

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

### **EMPREENDIMENTO CBA 59 SPE LTDA**

Rua Francisco Fausto Martins, 400, Vargem Grande, Florianópolis - SC



Inscrição imobiliária: 23.82.053.0254.001-445

**Edifício de Uso Misto CBA 59 SPE Ltda**

## **Orientações Iniciais**

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

## Sumário

<b>1. Identificação do Empreendimento .....</b>	<b>4</b>
1.1. Nome e Localização do Empreendimento .....	4
1.2. Identificação do Empreendedor .....	4
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico .....	4
Estudo de Impacto de Vizinhança.....	4
1.4. Titulação do Imóvel .....	5
1.5. Informações Prévias.....	5
Processos correlatos .....	5
1.6. Descrição do Empreendimento .....	7
<b>2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII) .....</b>	<b>13</b>
<b>3. Diagnósticos e Prognósticos.....</b>	<b>15</b>
3.1. Adensamento Populacional.....	15
3.2. Equipamentos Urbanos na AID .....	17
3.3. Equipamentos Comunitários na AID .....	20
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo .....	28
3.5. Valorização Imobiliária na AII .....	31
3.6. Mobilidade Urbana .....	34
3.7. Conforto Ambiental Urbano .....	52
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural .....	57

1. Identificação do Empreendimento			
1.1. Nome e Localização do Empreendimento			
Enquadramento (conforme Instrução Normativa Atual)	b) Edificação		
Classificação (conforme art. 4º da Lei Municipal 11.029/2023)	VII - condomínios residenciais multifamiliares acima de 200 unidades habitacionais ou acima de 100 vagas de automóveis;		
Usos (conforme Anexo F02 - Adequação de Usos para Aprovação e Licenciamento de Obras e Edificações, da LC nº 482/2014)	ARM 4.5 Condomínio Residencial Multifamiliar – Adequado Condomínio comercial / serviços – Adequado		
Nome fantasia (se houver)	-		
Logradouro	Rua Francisco Faustino Martins	Número	400
Complemento	-	CEP	88058-191
Bairro/Distrito	Vargem Grande		
Inscrições Imobiliárias	23.82.053.0254.001-445		
Matrículas	5.497		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	EMPREENDIMENTO CBA 59 SPE LTDA		

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

			Adensamento populacional	
			Valorização imobiliária; Uso e Ocupação do Solo	
<b>Projeto Arquitetônico</b>				
Nome da Empresa <i>(se houver)</i>	D'House Arquitetos Associados Ltda			
Responsável Técnico	Fabio Vieira da Silva	Registro profissional	CAU 00A1313932	

#### 1.4. Titulação do Imóvel

Matrícula <i>(devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)</i>	Cartório de Registro de Imóveis
5.497	2º ofício de registro de imóveis de Florianópolis

#### 1.5. Informações Prévias

##### Processos correlatos

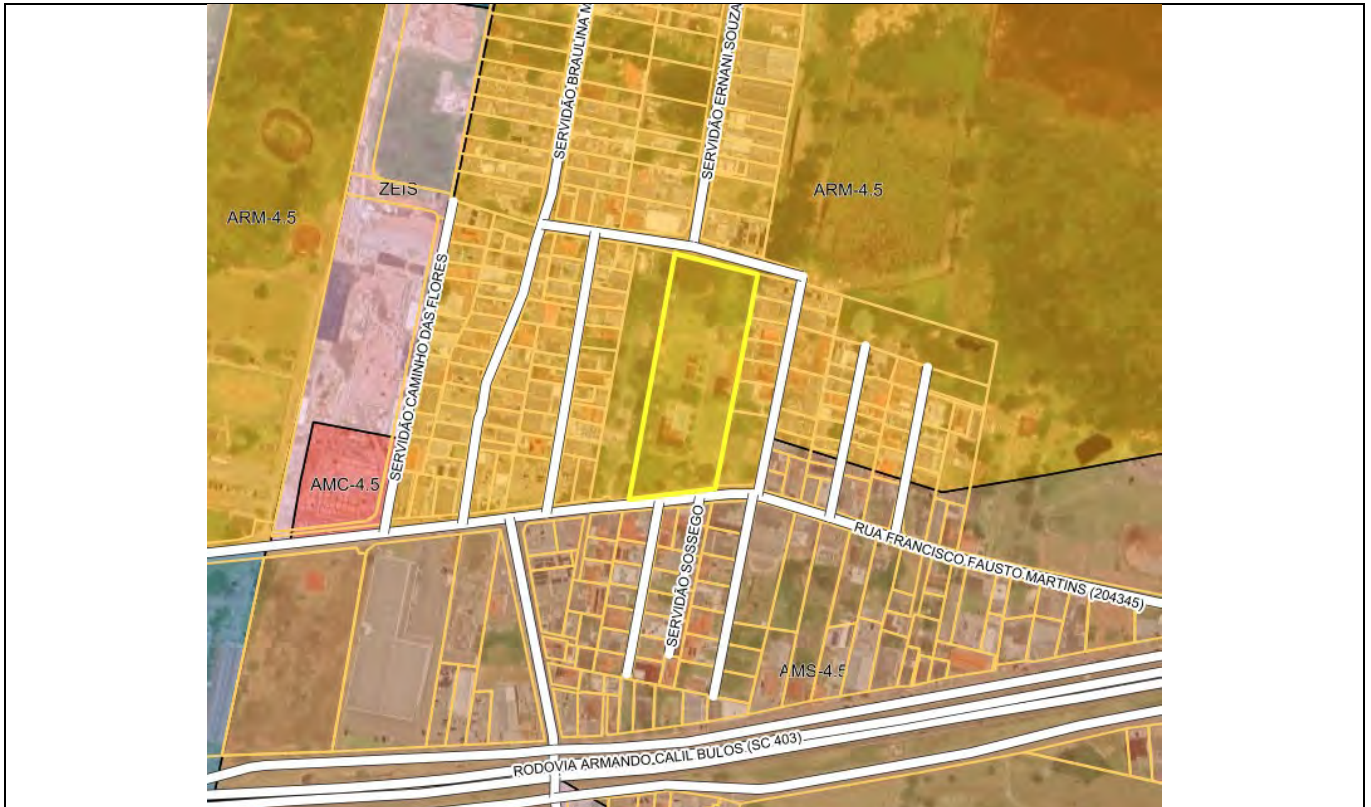
*(apresentar os números dos processos de consulta de viabilidade, diretrizes urbanísticas prévias, aprovação de projeto, licenças ambientais - LAP, LAI, LAO, supressão de vegetação, etc. - autorizações de demolição e outros)*

Nome do Processo	Número do Processo/Ano
Aprovação de projeto	E 00013815/2026
Viabilidade de Água	00086546/2025
Viabilidade de esgoto	00063276/2025
Viabilidade Ambiental	17634948958574/2025
Viabilidade Construtiva	057020/2025
AUC	E 00090364/2026

##### 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
ARM-4.5	4	0	50%	70%	22	1	3.7



**Áreas Especiais de Intervenção Urbanística**

*(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)*

-

**Unidade Territorial de Planejamento**

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

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

UTP 1

**Licenças Ambientais**

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

Empreendimento passível de licença ambiental?

