

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Estr. Cristóvão Machado de Campos	Via Coletora Insular

Via 1 – Seção Transversal Atual



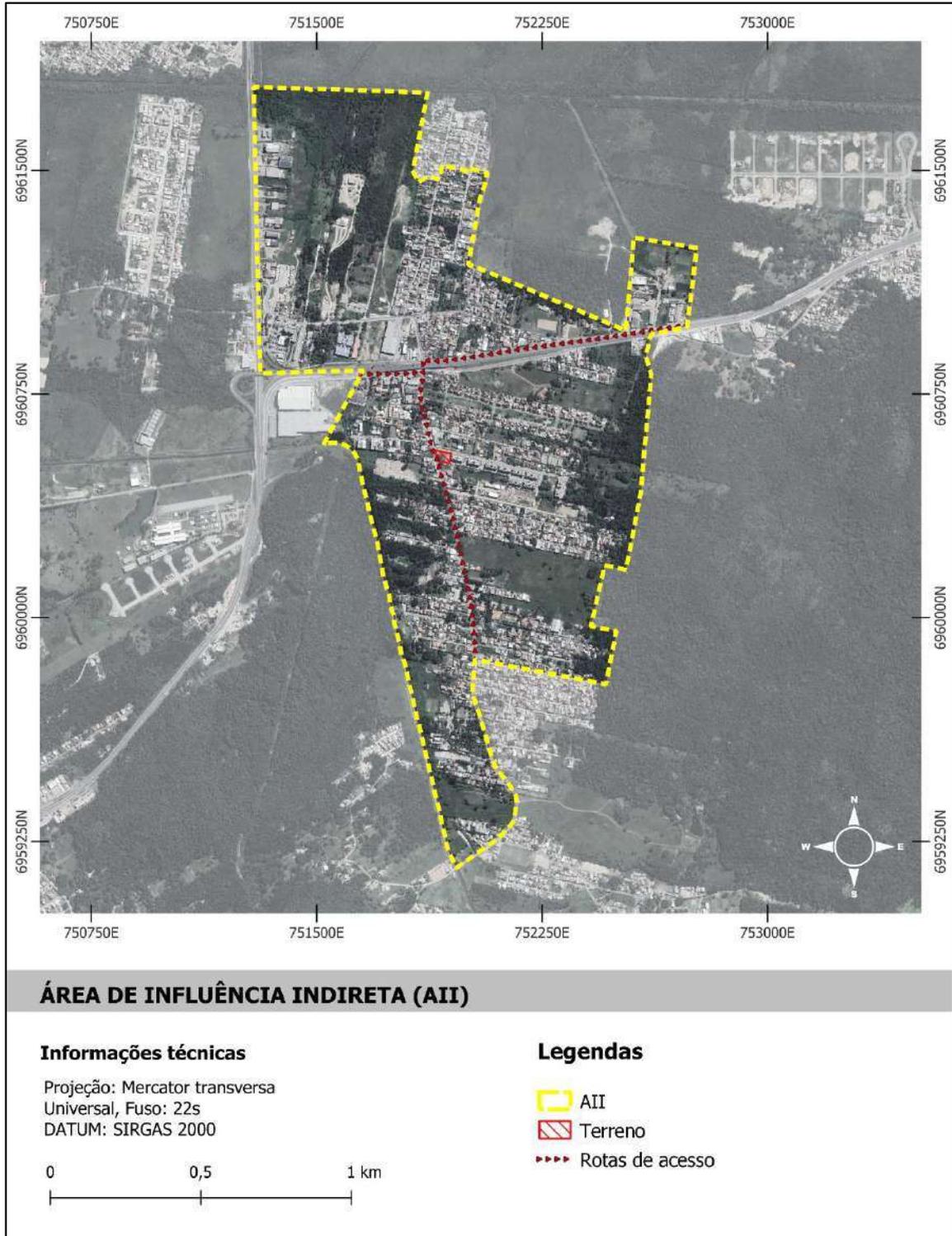
Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



Rotas de Acesso ao Empreendimento

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

Mapa 15: Principais rotas de acesso viário.

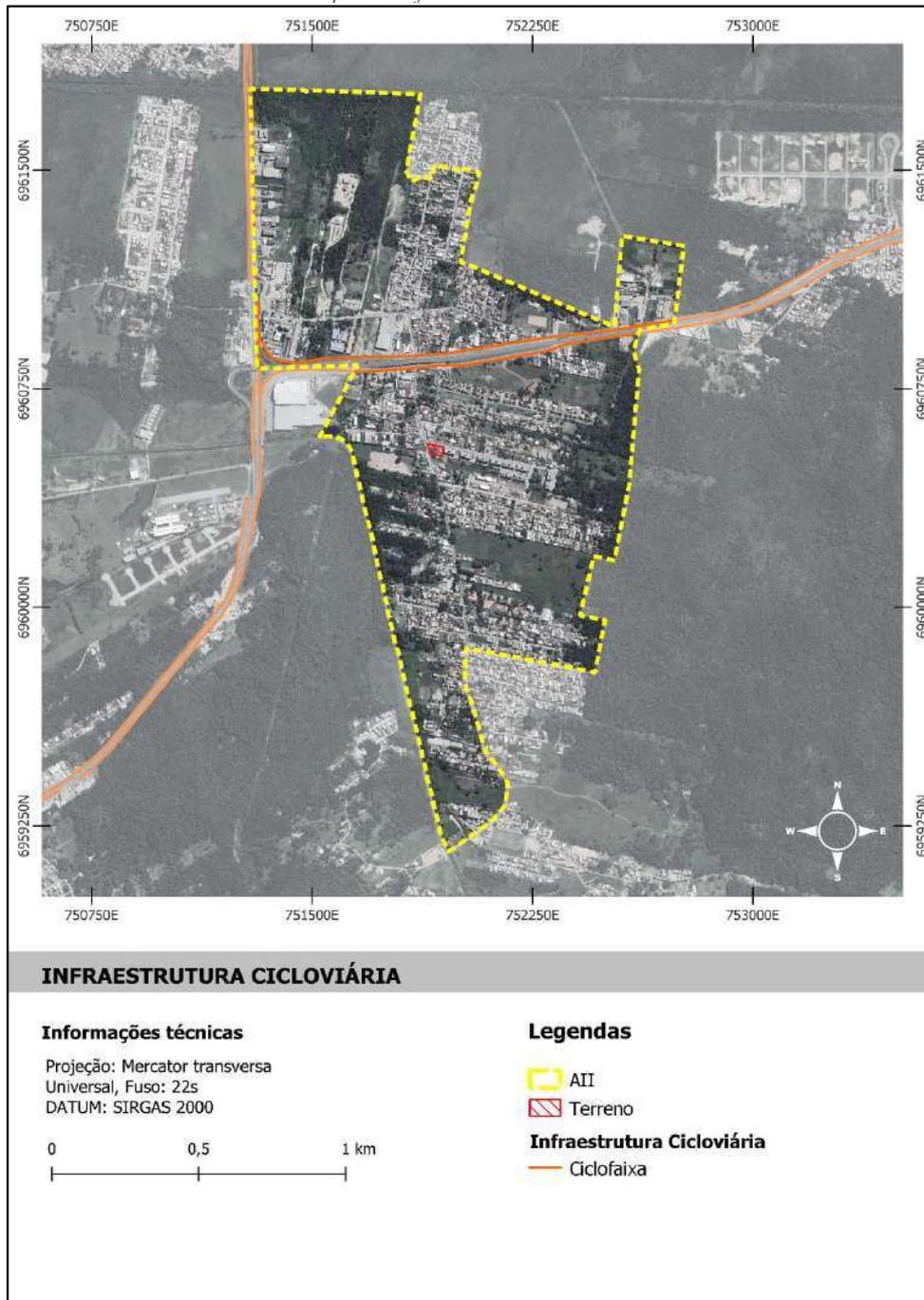


Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Infraestrutura Cicloviária Atual

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

Mapa 16: Infraestrutura cicloviária.



Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

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)

No que tange à mobilidade por meio de bicicletas, o empreendimento dispõe de uma infraestrutura específica para o estacionamento desse modal, composta por bicicletários dotados de paraciclos, totalizando 7 vagas.

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

A distribuição dos equipamentos comunitários na AII e em suas adjacências concentra-se predominantemente na porção norte da área de influência. O acesso a esses equipamentos, por meio de deslocamentos a pé, é viabilizado principalmente pela Estrada Cristóvão Machado de Campos e pela Rodovia Armando Calil Bulos (SC-403), vias que apresentam características distintas no que se refere à caminhabilidade e à acessibilidade.

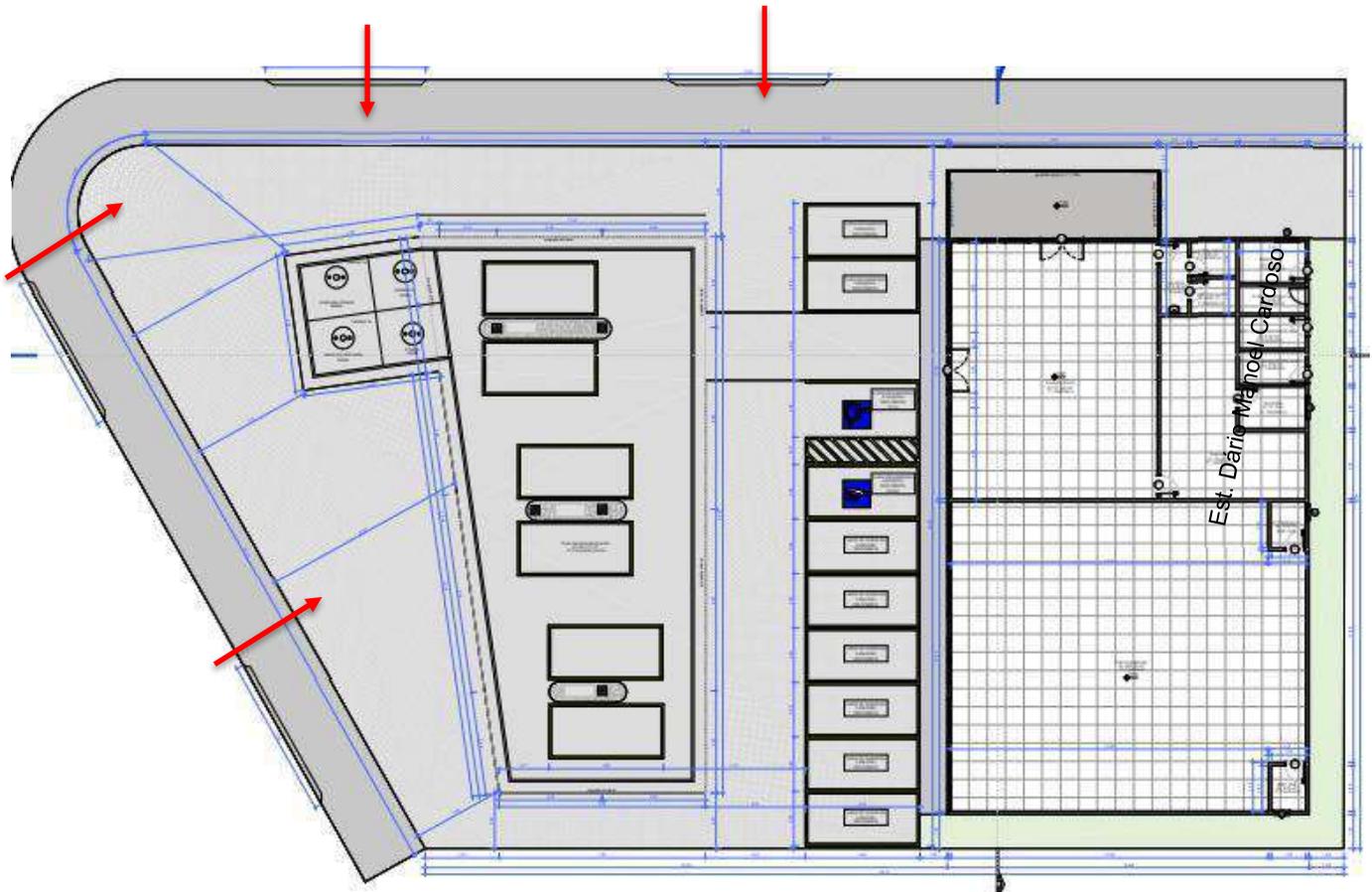
A Estrada Cristóvão Machado de Campos apresenta condições razoáveis de caminhabilidade, com calçadas de largura compatível e presença frequente de fachadas ativas, elementos que favorecem a permanência e a movimentação de pedestres. Apesar disso, há pontos de pavimentação deteriorada e ausência de dispositivos de acessibilidade universal em boa parte de sua extensão.

A SC-403 constitui uma via arterial com alto volume de tráfego veicular, mas que apresenta infraestrutura mais qualificada para a circulação não motorizada. Observa-se a presença de passeios largos, calçadas regulares e contínuas, além de elementos de acessibilidade parcial, como trechos com piso tátil direcional e de alerta. A via conta ainda com fachadas ativas em diversos segmentos e com uma ciclovia centralizada, implantada entre os dois sentidos de tráfego, em bom estado de conservação, o que contribui positivamente para os índices de caminhabilidade da região.

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)

Figura 4: Acessos ao empreendimento



Quando houver acessos à orla na AID

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

Não há acesso a orla na AID do empreendimento.

Quando houver trilhas e caminhos históricos na AII

Não há trilhas na AII do empreendimento.

