

RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)

SC 401 EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS SPE LTDA



**Expansão SC
Estrada Haroldo Soares Glavan – Saco Grande**

2025

Sumário

1. Identificação do Empreendimento	3
1.1. Nome e Localização do Empreendimento	3
1.2. Identificação do Empreendedor	3
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico	3
1.4. Titulação do Imóvel	4
1.5. Informações Prévias	4
Processos correlatos	4
1.6. Descrição do Empreendimento	8
2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII)	14
3. Diagnósticos e Prognósticos	17
3.1. Adensamento Populacional	17
3.2. Equipamentos Urbanos na AID	19
3.3. Equipamentos Comunitários na AID	22
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo	29
3.5. Valorização Imobiliária na AII	30
3.6. Mobilidade Urbana	34
3.7. Conforto Ambiental Urbano	56
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural	62

1. Identificação do Empreendimento			
1.1. Nome e Localização do Empreendimento			
Enquadramento (conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMH DU N.001/2023)	b) Edificação		
Classificação (conforme art. 4º da Lei Municipal 11.029/2023)	IV - comércios atacadistas, varejistas em geral, lojas de departamentos, mercados, shopping centers, galerias, centros comerciais e varejistas de produtos perigosos acima de 5.000m2 de área construída ou utilizável; VIII - edificações implantadas em terrenos com 10.000m2 ou mais de área inserida em Macroárea de Uso Urbano;		
Usos (conforme Anexo F02 - Adequação de Usos para Aprovação e Licenciamento de Obras e Edificações, da LC nº 482/2014)	AMC-4.5 Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical (Adequado) Condomínio comercial / de serviços (Adequado)		
Nome fantasia (se houver)	Expansão SC		
Logradouro	Estrada Haroldo Soares Glavan	Número	S/N
Complemento	-	CEP	88050-005
Bairro/Distrito	Saco Grande		
Inscrições Imobiliárias	38.82.089.0263.001-531		
Matrículas	47.138		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	SC 401 EMPREENDIMENTOS IMOBILIARIOS SPE LTDA		

1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhança				
Nome	AS Soluções Ambientais & Engenharia			
CPF/CNPJ	27.756.665/0001-86			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Julia Carla Santana dos Santos			
Qualificação	Arquiteta e Urbanista	Registro Profissional	CAU A270916-3	
Demais membros da equipe				
Nome do Profissional	Função	Qualificação	Item	Registro Profissional
Julia Carla Santana dos Santos	Elaboração e Coordenação do estudo	Arquiteta e Urbanista	Adensamento populacional	CAU A270916-3
			Equipamentos Urbanos na AID	
			Equipamentos Comunitários na AID	

			Análise de Uso e Ocupação do Solo	
			Valorização imobiliária	
			Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura	
			Ventilação e iluminação	
Amanda Rafaela Schmidt	Elaboração do estudo	Engenheira Ambiental	Geração de tráfego e demanda por transporte	CREA/SC 126680-7
Projeto Arquitetônico				
Nome da Empresa (se houver)	H BOCORNY ARQUITETAS ASSOCIADAS SOCIEDADE SIMPLES			
Responsável técnico	TATIANA STEFFLER	Registro profissional	CAU A487031	

1.4. Titulação do Imóvel	
Matrícula (devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)	Cartório de Registro de Imóveis
47.138	2º Ofício de registro de imóveis de Florianópolis

1.5. Informações Prévias							
Processos correlatos							
(apresentar os números dos processos de consulta de viabilidade, diretrizes urbanísticas prévias, aprovação de projeto, licenças ambientais - LAP, LAI, LAO, supressão de vegetação, etc. - autorizações de demolição e outros)							
Nome do Processo				Número do Processo/Ano			
Aprovação de Projeto (Antigo)				E 084.583/2016			
Estudo de Impacto de Vizinhança (Antigo)				E 13275/2018			
Via Panorâmica				E 00047626/2025			
Licenciamento Ambiental				URB/20863/CRF			
Aprovação de Projeto				E 00093348/2024			
Viabilidade de Água e Esgoto				AD0368457/2025			
Viabilidade Urbanística				036392/2025			
Consulta de Via Panorâmica - SEPHAN				E 00047626/2025			
Zoneamentos incidentes							
(Anexo F01 da LC n. 482/2014 - Listar os zoneamentos incidentes e adicionar figura do site https://geoportal.pmf.sc.gov.br/map ligando a camada “Zoneamento – Decreto Mun. N° 25.301/2023” no grupo “Plano Diretor Vigente” e “Google Satélite” no grupo “Mapas Base”. Destacar as inscrições imobiliárias na imagem)							
Sigla	Nº Pavimentos		Taxa de Ocupação Máxima (%)	Taxa Imper. Máxima (%)	Altura Máxima Edificação (m)	Coeficiente de Aproveitamento (CA)	
	Padrão	Acrésc. TDC				CA Básico	CA Máx. Total
AMC 4.5	4	0	45%	70%	15/20	1	4

(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)

Unidade Territorial de Planejamento

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

Licenças Ambientais

Empreendimento passível de licença ambiental?

(X) Sim () Não

No caso de já ter sido licenciado	
Nomear e anexar a licença	Comentário sobre a pertinência das medidas para o EIV (máx. 500 caracteres)
Licença Ambiental de Instalação – LAI Nº 2999/2023	Está sendo a solicitação de nova Licença Ambiental de Instalação junto ao órgão ambiental.
Diretrizes Urbanísticas Obrigatórias <i>(Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)</i>	
Não aplicável para o projeto em questão, considerando a legislação vigente.	
Diretrizes Urbanísticas Orientadoras <i>(Caso nem todas as diretrizes orientadoras tenham sido atendidas, identificar quais não foram contempladas e as devidas justificativas)</i>	
	Identificação e Justificativa (máx. 1000 caracteres)
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 (máx. 500 caracteres)	Anexo
Conforme analisado no processo de licenciamento e apresentado na LAI nº 2999/2023. A área do empreendimento se apresenta com vegetação de gramíneas na área de uso, e com vegetação arbórea na parte preservada como área verde. O projeto respeita as áreas verdes conforme apresentado no processo, .	
O terreno objeto do presente projeto foi adquirido pelos atuais proprietários da Prefeitura Municipal de Florianópolis por meio de processo licitatório específico, concorrência para alienação de imóveis nº 506/SMA/DLC/2016. O processo licitatório foi precedido da devida autorização legislativa, com a autorização para desafetação e alienação da área devidamente publicada no Diário Oficial do Município por meio da lei 10.094/16; Os parâmetros de uso e ocupação do solo deste terreno, cujo zoneamento original era ACI (justamente por ter sido de propriedade do poder público municipal) foram definidos em parecer específico da Procuradoria Geral do Município, conforme consta: <i>“...Natural que o regime de uso e ocupação seja permissivo para atividades comerciais, de serviços ou residenciais, a depender do entorno, sem prejuízo da taxa de ocupação diferenciada...”</i> A partir do parecer da Procuradoria Geral do Município, o IPUF definiu os parâmetros de uso e ocupação do solo como sendo os do zoneamento AMC 4.5 para a porção frontal do terreno e uma pequena parcela do terreno em APL, de modo similar ao zoneamento das áreas contíguas. Ambas as manifestações constam no processo de aprovação projeto anterior (E 084.583/16).	

1.6. Descrição do Empreendimento

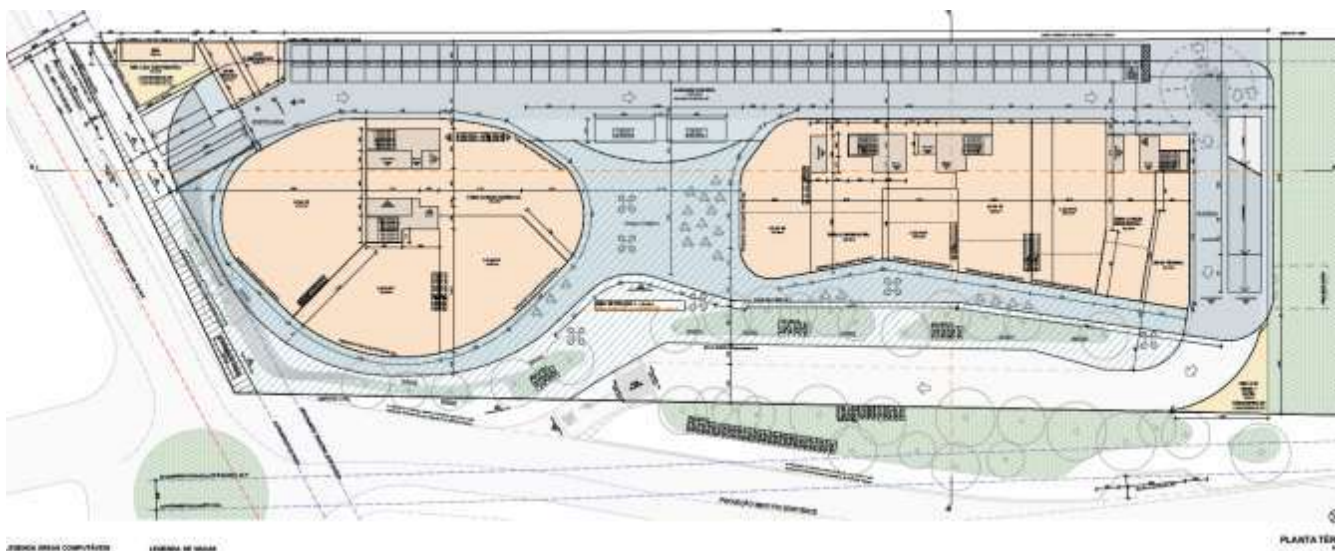
Mapa ou Croqui de Localização

(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)



Implantação do Empreendimento

(Anexar planta de implantação em formato PDF contendo no mínimo detalhamento dos acessos, passeios, área de acumulação de veículos, vagas de carga e descarga, recuos e demais itens que interfiram no sistema viário do entorno)



Descrição dos usos e atividades

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

O empreendimento proposto consiste em um projeto de uso misto, integrando as funções residencial multifamiliar, comercial, serviços e hoteleira, localizado na Estrada Haroldo Soares Glavan, no bairro Saco Grande. A configuração prevê a implantação de 98 unidades habitacionais, 126 unidades hoteleiras e 66 unidades comerciais/serviços.

Estima-se que o setor comercial, no geral, funcionará das 08:00h às 19:00h, com provável horário de pico entre as 12:00h e 14:00h e entre as 18:00h e 19:00h, a depender de fatores como a sazonalidade. Quanto às possíveis operações de gastronomia no empreendimento, estas poderão atuar também em horários diferenciados, com possibilidade de atender durante a noite, das 18:00h às 23:00h. Em alta temporada, entende-se que o horário de pico possa se alterar.

Descrição Quantitativa do Empreendimento

Área total do terreno (m²)	12.807,98
Área de recuo viário (m²)	366,25
Área remanescente (m²)	12.441,73
Incentivos utilizados	Incentivo ao uso misto, ADI I, incentivo ao desenvolvimento econômico.
Número de torres	2

Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m²)

(x) Sim	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)
() Não	12.039,20

Uso de Transferência do Direito de Construir (m²)

() Sim - venda () Sim - compra (x) Não	Proveniência (máx. 100 caracteres)
	Valor do m²

Limite de Ocupação

Parâmetro		Permitidos PD 739/2023		Utilizados	
Coeficiente de Aproveitamento (CA)		2,59		3,68 (com incentivos)	
Gabarito (un.)		4		8 (com incentivos)	
Taxa de Impermeabilização		70%		54,58%	
Taxa de Ocupação		Área (m²)	%	Área (m²)	%
	Subsolo	8.235,18	66,19%	6.287,56	50,54%
	Base	8.235,18	66,19%	5.521,71	44,38%

	Torre	5.295,20	42,56%	3.595,96	28,90%
Quadro de Áreas das Unidades Privadas					
Unidades Habitacionais/Hospedagem		Número de dormitórios	Total de unidades	Área privativa média	
		Studio	28	29,37	
		1D	42	47,59	
		2D	28	69,75	
		Hotel	126	22,3	
Unidades Comerciais/Serviços		Tipo	Número	Área média	
		LOJA 1	1	554,73	
		LOJA 2	1	345,64	
		LOJA 3	1	317,67	
		LOJA 4	1	236,44	
		LOJA 5	1	157,85	
		LOJA 6	1	284,70	
		LOJA 7	1	340,14	
		CONJUNTOS 201-801	7	197,99	
		CONJUNTOS 202-802	7	224,15	
		CONJUNTOS 203-803	7	169,65	
		CONJUNTOS 204-804	7	214,84	
		CONJUNTOS 205-805	7	212,28	
		CONJUNTOS 206-806	7	167,30	
		CONJUNTOS 207-807	7	221,69	
		CONJUNTOS 208-808	7	197,80	
		LOJA 8	1	37,95	
		LOJA 9	1	598,42	
		LOJA 10	1	245,08	
Quadro de Áreas do Empreendimento					
(Quadro de áreas total e total computável do empreendimento, por pavimento e total geral)					
Pavimento		Área Computável		Área Total	
Subsolo		0,00		6.287,69	
Térreo		3.488,52		5.688,93	

Mezanino		1.449,68		3.444,81
2º Pavimento		3.493,75		4.678,55
3º Pavimento		3.493,75		3.574,93
4º Pavimento		3.493,75		3.574,93
5º Pavimento		3.493,75		3.574,93
6º Pavimento		3.493,75		3.574,93
7º Pavimento		3.493,75		3.574,93
8º Pavimento		3.493,75		3.574,93
Plano de Cobertura		843,50		4.037,09
Reservatório Superior		0,00		391,82
Total Geral		30.237,95		45.978,47
Vagas de Estacionamento				
		Mínimo exigido pelo Plano Diretor		
		Automóveis	Moto	Bicicleta
Residenciais	Privativas	-	-	1 POR UNID. PRIV
	Visitantes	5% DAS UNID. PRIVAT	-	5% DAS UNID. PRIVAT
Hotel				5
Comerciais/Serviços		1/100M²	-	1/100M²
				152
				-
				144
Usos do Empreendimento				
Pavimento		Tipos de uso	m² por uso	% do uso (em relação à área total do pavimento)
Subsolo		Estacionamento	6.287,69	100%
Térreo		Habitação	2.200,41	61,32%
		Comercial	3.488,52	38,68%
Mezanino		Habitação	1.995,13	57,91%
		Comercial	1.449,68	42,09%
Demais pavimentos		Habitação	8.781,36	33,60%
		Comercial	17.346,77	66,40%
Total geral por tipo de uso		Habitação	12.976,9	31,23%
		Comercial	22.284,97	53,63%
		Estacionamento	6.287,69	15,14%
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	04/2026	05/2026
2	Movimentações de terra e fundações	05/2026	12/2026
3	Superestrutura	12/2026	06/2028
4	Alvenaria	09/2027	12/2028
5	Revestimentos e acabamentos	11/2027	07/2029
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>			
O empreendimento proposto apresenta uso misto, contemplando atividades residenciais multifamiliares, comerciais, empresariais e hoteleiras. A implantação considera a dinâmica urbana da Rodovia José Carlos Daux (SC-401) e da Estrada Haroldo Soares Glavan, com a adoção de fachadas ativas voltadas para a via e a criação de uma praça coberta centralizada no embasamento, configurada como elemento de convivência e integração com o espaço público existente. Entre o passeio público da rodovia e a fachada do empreendimento, está prevista uma área de passeio público qualificada, equipada com mobiliário urbano, arborização e bicicletários. Tal área encontra-se recuada em relação à via, o que proporciona maior conforto e segurança aos pedestres, além de contribuir para a vitalidade urbana ao longo da fachada ativa. O espaço de estar e convivência conectará o passeio público às lojas do <i>mall</i> e à praça coberta, criando uma interface convidativa e permeável, estimulando o fluxo de pedestres e a permanência no local. O projeto prevê ainda a implantação de passeios adequados, com tratamento paisagístico e arborização, promovendo a caminhabilidade e o conforto ambiental, além de mitigar o impacto visual do empreendimento na paisagem urbana. As fachadas adotam soluções arquitetônicas voltadas ao conforto térmico e à qualificação estética, com recuos de esquadrias, floreiras e brises, que reduzem a reflexividade e conferem maior dinamismo volumétrico à edificação. Essas estratégias favorecem a integração visual com o entorno e reforçam a sensibilidade do projeto frente às características ambientais e urbanas da área de implantação.			
Demais informações consideradas pertinentes para o EIV <i>(máx. 2000 caracteres)</i>			

O empreendimento propõe uma implantação orientada à integração com o tecido urbano existente, valorizando a leitura da paisagem construída e promovendo a qualificação do ambiente local. A proposta contempla a diversificação de usos, com a inclusão de unidades comerciais no pavimento térreo, além de unidades empresariais e de hotelaria. Com fachadas ativas voltadas para as vias públicas, favorece-se a permeabilidade visual e o dinamismo na interface entre os espaços privados e o espaço urbano.