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)
<b>Licença Ambiental</b>	<b>120768</b>
<b>Diretrizes Urbanísticas (caso aplicável)</b> (Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes obrigatórias, máx. 1500 caracteres)	
<b>Empreendimento se enquadra como PGT</b>	<b>PGT-01 ( ) PGT-02 (x) NÃO ( )</b>
<b>Diretrizes do PGT-02 (quando aplicável)</b> (Descrever de forma sucinta as soluções adotadas para o atendimento das diretrizes, máx. 1500 caracteres)	
Diretrizes do PGT solicitadas, mediante o recebimento serão anexadas ao Estudo.	
<b>Outras informações pertinentes</b> (Indicar outras informações dispostas nos mapas temáticos do Município - GeoPortal, principalmente no caso de áreas com suscetibilidade à inundação, topos de morros, declividades e vegetação. Descrever brevemente e, se necessário, anexar figura ao final do RIV, máx. 10 linhas)	
Descrição (máx. 500 caracteres)	Anexo

## 1.6. Descrição do Empreendimento

### Mapa ou Croqui de Localização

(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)



### MAPA DE LOCALIZAÇÃO

**Legenda**

Terreno

**Localização:** Rua Francisco Fausto Martins, 400, Florianópolis/SC  
**Elaboração:** Amanda Rafaela Schmidt/Eng. Ambiental - CREA: 126680-7  
Julia Carla Santana dos Santos/Arq e Urb - CAU: A270916-3  
**Folha:** A3 **Escala:** Indicada **Data:** 04/03/2026

### Estudo de Impacto de Vizinhança

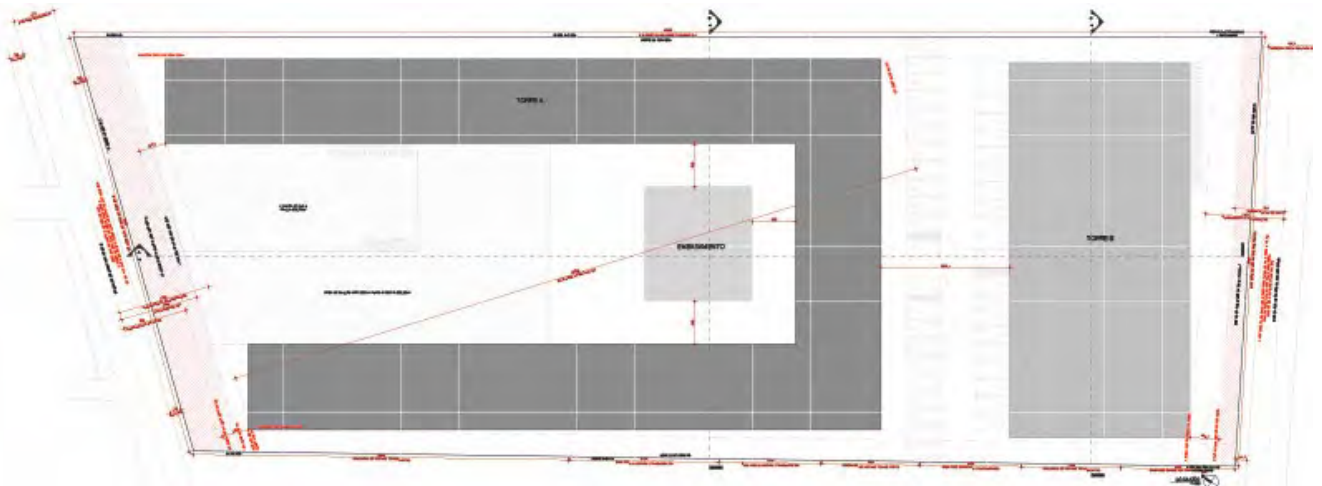
**Informações Técnicas:**  
Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM),  
Datum Horizontal: SIRGAS 2000 - Fuso 22S.  
Fonte: Base Maps ESRI, IBGE, PNF, Lev. Planialtimétrico.



AS Soluções Ambientais & Engenharia  
CREASC 14980-4  
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211  
contato@asambiental.eng.br

### 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 caracteriza-se como empreendimento de uso misto, contemplando atividades residenciais multifamiliares e espaços destinados a usos comerciais e de serviços. O conjunto é composto por duas torres, totalizando 709 unidades habitacionais (UH) destinadas ao uso residencial.

No pavimento térreo e nas áreas destinadas ao uso misto/comercial está prevista a implantação de estabelecimentos comerciais e serviços de apoio, voltados tanto ao atendimento dos moradores do empreendimento quanto da população do entorno. Esses espaços poderão abrigar atividades compatíveis com a dinâmica urbana local, como comércio de conveniência, alimentação, serviços e outras atividades de suporte ao uso residencial.

O funcionamento das áreas comerciais e de serviços é estimado, de forma geral, entre 8h e 22h nos dias úteis, e entre 10h e 22h aos sábados e domingos. Considera-se a possibilidade de ocorrência de horários de maior movimento entre 12h e 14h e entre 17h e 18h, podendo haver variações ao longo do ano em função da sazonalidade característica da região, especialmente durante períodos de alta temporada turística.

<b>Descrição Quantitativa do Empreendimento</b>						
Área total do terreno (m <sup>2</sup> )	9247,35 m <sup>2</sup>					
Área de recuo viário (m <sup>2</sup> )	410,74 m <sup>2</sup>					
Área remanescente (m <sup>2</sup> )	8.836,61 m <sup>2</sup>					
Incentivos utilizados	Incentivo ao uso misto, AEIS, ADI I, incentivo à fruição pública na forma de espaços públicos e conectividade.					
Número de torres	2					
<b>Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m<sup>2</sup>)</b>						
(x) Sim	Área de Incidência (máx. 100 caracteres)					
( ) Não	17.569,97 m <sup>2</sup>					
<b>Uso de Transferência do Direito de Construir (m<sup>2</sup>)</b>						
( ) Sim - venda ( ) Sim - compra ( x ) Não	Proveniência (máx. 100 caracteres)					
	-					
	Valor do m <sup>2</sup>					
-						
<b>Limite de Ocupação</b>						
Parâmetro	Permitidos PD 482/2014		Utilizados			
Coeficiente de Aproveitamento (CA)	3,7		3,41			
Número de Pavimentos	Básico	Acres. TDC	Básico	TD C	Incentivos	Total
	4	-	4	-	8	12
	4	-	4	-	3	7
<b>Taxa de Impermeabilização</b>						
Área do lote (m <sup>2</sup> )	9247,35 m <sup>2</sup>		100%			
Área sem obstáculo à infiltração de água (m <sup>2</sup> )	-		-			

Área de terraço (profundidade maior que 30cm) (m <sup>2</sup> )		-	-			
Área de Pavimentação Drenante (m <sup>2</sup> equivalente)		-	-			
Área com sistema de captação de águas pluviais (m <sup>2</sup> )		3950,69 m <sup>2</sup>	44,71%			
Área impermeabilizada (m <sup>2</sup> )		5.112,86 m <sup>2</sup>	55,29%			
Taxa de Ocupação		Área (m <sup>2</sup> )	%	Área (m <sup>2</sup> )	%	
	Subsolo	7069,29 m <sup>2</sup>	80%	0,00 m <sup>2</sup>	0%	
	Base	4418,31 m <sup>2</sup>	50%	4191,48 m <sup>2</sup>	47,43%	
	Torre	4418,31 m <sup>2</sup>	50%	3950,69 m <sup>2</sup>	44,71%	
<b>Quadro de Áreas das Unidades Privadas</b>						
Unidades Habitacionais/Hospedagem		Número de dormitórios	Total de unidades	Área privativa média		
		1	178	-		
		2	387	-		
		3	44	-		
Unidades Comerciais/Serviços		Tipo	Número	Área média		
		Loja	4	109,91 m <sup>2</sup>		
<b>Quadro de Áreas do Empreendimento</b>						
<i>(Quadro de áreas total e total computável do empreendimento, por pavimento e total geral)</i>						
Pavimento	Área Computável		Área Total			
1° Pavimento	2844,71		5.937,70			
2° Pavimento	2603,93		3.950,69			
3° Pavimento	2603,93		3.950,69			
4° Pavimento	2603,93		3.950,69			
5° Pavimento	2603,93		3.950,69			
6° Pavimento	2603,93		3.950,69			
7° Pavimento	2603,93		3.950,69			
8° Pavimento	2603,93		2616,02			
9° Pavimento	2603,93		2616,02			
10° Pavimento	2603,93		2616,02			
11° Pavimento	2603,93		2616,02			
12° Pavimento	2603,93		2616,02			
Total Geral	31487,83		42721,94			
<b>Vagas de Estacionamento</b>						
	Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
	Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta

Residenciais	Privativas	-	-	1 vaga/unid.	320	-	710
	Visitantes	5% das vagas	-	5% das vagas	10+6 (PCD) 16	-	35
Comerciais	Privativas	-	-	1 vaga/100 m <sup>2</sup>	-	-	17
	Visitantes	-	-	-	-	-	-
Outros		-	-	-	-	-	-

### Usos do Empreendimento

Tipos de uso	Área (m <sup>2</sup> )	% do uso (em relação à área total do empreendimento)
Área Privativa	29.640,8 m <sup>2</sup>	69,38%
Área Comercial	13.081,14 m <sup>2</sup>	30,62%

### Cronograma Sintético de Obras

*(As classes de atividades listadas servem de orientação. Caso necessário, podem ser realocadas ou adicionadas novas, desde que se mantenha a proposta de um cronograma sintético)*

Id	Descrição	Início (mês/ano)	Fim (mês/ano)
1	Serviços preliminares	MÊS 1	MÊS 2
2	Movimentações de terra e fundações	MÊS 3	MÊS 7
3	Superestrutura	MÊS 8	MÊS 28
4	Alvenaria	MÊS 29	MÊS 34
5	Revestimentos e acabamentos	MÊS 29	MÊS 36

### Enquadramentos Diferenciais

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

O empreendimento proposto caracteriza-se como condomínio de uso misto, integrando unidades residenciais multifamiliares com áreas destinadas a atividades comerciais e de serviços no pavimento térreo. Essa configuração contribui para a diversificação de usos urbanos e para a dinamização das atividades no entorno imediato, favorecendo a presença de serviços de apoio à população residente e à comunidade local.