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)

A análise da acessibilidade na AID, com foco no entorno imediato do empreendimento, evidencia condições parcialmente favoráveis à circulação de pedestres, mas ainda carente de elementos essenciais à promoção da acessibilidade universal e da caminhabilidade segura e confortável.

A Estrada Cristóvão Machado de Campos configura-se como a principal via de acesso ao empreendimento e aos equipamentos comunitários do entorno. Seus passeios possuem largura compatível com os padrões mínimos

recomendados, favorecendo o deslocamento de pedestres. No entanto, a pavimentação dessas calçadas apresenta trechos em mau estado de conservação, com trincas e buracos que dificultam a mobilidade, especialmente para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Em relação à acessibilidade universal, observa-se a ausência generalizada de piso tátil direcional e de alerta. Nos poucos trechos em que esses dispositivos estão presentes, identificam-se falhas de implantação, como a instalação fora dos padrões normativos, descontinuidade e deficiência de manutenção, o que os torna pouco visíveis e ineficazes em seu propósito. Também é inexistente a arborização ao longo das calçadas, resultando em percursos com baixa proteção solar e ausência de sombreamento, o que reduz o conforto ambiental do pedestre. A presença de fachadas ativas ao longo da via contribui positivamente para a vitalidade urbana, promovendo maior sensação de segurança e incentivo ao deslocamento não motorizado.

As figuras abaixo ilustram a atual situação dos passeios na principal via do empreendimento, a Estrada Cristóvão Machado de Campos.

Figura 5. Situação dos Passeios da AID – Estrada Cristóvão Machado de Campos



Fonte: Google Street View

Na via perpendicular, Servidão Bertolina de Oliveira, os passeios foram recém implantados e, além de possuírem largura adequada, possui e boa parte de sua extensão pisos podotáteis instalados de acordo com as normas técnicas vigentes. No entanto, os vazios urbanos e a existências de muros altos reduzem os índices de caminhabilidade, embora os passeios apresentem uma infraestrutura mais adequada.

Figura 6. Situação dos Passeios da AID – Servidão Bertolina de Oliveira.



Fonte: Google Street View

Cabe mencionar que, durante os levantamentos de campo, foi registrada circulação frequente de ciclistas em ambas as vias, ainda que esta não disponha de infraestrutura cicloviária dedicada, o que representa um ponto crítico do ponto de vista da segurança viária e da integração modal. Conforme apresenta-se no mapa abaixo e na

figura adjacente, as únicas localidades da AII que possuem infraestrutura cicloviária são as margens da SC-403, havendo ciclofaixa ao longo dessa via.

Figura 7. Ciclovía na SC-403.



Fonte: *Google Street View*

Transporte coletivo

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

Cerca de 8 linhas de transporte coletivo circulam atualmente na AID, interligando os pontos da AID ao terminal de Canasvieiras TICAN, ao terminal de Santo Antônio TISAN e aos terminais do Centro, TICEN e Terminal Velho. Essas linhas de ônibus transpassam a principal via da Vargem Grande, sendo ela a Estr. Cristóvão Machado de Campos.

As linhas que transpassam a Estr. Cristóvão Machado de Campos dentro da AID do empreendimento são apresentadas a seguir:

- 131 – Vargem Grande;
- 132 – Vargem Grande;
- 158 – Rio Vermelho via Vagem Grande (sentido A);
- 287 – Rio Vermelho via Vagem Grande (sentido B);
- 288 – Circular Rio Vermelho;
- 163 – Circular Vargem Grande via Rio Vermelho;
- 469 – Executivo Costa do Moçambique via Vargem Grande (sentido A);
- 470 – Executivo Costa do Moçambique via Vargem Grande (sentido B).

Cabe mencionar que a SC-403, via estruturando do Norte da Ilha, embora nos limites da AII, encontra-se há menos de 300 metros do empreendimento, sendo possível acessá-la a pé em apenas 4 minutos de caminhada. Nesse sentido, deve-se considerar também as linhas de ônibus que percorrem essa via, sendo essas listadas a seguir:

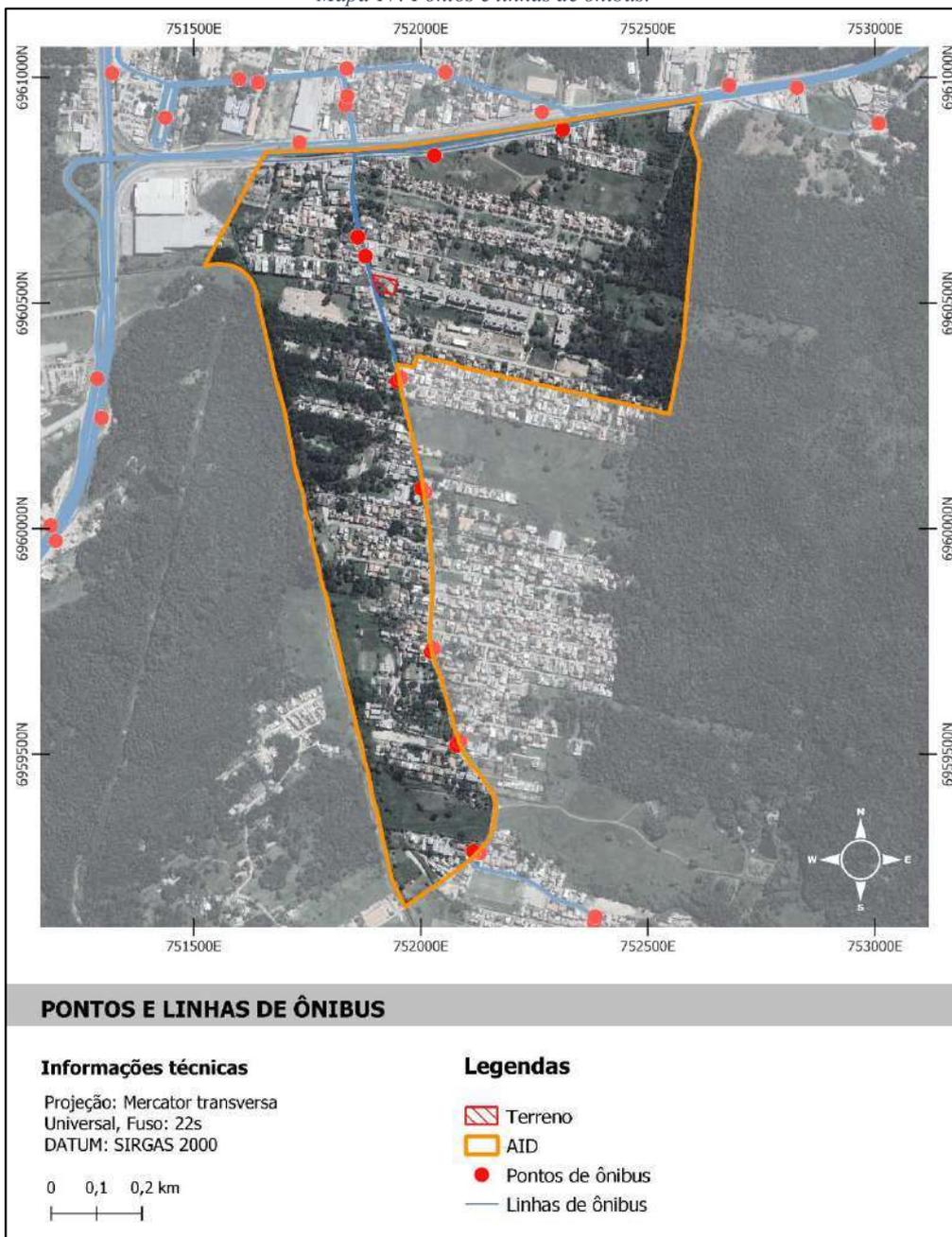
- 91 – Madrugadão Norte Rio Vermelho / Santinho;
- 113 – Capivari;
- 117 – Gaivotas;
- 119 – Santinho via Ingleses;
- 126 – Rio Vermelho;
- 128 – Sítio de Baixo;

- 130 – Moçambique via Rua Alzira Rosa Aguiar;
- 140 – Rio Vermelho via Muquém;
- 144 – Balneário Ingleses;
- 147 – Costa do Moçambique;
- 151 – Vargem do Bom Jesus;
- 155 – Circular Moçambique;
- 160 – Circular Rio Vermelho;
- 162 – Circular Vargem Grande via Rio Vermelho;
- 343 – TICAN - TILAG via Barra da Lagoa;
- 361 – TICEN / Ingleses via Mauro Ramos;
- 364 – TICEN / Ingleses via Mauro Ramos;
- 367 – TICEN / Rio Vermelho via Mauro Ramos;
- 368 – TICEN / Rio Vermelho via Mauro Ramos;
- 393 – Capivari via SC-403;
- 449 – Executivo Ingleses;
- 455 – Executivo Rio Vermelho;
- 456 – Executivo Rio Vermelho;
- 459 – Executivo Gaivotas;
- 460 – Executivo Gaivotas;
- 461 – Executivo Costa Moçambique;
- 462 – Executivo Costa Moçambique;
- 463 – Executivo Muquém;
- 464 – Executivo Muquém.

Devido à grande oferta, em média, tem-se um ônibus percorrendo as proximidades do empreendimento a cada cinco minutos, sendo essa uma frequência satisfatória para a localidade. Cabe mencionar que o terminal de integração mais próximo ao empreendimento é o TICAN situado a cerca de 900 metros – uma distância caminhável.

Na AID foram levantadas nove paradas de ônibus, sendo sete delas situadas na Estrada Cristóvão Machado de Campos, e duas na SC-403, conforme ilustra mapa a seguir.

Mapa 17: Pontos e linhas de ônibus.



Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

O ponto de ônibus mais próximo, está situado à uma distância de 45 metros à norte do empreendimento na Estrada Cristóvão Machado de Campos e não conta com nenhuma infraestrutura de apoio/suporte ao usuário. Esse ponto de ônibus possui apenas uma sinalização vertical demonstrando sua existência, conforme é possível observar na figura abaixo.

Figura 8 – Ponto de ônibus mais próximo do empreendimento ao norte da Estrada Cristóvão Machado de Campos



Fonte: Google Street View

Por outro lado, no passeio sentido sul do empreendimento, há um ponto de ônibus implantado que dispõe de cobertura, piso podotátil, assento e espaço reservado para pessoas com mobilidade reduzida, atendendo, portanto, aos requisitos básicos de acessibilidade e conforto.

Figura 9 - Ponto de ônibus mais próximo do empreendimento ao sul na Estrada Cristóvão Machado de Campos



Fonte: Google Street View

Com relação à SC-403, os pontos de ônibus presentes nessa via mais próximo ao empreendimento encontram-se em bom estado de conservação possuindo cobertura e banco.

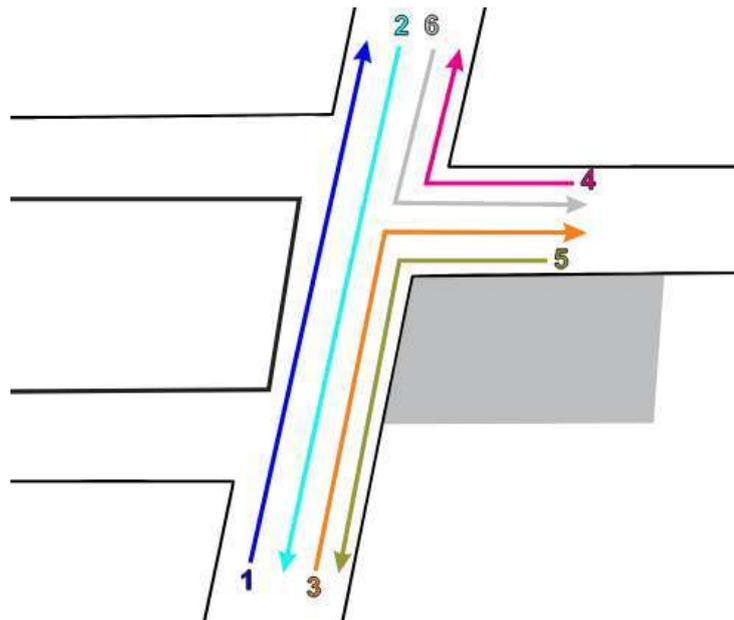
<p>A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coletor?</p>	<p>() Sim (X) Não</p>
---	------------------------

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.	
<p>O empreendimento em análise trata-se de um posto de combustíveis, o qual já dispõe de área interna destinada ao estacionamento e à circulação de veículos. A configuração do lote contempla recuos suficientes, que permitem a parada segura do veículo coletor de resíduos sólidos sem a necessidade de interferência na via pública.</p> <p>Dessa forma, não se identifica a necessidade de implantação de recuo específico adicional para a parada do veículo coletor, uma vez que a operação poderá ser realizada integralmente dentro dos limites da propriedade, de forma compatível com a dinâmica do uso proposto e em conformidade com os requisitos de segurança e fluidez viária.</p>	
Área de acumulação de veículo para o empreendimento. <i>(Recomenda-se a utilização de área de acumulação no mínimo 2% das vagas para estacionamentos coletivos, caso não seja utilizada, apresentar estudo justificando)</i>	
<p>Considerando a natureza do empreendimento, destinado à atividade de posto de combustíveis com atendimento a veículos leves e pesados, verifica-se que a infraestrutura a ser implantada já contempla área interna com espaço suficiente para a parada e manobra de caminhões de grande porte.</p> <p>Dessa forma, não há necessidade de previsão de recuo específico na via pública para a parada do veículo coletor de resíduos sólidos, ou para acumulação de outros tipos de veículo, uma vez que a operação pode ser realizada integralmente dentro dos limites do lote, sem interferência no tráfego ou prejuízo à fluidez viária.</p>	

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)

Mapa 18: Localização do ponto de contagem.