O passeio público no entorno do lote será requalificado, com atenção às diretrizes de acessibilidade e caminhabilidade, ampliando a conectividade entre o empreendimento e o bairro. A proposta também contribui para a ativação de uma área atualmente subutilizada, considerando que a maioria dos equipamentos sociais se encontra do outro lado da rodovia ou em direção à orla, em locais mais distantes ou de menor acessibilidade a pé. Nesse sentido, o projeto potencializa um novo dinamismo econômico e social no entorno imediato.

Além disso, a implantação busca estabelecer uma relação sensível com o patrimônio natural da região. Apesar de apresentar gabarito levemente superior ao do entorno edificado, a volumetria com linhas curvas, aliada ao uso de brises e floreiras nas fachadas, estabelece diálogo com o relevo e a vegetação locais. A permeabilidade no térreo e a presença de uma praça coberta favorecem a integração visual e funcional do edifício com os elementos pré-existent, ao mesmo tempo em que criam um novo ponto de referência na paisagem urbana.

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

Delimitação das Áreas de Influência

O empreendimento se enquadra em Diretrizes Urbanas Orientadoras ou Obrigatórias? (Decreto nº 24.287/22)	() Sim (X) Não
---	-------------------

Se sim, foi apresentada AII ou AID diferentes daquelas delimitadas pelo IPUF?	() Sim () Não
---	-----------------

Conforme Instrução Normativa Conjunta SMPIU/IPUF/SMH DU N. 001/2023, de 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 2.000m ²	I - Porte 1: 200m	I - Porte 1: 600m
II - Porte 2: acima de 2.000m ² até 5.000m ²	II - Porte 2: 300m	II - Porte 2: 700m
III - Porte 3: acima de 5.000m ² até 15.000m ²	III - Porte 3: 400m	III - Porte 3: 800m
IV - Porte 4: acima de 15.000m ² até 25.000m ²	IV - Porte 4: 500m	IV - Porte 4: 900m
V - Porte 5: acima de 25.000m ² até 40.000m ²	V - Porte 5: 900m	V - Porte 5: 1.500m
VI - Porte 6: acima de 40.000m ²	VI - Porte 6: 1.200m	VI - Porte 6: 2.000m

Nos casos em que o setor censitário atingido apresentar vazios urbanos poderá o responsável pelo estudo, mediante justificativa, recortar o setor para melhor adequação das áreas de influência;

Poderá o técnico responsável pela análise do RIV solicitar adequação das áreas de influência, mediante justificativa, para melhor enquadramento do empreendimento em relação ao meio urbano.

Setores censitários da AID	Setores censitários da AII
420540705000120P, 420540705000503P, 420540705000504P, 420540705000505P, 420540705000554P, 420540705000575P, 420540705000576P, 420540745000007P, 420540745000010P, 420540745000013P, 420540745000019P	420540705000120P, 420540705000130P, 420540705000131P, 420540705000345P, 420540705000503P, 420540705000504P, 420540705000505P, 420540705000506P, 420540705000554P, 420540705000575P, 420540705000576P, 420540745000007P, 420540745000010P, 420540745000012P, 420540745000013P, 420540745000018P, 420540745000019P, 420540745000021P

Caracterização geral das Áreas de Influência

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

A Área de Influência Direta (AID) corresponde à região que sofrerá os impactos imediatos da implantação do empreendimento. Abrange aproximadamente 280 hectares, definidos a partir de um raio de 1.200 metros em torno do terreno. Trata-se de uma área predominantemente urbana, com significativa presença de residências, infraestrutura em processo de consolidação e áreas de preservação ambiental localizadas ao norte e ao sul do perímetro.

Já a Área de Influência Indireta (AII) refere-se ao entorno ampliado que poderá ser afetado de forma secundária e progressiva pelas transformações associadas ao projeto. Com cerca de 402 hectares, delimitados por um raio de 2.000 metros, essa área engloba toda a AID e se estende para setores adjacentes, incluindo novas zonas residenciais, trechos de mata nativa, morros e faixas litorâneas.

Os impactos na AII são geralmente indiretos e cumulativos, podendo envolver valorização imobiliária, aumento da demanda por infraestrutura urbana e serviços públicos, mudanças no uso e ocupação do solo e alterações na dinâmica socioeconômica local.

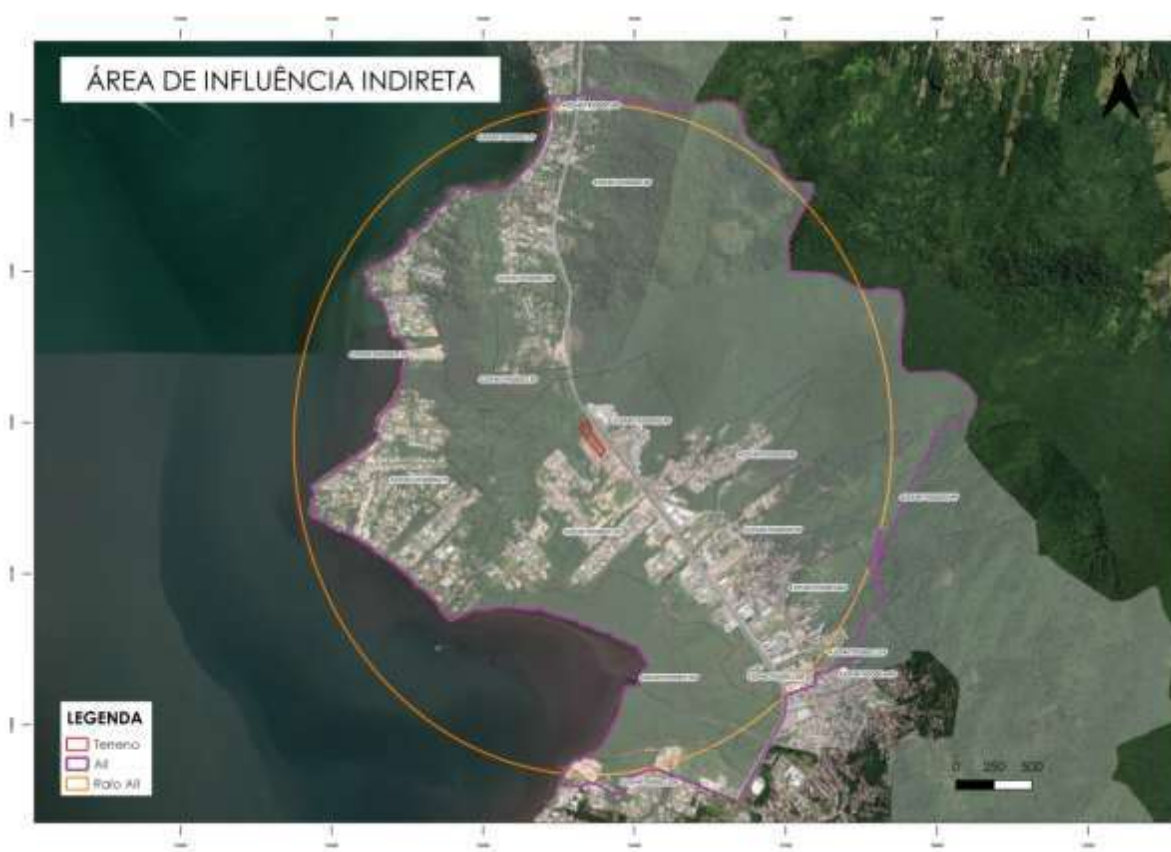
Mapa da Área de Influência Direta

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



Mapa da Área de Influência Indireta

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



3. Diagnósticos e Prognósticos		
3.1. Adensamento Populacional		
Caracterização Populacional atual da AII		
População Total da AII (PTAII) conforme o último censo do IBGE	4.684 pessoas	
População Total da AII (PTAII) atualizada (Utilizar referência ou método que inclua a evolução dos últimos censos ou estimativa para traçar um comparativo de crescimento da população)	11.450 pessoas, considerando dados do último Censo	
Quantidade de domicílios na AII	5.125 domicílios	
Média de pessoas por domicílio na AII	2.37 pessoas	
Área Urbanizável da AII (ha) (Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)	321,8 ha	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] (Considerar área calculada acima)	35,58 hab/ha	
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	270/hab/ha.	
População por faixa etária da população na AII (de 0 a 5, 6 a 17, 18 a 59 anos/de mais de 60 anos, com suas respectivas porcentagens)	0-5 anos = 5% 6-17 anos = 22% 18-59 anos = 60% +60 anos = 13%	
População Fixa e Flutuante do Empreendimento (Deve ser utilizada metodologia da IN 009 do Corpo de bombeiros de SC)		
População Fixa do Empreendimento	1.300 pessoas	
População Flutuante do Empreendimento	1;765 pessoas	
População Total do Empreendimento (PTE) Soma da população fixa e flutuante	3.065 pessoas	
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	240 moradores, 67 funcionários do hotel, 45 funcionários do comercial, 944 funcionários dos escritórios/serviços, 4 funcionários do condomínio	
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	252 hóspedes do hotel , 55 pessoas do auditório, 1458 visitantes/clientes dos escritórios/serviços/comerciais	
Adensamento Populacional com o Empreendimento		
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento (Considerara área líquida calculada no item xx.)	39,62 hab/ha	
Incremento populacional na AII (%) PTE/PTAII	11,35%	
Conforme enquadramento abaixo, o empreendimento ocasiona um adensamento populacional expressivo na AII? ADIs: não se enquadra Macroáreas de uso Urbano com gabarito ≥ 3: Incremento >10% Macroáreas de Uso Urbano com gabarito < 3: Incremento >4% Macroáreas de Transição: Incremento ≥2%		(X) Sim () Não

Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento

(Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)

De modo geral, entende-se que o incremento populacional ocasionado pelo empreendimento na AII apresenta impactos diretos ao atrair a nova população residente e fixa do empreendimento, e impactos indiretos, ao atrair nova população para a região pelos comércios e serviços que oferta, sendo que estes impactos estão interligados.

O incremento populacional decorrente da população fixa do empreendimento representa 11% da população atual estimada para a AII. Dessa forma, é considerando a ocorrência de adensamento populacional nos termos da IN do EIV. Isso é dado principalmente ao se considerar o crescimento urbano já existente e os índices e incentivos urbanísticos previstos no Plano Diretor, que permite e incentiva o tipo de ocupação proposto pelo empreendimento em áreas urbanas consolidadas.

A população oriunda do setor residencial do empreendimento trará novas demandas por produtos e serviços, que, por sua vez, podem ser preenchidas por novos empreendimentos comerciais e de serviços, ou até mesmo empreendimentos de uso misto, como é o caso do empreendimento proposto. Por outro lado, a ampliação e melhoria na infraestrutura de comércio e serviços também trará mais conveniência dos futuros moradores, inclusive do próprio empreendimento, pela facilidade e disponibilidade de acesso a essas facilidades.

Outrossim, empreendimentos da tipologia do condomínio proposto estão alinhados com os princípios do Plano Diretor, de incentivar o uso misto e o desenvolvimento econômico, especialmente em uma área de ADI, trazendo vitalidade e dinamismo para a região, tanto durante o dia quanto durante a noite.

3.2. Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m³)	247,15 m³/dia	(X) Sim () Não
Energia Elétrica (KW)	7880,00 kW	() Sim () Não (X) Em andamento
Coleta de Lixo	30.430,90 L	() Sim () Não (X) Em andamento
Esgotamento Sanitário (m³)	247,15 m³/dia	() Sim (X) Não

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

(Admitem-se viabilidades como comprovante de adequação aos equipamentos urbanos, desde que as solicitações estejam com cálculo de demanda condizente com o apresentado no EIV, máx. 1000 caracteres)

Em função da inexistência de rede de esgoto operante na área, o empreendimento irá implantar uma Estação de Tratamento de Efluentes própria.

Memória de cálculo das demandas do empreendimento em relação aos equipamentos urbanos

Consumo de água pelo empreendimento na fase de operação

Para fins de estimativa de consumo de água, considerou-se conforme os consumos previstos no Manual do Empreendedor da CASAN,. Os cálculos encontram-se descritos no quadro a seguir.

Tipo Ocupação	Projeção populacional	Consumo (litros/pessoa/dia) *	Consumo (m³/dia)
Ocupação residencial	240	200	48
Ocupação comercial	563	50	28,15
Ocupação hoteleira	252	200	50,4
Ocupação administrativa	2.010	60	120,6

Fonte: Memorial de Cálculo Projeto Hidrossanitário – Premiere, 2025.

Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação

A estimativa de geração de resíduos foi realizada conforme as Orientações Técnicas da COMCAP, a seguir é apresentada a tabela com a geração de resíduos separadas pelas atividades do empreendimento.

Tipo de Resíduos	Residencial	Hotel	Comercial/Serviços	Total (L)
Reciclável Seco	2821	1512	17217,7866	21551
Vidro	434	226,8	2582,66799	3244
Indiferenciado/Rejeito	1258,6	504	2459,6838	4222
Reciclável Orgânico	412,3	756	245,96838	1414

Fonte: Cálculos conforme OT COMCAP, 2024.

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?