Entre os diferenciais urbanísticos do projeto destaca-se a destinação de área para doação ao Município, em atendimento ao disposto no Art. 235 do Plano Diretor de Florianópolis, totalizando 922,33 m<sup>2</sup>. Essa área contribui para a ampliação de espaços de uso coletivo e para a qualificação urbana da região.

O projeto também contempla a implantação de área de fruição pública, configurada como praça aberta de aproximadamente 528,72 m<sup>2</sup>, localizada na porção frontal do empreendimento. Esse espaço foi

concebido como área de permanência e circulação, acessível diretamente a partir da Rua Francisco Faustino Martins, favorecendo a integração entre o empreendimento e o espaço urbano.

A área de fruição pública será equipada com bicicletário e mobiliário urbano, contribuindo para o incentivo ao uso de modos de deslocamento não motorizados e para a qualificação do ambiente urbano. Sua localização próxima às áreas comerciais favorece a permanência de pedestres e usuários, estimulando a vitalidade urbana no entorno.

Outro aspecto relevante do projeto refere-se à implantação de fachada ativa voltada para a Rua Francisco Faustino Martins, onde se concentram as unidades comerciais e os acessos de pedestres. Essa solução contribui para a ativação do espaço urbano, promovendo maior interação entre o empreendimento e a via pública.

A organização dos acessos foi concebida de modo a separar os fluxos de pedestres e veículos, reduzindo conflitos de circulação. O acesso principal de pedestres ocorre pela Rua Francisco Faustino Martins, associado à área de fruição pública e aos usos comerciais, enquanto o acesso de veículos ao empreendimento ocorre pela Servidão São Paulo Apóstolo, direcionando o tráfego veicular para via de menor fluxo e contribuindo para a melhoria da segurança e da fluidez viária.

Dessa forma, o empreendimento incorpora soluções urbanísticas compatíveis com boas práticas de desenho urbano, promovendo integração entre usos, qualificação do espaço público, incentivo à mobilidade ativa e melhoria da relação entre edificação e espaço urbano, em consonância com diretrizes do planejamento urbano municipal.

Adicionalmente, destaca-se que o empreendimento está inserido em área classificada como ARM-4.5 (Área Residencial Mista), conforme o Plano Diretor Municipal, sendo essa classificação compatível com a proposta de uso misto adotada no projeto. A presença de zonas com maior diversidade de usos no entorno, como AMC-4.5 e AMS-4.5, reforça a vocação urbana da região para a integração entre usos residenciais, comerciais e de serviços, em consonância com as diretrizes de ocupação e adensamento previstas para o setor.

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

*(máx. 2000 caracteres)*

O empreendimento adota soluções projetuais voltadas à integração com o entorno urbano e à qualificação do espaço público. Destaca-se a organização dos acessos, com separação entre circulação de pedestres e veículos, sendo o acesso principal de pedestres realizado pela Rua Francisco Faustino Martins, associado à área de fruição pública e às atividades comerciais localizadas no pavimento térreo.

O acesso veicular ao empreendimento ocorre pela Servidão São Paulo Apóstolo, estratégia que contribui para reduzir conflitos entre fluxos de pedestres e veículos na frente voltada para a avenida.

De forma complementar, a implantação de fachada ativa e área de fruição pública acessível à população favorece a dinamização do espaço urbano, incentivando a circulação de pedestres e contribuindo para a qualificação da interface entre o empreendimento e a via pública.

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

### Delimitação das Áreas de Influência

Conforme Instrução Normativa que publica o presente Termo de Referência, a caracterização das áreas de influência do objeto do Estudo de Impacto de Vizinhança será estabelecida pelos setores censitários atingidos por um raio determinado a partir do acesso principal do empreendimento, de acordo com a área construída, sendo:

Definição dos portes	Raios da AID	Raios da AII
I - Porte 1: até 2.000m <sup>2</sup>	I - Porte 1: 200m	I - Porte 1: 600m
II - Porte 2: acima de 2.000m <sup>2</sup> até 5.000m <sup>2</sup>	II - Porte 2: 300m	II - Porte 2: 700m
III - Porte 3: acima de 5.000m <sup>2</sup> até 15.000m <sup>2</sup>	III - Porte 3: 400m	III - Porte 3: 800m
IV - Porte 4: acima de 15.000m <sup>2</sup> até 25.000m <sup>2</sup>	IV - Porte 4: 500m	IV - Porte 4: 900m
V - Porte 5: acima de 25.000m <sup>2</sup> até 40.000m <sup>2</sup>	V - Porte 5: 900m	V - Porte 5: 1.500m
VI - Porte 6: acima de 40.000m <sup>2</sup>	VI - Porte 6: 1.200m	VI - Porte 6: 2.000m

Nos casos em que o setor censitário atingido apresentar vazios urbanos poderá o responsável pelo estudo, mediante justificativa, recortar o setor para melhor adequação das áreas de influência; Poderá o técnico responsável pela análise do RIV solicitar adequação das áreas de influência, mediante justificativa, para melhor enquadramento do empreendimento em relação ao meio urbano.

Setores censitários da AID	Setores censitários da AII
420540715000054P, 420540710000054P; 420540710000055P;	420540715000062P, 420540715000041P; 420540710000021P, 420540710000022P; 420540710000036P.

### Caracterização geral das Áreas de Influência

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

Para a análise dos impactos decorrentes da implantação e operação do empreendimento foram definidas Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AII), considerando a inserção urbana do lote, a dinâmica de circulação local e o alcance potencial dos impactos sobre o entorno.

A Área de Influência Direta (AID) foi delimitada a partir de raio aproximado de 1200 metros em relação ao empreendimento. Essa área corresponde ao entorno imediato do lote, onde os efeitos da implantação do empreendimento tendem a manifestar-se de forma mais perceptível, especialmente em aspectos relacionados à circulação local, paisagem urbana, uso e ocupação do solo e dinâmica das atividades urbanas.

Já a Área de Influência Indireta (AII) foi definida a partir de raio aproximado de 2000 metros, abrangendo um território mais amplo no qual podem ocorrer efeitos secundários decorrentes da implantação e operação do empreendimento, como alterações na dinâmica de deslocamentos, na demanda por serviços urbanos e na utilização de equipamentos comunitários.

A delimitação das áreas de influência considerou, além do raio de abrangência, os limites físicos do território, a configuração da malha viária e a distribuição dos setores cadastrais, de modo a garantir coerência espacial para a análise das condições urbanas e ambientais da região.

### 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	5.873 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)	6.249 pessoas Crescimento populacional médio de 2,1% ao ano (6,44% em 3 anos)
Quantidade de domicílios na AII	2.495 pessoas
Média de pessoas por domicílio na AII	2,3 pessoas
Área Urbanizável da AII (ha) (Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)	1.230,9
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] (Considerar área calculada acima)	5,07
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	370
População por faixa etária da população na AII (de 0 a 5, 6 a 17, 18 a 59 anos/de mais de 60 anos, com suas respectivas porcentagens)	População entre 0 e 5 anos: 5% = 313 População entre 6 e 17 anos: 22% = 1.375 População entre 18 e 59 anos: 60% = 3.749 População com mais de 60 anos: 13% = 812