Fonte: Elaborado pela autora.

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	1,0	1,0	1,5	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)

Estrada Cristóvão Machado de Campos – Sentido norte (período matutino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
07:30	07:45	255,50	263,17	271,06	279,19	287,57
07:45	08:00	277,00	285,31	293,87	302,69	311,77
08:00	08:15	274,00	282,22	290,69	299,41	308,39
08:15	08:30	231,50	238,45	245,60	252,97	260,56
TOTAL		1038,00	1069,14	1101,21	1134,25	1168,28

Estrada Dário Manoel Cardoso – Sentido sul (período matutino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
07:30	07:45	194,50	200,34	206,35	212,54	218,91
07:45	08:00	150,50	155,02	159,67	164,46	169,39
08:00	08:15	122,50	126,18	129,96	133,86	137,87
08:15	08:30	112,00	115,36	118,82	122,39	126,06
TOTAL		579,50	596,89	614,79	633,24	652,23

Estrada Cristóvão Machado de Campos – Sentido norte (período vespertino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
17:15	17:30	122,00	125,66	129,43	133,31	137,31
17:30	17:45	114,00	117,42	120,94	124,57	128,31
17:45	18:00	136,50	140,60	144,81	149,16	153,63
18:00	18:15	123,50	127,21	131,02	134,95	139,00
TOTAL		496,00	510,88	526,21	541,99	558,25

Estrada Cristóvão Machado de Campos – Sentido sul (período vespertino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
17:00	17:15	203,50	209,61	215,89	222,37	229,04
17:15	17:30	181,50	186,95	192,55	198,33	204,28
17:30	17:45	206,50	212,70	219,08	225,65	232,42
17:45	18:00	183,00	188,49	194,14	199,97	205,97
TOTAL		774,50	797,74	821,67	846,32	871,71

Servidão Bertolina de Oliveira – Sentido oeste (período matutino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
07:00	07:15	13,50	13,91	14,32	14,75	15,19
07:15	07:30	18,50	19,06	19,63	20,22	20,82
07:30	07:45	20,50	21,12	21,75	22,40	23,07
07:45	08:00	16,50	17,00	17,50	18,03	18,57
TOTAL		69,00	71,07	73,20	75,40	77,66

Servidão Bertolina de Oliveira – Sentido leste (período matutino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
08:00	08:15	7,00	7,21	7,43	7,65	7,88
08:15	08:30	11,50	11,85	12,20	12,57	12,94
08:30	08:45	7,00	7,21	7,43	7,65	7,88
08:45	09:00	11,00	11,33	11,67	12,02	12,38
TOTAL		36,50	37,60	38,72	39,88	41,08

Servidão Bertolina de Oliveira – Sentido oeste (período vespertino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
17:30	17:45	15,50	15,97	16,44	16,94	17,45
17:45	18:00	17,50	18,03	18,57	19,12	19,70
18:00	18:15	23,50	24,21	24,93	25,68	26,45
18:15	18:30	16,50	17,00	17,50	18,03	18,57
TOTAL		73,00	75,19	77,45	79,77	82,16

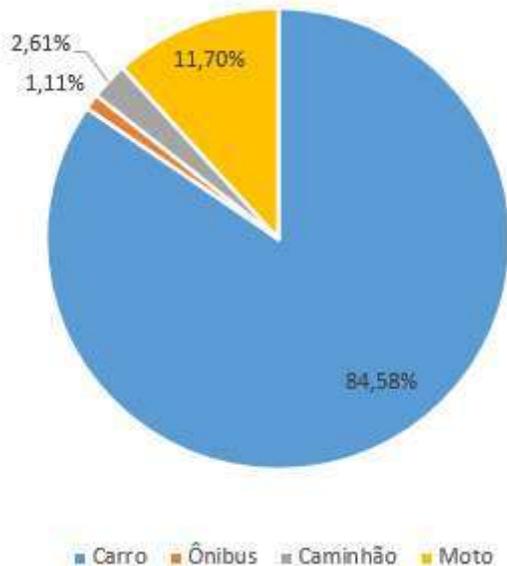
Servidão Bertolina de Oliveira – Sentido leste (período vespertino)

Horário		2025	2026	2028	2031	2036
17:00	17:15	18,00	18,54	19,10	19,67	20,26
17:15	17:30	17,00	17,51	18,04	18,58	19,13
17:30	17:45	20,00	20,60	21,22	21,85	22,51
17:45	18:00	18,00	18,54	19,10	19,67	20,26
TOTAL		73,00	75,19	77,45	79,77	82,16

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

06/08/2025, quarta-feira. 07h00-10h00; 16h30-19h30.

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



Informar a Capacidade da via:

Pode ser utilizado, simplificada, aproximação baseada em HCM (2010) onde:
Vias Expressas ou Transito Rápido até 3,0m de largura por faixa: 1700 UCP/h/faixa
Vias Expressas ou Transito Rápido mais 3,0m de largura por faixa: 2000 UCP/h/faixa
Vias Arteriais: 1800 UCP/h/faixa
Vias Coletoras e Subcoletoras: 1500 UCP/h/faixa
Vias Locais: 1000 UCP/h/faixa

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

Condicionantes observados na Estrada Cristovão Machado de Campos

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

Condicionantes observados na Servidão Bertolina de Oliveira

Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

Presença de zonas com ultrapassagem proibida	(X) Sim () Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	(X) Sim () Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não
Distribuição do tráfego por sentido de diferente de 50/50	() Sim (X) Não

Apresentar e analisar a capacidade da infraestrutura viária e do nível de serviço atual das vias usando como referência a tabela de nível de serviço abaixo, conforme *Highway Capacity Manual* (HCM, 2010). Nos balneários, o estudo deve considerar a sazonalidade, bem como os Localizados na SC-401, SC-405, SC-406 e Rod. Admar Gonzaga (SC-404), considerando aumento de 40% de veículos na contagem de tráfego, caso seja feita em época de baixa temporada, ou apresentar bibliografia justificando valores diferentes de incremento.

Capacidade da Estrada Cristovão Machado de Campos

Vias Coletoras e Subcoletoras (Coletora Insular): 1500 UCP/h/faixa

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

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

Nível de Serviço da Estrada Dário Manoel Cardoso

$$NS = VT/C$$

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

Sentido	VT	VT/C	Nível de Serviço
Norte	1.038,00	1,15	F – Péssimo
Sul	774,50	0,86	E – Ruim

Capacidade da Servidão Bertolina de Oliveira

Vias Locais: 1000 UCP/h/faixa

$$C = 1.000* - (40\%) = 600 \text{ UVPs/hora/faixa.}$$

Sentido	VT	VT/C	Nível de Serviço
Norte	73,00	1,12	A – Ótimo
Sul	73,00	0,12	A – Ótimo

Geração de viagens do empreendimento	
Para o setor residencial , quando houver, pode ser utilizado o modelo de geração de viagens do ITE que consta na Rede PGV (2015). <i>(disponível em http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/70-conceitos-basicos/taxas)</i>	
Número de Unidades Habitacionais	-
Número de vagas	-
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	-
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	-
Para o número de veículos	-
Para o número de pessoas	-
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	-
Para o número de veículos	-
Para o número de pessoas	-
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	-
Para o número de veículos	-
Para o número de pessoas	-
Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	-
Volume Gerado na hora pico da manhã	-
Volume Gerado na hora pico da tarde	-
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>	
<p>Considerando o uso específico do empreendimento — posto de combustíveis — ressalta-se que quase a totalidade dos usuários se desloca por meio de veículos automotores com o objetivo principal de abastecimento. Para a estimativa da geração de viagens que o empreendimento deverá atrair, adotou-se como referência a tese de doutorado da engenheira civil Mayara Orlandi Silva, intitulada “Análise da Geração de Viagens para Postos de Combustíveis: Estudos de Casos na Cidade de Florianópolis/SC”, bem como o artigo “Taxas e Modelos de Geração de Viagens para Postos de Combustíveis – Estudo de Caso em Florianópolis/SC”, publicado na Revista Transportes pela mesma autora.</p> <p>De forma geral, pode-se considerar a seguinte taxa média de geração de viagens por hora pico em postos de gasolina que possuem também conveniência é de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hora pico da manhã: média de 13,9 viagens por bomba/hora; • Hora pico da tarde: média de 16,3 viagens por bomba/hora. 	

Considerando que o posto de gasolina em questão é composto por cinco bombas tem-se.

- Hora pico da manhã: 69,5 viagens/hora.
- Hora pico da tarde: 81,5 viagens/hora.

Cabe ressaltar que parte dessas viagens corresponde a veículos que já trafegariam pela localidade, uma vez que é comum os usuários realizarem o abastecimento em postos situados em rotas que percorreriam independentemente da presença do empreendimento. Entretanto, em razão da ausência de dados mais específicos, adota-se, para fins deste estudo, o cenário mais conservador, considerando-se que a totalidade das viagens será composta por novos veículos inseridos na via.

Tendo em vista a localização do posto de gasolina em um balneário turístico de Florianópolis, considera-se aumento de 40% na geração de viagens no período de alta temporada, totalizando:

- Hora pico da manhã: 97,3 viagens/hora.
- Hora pico da tarde: 114,1 viagens/hora.

Ademais, considerando que 2,61% dos veículos contabilizados na Estrada Dário Manoel Cardoso correspondem à tipologia caminhão, aplica-se um fator de Unidade de Veículo Padrão (UVP) de 1,5 para este modal. Assim, adotando-se o cenário mais conservador, o volume de viagens na hora de pico equivale a:

- **Vpico da manhã = 101,11 viagens/hora**
- **Vpico da tarde = 118,57 viagens/hora**

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.

Estrada Cristóvão Machado de Campos - Sentido Norte (hora-pico manhã)								
Cap. da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreend. (UVP)	Sem o empreend.	Critérios	2025	2026	2028	2031	2036
						Demanda de veículo em UVP	1038	1069,14
			Valor do nível de serviço VT/C	1,15	1,19	1,22	1,26	1,30
			Nível de serviço	F - Péssimo	F - Péssimo	E - Ruim	F - Péssimo	F - Péssimo
900	50,56	Com o empreend.						
			Demanda de veículo em UVP	1139,11	1170,25	1202,32	1235,36	1269,39
			Valor do nível de serviço VT/C	1,21	1,24	1,28	1,32	1,35
			Nível de serviço	F - Péssimo	F - Péssimo	F - Péssimo	F - Péssimo	F - Péssimo

Estrada Cristóvão Machado de Campos - Sentido Norte (hora-pico tarde)								
Cap. da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreend. (UVP)	Sem o empreend.	Critérios	2025	2026	2028	2031	2036
			Demanda de veículo em UVP	496	510,88	526,21	541,99	558,25
			Valor do nível de serviço VT/C	0,55	0,57	0,58	0,60	0,62
			Nível de serviço	C- Aceitável				
900	50,56	Com o empreend.						
			Demanda de veículo em UVP	614,57	629,45	644,78	660,56	676,82
			Valor do nível de serviço VT/C	0,61	0,62	0,64	0,66	0,68
			Nível de serviço	C - Aceitável				

Estrada Cristóvão Machado de Campos - Sentido Sul (hora-pico manhã)								
Cap. da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreend. (UVP)	Sem o empreend.	Critérios	2025	2026	2028	2031	2036
			Demanda de veículo em UVP	579	596,37	614,26	632,69	651,67
			Valor do nível de serviço VT/C	0,64	0,66	0,68	0,70	0,72
			Nível de serviço	C - Aceitável	C - Aceitável	C - Aceitável	C - Aceitável	D - Regular
900	59,29	Com o empreend.						
			Demanda de veículo em UVP	697,57	714,94	732,83	751,26	770,24
			Valor do nível de serviço VT/C	0,71	0,73	0,75	0,77	0,79
			Nível de serviço	C - Aceitável	D - Regular	D - Regular	D - Regular	D - Regular

Estrada Cristóvão Machado de Campos - Sentido Sul (hora-pico tarde)								
Cap. da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreend. (UVP)	Sem o empreend.	Critérios	2025	2026	2028	2031	2036
			Demanda de veículo em UVP	774,5	797,74	821,67	846,32	871,71
			Valor do nível de serviço VT/C	0,86	0,89	0,91	0,94	0,97
			Nível de serviço	E - Ruim	E - Ruim	E - Ruim	E - Ruim	E - Ruim
900	59,29	Com o empreend.						
			Demanda de veículo em UVP	893,07	916,31	940,24	964,89	990,28
			Valor do nível de serviço VT/C	0,93	0,95	0,98	1,01	1,03
			Nível de serviço	E - Ruim	E - Ruim	E - Ruim	F - Péssimo	F - Péssimo

Servidão Bertolina de Oliveira - Sentido Oeste/Leste (hora-pico tarde)								
Cap. da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreend. (UVP)	Sem o empreend.	Crítérios	2025	2026	2028	2031	2036
			Demanda de veículo em UVP	73	75,19	77,45	79,77	82,16
			Valor do nível de serviço VT/C	0,12	0,13	0,13	0,13	0,14
			Nível de serviço	A - Ótimo				
600	59,29	Com o empreend.	Demanda de veículo em UVP	132,29	134,48	136,74	139,06	141,45
			Valor do nível de serviço VT/C	0,22	0,22	0,23	0,23	0,24
			Nível de serviço	A - Ótimo				

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

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

Entende-se que, com a implantação e operação do empreendimento, a mobilidade na principal via de acesso será inevitavelmente impactada, com incremento significativo de tráfego e consequente alteração das condições de circulação. A análise crítica dos dados levantados evidencia que os impactos serão relevantes, sobretudo considerando as capacidades atuais e projetadas da infraestrutura viária.