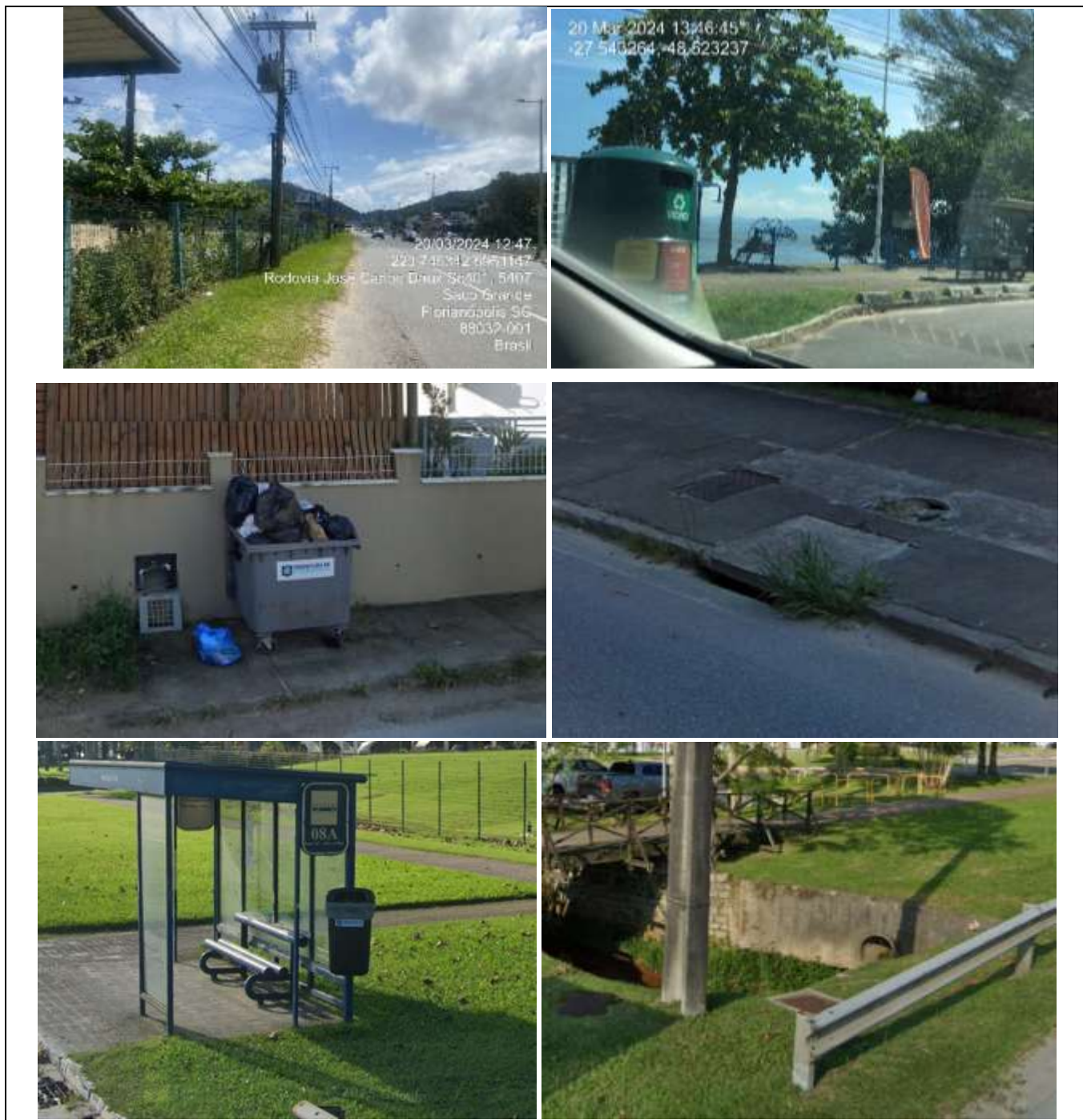
Serão implantados métodos de redução de consumo de água (ex.: aeradores, controladores de vazão, torneira com acionamento automático, torneiras do tipo automática para áreas comuns etc.) bem como aproveitamento de água da chuva para irrigação de jardins e lavagens de pisos.

Em áreas comuns, como circulações, garagens e outras de caráter de uso transitório, a iluminação será comandada por sensores de presença.

Drenagem Urbana

Existe infraestrutura de drenagem na AID? (Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc)	(X) Sim () Não
Existem problemas de drenagem na AID? (Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf)	(X) Sim () Não

O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?	☒ Não ☐ Sim, baixa ☐ 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? <i>(exemplos: captação de água pluvial e drenagem ecológica)</i>	
Embora não esteja mapeado em zona suscetível a alagamentos de acordo com o Geoportal da Prefeitura de Florianópolis, há histórico de alagamento na Est. Haroldo Soares durante as chuvas de verão devido à falta de escoamento segundo o Diagnóstico Participativo de Drenagem Urbana de Florianópolis (2019) O empreendimento elaborará e executará um sistema de drenagem das águas no terreno de acordo com a legislação vigente e considerando as particularidades do terreno, além de adotar medidas para captação e aproveitamento de águas pluviais e previsão de áreas permeáveis.	
Resíduos Sólidos	
Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	☒ Sim ☐ Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	900 m
Análise da oferta de equipamentos urbanos <i>(Tecer análise crítica sobre a oferta existente e elencar as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>	
Em análise realizada na área de estudo verificou-se a presença de infraestrutura urbana consolidada, com redes implantadas de abastecimento de água, energia elétrica, iluminação pública, drenagem pluvial e coleta de resíduos sólidos. Também foram observados equipamentos urbanos no entorno imediato do empreendimento, como bueiros, caixas técnicas, postes de energia e iluminação, além das dimensões das calçadas e da via pública. Há infraestrutura de PEV na AID, porém o ponto mais próximo ao empreendimento fica de difícil acesso a pé devido a existência da Rod. José Carlos Daux, sendo assim, o segundo ponto mais próximo fica à 1,7 km do empreendimento. Infraestrutura urbana presente na AID do empreendimento.  	



3.3. Equipamentos Comunitários na AID

	Tipo ¹	Porte (m ² aprox.)	Rede ²	Distância caminhável até o empreendimento
Unidades de Saúde	Hospital dos Olhos	-	Privado	600 m
Unidade Escolar	NEIM Barreira do Janga	-	Público	800 m

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

² Pública ou privada

	Universidade do Vale do Itajaí, Campus Florianópolis	-	Comunitário	600 m
Unidades de Assistência Social	-	-	-	-
Unidades de Segurança Pública	-	-	-	-
Outros	Sociedade Hípica de Santa Catarina	-	Privado	1 km
	Teatro Governador Pedro Ivo	-	Público	2,1 km
	Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável	-	Público	2,2 km
	Cetro administrativo do Governo	-	Público	2,1 km

Localização dos Equipamentos Comunitários

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



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)

Na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, foi identificada uma unidade privada de saúde, o Hospital dos Olhos, situada em localização de fácil acesso, compatível com os parâmetros de proximidade indicados na bibliografia técnica.

Na Área de Influência Indireta (AII), localizam-se também equipamentos de administração pública e cultural, como o Centro Administrativo do Governo, a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico Sustentável e o Teatro Governador Pedro Ivo, todos acessíveis a partir da AID. Há uma unidade pública de educação de ensino infantil além de uma instituição de ensino superior comunitária e duas unidades de ensino variado privado. Salienta-se que há uma variedade de unidades escolares localizados nos bairros vizinhos, com facilidade de acesso considerando a localização do empreendimento.

Não foram identificados equipamentos públicos de saúde na AII, sendo o mais próximo o Centro de Saúde Saco Grande, localizado próximo da AII. Também não há equipamentos instalados de segurança pública nas áreas de influência direta ou indireta.

Dessa forma, considerando a presença de equipamentos de saúde privada e de administração pública na AID e AII, entende-se que a infraestrutura comunitária existente é parcialmente compatível com a demanda potencial gerada pelo empreendimento. A ausência de outros equipamentos comunitários na AID não compromete a viabilidade do empreendimento, uma vez que sua implantação de uso misto, com unidades residenciais, comerciais, empresariais e hoteleiras tende a distribuir a demanda gerada de forma equilibrada, promovendo complementaridade com os serviços existentes.

Vale destacar que o empreendimento está situado numa posição estratégica, em uma via de acesso importante de conexão com o centro e demais bairros, e que devido a isto, há maiores opções de acesso a equipamentos comunitários. Portanto, apesar de se vislumbrar a necessidade de implantação de novos equipamentos comunitários na região, o empreendimento em questão não deve ocasionar pressões significativas.

Espaços Livres na AID

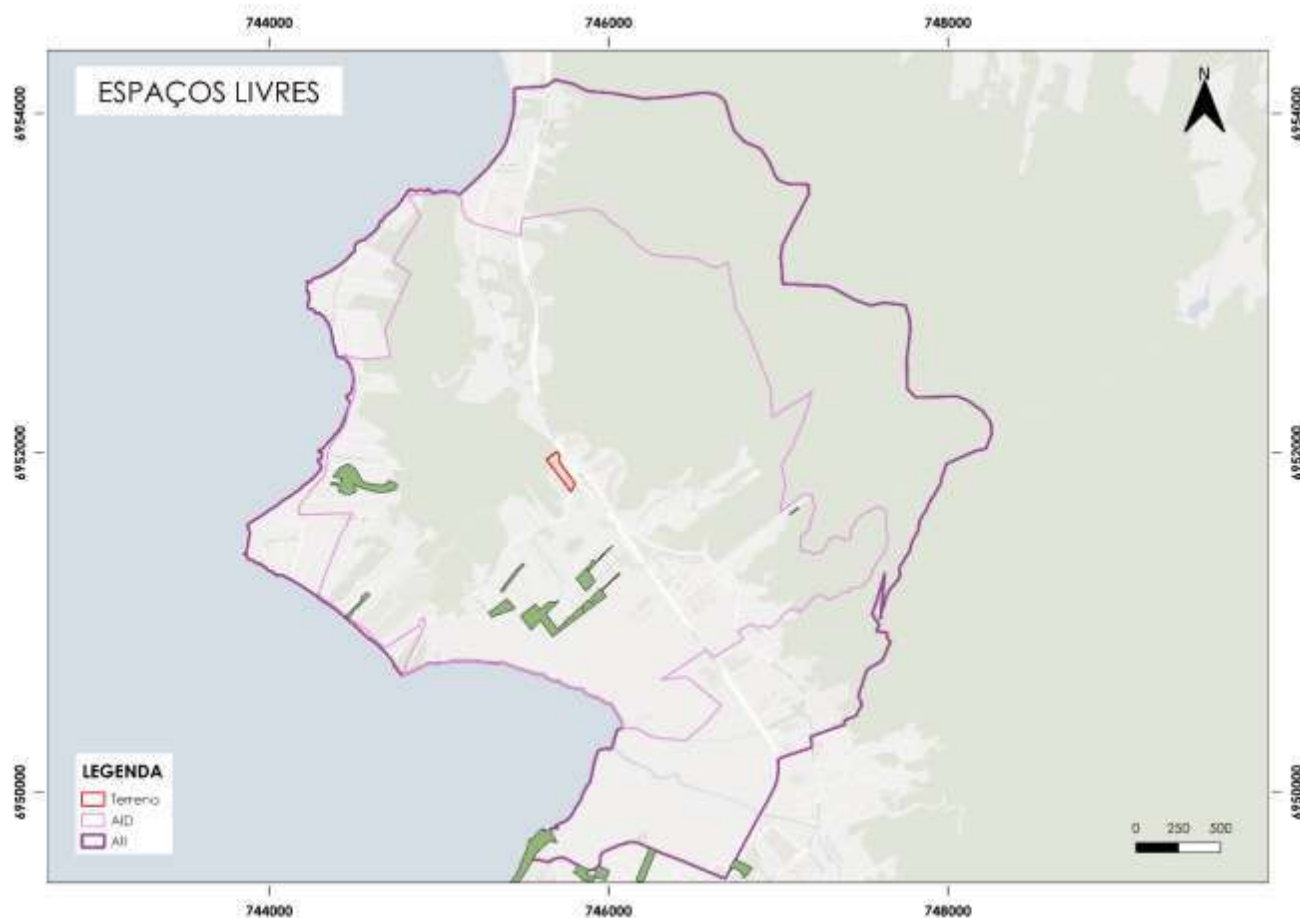
(Conforme mapa da Rede de Espaços Públicos)

Nome	Categoria na REP	Estado de Conservação	Distância Caminhável
600.593081253, 356.489284854, 336.39085549,	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE	Vegetação densa	1 km

396.784663283, 297.489030866, 1408.83890805, 827.519240331, 2043.64742293, 1025.01139207, 927.303169344, 6292.079173			
Quadras poliesportivas da R. Pixinguinha e R. Orlando Phillipi	ÁREAS ESPORTIVAS ABERTAS 5987.92614106	Quadras poliesportivas, quadra de areia, parquinho infantil	900 m
ÁREAS PÚBLICAS DESTINADAS AO LAZER NÃO EQUIPADAS - ORIUNDAS DE PARCELAMENTO	ÁREAS PÚBLICAS DESTINADAS AO LAZER NÃO EQUIPADAS - ORIUNDAS DE PARCELAMENTO 5197.94605278	Vegetação densa, sem equipamentos	1,3 km

Localização dos Espaços Livres

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



Impactos e Análise do Sistema de Espaços Livres com o empreendimento

(Identificar e avaliar os prováveis impactos do empreendimento no sistema de espaços livres, com ênfase nos espaços livres públicos de lazer. Avaliar a necessidade de criação, implantação ou reforma de espaços livres de uso público de lazer, máx. 3000 caracteres)

Na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, foram identificadas áreas públicas com vegetação relevante, áreas esportivas abertas, área de contemplação da orla e espaços destinados ao lazer, ainda que não totalmente equipados. Tais espaços estão distribuídos em distâncias caminháveis que variam de 900 metros a 1,5 km do empreendimento. Também estão presentes áreas com vegetação densa e sem equipamentos, oriundas de parcelamentos urbanos, que apesar de não configurarem espaços de lazer consolidados, cumprem função ambiental relevante.

Embora haja oferta razoável de espaços livres na AID, observa-se que grande parte dessas áreas apresenta estado de conservação precário ou baixa acessibilidade, especialmente aquelas desprovidas de equipamentos. Nesse contexto, cabe citar a previsão da área de estar e convivência integrada com passeio público executada pelo empreendimento, que contará com uma praça mall equipada e integrada com espaços de multiusos, ampliando a oferta de espaços de permanência e convivência da comunidade na região.

3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo

Mapa de uso das edificações

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



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

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

A análise do uso e ocupação do solo na Área de Influência Direta (AID) evidencia o predomínio da ocupação residencial, com ampla presença de lotes destinados à moradia, conformando uma malha urbana contínua e de perfil majoritariamente habitacional. Observa-se também a presença significativa de usos mistos, comerciais e de prestação de serviços, especialmente ao longo da Rodovia José Carlos Daux (SC-401), principal eixo viário estruturador da região.

É possível reconhecer uma diversidade funcional no tecido urbano, com áreas destinadas ao uso institucional, de serviço público e alguns imóveis com uso industrial. Também se destacam porções consideráveis de terrenos ainda sem uso definido, além de áreas verdes e praças que integram o espaço urbano.

Esse panorama revela uma ocupação funcionalmente diversificada, com predominância residencial, mas articulada a usos complementares, o que está em consonância com as diretrizes do Plano Diretor vigente, que orienta o adensamento equilibrado e a multifuncionalidade territorial.

Dessa forma, o empreendimento proposto, com uso misto alinha-se ao padrão de ocupação existente na AID, contribuindo para a dinamização do entorno, o fortalecimento da atividade econômica local e a qualificação dos espaços urbanos, incentivando a permanência e circulação da população na região.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	Acima de 4 salários-mínimos
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m²) Conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Valor m² PGURB residência (R\$) – 594,55 Valor m² PGURB não residencial (R\$) – 475,64

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



Identificar a existência de obras de infraestrutura/empreendimentos públicos ou privados em execução da AII que possam ser enquadrados enquanto polos valorizadores ou desvalorizadores, destacando eventuais Bens Culturais ou APC.

1. Ampliação da SC-401

Está em execução a ampliação da Rodovia SC-401, no trecho que cruza tanto a AID quanto a AII do empreendimento. As intervenções incluem a implantação de terceira faixa, marginais com ciclovia, novas rotatórias e elevados nos acessos a Cacupé e ao Caminho dos Açores. Essa obra

amplia a capacidade viária e reduz o tempo de deslocamento, configurando-se como polo valorizador com impacto direto sobre a atratividade imobiliária da região.

2. Melhorias na Infraestrutura Local de Cacupé

Estão previstas pequenas obras pontuais na AII, como a pavimentação da Rua São Brás, revitalização de servidões internas e da Praia de Cacupé Pequena, além de intervenções em drenagem. Embora de menor porte, essas ações públicas qualificam o espaço urbano, com potencial valorizador para os imóveis no entorno.

3. Obras Emergenciais de Drenagem

A Estrada Haroldo Soares Glavan, via estruturante que cruza a AID e dá acesso ao terreno, passou por obras de reparo após eventos extremos de chuva. As intervenções em drenagem e recuperação de pavimento fortalecem a resiliência da infraestrutura local e valorizam empreendimento próximos ao oferecer maior segurança e estabilidade ambiental.