<b>População Fixa e Flutuante do Empreendimento</b>	
<i>(Considerar 2 hab./dormitório para uso residencial; 7 hab./m<sup>2</sup> para uso comercial; demais usos consultar a IN 009 do Corpo de Bombeiros de SC.)</i>	
População Fixa do Empreendimento	2.176 pessoas
População Flutuante do Empreendimento	105 pessoas
População Total do Empreendimento (PTE) (População fixa + população flutuante)	2.281 pessoas
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	Residentes habitação (2.168), Residentes comercial (8)
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Zelador (2), diarista (4), limpeza (4), visitantes comercial (95)
<b>Adensamento Populacional com o Empreendimento</b>	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento <i>(Considerar as macro áreas de uso urbano)</i>	6,83
Incremento populacional na AII (%) (PTE/PTAI)	34,71
Conforme enquadramento abaixo, o empreendimento ocasiona um adensamento populacional expressivo na AII? ADIs: não se enquadra Macroáreas de uso Urbano com gabarito $\geq 3$ : Incremento $>10\%$ Macroáreas de Uso Urbano com gabarito $< 3$ : Incremento $>4\%$ Macroáreas de Transição: Incremento $>2\%$	(X) Sim ( ) Não
<b>Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento</b>	
<i>(Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)</i>	
<p>A densidade populacional atual na Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento é de aproximadamente 5,07 habitantes por hectare, valor que se eleva para 6,83 hab./ha com a implantação do projeto. Esse incremento representa um acréscimo de 34,71% em relação à densidade atual, e apesar de significativo, o mesmo mantém-se abaixo do limite previsto pelo Plano Diretor de Florianópolis.</p> <p>O crescimento populacional projetado é considerado moderado e compatível com a capacidade de suporte da infraestrutura urbana existente, não configurando adensamento populacional expressivo. O entorno imediato apresenta padrão de ocupação em processo de consolidação, com presença de condomínios multifamiliares e rede viária estruturada, o que indica que o acréscimo populacional decorrente do empreendimento poderá ser absorvido sem comprometer as condições de mobilidade e de serviços urbanos.</p> <p>O projeto, de uso predominantemente residencial com áreas comerciais no térreo, contribui para o fortalecimento da dinâmica urbana local, promovendo maior diversidade de usos e incentivando a ocupação qualificada de uma área já urbanizada. Dessa forma, o adensamento previsto se apresenta em consonância com as diretrizes urbanísticas municipais, favorecendo a otimização do uso do solo e o desenvolvimento sustentável da região, sem sobrecarregar a infraestrutura instalada nem alterar significativamente o equilíbrio populacional da AII.</p>	

### 3.2. Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m <sup>3</sup> )	490,00 m <sup>3</sup> /dia	( ) Sim ( ) Não (x) Em andamento
Energia Elétrica (KW)	316,372 kVA	( ) Sim ( ) Não (x) Em andamento
Coleta de Lixo	40.781,80L	( ) Sim ( ) Não (x) Em andamento
Esgotamento Sanitário (m <sup>3</sup> )	490,00 m <sup>3</sup> /dia	( ) Sim ( ) Não (x) Em andamento

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)*

Haverá sistema de tratamento autônomo de efluentes no empreendimento?	( ) Sim (X) Não
Em caso afirmativo, qual será a destinação do efluente tratado?	Tanque estanque com retirada por meio de caminhão limpa fossa.

#### 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 (m <sup>3</sup> /dia)
Ocupação residencial	2168	200	433,6
Ocupação comercial	8	50	0,4

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

##### Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação

Setor	Parâmetro Técnico (População/área)	Volume Previsto (Litros)			Contentores			
		Reciclável Seco*	Orgânico	Rejeito	Azul Claro - Recicláveis (1000 litros)	Verde - Vidro (240 litros)	Marrom - Orgânicos (120 litros)	Cinza - Rejeito (240 litros)
Residencial	1693,00	22009,00	3216,70	9819,40	22,00	3,00	26,00	9,00
Comercial	661,79	1945,7	27,8	278,0	1,00	1,00	1,00	1,00
TOTAL	-	23954,7	3244,5	10097,4	23	4	27	10

Fonte: Adaptado de OT 01/2024 e 02/2024 da COMCAP.

De acordo com a Orientação Técnica da COMCAP, caso o endereço do empreendimento seja atendido pela coleta seletiva de vidros, devem ser adotados contentores ao invés de PEV.

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 implementadas medidas destinadas à otimização do consumo de água, incluindo a utilização de dispositivos economizadores, como aeradores, controladores de vazão e torneiras com acionamento automático, especialmente em áreas de uso comum. Também está prevista a captação e o aproveitamento de águas pluviais, que poderão ser utilizadas em atividades como irrigação de áreas verdes e limpeza de superfícies.

Nas áreas comuns do empreendimento, como circulações, garagens e demais espaços de uso eventual, a iluminação será equipada com sensores de presença, possibilitando o acionamento automático conforme a necessidade. Essa solução contribui para o uso mais eficiente da energia elétrica, reduzindo o consumo e otimizando o desempenho dos sistemas.

### Drenagem Urbana

Existe infraestrutura de drenagem na AID? <i>(Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc.)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Existem problemas de drenagem na AID? <i>(Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte <a href="http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf">http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf</a>)</i>	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?	<input type="checkbox"/> Não <input type="checkbox"/> Sim, baixa <input type="checkbox"/> Sim, média <input checked="" type="checkbox"/> Sim, alta

Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial? *(exemplos: jardins de chuva, valas de infiltração, bacias de contenção, etc.)*

No que se refere à drenagem urbana, destaca-se que o empreendimento está inserido em área classificada como de alta suscetibilidade à inundação, conforme mapeamento ambiental do município. Dessa forma, a adoção de soluções que favoreçam a infiltração e o retardamento do escoamento superficial é relevante para a mitigação de possíveis impactos.

O projeto prevê taxa de impermeabilização inferior ao limite máximo permitido, com utilização de aproximadamente 55,29%, frente ao máximo admissível de 70%, garantindo a manutenção de áreas permeáveis no lote. Destaca-se ainda a presença de áreas com permeabilidade efetiva, incluindo superfícies com cobertura vegetal, que contribuem para a infiltração das águas pluviais.

Adicionalmente, está prevista a captação e aproveitamento de águas pluviais, o que contribui para a redução do volume de escoamento superficial direcionado ao sistema público de drenagem.

Dessa forma, entende-se que o empreendimento incorpora medidas compatíveis com a condição de suscetibilidade à inundação da área, não sendo necessária a revisão do projeto quanto à ampliação de áreas permeáveis, além das soluções já adotadas.

### Resíduos Sólidos

Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	200 m

### **Análise da oferta de equipamentos urbanos**

*(Tece análise crítica sobre a oferta existente e elenca as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)*

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.

Observa-se que a maior concentração de equipamentos urbanos e melhor qualificação do espaço público ocorre ao longo da Rua Francisco Faustino Martins, via estruturante onde se localizam elementos como sistema de drenagem (bueiros e caixas coletoras), postes de energia e iluminação, sinalização viária e calçadas com maior continuidade. Esta via também concentra os principais fluxos de pedestres e transporte coletivo, sendo compatível com a implantação da fruição pública e das atividades comerciais previstas no empreendimento.

Por outro lado, na Servidão São Paulo Apóstolo, via de acesso local destinada predominantemente ao tráfego veicular do empreendimento, verifica-se menor presença de equipamentos urbanos e padrão mais simples de infraestrutura.

De modo geral, as edificações mais recentes apresentam melhores condições de acessibilidade, padronização e conservação das calçadas, enquanto foram identificados pontos pontuais de degradação, especialmente relacionados a dispositivos de drenagem pluvial (bocas de lobo e tampas) e sinalização viária, que podem comprometer a funcionalidade e a segurança dos deslocamentos.

Adicionalmente, registra-se a presença de Ponto de Entrega Voluntária (PEV) a aproximadamente 400 m do empreendimento, localizado na Travessa Olindina Vieira dos Santos, contribuindo para o atendimento da demanda por destinação adequada de resíduos sólidos na área.

De forma geral, conclui-se que a área apresenta boa oferta de equipamentos urbanos, com maior qualificação ao longo da via principal, sendo compatível com o porte e uso do empreendimento proposto.