De acordo com os levantamentos realizados, observou-se que o nível de serviço (NS) da Estrada Cristóvão Machado de Campos encontra-se classificado como “F” no sentido norte e “E” no sentido sul. Segundo os parâmetros do Highway Capacity Manual (2010), o NS “F” indica que o volume de tráfego excede a capacidade da via, resultando em atrasos significativos e velocidades muito baixas, com fluxo instável e intermitente, ou até mesmo parada. Já o NS “E” é caracterizado por condições de operação muito ruins, com fluxo de tráfego próximo à capacidade da via, resultando em velocidades baixas e tempos de viagem longos. A fila de veículos pode se estender por longos períodos e a possibilidade de realizar manobras de ultrapassagem é extremamente limitada.

As projeções futuras demonstram tendência de agravamento das condições de tráfego. Os cálculos apontam que o empreendimento será responsável 118,57 viagens adicionais na hora pico, intensificando ainda mais a demanda já elevada. Para o sentido sul da Estrada Cristóvão Machado, o horário de pico da tarde com a implantação do empreendimento tende a provocar mudança negativa no nível de serviço a partir de 2031, esse passando de “E – Ruim” para “F – Péssimo”, evidenciando um efeito cumulativo e acelerador sobre o comprometimento da via.

Também realizou-se o estudo de tráfego para a Servidão Bertolina de Oliveira. Para essa via, independente da implantação ou não do empreendimento, o nível de serviço da via permanece “A – Ótimo” pelos próximos 10 anos.

De modo geral, conclui-se que a via em questão já opera em condições de saturação nos períodos de maior demanda. A implantação do empreendimento, embora agrave esse cenário, não constitui o fator primário do congestionamento, mas sim um dos elementos que compõem uma dinâmica urbana mais ampla. Diante disso, recomenda-se a formulação e implementação de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável, que priorizem o transporte coletivo e a mobilidade ativa, com vistas à redução da dependência do automóvel particular e à racionalização das distâncias percorridas diariamente pelos moradores da região.

3.7. Conforto Ambiental Urbano

Materiais na fachada do empreendimento

O empreendimento conta com fachada com alta reflexibilidade? Se sim, qual a sua porcentagem de ocupação? E sua posição solar.

Não.

O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?		Não.
O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?		Não.
Ventilação e Iluminação		
A taxa de impermeabilização utilizada é menor do que o limite legal?		Não.
O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum equipamento comunitário público ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Não.
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Não.
Conforto Ambiental <i>(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)</i>		
Poluição sonora	Construção	Alto, devendo ser mitigado com estratégias de planejamento de obra e operação de maquinários e operações de carga e descarga de insumos.
	Funcionamento	Alto, devido ao trânsito de veículos para abastecimento.
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	Baixo/médio, relacionado ao aumento de tráfego de veículos automotivos na localidade.
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, devem ser observados o controle da limpeza dos pneus dos veículos de carga na saída e no acesso ao imóvel. Para mais, é importante que os veículos de carga utilizem lona para evitar a dispersão do material particulado.
	Funcionamento	Sem impactos significativos na fase de operação do empreendimento, sendo os existentes majoritariamente relacionados ao aumento de tráfego de veículos automotivos na localidade.
Outros	Construção	-
	Funcionamento	-
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>		
<p>O empreendimento em análise trata-se de um posto de combustíveis, cuja edificação principal consiste em uma cobertura metálica destinada ao abrigo das bombas de abastecimento, com pé-direito aproximado de 5,10 metros, ponto mais alto da edificação com 6,10 m e sem fechamento lateral. Além disso, as demais edificações de</p>		

apoio (como loja de conveniência, sanitários e sala administrativa) apresentam volumetria reduzida e não se configuram como elementos de grande porte em relação ao entorno imediato.

Dada essa conformação construtiva, verifica-se que o empreendimento não acarretará impactos negativos relevantes sobre a ventilação ou a iluminação natural de áreas vizinhas. A ausência de grandes massas edificadas e o uso de estruturas abertas favorecem a manutenção da circulação de ar e da incidência solar nos lotes adjacentes, não gerando sombreamento significativo sobre edificações existentes.

3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural

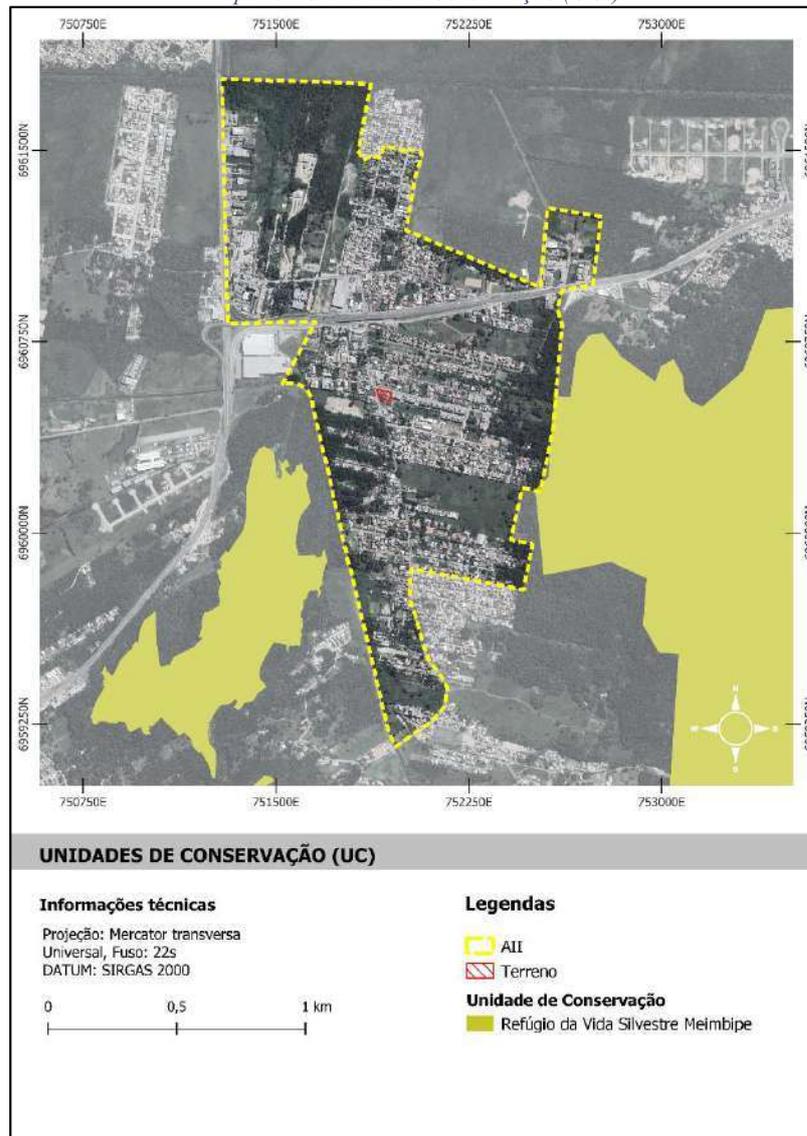
Caracterização e análise da paisagem e patrimônio atual

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

A AII do empreendimento margeia a Unidade de Conservação (UC) denominada Refúgio da Vida Silvestre Meimbipe, de administração municipal. As UCs são áreas legalmente protegidas, instituídas pelo poder público, com normas específicas de uso e manejo, tendo como objetivo principal a conservação da biodiversidade, dos recursos naturais e dos serviços ecossistêmicos. No contexto nacional, tais unidades são regulamentadas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC), instituído pela Lei Federal nº 9.985/2000.

A UC Refúgio da Vida Silvestre Meimbipe é a maior UC do município de Florianópolis em extensão territorial, possuindo nove glebas que totalizam quase 60 km². Trata-se de uma UC fundamental para a conectividade do corredor ecológico que liga as matas presentes nas morrarias da porção centro e norte da Ilha de Santa Catarina. As águas que nascem e correm pelas morrarias protegidas dessa UC são fundamentais para praticamente todas as bacias da porção centro, norte e até mesmo de parte do sul da Ilha de Santa Catarina. A vegetação é característica de ombrófila densa submontana, montana, matas ciliares em planície fluvial e ambientes lagunares costeiro.

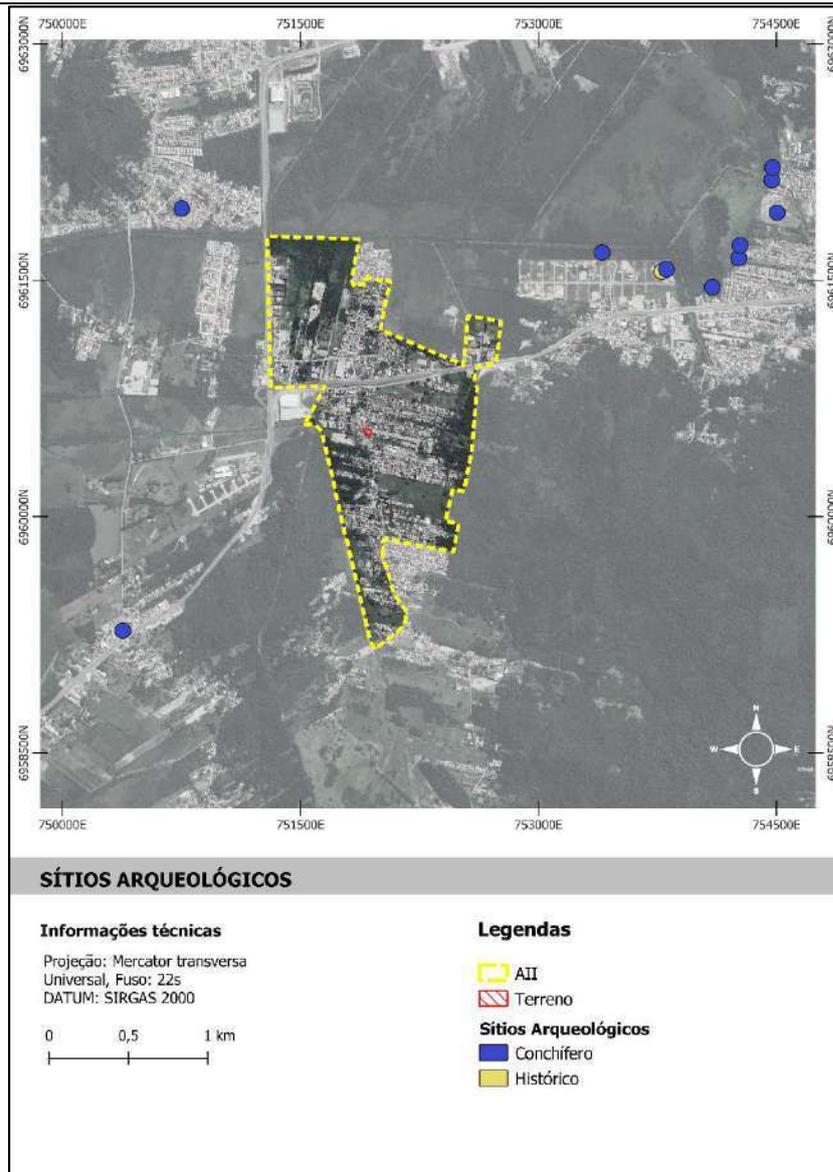
Mapa 19: Unidades de Conservação (UCs).



Fonte: Geoportal PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Para mais, embora não tenham sido mapeados sítios arqueológicos dentro AII do empreendimento, em suas proximidades foram encontrados sítios arqueológicos conchíferos e históricos, conforme ilustra o mapa a seguir.

Mapa 20: Sítios arqueológicos.



Fonte: Geoportail PMF (<https://geo.pmf.sc.gov.br/map>). Adaptado pela autora (2025).

Cabe mencionar que nenhum patrimônio material tombado foi mapeado dentro da AII do empreendimento.

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)*

A região em que se insere o empreendimento é marcada pela presença da Estrada Cristóvão Machado de Campos, via arterial que concentra intenso fluxo de veículos e constitui o principal eixo de mobilidade da Vargem Grande. Ao longo de suas margens, observa-se a presença de usos residenciais, comerciais e mistos, refletindo um tecido urbano consolidado, com tendência à intensificação das atividades econômicas.

Nesse contexto, a implantação do empreendimento proposto – de uso comercial compatível com a dinâmica local – tende a se integrar à paisagem urbana existente, sem provocar alterações significativas na sua configuração. O porte da edificação, sua volumetria e o padrão construtivo adotado estão em consonância com os

parâmetros urbanísticos vigentes e com os elementos já presentes na área, o que contribui para a minimização de impactos visuais ou de ruptura com a paisagem consolidada.

Ainda que os impactos diretos sobre a paisagem urbana sejam considerados baixos, é possível observar que a presença de novos empreendimentos pode reforçar processos em curso, como a substituição de usos exclusivamente residenciais por usos comerciais e de serviços, bem como o adensamento construtivo ao longo da via. Esses processos devem ser monitorados e considerados no planejamento urbano da região, com o objetivo de garantir o equilíbrio entre crescimento urbano e qualidade paisagística.