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.	
O empreendimento no geral pode ser classificado como padrão médio-alto, apresentando projeto personalizado com tratamento paisagístico, espaço de estar com passeio público, projeto arquitetônico moderno, <i>rooftop</i> e a oferta de uma praça aberta no térreo. O edifício do empreendimento possui mais de 4 pavimentos, serão dotados de elevadores, com unidades habitacionais com tipologias variáveis e unidades de hotelaria. As áreas residenciais apresentam áreas de lazer e há espaços de permanência abertos ao público.	
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m²) do empreendimento.	12.000,00
O valor previsto para comercialização do empreendimento é compatível com a renda mensal média da população da AII? Solicita-se que seja justificado de maneira breve abaixo.	(X) Sim () Não

Considerando que a média da renda populacional da AII do empreendimento é maior que 4 salários-mínimos, o padrão previsto para o empreendimento de Médio Alto, e que a região vem recebendo empreendimentos com o padrão semelhante, o valor de comercialização do empreendimento encontra-se em acordo e compatível, com as ações e renda da AII.

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)

Considerando que a Área de Influência Indireta (AII) compreende bairros litorâneos com ocupação consolidada, presença significativa de empreendimentos residenciais e hoteleiros e inserção urbana marcada por loteamentos e infraestrutura básica implantada, observa-se a predominância de construções de padrão construtivo médio a alto. A tipologia edificada, associada à localização estratégica nas proximidades da Rodovia SC-401, indica a presença de segmentos populacionais com perfil socioeconômico predominantemente de média renda.

Embora áreas mais centrais da AID apresentem características mistas, com usos variados e certa heterogeneidade em relação ao padrão das edificações, o conjunto da área revela coerência quanto à vocação urbana voltada a usos residenciais, turísticos e de serviços.

A inserção do empreendimento respeita o tecido urbano existente e as condicionantes locais da área, e irá promover conectividade com a vizinhança. A oferta de comércios com passeios e acessos revitalizados em conjunto com os atributos de fachada ativa, área de espaço de estar e convivência, qualifica os espaços de circulação e permanência na interface entre o público (logradouro) e o privado (empreendimento), com adoção de mobiliário urbano de acesso público, agregando valor urbanístico não só ao empreendimento proposto, mas à toda sua área de influência.

No contexto do projeto proposto, considera-se que não ocorrerá a atração de uma camada social mais elevada para o local do empreendimento, tendo em vista que as edificações do entorno já possuem padrão similar ao empreendimento objeto deste estudo.

3.6. Mobilidade Urbana

Caracterização do sistema viário da AID e Empreendimento

Mapa de Hierarquia Viária na AID

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

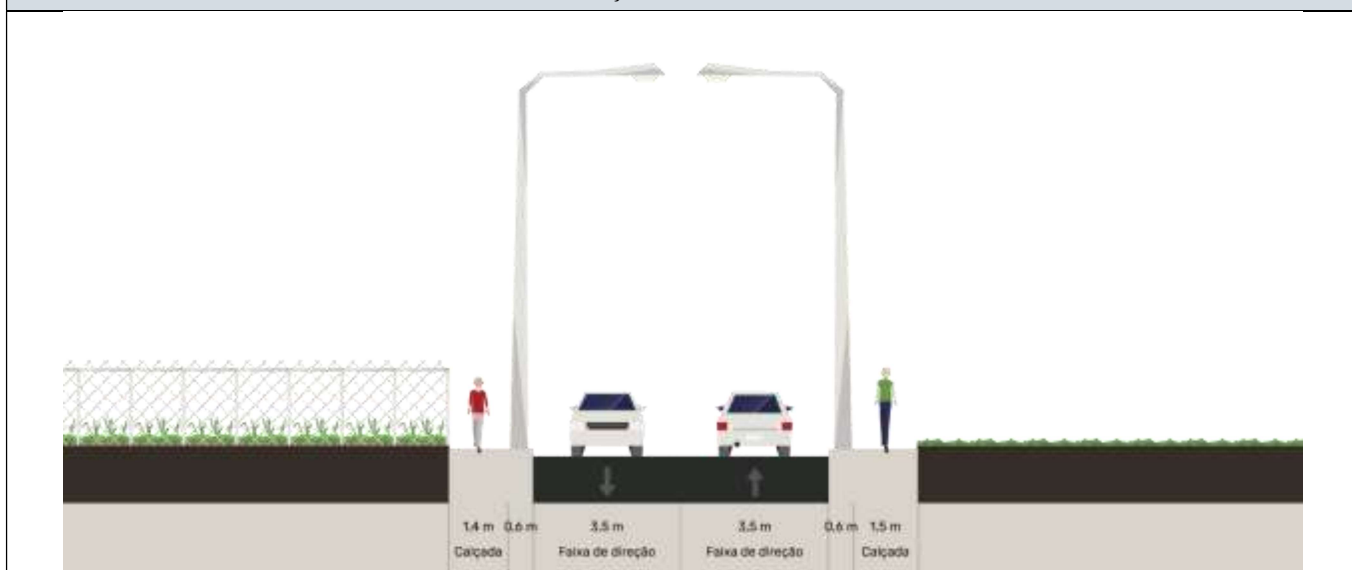


Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

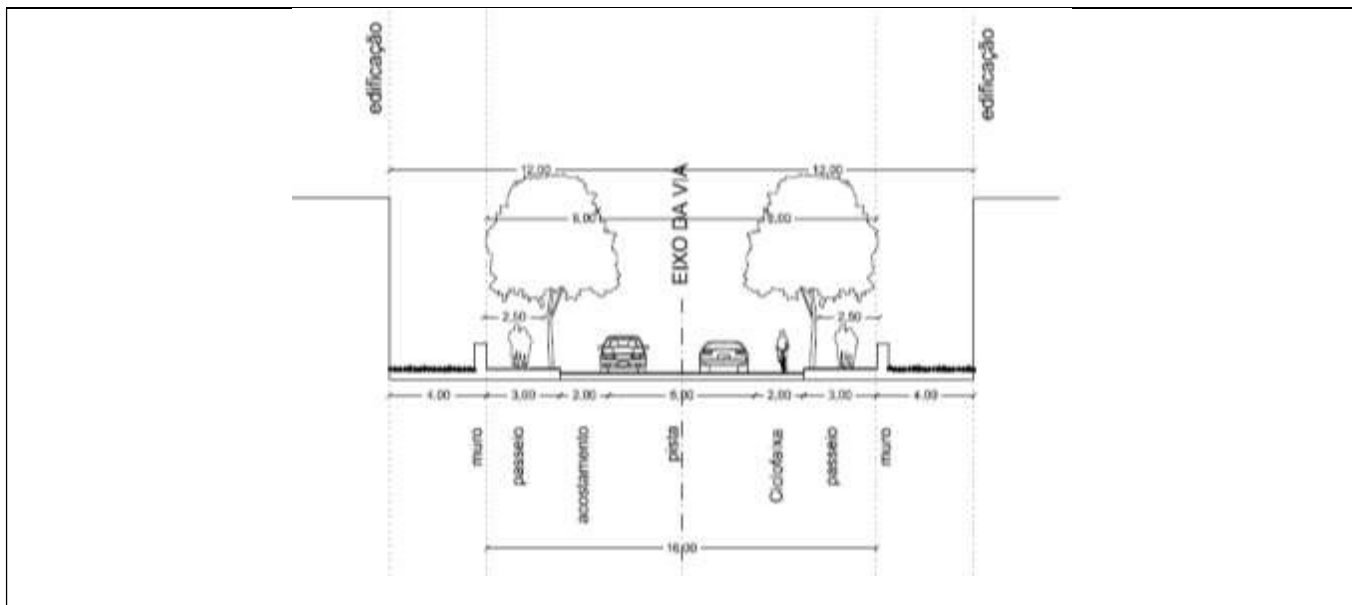
Via 1

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

Via 1 – Seção Transversal Atual



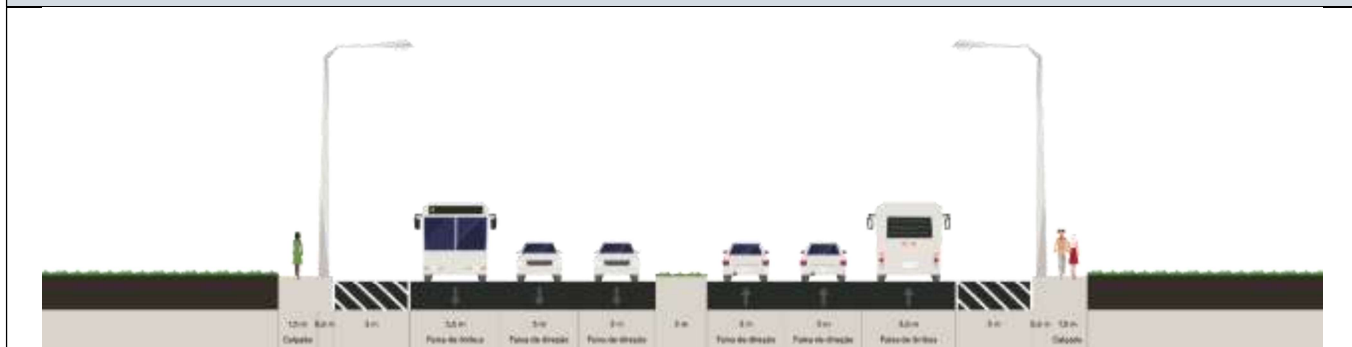
Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



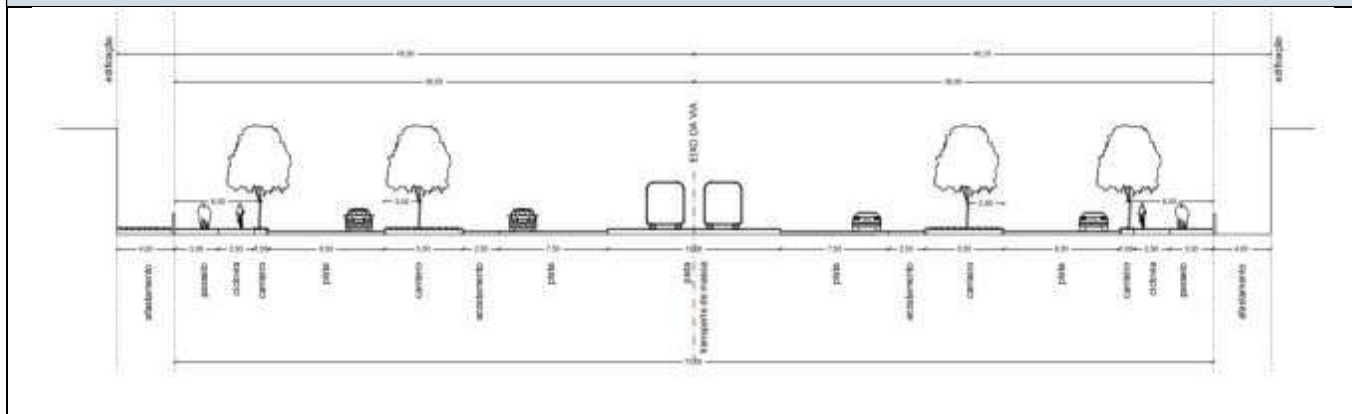
Via 2

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Rodovia José Carlos Daux (SC – 401)	Trânsito Rápido

Via 2 – Seção Transversal Atual

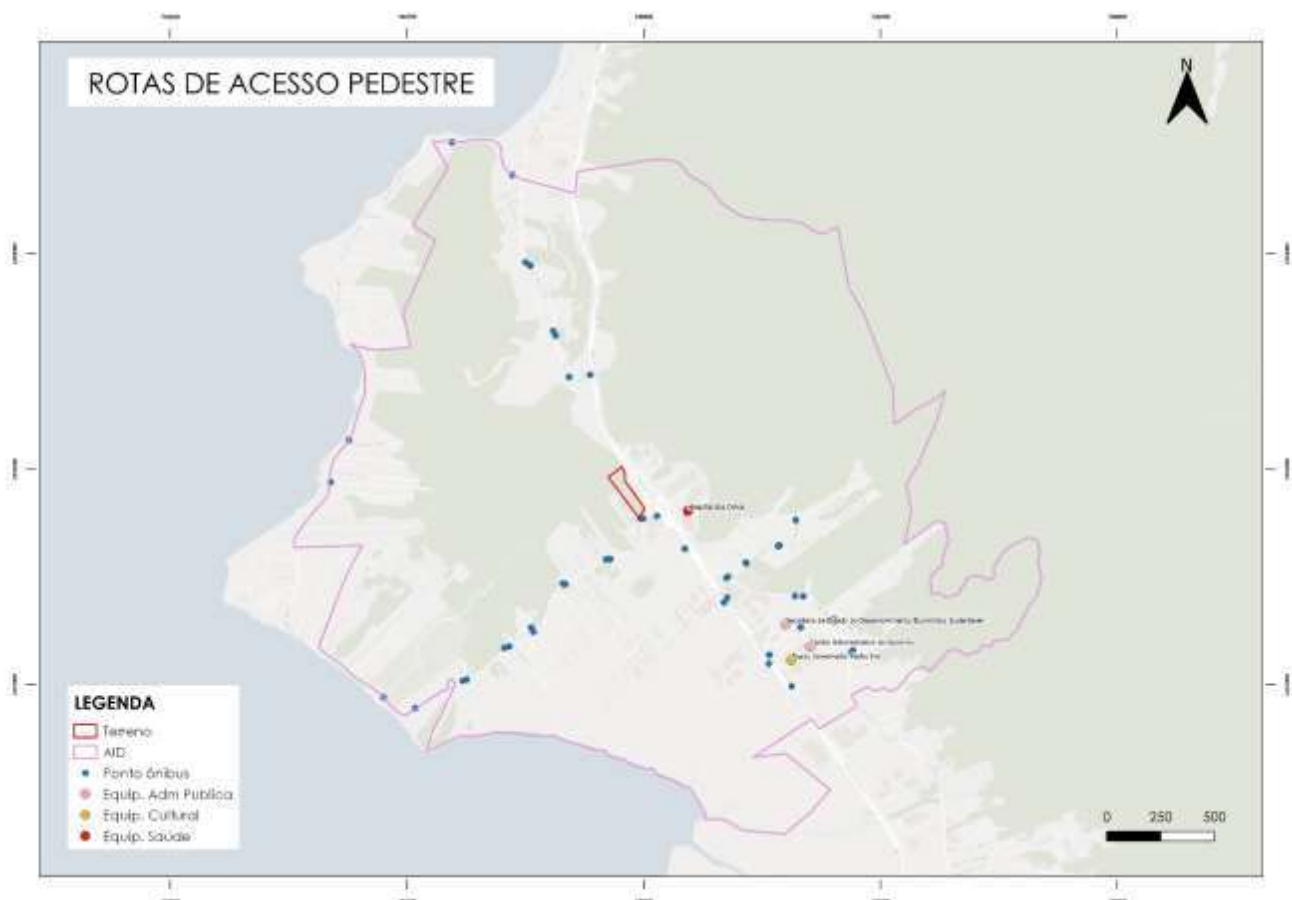


Via 2 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



Rotas de Acesso ao Empreendimento

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



Infraestrutura Ciclovária Atual

(Inserir figura contendo indicação das infraestruturas ciclovárias 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)



Infraestrutura Ciclovitária no empreendimento

(Descrever e indicar quais equipamentos de apoio ao ciclista o empreendimento fornece e sua posição. Descrever a posição das vagas de estacionamento de bicicletas e a sua facilidade de acesso. Demonstrar se o empreendimento incentiva de alguma forma o uso de mobilidade ativa)

O empreendimento contará com a implantação de paraciclos e 251 vagas destinadas ao uso de bicicletas, distribuídas em áreas estratégicas do empreendimento, conforme apresentado nas plantas do projeto em anexo. Essas vagas estão localizadas em pontos de fácil acesso próximo ao espaço de estar compartilhado e às entradas principais, com o acesso público protegido, incentivando o uso diário por moradores e visitantes.