#### **Infraestrutura urbana presente na AID do empreendimento.**





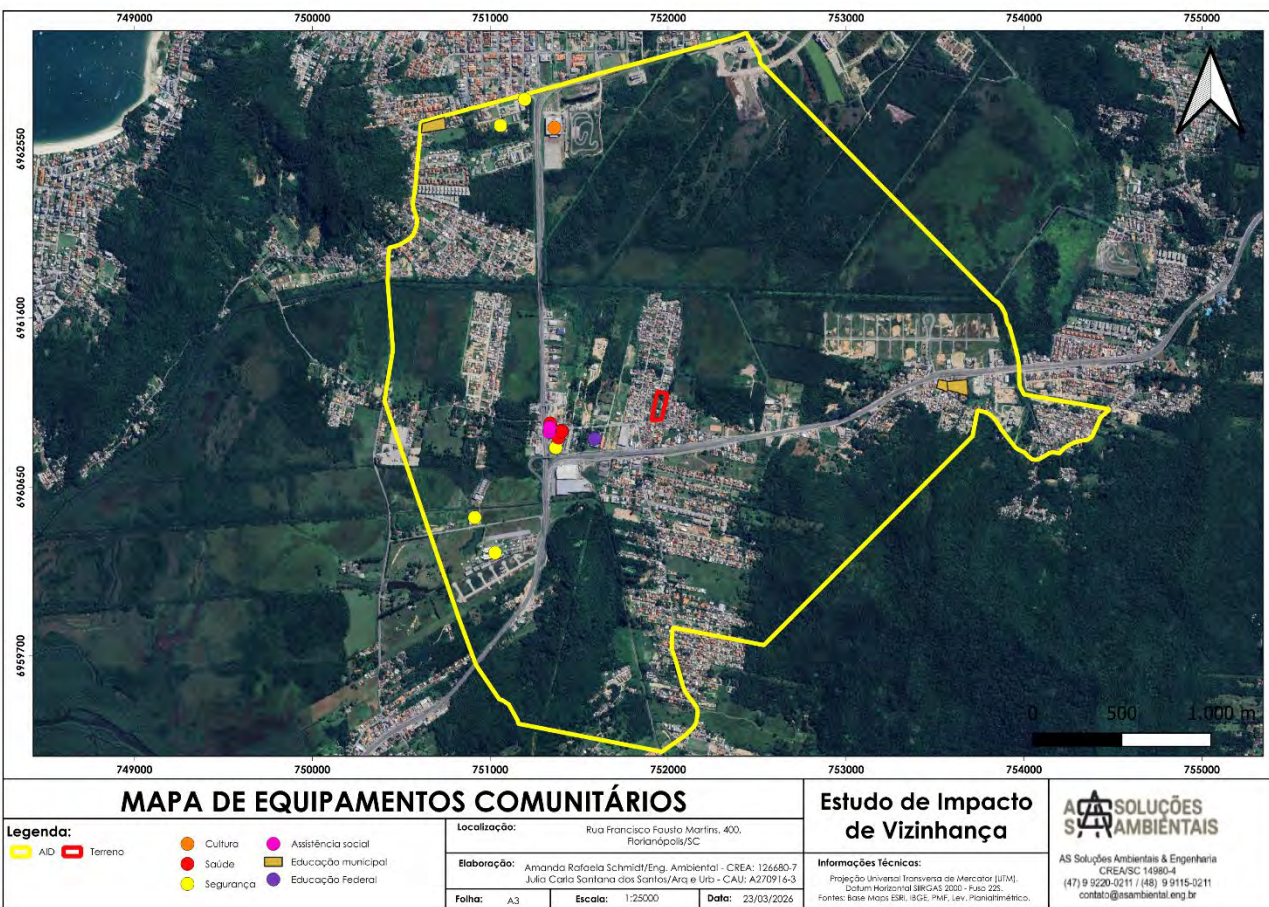
### 3.3. Equipamentos Comunitários na AID

	Tipo <sup>1</sup>	Porte (m <sup>2</sup> aprox.)	Rede <sup>2</sup>	Distância caminhável até o empreendimento
Unidade de Saúde	Centro de Saúde Canasvieiras	-	Público	650m
	Regional de Saúde Norte	-	Público	600m
	UPA Canasvieiras	-	Público	600m
	EEM Jacó Anderle	-	Público	350m
	Distrito sanitário Norte	-	Público	600m
	UPA Norte da Ilha	-	Público	600m
Unidades de Educação	EEB Jacó Anderle	-	Público	500m
	EBM Luiz Cândido da Luz	-	Público	2,3km

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

<sup>2</sup> Pública ou privada

	NEIM Doralice Maria Dias	-	Público	2,3km
	Universidade Corporativa de Polícia Rodoviária Federal	-	Público	1,8km
	EBM Virgílio dos Reis Várzea	-	Público	1,8km
	EBM Osmar Cunha	-	Público	3,2km
Unidades de Assistência Social	CRAS I - Canasvieiras	-	Público	600m
	Conselho Tutelar - Norte	-	Público	600m
Unidades de Segurança Pública	Corpo de Bombeiros Militar	-	Público	650m
	Academia de Polícia Civil do Estado de Santa Catarina	-	Público	2,9km
	7º Delegacia de Polícia Civil	-	Público	2,9km
Outros	Centro de Eventos Luiz Henrique da Silveira	-	Público	2,3km
<b>Localização dos Equipamentos Comunitários</b> <i>(Inserir figura em escala adequada com os equipamentos comunitários presentes na AID, apontando as distâncias até o em análise. Ao final do EIV, anexar mapa em formato PDF)</i>				



### 3.3.1. Análise da oferta de equipamentos comunitários com o empreendimento

*(Identificar e avaliar os prováveis impactos do empreendimento nos equipamentos comunitários. Analisar a necessidade de novos equipamentos urbanos ou comunitários, reformas, ampliações, coberturas, etc., máx. 3000 caracteres)*

A Área de Influência Direta (AID) apresenta oferta diversificada de equipamentos comunitários, contemplando serviços nas áreas de saúde, educação e assistência social, localizados a distâncias compatíveis com deslocamentos a pé.

No setor de saúde, destacam-se o Centro de Saúde Canasvieiras, a UPA Canasvieiras e clínicas privadas, como a DAFAMÍLIA Clínica e estabelecimentos de atendimento especializado, todos situados a distâncias entre aproximadamente 150 m e 650 m do empreendimento, o que evidencia boa acessibilidade da população a serviços básicos e de média complexidade.

No que se refere à educação, verifica-se a presença de unidade de ensino nas proximidades, como a Escola Novo Amanhecer e a EEM Jaco Anderle, atendendo à demanda local em níveis de ensino básico. Em relação à assistência social, destaca-se a presença do CRAS I – Canasvieiras, localizado a cerca de 600 m do empreendimento, oferecendo suporte à população em situação de vulnerabilidade social.

Não foram identificados equipamentos relevantes de segurança pública no interior da AID, sendo o atendimento realizado por estruturas localizadas em áreas mais abrangentes do território.

De modo geral, a AID apresenta boa cobertura de equipamentos comunitários, com distribuição compatível com o padrão de ocupação da área e com o porte do empreendimento proposto, não sendo

identificadas carências significativas quanto à disponibilidade desses serviços no entorno imediato.

#### Infraestrutura urbana presente na AID do empreendimento.



Fonte: Vistoria in loco, AS Ambiental, 2026.

### 3.3.2. Prognóstico da oferta de equipamentos comunitários com o empreendimento

Considerando a oferta existente de equipamentos comunitários na Área de Influência Direta (AID), composta por unidades de saúde, educação e assistência social em distâncias compatíveis com o atendimento da população local, entende-se que a infraestrutura instalada apresenta capacidade adequada para absorver a demanda adicional decorrente da implantação do empreendimento.

A natureza do empreendimento, caracterizado predominantemente pelo uso residencial multifamiliar, tende a gerar incremento gradual na demanda por serviços públicos, sem caracterizar sobrecarga imediata ou significativa nos equipamentos existentes.