Descrever os elementos do Patrimônio Natural impactados e quais os impactos gerados pelo empreendimento.
(Definir na Matriz de Análise dos Impactos Urbanísticos, posteriormente, as medidas mitigatórias pertinentes para cada impacto)

A única Unidade de Conservação identificada próxima a AII do empreendimento é o Refúgio da Vida Silvestre Meiembipe. Localizada a aproximadamente 500 metros da área de implantação, a UC não apresenta sobreposição territorial com o empreendimento, tampouco é afetada em sua zona de amortecimento. Dessa forma, conclui-se que o empreendimento não exerce influência direta ou significativa sobre a unidade de conservação, nem compromete seus objetivos de proteção e conservação da biodiversidade.

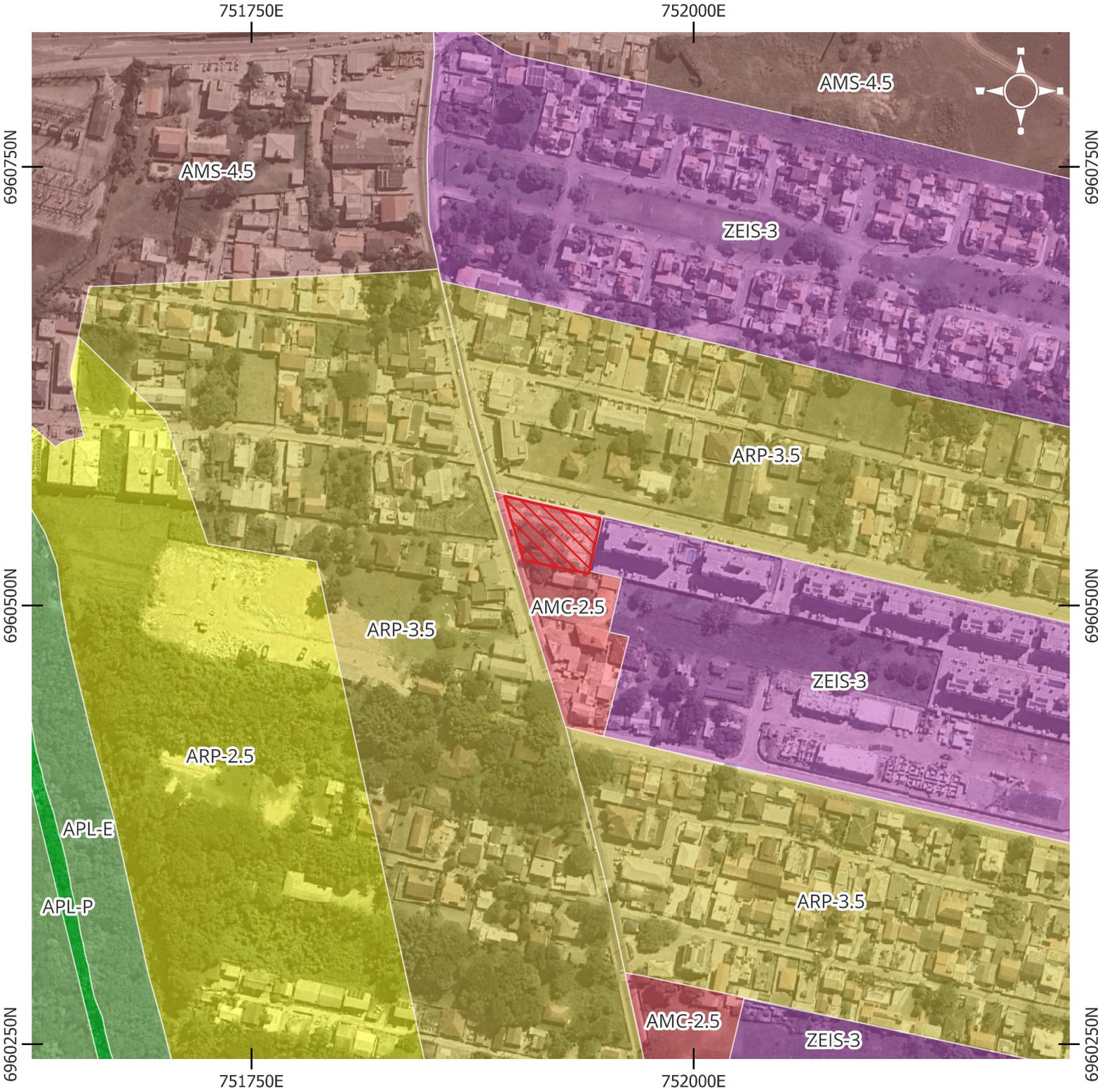
Ainda assim, é fundamental que o controle ambiental seja rigorosamente observado durante as fases de implantação e operação, assegurando que nenhuma forma de contaminação ou interferência indireta comprometa os processos ecológicos associados às áreas de relevância ambiental da AII.

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)

Ainda que não se prevejam interferências diretas ao patrimônio arqueológico, a proximidade do empreendimento com esses vestígios arqueológicos ressalta a relevância do patrimônio histórico-cultural da região, evidenciando uma antiga ocupação humana possivelmente anterior ao período colonial. A existência desses registros também indica o potencial para a ocorrência de outros sítios ainda não identificados na área.

Diante disso, recomenda-se atenção especial durante a fase de implantação, sobretudo nas atividades que envolvam movimentação de solo e escavações. A adoção de medidas de educação patrimonial, como o treinamento da equipe de obras para o reconhecimento e o correto procedimento em caso de achado fortuito, é fundamental para a preservação de possíveis evidências relevantes à compreensão da história local.

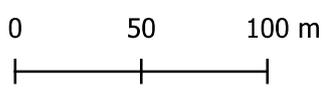
ANEXO I - Mapas



ZONEAMENTO

Informações técnicas

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



Legendas

-  Terreno
-  AMC-2.5
-  AMS-4.5
-  APL-E
-  APL-P
-  ARP-2.5
-  ARP-3.5
-  ZEIS-3

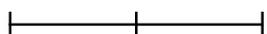


ÁREAS ESPECIAIS DE INTERVENÇÃO URBANÍSTICA

Informações técnicas

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

0 50 100 m

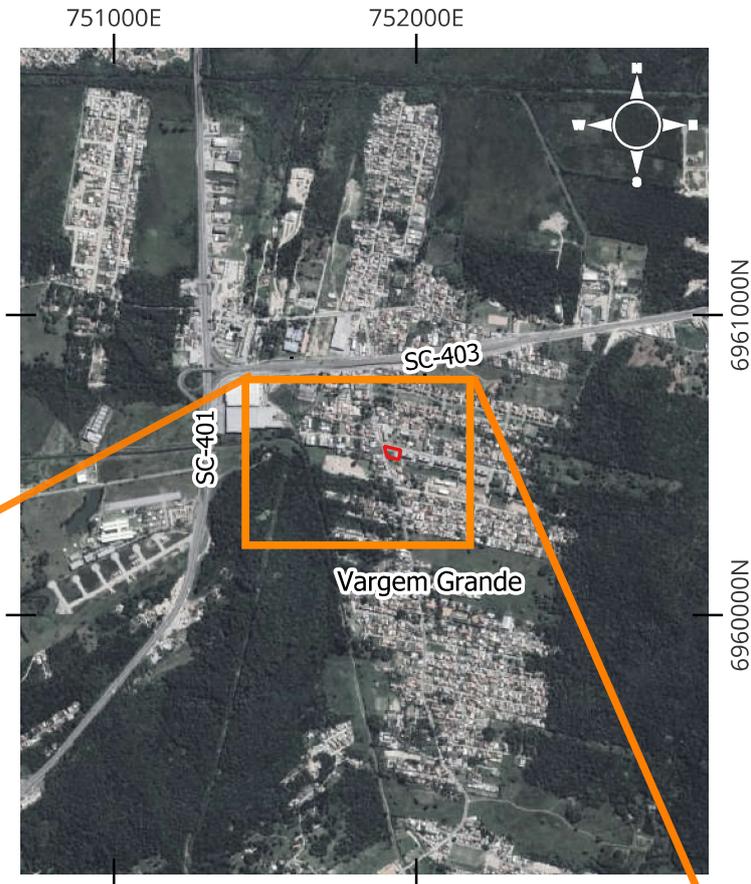
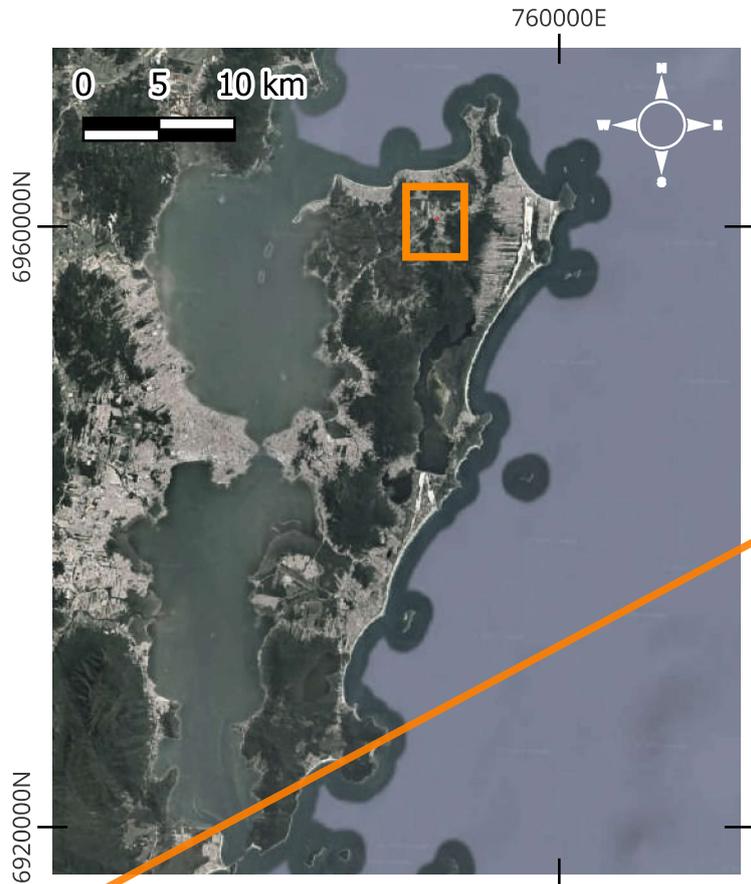