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

Verifica-se que a Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento apresenta alguns equipamentos públicos e existência de pontos de ônibus próximos, cuja acessibilidade está associada a diferentes níveis de caminhabilidade. A acessibilidade nos passeios públicos que conduzem a esses equipamentos varia consideravelmente: trechos implantados mais recentemente seguem, em geral, as diretrizes do Manual Calçada Certa, do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF). No entanto, foram

identificados segmentos com calçadas irregulares ou inexistentes, que não atendem aos requisitos de acessibilidade universal.

O entorno do empreendimento encontra-se parcialmente urbanizado, com passeios apenas parcialmente pavimentados e com acessibilidade limitada. Devido à ausência de quadras regulares e à extensão do trajeto até a Rodovia SC-401, observa-se a presença de trechos com pavimentação irregular, bem como áreas sem delimitação clara dos passeios. Nesses pontos, a diferenciação entre o passeio e a pista de rolamento ocorre apenas pela mudança no tipo de pavimento, comprometendo a segurança e o conforto dos deslocamentos a pé.

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)



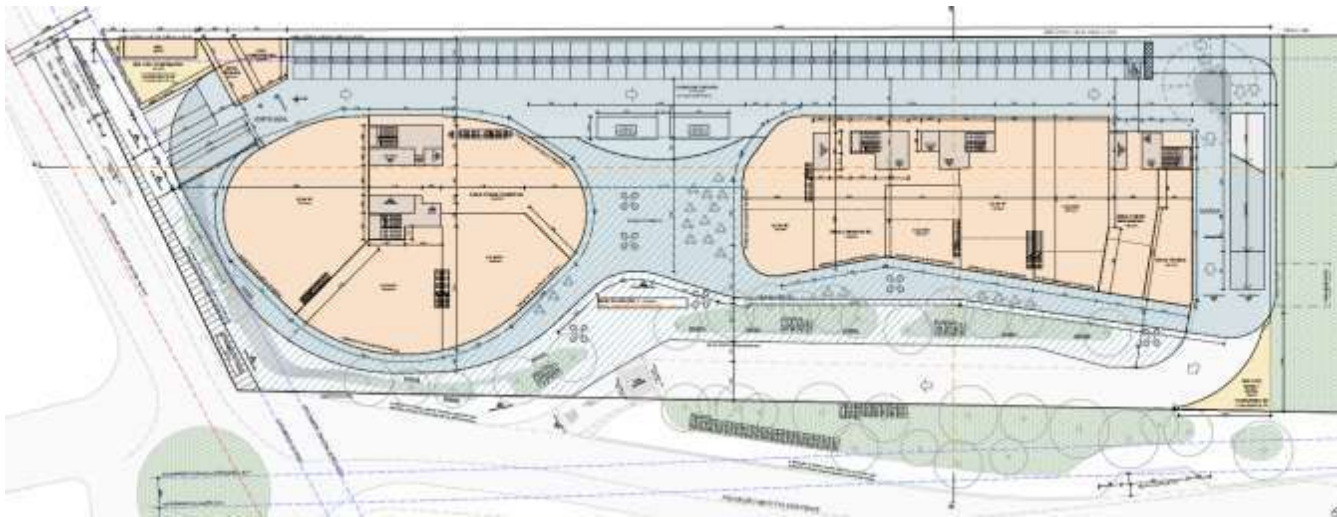
Acessos ao Empreendimento

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

Os estacionamentos estarão localizados no subsolo, no térreo e no mezanino. O passeio público será projetado conforme as diretrizes do Manual Calçada Certa, seguindo as normas de acessibilidade da NBR

9050/2020 (Versão Corrigida: 2021) e as especificações de sinalização tátil no piso estipuladas pela NBR 16537/2016 (Versão Corrigida: 2024).

Os acessos de entrada e saída para automóveis acontecem nas extremidades do empreendimento, nas duas vias de acessos, enquanto o de pedestre é direcionado para o espaço de estar e convivência da praça coberta.

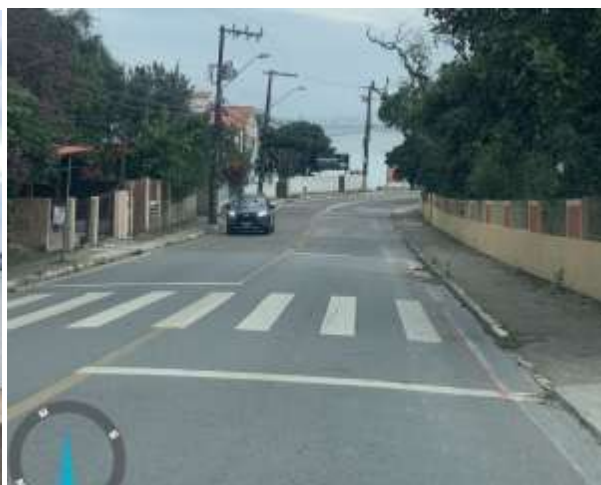


Quando houver acessos à orla na AID

(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)

A AID está localizada às margens do acesso à orla da Praia do Cacupé, a qual corresponde a uma pequena faixa de areia com passeio público ao lado. É possível observar que nos trajetos mais próximos à orla os instrumentos de acessibilidade são mais presentes e em melhor estado de conservação. O mesmo padrão é observado também em relação ao mobiliário urbano e faixas de segurança.

Acesso a Orla do Cacupé na AID.





Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

Quando houver trilhas e caminhos históricos na AII

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

Não há.

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)

Com relação às condições de caminhabilidade no entorno do empreendimento, verificou-se que a infraestrutura voltada à mobilidade de pedestres é incipiente e apresenta variações de qualidade. Há trechos com passeios implantados mais recentemente que seguem, em geral, as diretrizes do Manual Calçada Certa, do Instituto de Planejamento Urbano de Florianópolis (IPUF), mas também há segmentos com calçadas irregulares, descontínuas ou ausentes, que não atendem aos critérios estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade (NBR 9050:2020 – versão corrigida de 2021) e sinalização tátil (NBR 16537:2016 – versão corrigida 2 de 2018).

A circulação de pedestres na região é relativamente baixa devido à presença da via de trânsito rápido SC-401. Ainda assim, a infraestrutura viária existente, embora limitada, deve ser capaz de absorver o fluxo de pedestres gerado pelo empreendimento, desde que observadas medidas adequadas de acessibilidade nos acessos e passeios projetados.

Cabe destacar que os acessos de pedestres previstos no projeto do empreendimento contemplam rotas acessíveis até os pontos de parada de transporte coletivo. As futuras calçadas implantadas no interior do lote seguirão as normativas técnicas vigentes, garantindo acessibilidade plena conforme NBR 9050 e NBR 16537.

Condições dos passeios na AID do empreendimento



Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

Relativo a faixas de segurança, há um número baixo, porém, são bem sinalizadas, apesar das calçadas nem sempre estarem na melhor condição.

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.

O transporte público na região apresenta eficiência compatível com a demanda populacional, com oferta razoável de horários nas principais linhas que atendem a localidade. O serviço de ônibus coletivo é operado pelo Sistema Integrado de Transporte de Florianópolis, no qual as linhas principais partem do

Terminal Central e seguem para terminais localizados em áreas mais periféricas. A partir desses terminais, partem linhas alimentadoras que atendem os bairros e localidades do entorno.

Na Estrada Haroldo Soares Glavan, via localizada nas imediações do empreendimento, existem paradas de ônibus, inclusive em frente ao terreno. Na Rodovia José Carlos Daux (SC-401), também há pontos de parada, contando com uma localizada a 50 metros do terreno, que possui abrigo coberto.

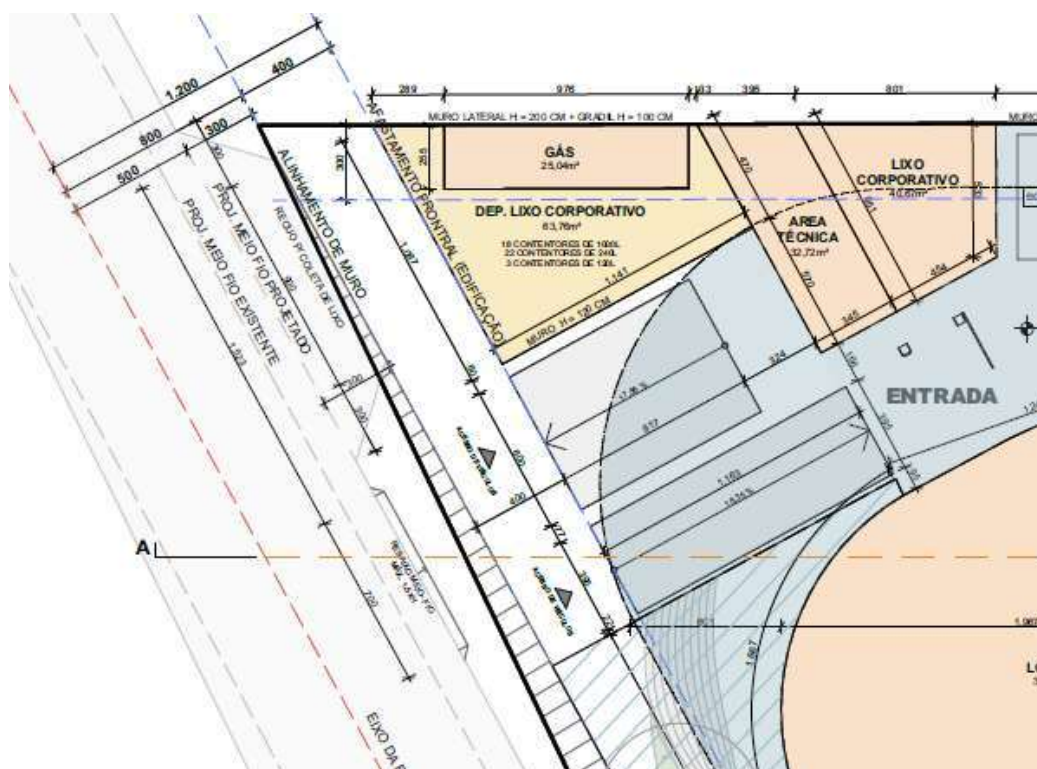
No que se refere especificamente à Área de Influência Direta (AID), as paradas de ônibus existentes apresentam variações quanto à estrutura: algumas são sinalizadas apenas com placa indicativa, muitas vezes sem atender às normas de acessibilidade, enquanto outras contam com abrigo padronizado e acessibilidade, geralmente localizadas próximas a equipamentos urbanos mais modernos ou de maior porte. Ressalta-se, contudo, a ausência de informações visuais sobre linhas e horários nos pontos de parada, o que compromete a legibilidade e a funcionalidade do sistema para usuários eventuais ou turistas.

Paradas de ônibus na AID.



Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025.

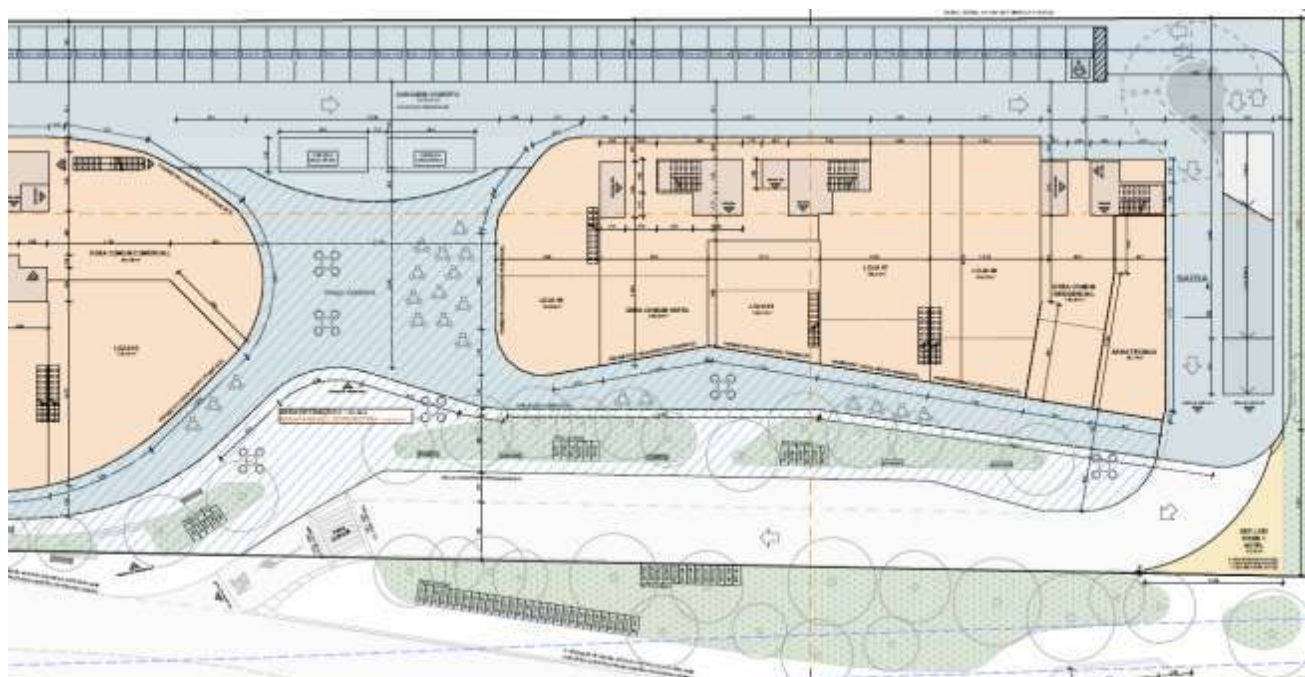
A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coletor?	(X) Sim () Não
Se a resposta a pergunta anterior for positiva, solicita-se saber se o recuo consta na planta de arquitetura.	(X) Sim () Não
Demonstrar se há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



Área de acumulação de veículo para o empreendimento.

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

O empreendimento contará com um espaço de acumulação na entrada e na saída do empreendimento, as quais permitem uma área de acumulação suficiente, considerando o mínimo de 2% das vagas.



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)



LOCAIS E SENTIDOS DA CONTAGEM DE TRÁFEGO				Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)	
LEGENDA		Localização: Estrada Municipal Saneamento S/N - Campo de Ourinhos/SC		 AS SOLUÇÕES AMBIENTAIS AS Soluções Ambientais & Engenharia CREA/SC 143903-4 (47) 9 1920-0211 / (40) 9 1919-0211 contato@asambiental.eng.br	
Área de Estudo	Ponto de Contagem de Tráfego	Escala: 1:2.500	Elaboração: Gregório Carlos De Siqueira, Msc. Geógrafo		
Sentido da Via		Fonte: AS	Revisão: Mapa		
			Data: 01/08/2025	Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM) Catena Horizontal: SIRGAS 2000 - Fuso 22S Fonte: BaseMap; Google Earth; Pontos de campo	

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

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

Fonte: DNIT, (2006).