Destaca-se ainda que o empreendimento incorpora usos comerciais no pavimento térreo e área de fruição pública acessível à população, os quais contribuem para a dinamização urbana e oferta de serviços de apoio ao cotidiano, ainda que não se configurem como equipamentos comunitários formais. Dessa forma, não se identificam impactos significativos sobre os equipamentos comunitários existentes, tampouco a necessidade de implantação de novos equipamentos como medida compensatória, considerando-se a

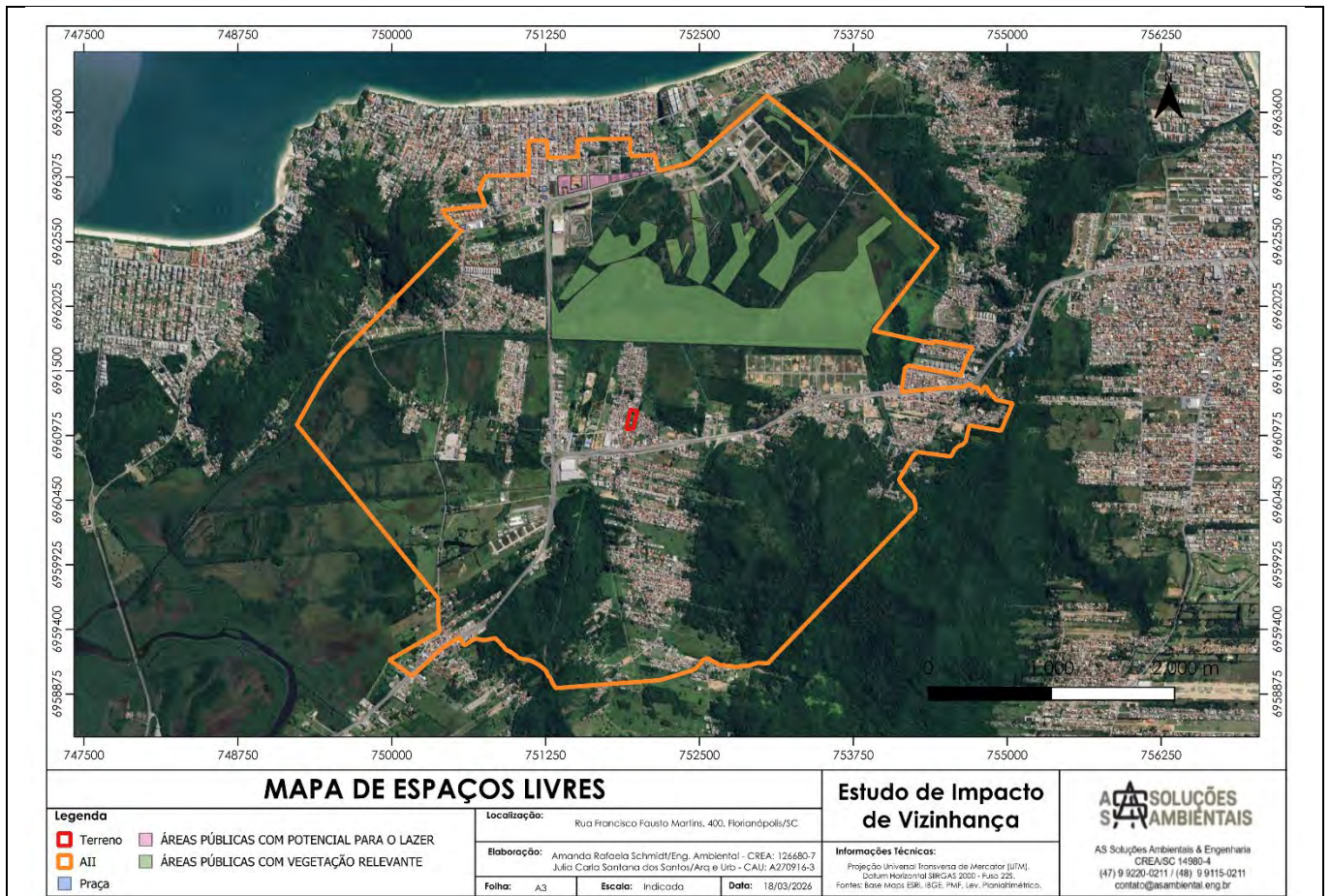
capacidade instalada e o padrão de atendimento observado na área de influência.			
<b>Espaços Livres na AID</b>			
Nome	Tipo	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Praça Virgílio Várzea (nome popular Chico Camarão)	PRAÇAS IMPLANTADAS 1257.47901958	Vegetada, parquinho infantil, academia ao ar livre, equipada com bancos, lixeiras, iluminação;	3km
S/N	PRAÇAS IMPLANTADAS 1292.11233879	Vegetada, parquinho infantil, equipada com bancos, lixeiras e iluminação;	2,5km
S/N	ÁREAS ESPORTIVAS ABERTAS 1996.24563417	Vegetada, academia ao ar livre, equipada com bancos, lixeiras e iluminação;	2,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM POTENCIAL PARA O LAZER - NÃO EQUIPADAS 24361.2342476	Vegetada, sem equipamentos e iluminação	2,7km
S/N	ÁREAS ESPORTIVAS ABERTAS 14976.0641468	Iluminação, quadra esportiva, equipada com bancos e lixeiras	2,8km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM POTENCIAL PARA O LAZER - NÃO EQUIPADAS 8837.60234193	Vegetada, sem equipamentos e iluminação	2,8km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM POTENCIAL PARA O LAZER - NÃO EQUIPADAS 1946.47452619	Vegetada, sem equipamentos e iluminação	3,0km
Praça em Canasvieiras (sem nome) / I 55941/2016	3 - Realização de oficinas de diretrizes urbanísticas e orientações	Vegetação pontual, sem equipamentos e iluminação	3,1km
S/N	NÃO CLASSIFICADOS 2395.16866862	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,6km
S/N	NÃO CLASSIFICADOS 6917.8807034	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,6km
S/N	NÃO CLASSIFICADOS 1097.72901758	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,6km
S/N	NÃO CLASSIFICADOS 926.959549561	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,6km

S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 30804.4582314	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,6km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 322624.649902	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	800m
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 94073.163021	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	800m
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 407175.552741	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	800m
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 438602.518758	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	800m
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 80131.9812647	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 33052.5016527	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 8358.18198157	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 133254.143642	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 89605.5755075	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 29113.4042708	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 184564.098702	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 66849.702411	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km

	30000.8977101		
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 15799.8081022	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 25713.3258285	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 9734.160267	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 1312.13293419	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 1163.24424798	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 1274.39453368	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km
S/N	ÁREAS PÚBLICAS COM VEGETAÇÃO RELEVANTE 550.328178005	Vegetação densa, sem equipamentos e iluminação	1,3km

**Localização dos Espaços Livres**

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



### Impactos e Análise do Sistema de Espaços Livres com o empreendimento

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

A análise da Área de Influência Direta (AID) evidencia a presença de espaços livres públicos, porém com predominância de áreas não equipadas, caracterizadas por vegetação densa e associadas, principalmente, às margens do rio Papaquara. Essas áreas apresentam relevância ambiental, mas não se configuram como espaços estruturados para uso recreativo ou permanência qualificada da população.

Não foram identificados, no entorno imediato do empreendimento, espaços livres públicos equipados, como praças ou áreas de lazer com infraestrutura urbana. Os espaços com essa característica localizam-se em setores mais distantes, com destaque para as praças situadas na região de Canasvieiras, que concentram equipamentos como mobiliário urbano, iluminação e áreas destinadas ao lazer.

A dinâmica territorial da AID indica, portanto, uma oferta limitada de espaços livres qualificados para uso coletivo no entorno próximo, apesar da existência de áreas livres com função ambiental relevante.

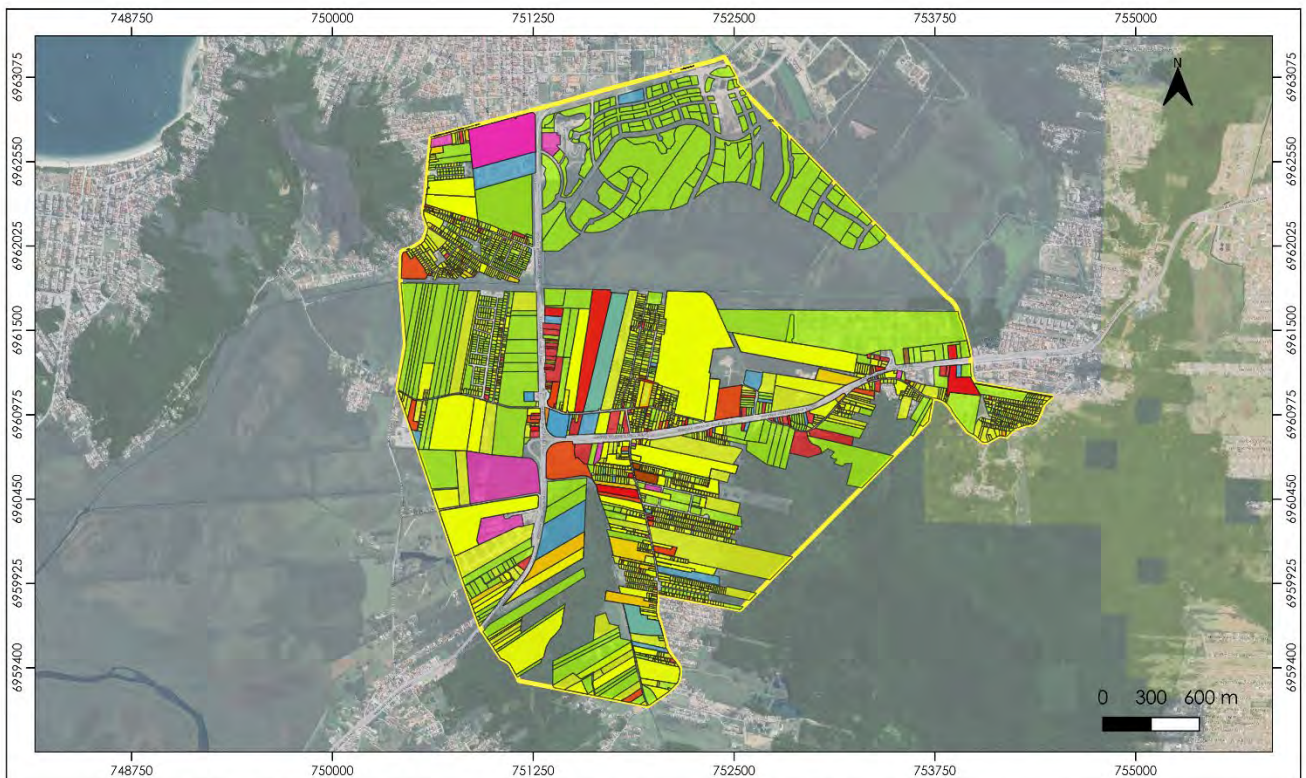
Nesse contexto, o empreendimento prevê a implantação de área de fruição pública, configurada como praça acessível à população, contribuindo para a qualificação do espaço urbano local e para a ampliação da oferta de áreas destinadas ao lazer e à permanência no entorno imediato.