Legendas

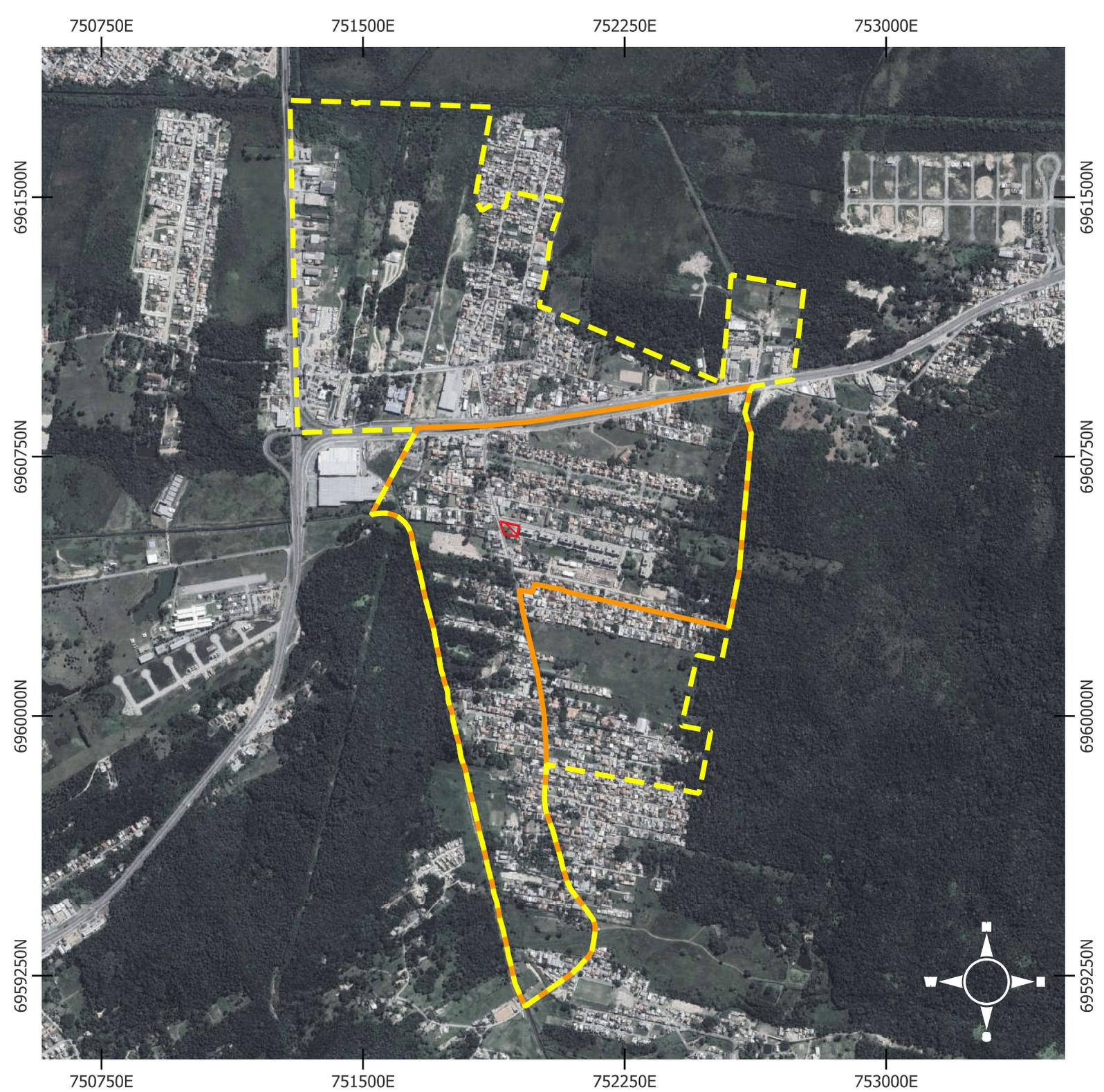
 Terreno

Áreas Especiais

 Área Especial de Interesse Social



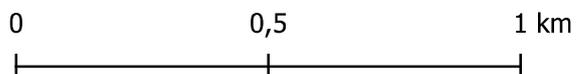
LOCALIZAÇÃO



ÁREAS DE INFLUÊNCIA

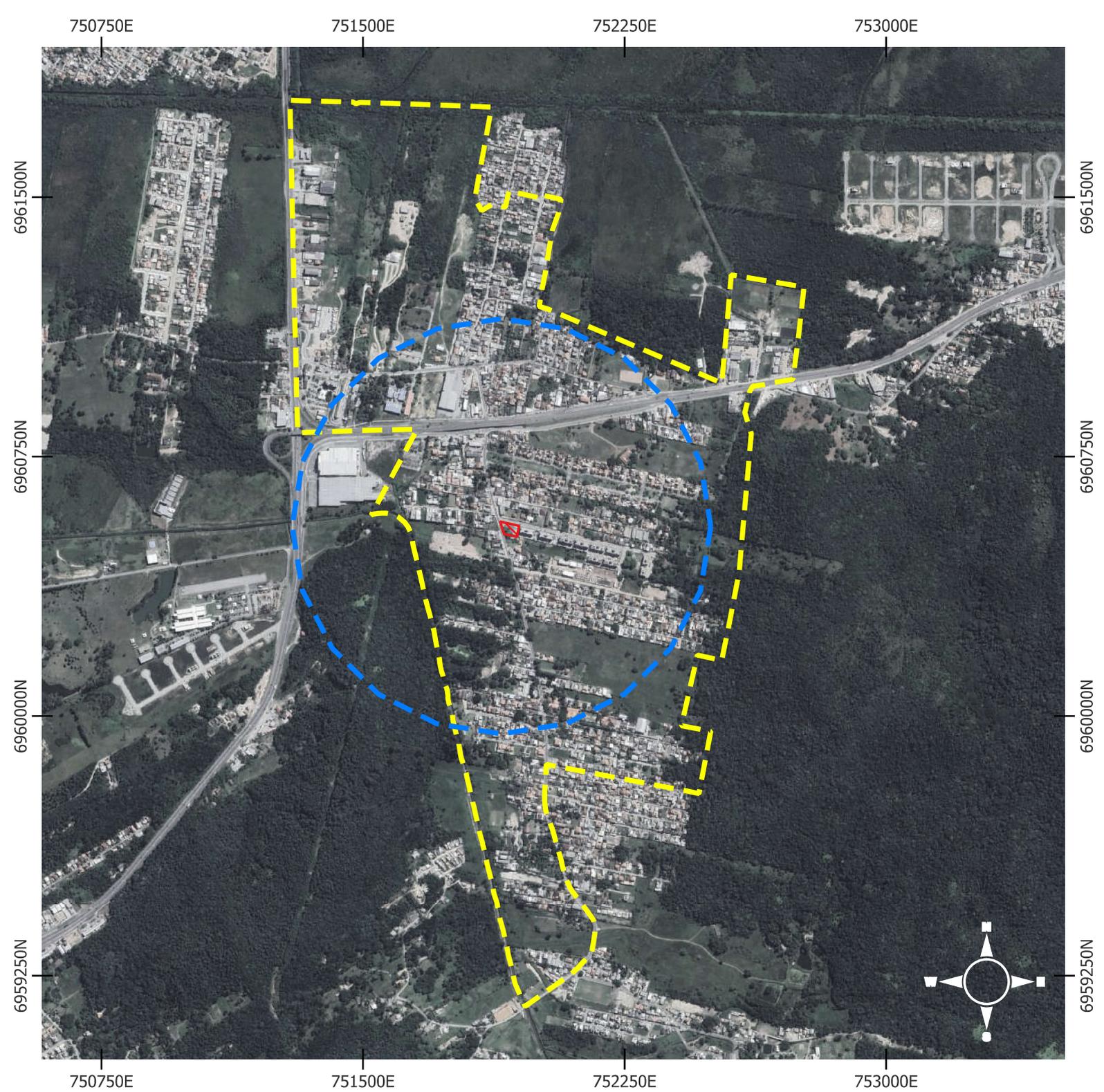
Informações técnicas

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



Legendas

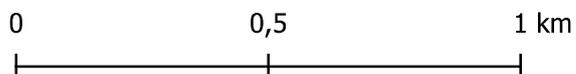
-  Terreno
-  AID
-  AII



ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AII)

Informações técnicas

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



Legendas

-  Terreno
-  AII
-  Buffer 600m

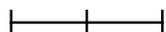


ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA (AID)

Informações técnicas

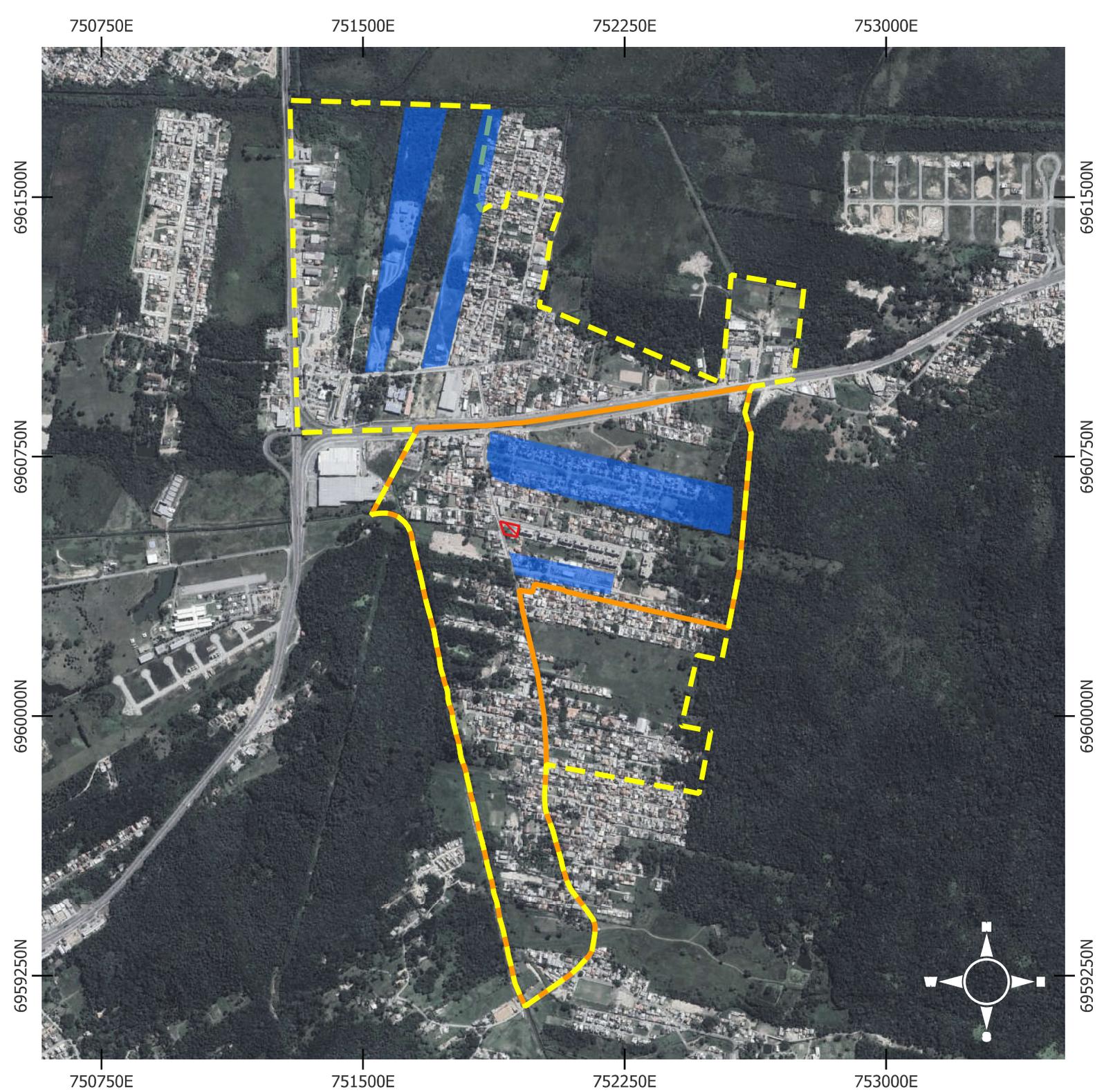
Projeção: Mercator transversa
Universal, Fuso: 22s
DATUM: SIRGAS 2000

0 0,1 0,2 km



Legendas

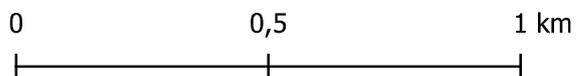
- Terreno
- AID
- Buffer 200m



ZONAS ESPECIAIS DE INTERESSE SOCIAL (ZEIS)

Informações técnicas

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



Legendas

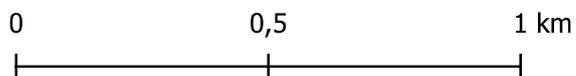
-  Terreno
-  AII
-  ZEIS-3



DREMAP - Áreas Suscetíveis

Informações técnicas

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



Legendas

-  AII
-  Terreno

DREMAP

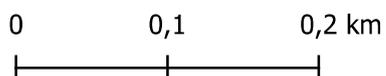
-  Alagamento
-  Inundação



SUSCETIBILIDADE INUNDAÇÃO

Informações técnicas

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



Legendas

 Terreno

Suscetibilidade Inundação

-  Alta
-  Media
-  Baixa

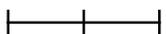


EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

Informações técnicas

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

0 0,1 0,2 km



Legendas

-  Terreno
-  AID

Equipamentos comunitários

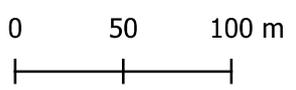
-  Assistência Social
-  Convívio Social
-  Educação
-  Esportivo
-  Saúde
-  Segurança



EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

Informações técnicas

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



Legendas

- Terreno
- AID

Equipamentos comunitários

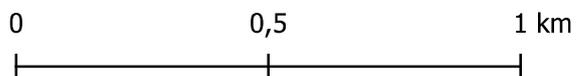
- Assistência Social
- Convívio Social
- Educação
- Esportivo
- Saúde
- Segurança



REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS

Informações técnicas

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



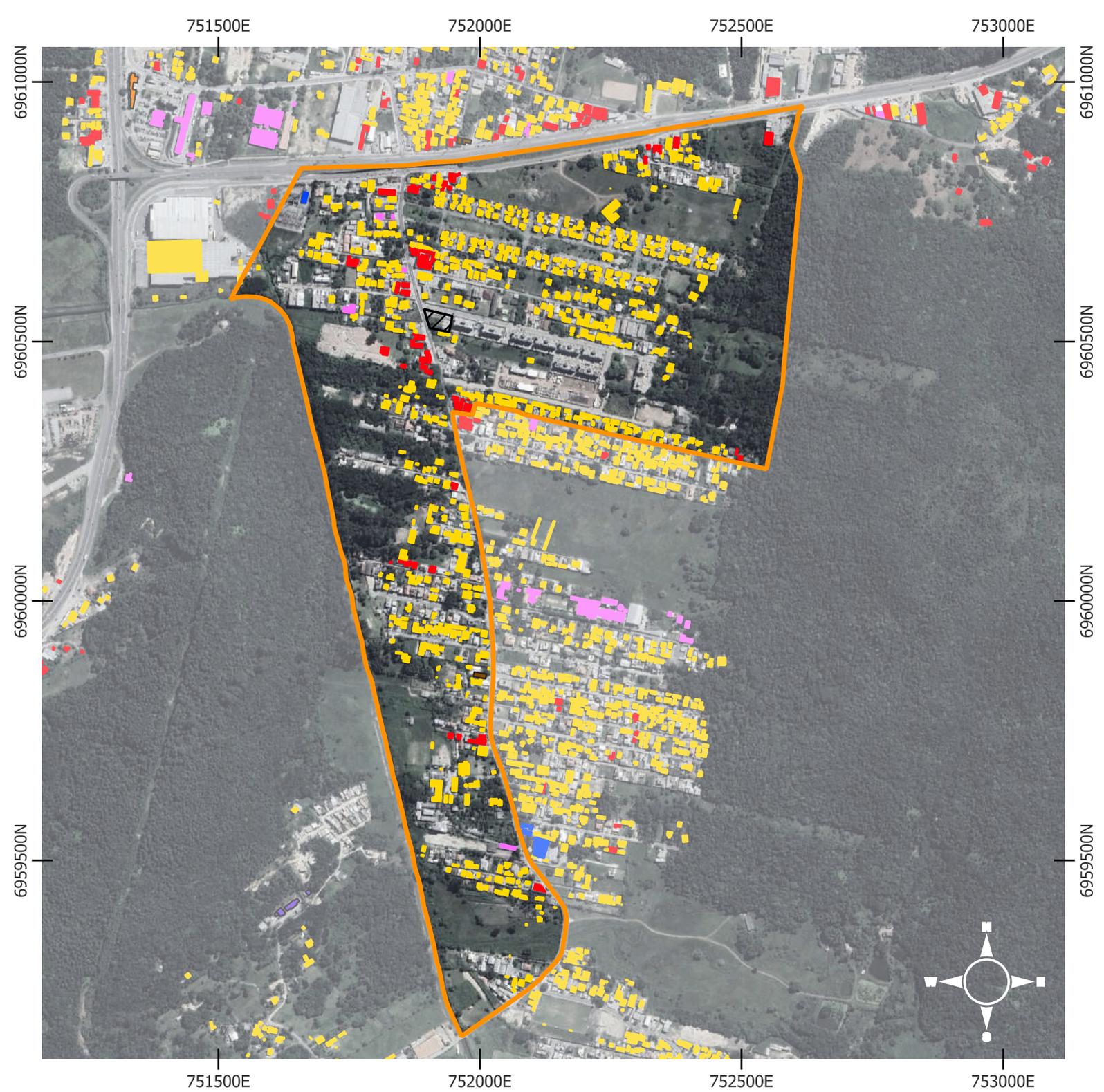
Legendas

 Terreno

 AII

REP

 ELCPA

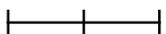


USO DAS EDIFICAÇÕES

Informações técnicas

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

0 0,1 0,2 km

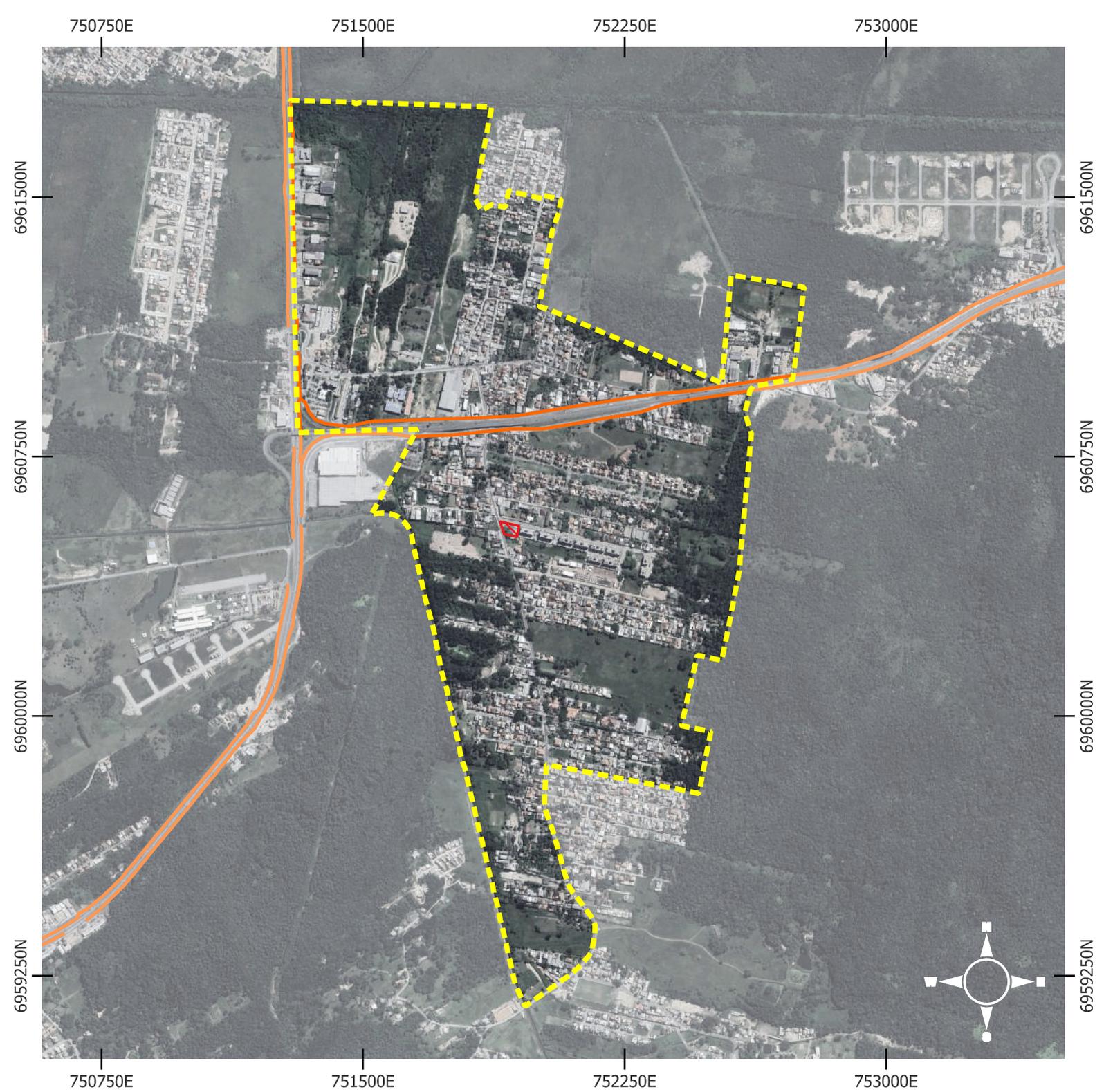


Legendas

-  Terreno
-  AID

Uso das edificações

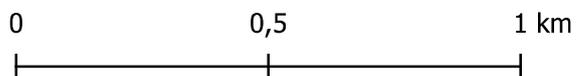
-  Residencial
-  Comercial
-  Condomínio de salas comerciais
-  Mista
-  Institucional
-  Religioso



INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA

Informações técnicas

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



Legendas



AII

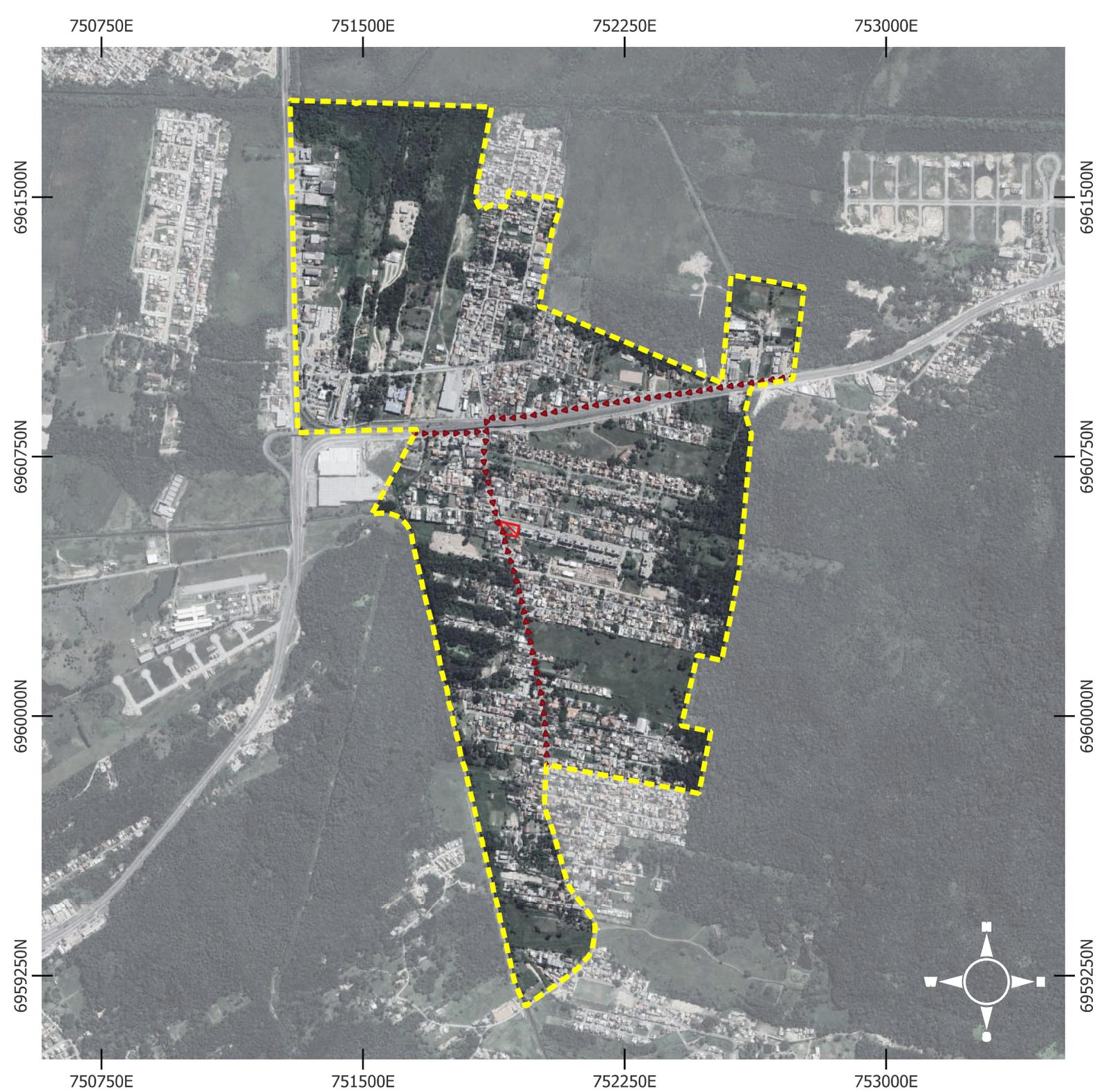


Terreno

Infraestrutura Ciclovária



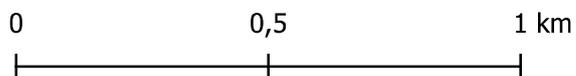
Ciclofaixa



ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA (AII)