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)

Tabela 1. Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da Marginal da SC-401

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÕES	ESPECIAIS	UVP 2025	BICICLETA
07:00	07:15	1 - SC401	33	72	4	0	111	0
07:15	07:30	1 - SC401	32	84	8	0	128	0
07:30	07:45	1 - SC401	28	106	6	0	143	0
07:45	08:00	1 - SC401	37	127	12	0	182	0
08:00	08:15	1 - SC401	27	116	13	0	162,5	0
08:15	08:30	1 - SC401	27	140	6	0	176	0
08:30	08:45	1 - SC401	18	149	9	1	182,5	1
08:45	09:00	1 - SC401	21	144	10	0	180	0
09:00	09:15	1 - SC401	22	150	8	0	184	0
09:15	09:30	1 - SC401	19	126	10	0	160	1
09:30	09:45	1 - SC401	14	113	7	0	137,5	0
09:45	10:00	1 - SC401	19	127	12	0	164	0
16:30	16:45	1 - SC401	17	170	10	0	202	1
16:45	17:00	1 - SC401	21	173	2	0	197	0
17:00	17:15	1 - SC401	38	210	9	1	263,5	1
17:15	17:30	1 - SC401	32	181	4	0	219	0
17:30	17:45	1 - SC401	30	204	4	0	240	0
17:45	18:00	1 - SC401	17	191	4	0	214	1
18:00	18:15	1 - SC401	28	205	4	0	239	0
18:15	18:30	1 - SC401	24	203	1	0	228,5	0
18:30	18:45	1 - SC401	30	181	0	0	211	0
18:45	19:00	1 - SC401	31	188	1	0	220,5	0
19:00	19:15	1 - SC401	27	230	1	0	258,5	0
19:15	19:30	1 - SC401	20	193	1	0	214,5	0
Total			612	3783	146	2	4618	5

Tabela 2. Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 2 da Marginal da SC-401

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÕES	ESPECIAIS	UVP 2025	BICICLETA
07:00	07:15	2 - SC401	12	34	2	0	49	0
07:15	07:30	2 - SC401	3	37	4	0	46	0
07:30	07:45	2 - SC401	7	42	2	0	52	0
07:45	08:00	2 - SC401	20	72	4	0	98	0
08:00	08:15	2 - SC401	9	60	3	0	73,5	0
08:15	08:30	2 - SC401	8	59	6	0	76	0
08:30	08:45	2 - SC401	4	56	5	0	67,5	0
08:45	09:00	2 - SC401	12	68	4	1	88	0
09:00	09:15	2 - SC401	5	60	6	0	74	0
09:15	09:30	2 - SC401	8	49	7	1	69,5	1
09:30	09:45	2 - SC401	9	50	4	0	65	0
09:45	10:00	2 - SC401	10	49	5	0	66,5	0
16:30	16:45	2 - SC401	15	63	5	0	85,5	0
16:45	17:00	2 - SC401	10	42	6	0	61	0
17:00	17:15	2 - SC401	21	60	2	0	84	0
17:15	17:30	2 - SC401	21	84	3	0	109,5	0
17:30	17:45	2 - SC401	13	48	1	0	62,5	1
17:45	18:00	2 - SC401	22	62	2	0	87	0
18:00	18:15	2 - SC401	15	69	5	0	91,5	0
18:15	18:30	2 - SC401	9	45	2	0	57	0
18:30	18:45	2 - SC401	15	46	1	0	62,5	0
18:45	19:00	2 - SC401	10	37	0	0	47	0
19:00	19:15	2 - SC401	10	27	0	0	37	0
19:15	19:30	2 - SC401	7	27	0	0	34	0
Total			275	1246	79	2	1643,5	2

Tabela 3. Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1 da Estrada Haroldo Soares Glavan

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÕES	ESPECIAIS	UVP 2025	BICICLETA
07:00	07:15	1 - HAROLDO	8	40	3	0	52,5	1
07:15	07:30	1 - HAROLDO	5	44	5	0	56,5	0
07:30	07:45	1 - HAROLDO	7	32	1	0	40,5	0
07:45	08:00	1 - HAROLDO	6	57	2	0	66	1
08:00	08:15	1 - HAROLDO	5	46	3	0	55,5	0
08:15	08:30	1 - HAROLDO	8	44	4	0	58	0
08:30	08:45	1 - HAROLDO	3	50	4	0	59	0
08:45	09:00	1 - HAROLDO	24	60	2	0	87	2
09:00	09:15	1 - HAROLDO	32	49	5	0	88,5	0
09:15	09:30	1 - HAROLDO	18	46	4	0	70	1
09:30	09:45	1 - HAROLDO	7	47	2	0	57	0
09:45	10:00	1 - HAROLDO	17	61	7	0	88,5	0
16:30	16:45	1 - HAROLDO	3	37	2	0	43	0
16:45	17:00	1 - HAROLDO	13	55	2	0	71	0
17:00	17:15	1 - HAROLDO	32	68	2	2	107	0
17:15	17:30	1 - HAROLDO	18	56	0	1	76	0
17:30	17:45	1 - HAROLDO	8	53	1	0	62,5	0
17:45	18:00	1 - HAROLDO	17	67	0	5	94	0
18:00	18:15	1 - HAROLDO	14	51	5	0	72,5	0
18:15	18:30	1 - HAROLDO	6	42	1	1	51,5	0
18:30	18:45	1 - HAROLDO	10	43	0	0	53	0
18:45	19:00	1 - HAROLDO	9	49	0	0	58	0
19:00	19:15	1 - HAROLDO	12	36	1	0	49,5	0
19:15	19:30	1 - HAROLDO	12	35	0	0	47	0
Total			294	1168	56	9	1564	5

Tabela 4. Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 2 da Estrada Haroldo Soares Glavan

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÕES	ESPECIAIS	UVP 2025	BICICLETA
07:00	07:15	2 - HAROLDO	18	37	1	0	56,5	0
07:15	07:30	2 - HAROLDO	16	46	8	0	74	2
07:30	07:45	2 - HAROLDO	17	47	6	0	73	1
07:45	08:00	2 - HAROLDO	13	57	5	0	77,5	0
08:00	08:15	2 - HAROLDO	11	43	7	0	64,5	0
08:15	08:30	2 - HAROLDO	21	43	1	0	65,5	0
08:30	08:45	2 - HAROLDO	6	57	2	0	66	2
08:45	09:00	2 - HAROLDO	14	52	5	0	73,5	3
09:00	09:15	2 - HAROLDO	11	36	4	0	53	0
09:15	09:30	2 - HAROLDO	8	45	7	0	63,5	2
09:30	09:45	2 - HAROLDO	9	45	2	0	57	0
09:45	10:00	2 - HAROLDO	5	44	9	0	62,5	0
16:30	16:45	2 - HAROLDO	6	32	3	1	44,5	0
16:45	17:00	2 - HAROLDO	14	43	0	1	59	0
17:00	17:15	2 - HAROLDO	11	39	0	1	52	0
17:15	17:30	2 - HAROLDO	8	49	1	0	58,5	0
17:30	17:45	2 - HAROLDO	9	50	0	2	63	0
17:45	18:00	2 - HAROLDO	5	54	1	1	62,5	0
18:00	18:15	2 - HAROLDO	6	52	1	0	59,5	0
18:15	18:30	2 - HAROLDO	4	62	0	0	66	0
18:30	18:45	2 - HAROLDO	9	56	0	0	65	0
18:45	19:00	2 - HAROLDO	12	50	0	0	62	0
19:00	19:15	2 - HAROLDO	11	44	1	0	56,5	0
19:15	19:30	2 - HAROLDO	8	41	0	0	49	0
Total			252	1124	64	6	1484	10

Tabela 5. Hora pico e volume registrado na Estrada Haroldo Soares Glavan

Sentido	Turno	Horário Pico	Volume
Sentido 1	Matutino	07:00 às 08:00h	215,5
	Vespertino	17:30h às 18:30h	280,5
Sentido 2	Matutino	07:00 às 08:00h	281
	Vespertino	17:30h às 18:30h	251

Tabela 6. Hora pico e volume registrado da Marginal da SC-401

Sentido	Turno	Horário Pico	Volume
Sentido 1	Matutino	07:00 às 08:00h	564
	Vespertino	17:30h às 18:30h	921,5
Sentido 2	Matutino	07:00 às 08:00h	245
	Vespertino	17:30h às 18:30h	298

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

30/07/25, quarta-feira, 07h-10h / 16:30h-19:30h

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

Tabela 7. Resumo da contagem por classe de veículo na Estrada Haroldo Soares Glavan

Rua	Sentidos	Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência UVP
Haroldo Soares Glavan	Sentido 1	Moto	294	19,25	294
		Carro	1168	76,49	1168
		Caminhão/Ônibus	56	3,67	112
		Especial	9	0,59	18
		Total	1527	100	1592
	Sentido 2	Moto	252	17,43	252
		Carro	1124	77,73	1124
		Caminhão/Ônibus	64	4,43	128
		Especial	6	0,41	12
		Total	1446	100	1516

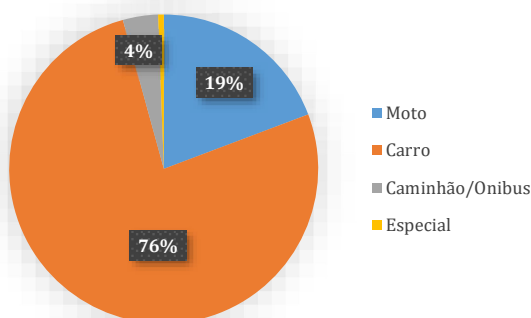
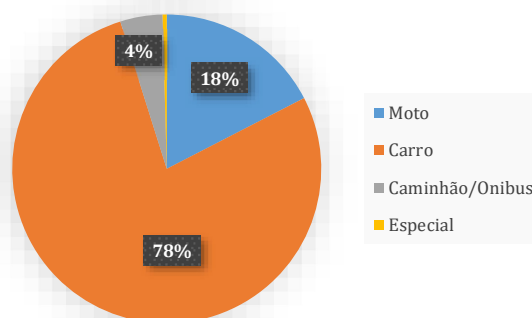
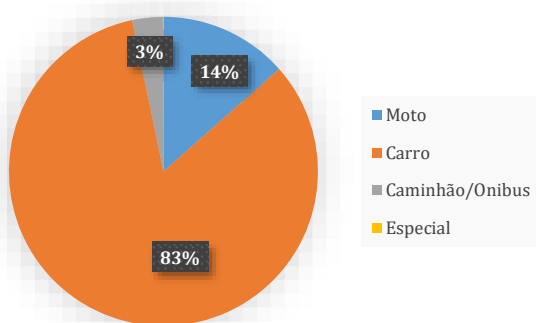
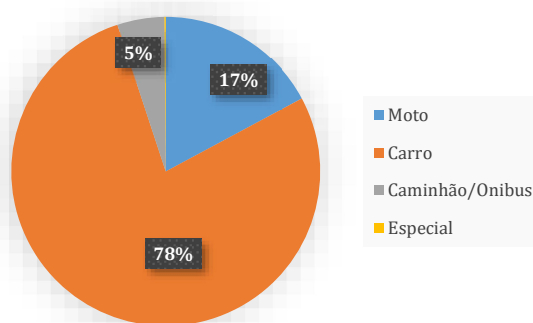
Sentido 1 - Haroldo Soares Glavan

Sentido 2 - Haroldo Soares Glavan


Tabela 8. Resumo da contagem por classe de veículo na Marginal da SC-401

Rua	Sentidos	Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência UVP
SC401	Sentido 1	Moto	612	13,47	612
		Carro	3783	83,27	3783
		Caminhão/Ônibus	146	3,21	292
		Especial	2	0,04	4
		Total	4543	100	4691
	Sentido 2	Moto	275	17,17	275
		Carro	1246	77,78	1246
		Caminhão/Ônibus	79	4,93	158
		Especial	2	0,12	4
		Total	1602	100	1683

Sentido 1 - SC401

Sentido 2 - SC401

Informar a Capacidade da via:

Pode ser utilizado, simplificado, aproximação baseada em HCM (2010) onde:
 Vias Expressas ou Trânsito Rápido até 3,0m de largura por faixa: 1700 UCP/h/faixa
 Vias Expressas ou Trânsito Rápido mais 3,0m de largura por faixa: 2000 UCP/h/faixa
 Vias Arteriais: 1800 UCP/h/faixa
 Vias Coletoras e Subcoletoras: 1500 UCP/h/faixa
 Vias Locais: 1000 UCP/h/faixa
 *Descontar 10% da capacidade para cada condicionante abaixo:

Condicionantes observados na via onde foi realizada a contagem de tráfego

Via Coletora - 1500 UVP - Estrada Haroldo Soares Glavan

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

Via de Trânsito Rápido – 2.000 UVP - SC-401

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

Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	() Sim (X) Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	() Sim (X) Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	(X) Sim () Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	() Sim (X) Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	() Sim (X) Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não
Distribuição do tráfego por sentido de diferente de 50/50	(X) Sim () Não
Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() 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.	
Para a capacidade das vias referenciadas no presente estudo, utilizou-se as condições encontradas no local. De acordo com estudos elaborados a partir de HCM (2000), admite-se que: • Para as Vias Locais: 1.000 veículos/hora/faixa no limite da capacidade; • Para as Vias Coletoras: 1.500 veículos/hora/faixa no limite da capacidade; • Para as Vias Arteriais: 1.800 veículos/ hora /faixa no limite da capacidade; • Capacidade para as Vias expressas ou de Trânsito Rápido: ○ Até 3,00m de largura por faixa: máximo de 1.700 veículo/hora; ○ De 3,00 a 4,00m de largura por faixa: máximo de 2.000 veículo/hora. A Estrada Haroldo Soares Glavan é considerada uma via coletora de acordo com dados do Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Assim, sua capacidade é de 1.500 veículos/hora/faixa. Essa capacidade máxima está vinculada às condições ideais para uma via conforme condicionantes elencadas acima. Como a via teve 2 condicionantes e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade da via, a capacidade resultante da via analisada é: $C = 1.500 - (20\%) = 1.200 \text{ UVPs/hora}$ C_{via} = 1.200 UVPs/hora/faixa A SC-401 é considerada uma via de Trânsito Rápido com dados do Geoportal da Prefeitura Municipal de Florianópolis. Assim, sua capacidade é de 2.000 veículos/hora/faixa, a via conta com 1 faixas totalizando 2.000 veículos/hora. Essa capacidade máxima está vinculada às condições ideais para uma	

via conforme condicionantes elencadas acima. Como a via teve 2 condicionantes e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade da via, a capacidade resultante da via analisada é:

$$C = 2.000 - (20\%) = 1.600 \text{ UVPs/hora}$$

$$C_{\text{via}} = 1.600 \text{ UVPs/hora/faixa}$$

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

$$NS = V_t / C$$

Onde:

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

C = Capacidade da via.

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

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

Fonte: Highway Capacity Manual (HCM, 2010).

Abaixo estão indicados os níveis de serviço para os respectivos sentidos das vias analisadas e sua classificação, conforme as categorias de HCM (2010).

Nível de Serviço dos sentidos analisados da Estrada Haroldo Soares Glavan.

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Estrada Haroldo Soares Glavan - Sentido 1	0,23	A - Ótimo
Estrada Haroldo Soares Glavan - Sentido 2	0,23	A - Ótimo

Nível de Serviço dos sentidos analisados na Marginal da SC-401.

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
SC-401 - Sentido 1	0,58	C - Aceitável
SC-401 - Sentido 2	0,19	A - Ótimo

Considerando o aumento do tráfego de 40% com a sazonalidade, tem-se os seguintes níveis de serviço e classificações para as vias analisadas.

Nível de Serviço dos sentidos analisados da Estrada Haroldo Soares Glavan – Sazonalidade

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Estrada Haroldo Soares Glavan - Sentido 1	0,33	B - Bom
Estrada Haroldo Soares Glavan - Sentido 2	0,33	B - Bom

Nível de Serviço dos sentidos analisados na Marginal da SC-401- Sazonalidade

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
SC-401 - Sentido 1	0,81	D - Regular
SC-401 - Sentido 2	0,26	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).