Dessa forma, a proposta apresenta potencial de impacto positivo em escala local, ao introduzir espaço livre público equipado em área atualmente carente desse tipo de infraestrutura, complementando a oferta existente 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)*



#### MAPA DE USO DAS EDIFICAÇÕES

Legenda					
	Terreno viva		Mista		Serviço Público
	AID		Prestação Serviço		Terreno sem Uso
	Comercial		Religioso		
	Industrial		Residencial		

Localização: Rua Francisco Fausto Martins, 400, Florianópolis/SC

Elaboração: Amanda Rafaela Schmidt/Eng. Ambiental - CREA: 126460-7  
Julia Carla Santana dos Santos/Arq e Urb - CAU: A270916-3

Folha: A3

Escala: Indicada

Data: 10/04/2026

#### Estudo de Impacto de Vizinhança

Informações Técnicas:  
Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM), Datum Horizontal SIRGAS 2000, Fuso 22S.  
Fontes: Base Mapas ESRI, IBGE, PNF, Lev. Planialtimétrico.

#### AS SOLUÇÕES S/ AMBIENTAIS

AS Soluções Ambientais & Engenharia  
CREA/SC 14580-4  
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211  
contato@assambiental.eng.br

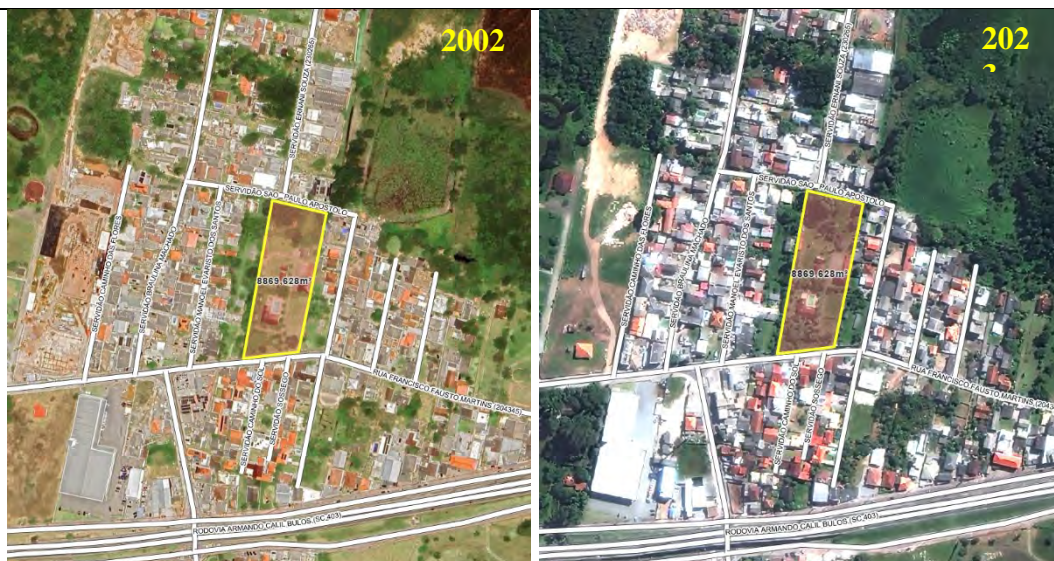
#### 3.4.1. Impactos e Análise do uso e ocupação do solo com o empreendimento na AID

*(Teer 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 da evolução do uso e ocupação do solo na Área de Influência Direta (AID), com base em registros aerofotogramétricos históricos e imagem de satélite recente, evidencia um processo gradual de transformação territorial, passando de uma paisagem predominantemente natural e pouco ocupada para um tecido urbano em consolidação.

Nas imagens mais antigas, observa-se a predominância de áreas vegetadas e espaços abertos, com baixa densidade de ocupação e presença pontual de caminhos e acessos rudimentares. A partir das décadas





Fonte: Geoportal, Rede de Planejamento da Prefeitura de Florianópolis.

No cenário atual, a AID caracteriza-se pelo predomínio do uso residencial, com edificações unifamiliares e, de forma pontual, multifamiliares de pequeno porte. Observa-se ainda a presença complementar de usos comerciais e de serviços ao longo dos principais eixos viários, conferindo dinamismo local sem alterar o caráter predominantemente habitacional da área.

De acordo com o Plano Diretor de Florianópolis (Lei Complementar nº 482/2014), o terreno está inserido em Área Residencial Mista (ARM-4.5), zoneamento que permite a coexistência de usos residenciais, comerciais e de serviços, incentivando a diversificação funcional e o adensamento urbano compatível com a infraestrutura disponível.

A análise do potencial construtivo evidencia que a área ainda apresenta capacidade de adensamento, considerando a existência de lotes não edificados ou subutilizados, o que reforça o caráter de território em consolidação e com tendência de transformação gradual do uso do solo.

### **3.4.2. Prognóstico do uso e ocupação do solo com o empreendimento na AID**

Considerando o cenário atual e as diretrizes estabelecidas pelo Plano Diretor, a implantação do empreendimento, de uso misto, com unidades comerciais no pavimento térreo e área de fruição pública configurada como praça, mostra-se compatível com o padrão de ocupação existente e com o zoneamento aplicável. A proposta tende a contribuir para a diversificação dos usos urbanos, fortalecimento das atividades de comércio e serviços de apoio e qualificação do espaço público, sem promover alterações significativas ou conflitos com os usos predominantes na área.

Sob o ponto de vista dos impactos, o empreendimento apresenta impacto positivo e de baixa magnitude sobre o uso e ocupação do solo, ao reforçar a multifuncionalidade urbana prevista no Plano Diretor e contribuir para a consolidação do tecido urbano local.