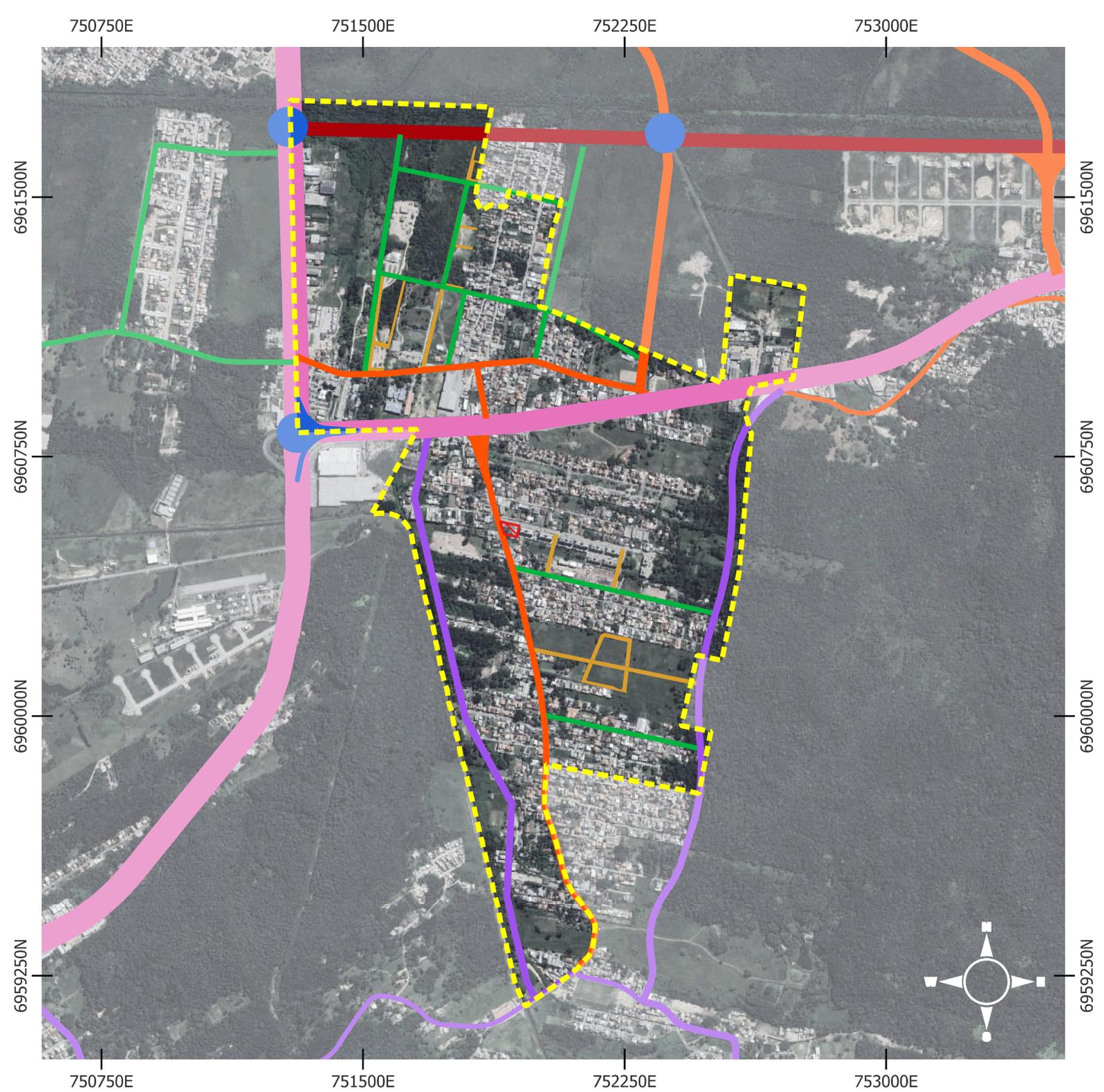
Informações técnicas

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



Legendas

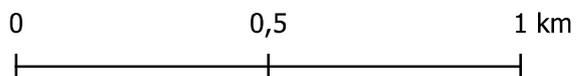
-  AII
-  Terreno
-  Rotas de acesso



HIERARQUIA VIÁRIA

Informações técnicas

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

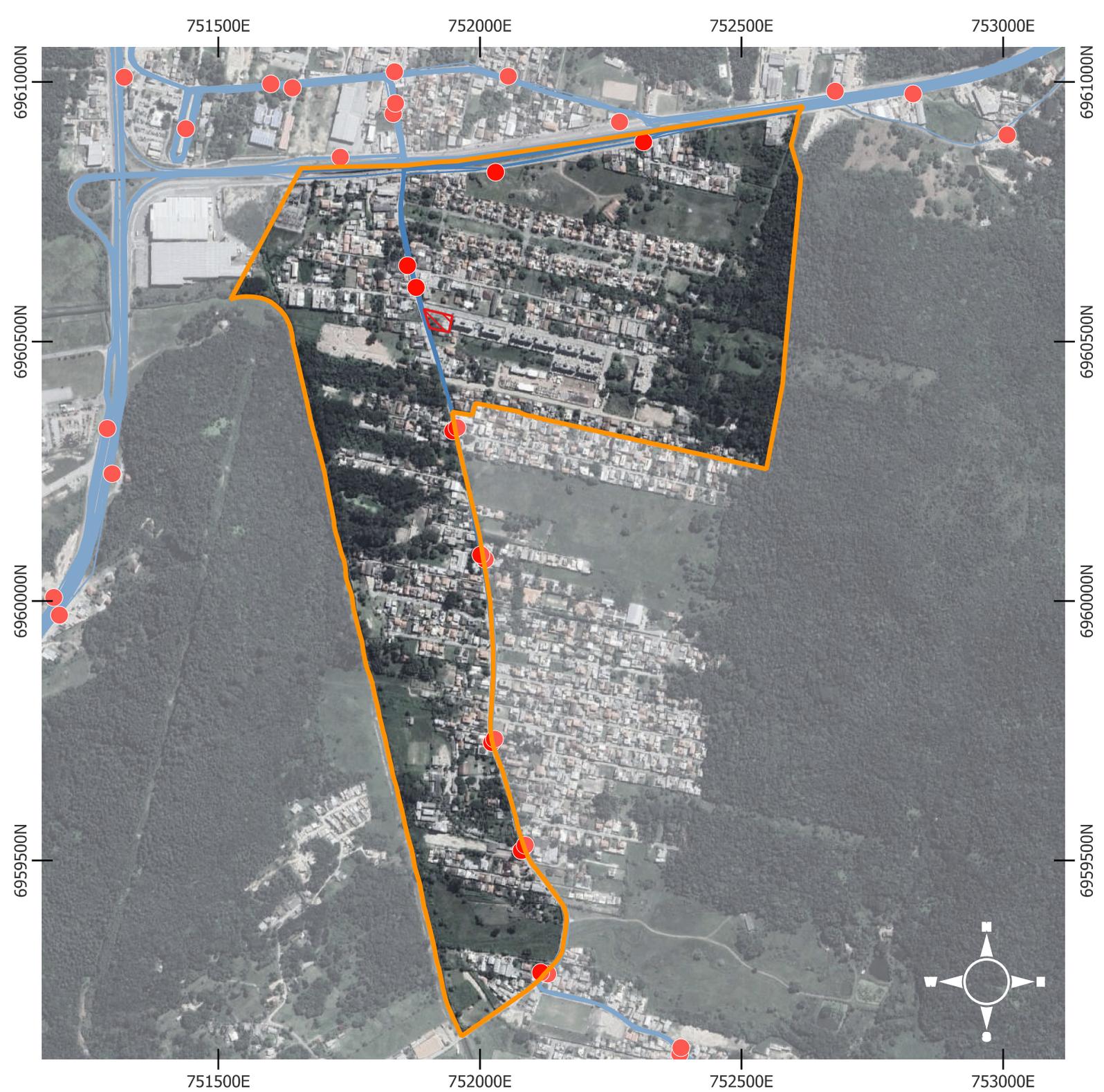


Legendas

-  AII
-  Terreno

Hierarquia Viária

-  Transito Rápido
-  Arterial Insular
-  Coletora Insular
-  Sub Coletora Insular
-  Via Panorâmica
-  Vias de ZEIS

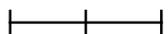


PONTOS E LINHAS DE ÔNIBUS

Informações técnicas

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

0 0,1 0,2 km



Legendas

-  Terreno
-  AID
-  Pontos de ônibus
-  Linhas de ônibus



PONTO DE CONTAGEM

Informações técnicas

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

0 10 20 m



Legendas



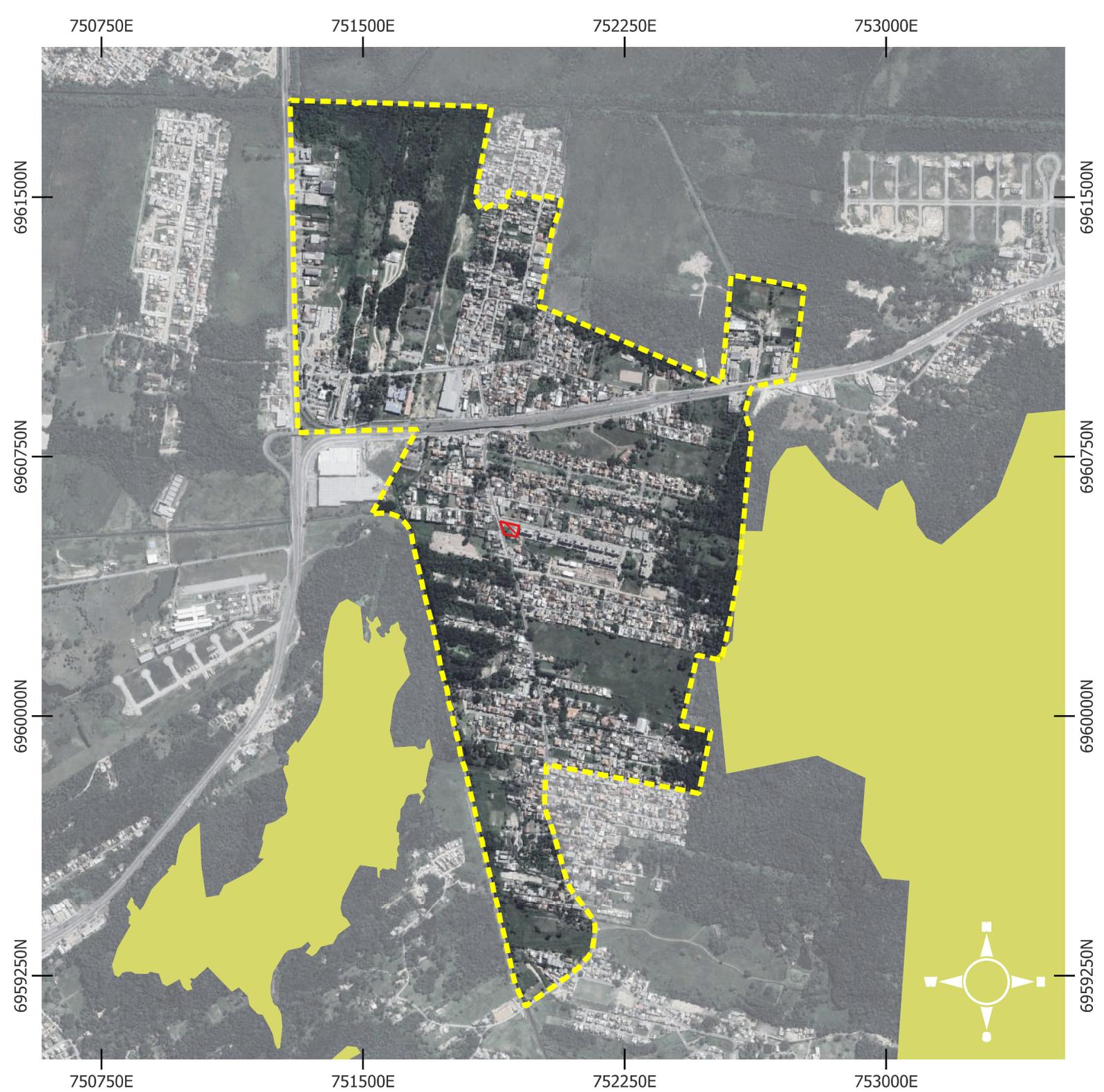
AII



Terreno



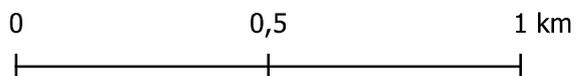
Ponto de Contagem



UNIDADES DE CONSERVAÇÃO (UC)

Informações técnicas

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

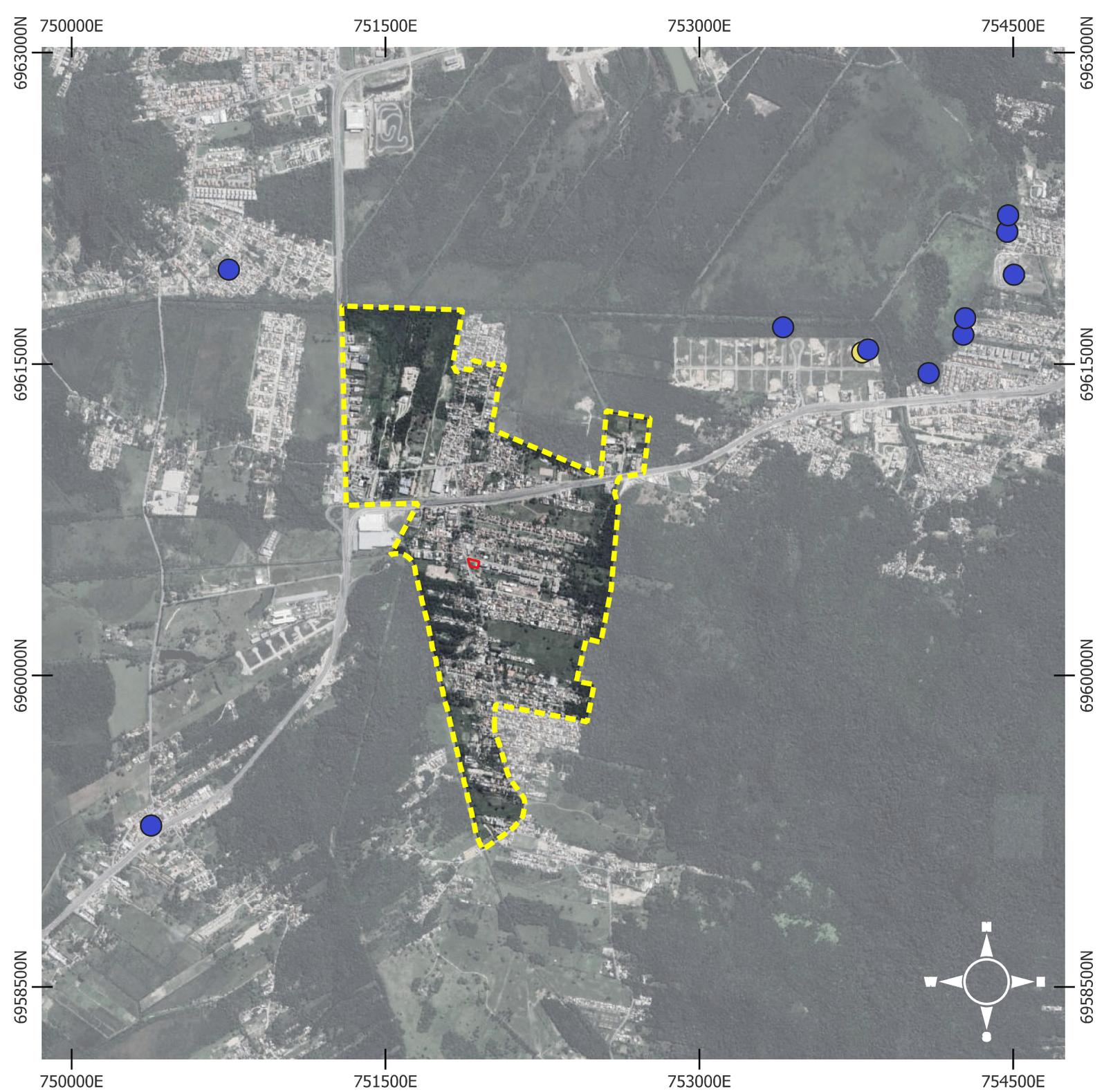


Legendas

-  AII
-  Terreno

Unidade de Conservação

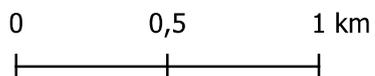
-  Refúgio da Vida Silvestre Meimbipe



SÍTIOS ARQUEOLÓGICOS

Informações técnicas

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



Legendas

-  AII
-  Terreno

Sítios Arqueológicos

-  Conchífero
-  Histórico