(disponível em <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/70-conceitos-basicos/taxas>)

Número de Unidades Habitacionais	224
Número de vagas	225
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	492
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	1312,64
Para o número de veículos	849,15
Para o número de pessoas	1230
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	98,56
Para o número de veículos	63,8
Para o número de pessoas	93,48
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	120,96
Para o número de veículos	79,05
Para o número de pessoas	118,08
Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	1312,64
Volume Gerado na hora pico da manhã	98,38
Volume Gerado na hora pico da tarde	120,96
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.cetesp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0)</i>	

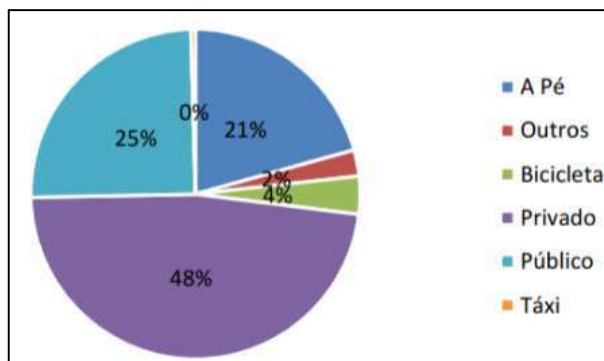
Para o cálculo de geração de viagens do setor comercial, foi utilizada a metodologia constante do Anexo I do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), conforme segue abaixo:

$$V = ACp / 16$$

ACp = área construída computável

Sabendo que a área computável da porção comercial do empreendimento é de 12.946,47 m², temos que o empreendimento atrairá aproximadamente **809,15 viagens** por dia.

Para a divisão modal, utilizou-se os resultados de pesquisa de campo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável – PLAMUS (2014), pois o mesmo também considera o fluxo de bicicleta e a pé, o que não foi considerada nesta contagem de tráfego. Os resultados da pesquisa indicam a porcentagem do modo de transporte utilizado na região da Grande Florianópolis, conforme figura abaixo:



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

- | | | |
|------------------------------------|---|--------------|
| a. Viagens individuais motorizadas | - | 48% = 388,39 |
| b. Viagens por transporte coletivo | - | 29% = 234,65 |
| c. Viagens não motorizadas | - | 23% = 186,10 |

Aplicando os percentuais da divisão modal de viagens obtida na pesquisa origem-destino do PLAMUS para o setor comercial a geração de viagens motorizadas é de 388,39. Ainda, de acordo com os dados do PLAMUS, 15% do tráfego na região da Grande Florianópolis acontece na Hora Pico. Assim, sendo, do total de viagens diárias motorizadas (58,26) estima-se um valor de 58,3 viagens na Hora Pico ou 60,64 UVP.

Ao todo, o empreendimento misto irá gerar na sua Hora Pico, um total de 176,3 em sua Hora Pico.

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

Tabela 9. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a da Estrada Haroldo Soares Glavan Sentido 1

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	280,5	288,92	306,51	334,93	388,28
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,23	0,24	0,26	0,28	0,32
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom
1200	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	456,84	465,25	482,85	511,27	564,62
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,38	0,39	0,40	0,43	0,47
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável

Tabela 10. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a da Estrada Haroldo Soares Glavan Sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	281	289,43	307,06	335,53	388,97
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,23	0,24	0,26	0,28	0,32
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom
1200	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2029)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	457,34	465,77	483,40	511,87	565,31
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,38	0,39	0,40	0,43	0,47
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável

Tabela 11. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Marginal SC-401 – Sentido 1

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	921,5	949,15	1006,95	1100,32	1275,57
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,58	0,59	0,63	0,69	0,80
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular
1600	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	1097,84	1125,48	1183,29	1276,66	1451,91
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,69	0,70	0,74	0,80	0,91
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular	D-Regular	E-Ruim

Tabela 12. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Marginal SC-401 – Sentido 2

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	298	306,94	325,63	355,83	412,50
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,19	0,19	0,20	0,22	0,26
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
1600	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2029)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	474,34	483,28	501,97	532,17	588,84
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,30	0,30	0,31	0,33	0,37
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom	B-Bom	B-Bom

Também realizou-se a projeção do incremento no tráfego no período de temporada, em que é esperado um aumento de 40% do tráfego.

Tabela 13. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a da Estrada Haroldo Soares Glavan Sentido 1 com acréscimo de 40%, esperado no período de temporada

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	392,7	404,48	429,11	468,90	543,59
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,33	0,34	0,36	0,39	0,45
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom
1200	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026))	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	569,04	580,82	605,45	645,24	719,93
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,47	0,48	0,50	0,54	0,60
			Nível de Serviço	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável

Tabela 14. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a da Estrada Haroldo Soares Glavan Sentido 2 com acréscimo de 40%, esperado no período de temporada

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	393,4	405,20	429,88	469,74	544,56
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,33	0,34	0,36	0,39	0,45
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom
1	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	512,69	524,50	549,17	589,03	663,85
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,47	0,48	0,51	0,54	0,60
			Nível de Serviço	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável	C- Aceitável

Tabela 15. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Marginal SC-401 – Sentido 1 com acréscimo de 40%, esperado no período de temporada

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	1290,1	1328,80	1409,73	1540,45	1785,80
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,81	0,83	0,88	0,96	1,12
			Nível de Serviço	D-Regular	D-Regular	E-Ruim	E-Ruim	F-Péssimo
1600	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	1466,44	1505,14	1586,07	1716,79	1962,14
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,92	0,94	0,99	1,07	1,23
			Nível de Serviço	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	F-Péssimo	F-Péssimo

Tabela 16. Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para a Marginal SC-401 – Sentido 2 com acréscimo de 40%, esperado no período de temporada

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	417,2	429,72	455,89	498,16	577,50
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,26	0,27	0,28	0,31	0,36
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom	B-Bom
1600	176,3	Com empreendimento		2025 Ano atual	Início da operação (2026)	2028	2031	2036
			Demanda de veículos em UVP	593,54	606,06	632,22	674,50	753,84
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,37	0,38	0,40	0,42	0,47
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

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

De modo geral, as vias da AID encontram-se em bom estado de conservação. Já os passeios públicos apresentam alguns problemas de mobilidade, uma vez que há interrupções entre trechos de passeios públicos, não apresentando condições totalmente adequadas para mobilidade e acessibilidade, conforme que preconiza o Manual Calçada Certa. Salienta-se que os passeios públicos implantados pelo empreendimento seguirão as diretrizes do Manual Calçada Certa do IPUF.

Conforme apresentado anteriormente, há diversas linhas e horários que atenderão os futuros moradores e usuários do empreendimento e que dão acesso a AII e que possibilitam conexão com outras regiões da cidade. Os pontos de ônibus encontram-se muito próximos ao empreendimento, não necessitando de novas unidades, entretanto, as condições de acessibilidade podem ser melhoradas.

Com relação ao incremento de viagens motorizadas, são estimadas um incremento de 176,3 viagens na hora pico. Foram analisados os volumes de tráfego para 2025 (ano da contagem), além dos volumes para os anos 2026 (inícios das atividades), 2028, 2031 e 2036 em relação às capacidades atuais e os respectivos níveis de serviço das vias, com e sem o empreendimento. Para a projeção foi considerado um aumento natural da frota de 3% ao ano (BRASIL/DNIT, 2006).

Na Estrada Haroldo Soares Glavan, a análise no Sentido 1 aponta que, sem o empreendimento, o nível de serviço é classificado como A-Ótimo atualmente, passando para B-Bom no fim da projeção, em 2036.. Com o acréscimo da demanda no cenário de implantação do empreendimento, o nível de serviço passa a ser B-Bom, e é alterado para C-Aceitável no fim da projeção. No Sentido 2, observa-se comportamento similar. Considerando a sazonalidade com o aumento de 40% do tráfego, os níveis de serviços de ambos os sentidos da via mudam para B-Bom já no ano atual (2025) no cenário sem empreendimento, permanecendo nesse nível no período analisado, e com a implantação do empreendimento, passam para o nível C-Aceitável, permanecendo assim até o fim da projeção. Embora ocorra um decréscimo do nível da via, esta permanece operando dentro dos limites aceitáveis nas projeções realizadas.

As análises de tráfego na marginal da SC-401 demonstram que atualmente há condições aceitáveis de trafegabilidade, sendo que para o Sentido 1, a via possui classificação C-Aceitável, passando a ser D-Regular em 2036 no cenário sem empreendimento. Para o Sentido 2, o nível é mantido-se como A-Ótimo neste cenário. Considerando a implantação do empreendimento, o nível do Sentido 1 mantém-se como C-Aceitável nos anos iniciais, passando a ser classificado como E-Ruim somente no fim da projeção. Já para o Sentido 2, neste cenário, o nível passa a ser alterado para a classificação B-Bom em 2028, permanecendo neste nível até o fim da projeção.

Considerando a sazonalidade, no Sentido 1 da Marginal SC-401, o nível atual corresponde a D-Regular, passando a ser E-Ruim em 2028 e decaindo para F-Péssimo em 2036, sem o empreendimento. O Sentido 2 da marginal apresenta condições de tráfego melhores, com nível atual classificado como A-Ótimo, e passando a ser B-Bom a partir de 2031. No cenário com o empreendimento, os níveis de serviços da via

são alterados, para o Sentido 1, no início da operação o nível passa de D-Regular para E-Ruim, passando para a classificação F-Péssimo em 2031.

Com relação ao tráfego da SC-401, Rodovia José Carlos Daux, propriamente dita, esta já está classificada como de nível de serviço péssimo de acordo com estudos e tráfegos já realizados em empreendimentos próximos. É esperado com a implantação do empreendimento uma maior demanda de viagens, que não alterará o nível de serviço da via diretamente, já que a mesma já é classificada como péssima, mas que afetam a mobilidade da via e intensificam ainda mais o trânsito. Por outro lado, salienta-se que estão ocorrendo obras de melhoria na infraestrutura viária da rodovia, que ampliarão sua capacidade e irão contribuir significativamente para a melhora no nível de serviço, além de acompanharem o crescimento urbano 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?		Sim. O empreendimento conta com janelas de vidro recuadas e brises. Há também floreiras nas aberturas.
Ventilação e Iluminação		
A taxa de impermeabilização utilizada é menor do que o limite legal?		Sim.
O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum equipamento comunitário público ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Não há equipamentos públicos no entorno.
O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Sim, há projeção de sombra pontual no início da manhã e últimas horas da tarde.
Conforto Ambiental		
<i>(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)</i>		
Poluição sonora	Construção	Durante a fase de implantação é prevista a geração de ruídos na zona de operação dos equipamentos, sendo este impacto classificado como temporário.

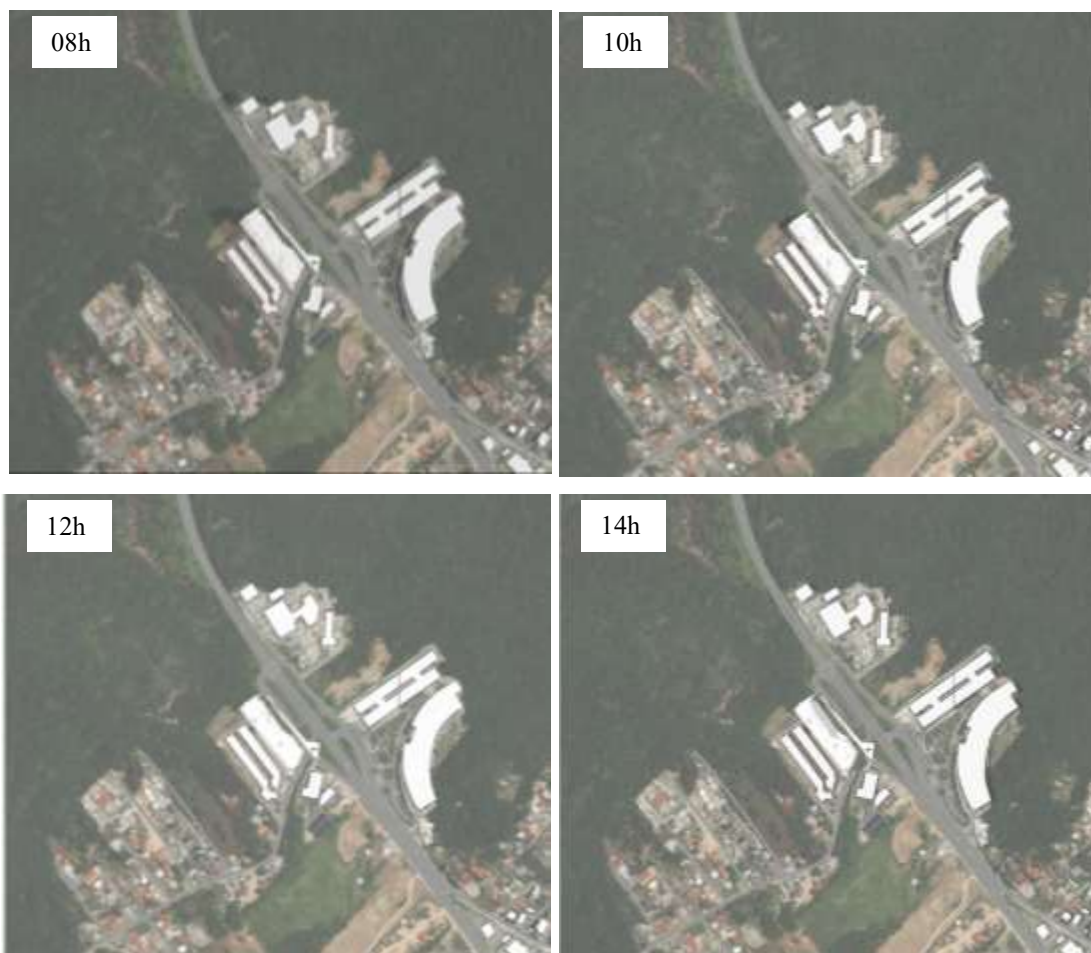
	Funcionamento	Impacto médio, devido ao empreendimento possuir maior uso habitacional.
Poluição do ar	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Sujidades	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Outros	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.

Impactos na ventilação e iluminação natural de áreas adjacentes

(Avaliar a influência da volumetria e dos materiais do empreendimento na iluminação natural das áreas adjacentes (especialmente em áreas e equipamentos públicos, como AVL, unidades de saúde, ensino, etc.), máx. 2000 caracteres)

A análise de incidência solar e de ventilação no empreendimento e no seu entorno, foi realizada através do software *Spacemaker*, o qual através de dados comportamentais do sítio realiza análise gráfica dos fatores ambientais, ventilação e iluminação, averiguando o comportamento do empreendimento com o entorno.

Incidência de insolação por horas no empreendimento, durante o solstício de verão.



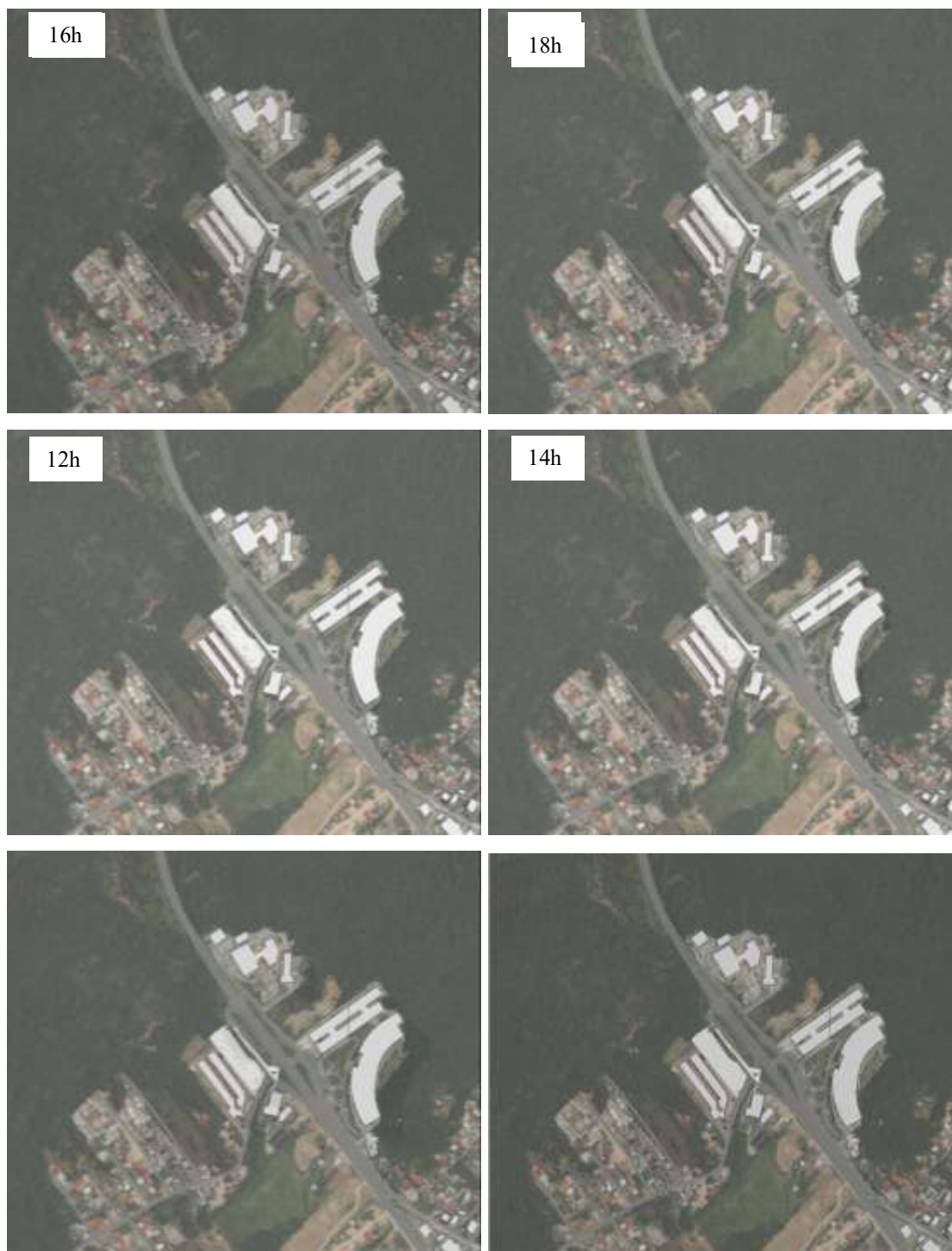


Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

Durante o solstício de inverno, a fachada nordeste do empreendimento receberá 5h diárias de insolação direta e indireta. As fachadas noroeste e sudoeste recebem 4h de exposição total e parcial ao sol. Já a fachada sudeste está parcialmente ou totalmente sombreada durante todo o dia, de acordo com a simulação. Já no solstício de verão, a fachada sudeste receberá 6h de insolação direta, enquanto a nordeste e sudoeste receberão 4h de insolação parcial. A fachada noroeste estará sombreada ou parcialmente sombreada durante maior parte do dia.

Com relação ao entorno, não se observa alterações consideráveis de recebimento solar nas fachadas das edificações que fazem divisa com o empreendimento. Durante o solstício de inverno a sombra será projetada nas edificações vizinhas nas primeiras horas da manhã (8h as 10h) e nas últimas da tarde (16h às 18h), enquanto no restante do dia se projetará em sua maioria na rua. No solstício de verão, há sombreamento pontual na fachada norte do vizinho de quadra do empreendimento que acontece entre as 8h e 10h.

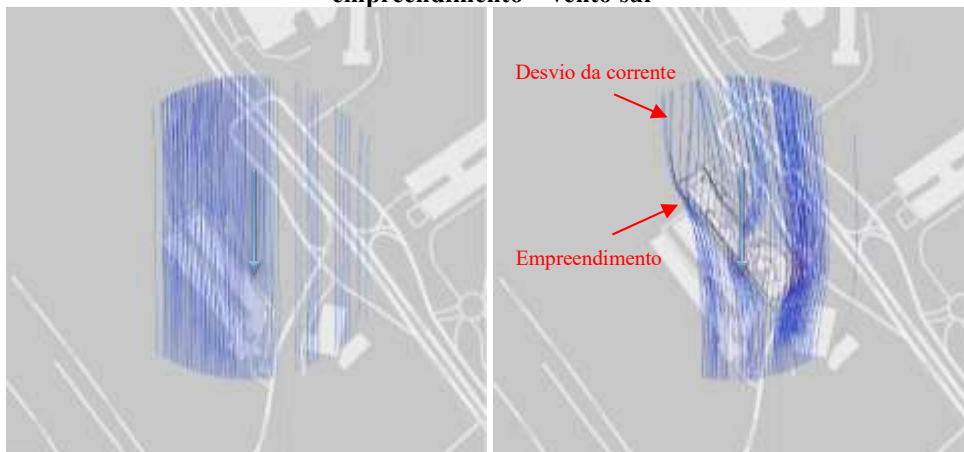
Incidência de insolação por horas no empreendimento, durante o solstício de inverno.



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

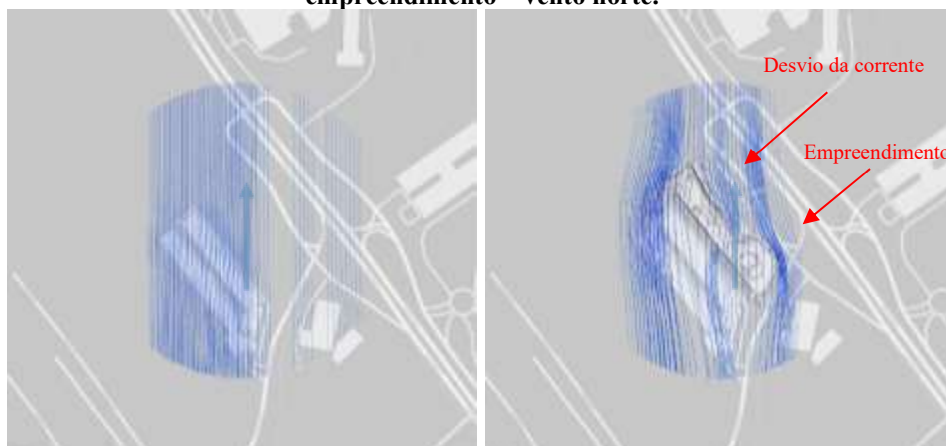
A análise da ventilação foi realizada através da predominância dos ventos do local (correntes do sul, norte e nordeste), a geometria do empreendimento, as edificações do entorno e a topografia do seu entorno imediato dentro da ferramenta *Spacemaker*, com isso foi obtido os seguintes dados:

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



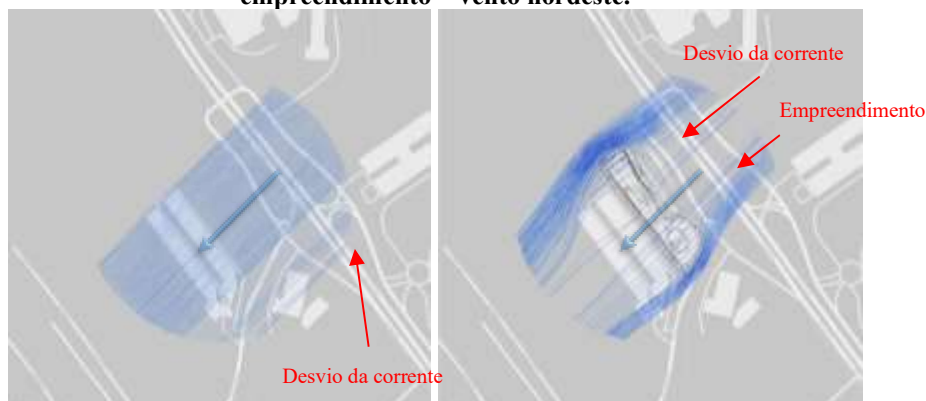
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



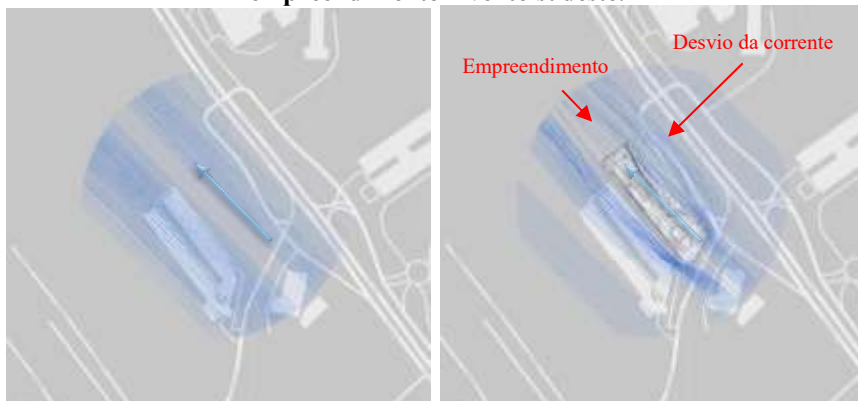
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

A partir da análise apresentada, observam-se as correntes de vento predominantes com maior influência sobre o empreendimento. A forma arredondada da edificação contribui para minimizar o efeito de quina, enquanto a divisão do volume em dois blocos permite que os ventos predominantes, especialmente os provenientes do norte e do sul, permeiem o conjunto, reduzindo os desvios causados pela volumetria total.

No caso dos ventos de nordeste, verifica-se uma maior influência, devido à posição perpendicular da edificação em relação à direção da corrente de ar. No entanto, o vazio entre os volumes permite uma parcial passagem do fluxo, evitando obstrução total e reduzindo os efeitos sobre as edificações vizinhas. Por fim, as correntes oriundas do sudoeste apresentam baixo impacto sobre a implantação. Observa-se apenas um leve desvio no fluxo, rapidamente dissipado, sem gerar interferências significativas na circulação dos ventos tanto para o empreendimento quanto para o entorno imediato.

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)

O empreendimento encontra-se afastado de três sítios arqueológicos, sendo todos situados na AII conforme apresentado no mapa. O sítio mais próximo (Saco Grande I) fica a 1,2 km de distância do empreendimento. Foram identificadas 28 artes em edifícios, todas na AII, e 1 monumento. Não há áreas de APC– 1 (Áreas de Interesse Histórico) na AII e nem na AID. Não foram identificados bens tombados no raio de 100 metros do empreendimento, como é ilustrado no mapa abaixo:



As áreas de relevância ambiental observadas na AII do empreendimento foram três unidades de conservação (Meiembipe, Carijós e RPPN Rio Vermelho), cinco áreas do Plano Municipal da Mata Atlântica (Morro do João Paulo, Rio Pau do Barco, Morro do Cacupé, Ponta do Goulart e UC do Maciço do Norte), uma Área Natural Tombada e alguns cursos d'água, como é apresentado no mapa baixo:



Impactos pertinentes

(Avaliar os impactos do empreendimento em relação à Paisagem Urbana, Patrimônio Natural e Cultural)

Descrever os elementos da paisagem urbana impactados e quais os impactos gerados pelo empreendimento.

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

O empreendimento será implantado em uma área com predominância de usos residenciais, comerciais e turísticos. A paisagem urbana da Área de Influência Direta (AID) caracteriza-se por um mosaico de ocupações, combinando conjuntos habitacionais horizontais e verticais, edificações comerciais e hoteleiras, além de amplas áreas verdes e encostas com vegetação nativa.

No entorno imediato do terreno observa-se a presença de infraestrutura urbana parcial, com trechos consolidados e outros em processo de urbanização, além de vias com vocação mista – tanto para uso residencial quanto comercial e de serviços. Essa dinâmica confere à região um caráter híbrido, com grande potencial de valorização e transformação, especialmente em função da localização estratégica entre o litoral e as áreas naturais preservadas.

As imagens a seguir ilustram trechos do entorno imediato e da paisagem urbana local, evidenciando as características ambientais, arquitetônicas e culturais que compõem a ambiência na qual o empreendimento será inserido.

Paisagens no entorno do sítio de implantação do empreendimento



Fonte: AS Soluções Ambientais, 2025

A implantação do empreendimento irá gerar alterações visuais e funcionais na paisagem urbana, com impacto principalmente na escala construída e na dinâmica de uso do solo. No entanto, a proposta contempla uma praça coberta de uso público, integrada ao lote, que funcionará como elemento qualificador do espaço urbano, promovendo a convivência, a permanência e a conexão entre os diferentes usos do entorno.

Foi realizada uma análise da implantação do empreendimento em seu contexto urbano, sendo possível observar, por meio das inserções apresentadas nas imagens, uma relação de consonância com as pré-existências, evidenciada pela compatibilidade no gabarito, ritmo compositivo e escala do pavimento térreo.

Foto inserção da implantação do empreendimento



- pintura
- área técnica condensadoras residencial | veneziana
- laje em concreto aparente
- brise metálico Hunter Douglas, modelo Fins
- esquadria peitoril fixo em vidro
- floreira
- área técnica condensadoras das lojas | veneziana
- área para sinalética das lojas

Fonte: Projeto Arquitetônico, 2025

Assim, embora contribua para o adensamento da região, o empreendimento alinha-se ao zoneamento vigente e dialoga com a paisagem urbana existente. Sua presença oferece infraestrutura complementar, qualificando visual e funcionalmente o tecido urbano da AID.

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)

O empreendimento está situado em lote urbano em zona de transição entre áreas densamente ocupadas e áreas de interesse ambiental, como a APL-E (Área de Preservação do Entorno) e a ZIP (Zona de Interesse de Preservação). Embora o lote em si esteja fora dos perímetros de proteção legal, a sua proximidade com áreas ambientalmente sensíveis exige atenção especial quanto à forma de inserção da edificação na paisagem natural.

A paisagem natural da Área de Influência Indireta (AII) é marcada por remanescentes de vegetação nativa, encostas preservadas e áreas de mata, algumas das quais inseridas em Unidades de Conservação ou em zonas de proteção ambiental. Esses elementos conferem à região um forte valor ecológico e paisagístico, além de contribuírem para a identidade visual do entorno.

Ciente desse contexto, o projeto arquitetônico adotou estratégias de integração paisagística e mitigação de impactos, com uso de materiais adequados, respeito as áreas de preservação, aos gabaritos predominantes e incorporação de áreas permeáveis e arborizadas no lote. A praça coberta prevista no projeto também cumpre função ambiental e social ao promover a ventilação cruzada, o conforto térmico e o uso coletivo qualificado, com impacto visual positivo sobre a ambiência do entorno.

Importante destacar que não haverá intervenção nas áreas de proteção. A implantação respeita os limites estabelecidos pela legislação urbanística e ambiental e contribui para a valorização do espaço urbano de maneira compatível com a estrutura ecológica presente na 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)

Há presença de um sítio tombado pelo IPHAN ao norte da AID, porém o empreendimento não se encontra próximo o suficiente para que possa ser impactado.

Devido ao afastamento do empreendimento de sítios arqueológicos e de áreas de preservação cultural, não se prevê impacto ao patrimônio e a paisagem cultural. Ainda assim, caso durante as obras de implantação do empreendimento sejam encontrados quaisquer vestígios de material arqueológico, deverá ser imediatamente informado a secretaria do patrimônio histórico artístico e cultural do município e ao IPHAN, para que se siga com os procedimentos e medidas, para a preservação, registro e manutenção do patrimônio histórico, arqueológico e cultural existente. Importante ressaltar que não existe áreas ou imóveis tombados, dentro do raio de 100 metros a partir do terreno do empreendimento.