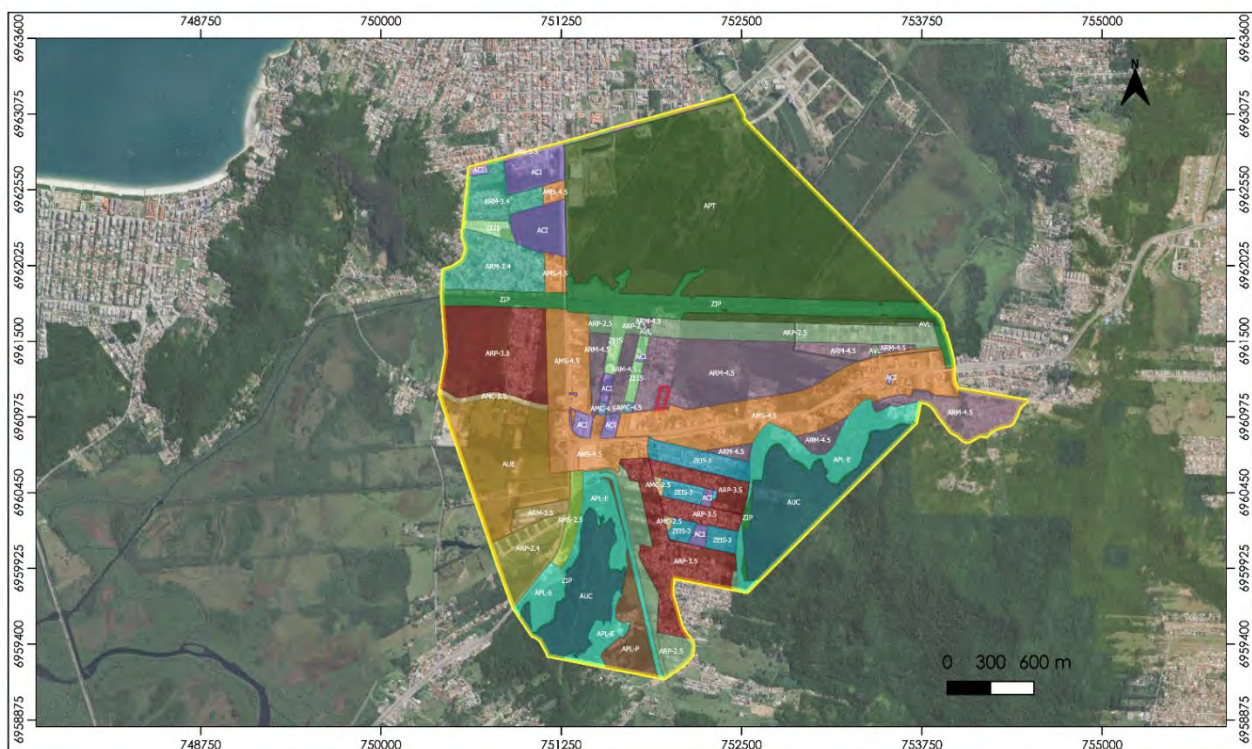
Dessa forma, conclui-se que a implantação proposta é compatível com a dinâmica territorial existente, atuando como elemento de qualificação urbana e integração de usos, em consonância com as diretrizes de ordenamento territorial vigentes.

### 3.5. Valorização Imobiliária na AII

#### Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	1 a 2 salários-mínimos
Faixa de valorização conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Valor m <sup>2</sup> PGURB residência (R\$) – 269,25 Valor m <sup>2</sup> PGURB não residencial (R\$) – 215,4

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



**MAPA DE ZONEAMENTO**

Legenda			
	AID		AMS-2.5
	Terreno		AMS-3.5
	ACI		AMS-4.5
	AMC-2.5		ARM-3.4
	AMC-4.5		ARM-3.5
	APL-E		ARM-4.5
	APL-P		AUE
			ARP-2.4
			ARP-2.5
			ARP-3.5
			AUC
			ZEIS
			ZEIS-3
			ZIP

Localização:	Rua Francisco Fausto Martins, 400, Florianópolis/SC
Elaboração:	Amanda Rafaela Schmidt/Eng. Ambiental - CREA: 126680-7 Julia Carla Santana dos Santos/Arq e Urb - CAU: AZ70916-3
Folha:	A3
Escala:	Indicada
Data:	04/03/2026

#### Estudo de Impacto de Vizinhança

Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM), Datum Horizontal SIRGAS 2000 - Fuso 22S.  
Fonte: Base Mapas ESRI, BGE, PNV, Lev. Planialtimétrico.



AS Soluções Ambientais & Engenharia  
CREA/SC 14580-4  
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211  
contato@asambiental.eng.br

Na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, identificam-se porções territoriais classificadas como Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), conforme o zoneamento estabelecido pelo Plano Diretor de Florianópolis (Lei Complementar nº 482/2014).

As ZEIS correspondem a áreas destinadas prioritariamente à regularização fundiária, produção de habitação de interesse social e promoção da inclusão socioespacial, constituindo instrumento urbanístico voltado à garantia do direito à moradia e à qualificação urbana de assentamentos existentes.

<p>Na área de estudo, essas zonas encontram-se distribuídas em setores específicos do território, inseridas em meio à malha urbana em processo de consolidação, coexistindo com áreas classificadas como Área Residencial Mista (ARM-4.5) e outras zonas urbanísticas. A presença dessas áreas evidencia a diversidade socioeconômica do território e a necessidade de manutenções de diretrizes que promovam a integração urbana e o acesso equitativo à infraestrutura e aos serviços urbanos.</p> <p>Destaca-se que o empreendimento não está inserido em áreas classificadas como ZEIS, não havendo interferência direta sobre essas zonas. Dessa forma, não se identificam impactos diretos decorrentes da implantação do projeto sobre as áreas destinadas à habitação de interesse social.</p>	
<p>Identificar a existência de obras de infraestrutura/empreendimentos públicos ou privados em execução da AII que possam ser enquadrados enquanto polos valorizadores ou desvalorizadores, destacando eventuais Bens Culturais ou APC.</p>	
<p>No âmbito da Área de Influência Indireta (AII), não foram identificadas, até o momento do levantamento, obras de infraestrutura ou empreendimentos de grande porte em execução que possam ser caracterizados como polos valorizadores ou desvalorizadores significativos do território.</p> <p>A dinâmica urbana da região caracteriza-se predominantemente pelo processo gradual de ocupação e consolidação urbana, com implantação de empreendimentos residenciais e usos complementares de comércio e serviços, sem a presença de intervenções estruturais de grande impacto em curso.</p> <p>Destaca-se, contudo, a presença da Rodovia Armando Calil Bulos (SC-403), que configura importante eixo estruturador da mobilidade regional, exercendo influência direta na acessibilidade e no processo de valorização urbana da região norte do município.</p> <p>Adicionalmente, ressalta-se a proximidade relativa com a faixa litorânea de Canajurê, que atua como elemento consolidado de atração urbana e valorização territorial, especialmente no que se refere ao uso turístico e recreativo.</p> <p>No que se refere ao patrimônio cultural, não foram identificados, na AII, bens culturais tombados ou Áreas de Preservação Cultural (APC) que possam ser diretamente impactados pela implantação do empreendimento.</p> <p>Dessa forma, conclui-se que, no cenário atual, não há empreendimentos ou obras em execução na AII que configurem polos relevantes de valorização ou desvalorização, mantendo-se a dinâmica urbana associada à consolidação progressiva da ocupação existente.</p>	
<b>Prognóstico</b>	
Padrão construtivo do empreendimento	
O empreendimento é uma Habitação de Mercado Popular (HMP) conforme LC nº 482/2014?	( ) Sim ( x ) Não
O empreendimento é uma Habitação de Mercado (HM) conforme LC nº 482/2014?	( ) Sim ( x ) Não
O empreendimento possui um Padrão Médio conforme Decreto 25887/2023?	( ) Sim ( x ) Não

O empreendimento possui um Padrão Alto ou Médio Alto? (caso não se enquadre nas hipóteses acima)		( x ) Sim ( ) Não
Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.		
<p>O empreendimento consiste em edificação de 4 pavimentos, com uso misto (residencial e comercial), apresentando tipologias residenciais variadas, circulação vertical por elevadores e áreas comuns de lazer integradas ao conjunto. A implantação adapta-se à topografia natural do terreno, com volumetria escalonada e solução arquitetônica compatível com as condicionantes urbanísticas da área.</p> <p>No pavimento térreo, estão previstas unidades comerciais voltadas para a testada do lote, configurando fachada ativa e permeável, associada à implantação de área de fruição pública qualificada. Esses elementos contribuem para a ativação da interface com o espaço público e para a dinamização da frente urbana.</p> <p>O padrão construtivo adotado, em consonância com o Decreto nº 25.887/2023, caracteriza-se pela complexidade da solução arquitetônica, presença de elevadores, qualificação das áreas comuns e tratamento paisagístico integrado, enquadrando-se como Padrão Alto para fins de classificação urbanística.</p>		
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m <sup>2</sup> ) do empreendimento.	R\$ 11.000,00	
O valor previsto para comercialização das unidades residenciais do empreendimento é compatível com a renda mensal média da população da AII? Solicita-se que seja justificado de maneira breve abaixo.		( ) Sim (x) Não ( ) Não se aplica
O valor unitário médio estimado de R\$ 11.000,00/m <sup>2</sup> posiciona o empreendimento em faixa de mercado incompatível com a renda média da população da Área de Influência Indireta (AII), estimada entre 1 e 2 salários mínimos. Dessa forma, as unidades habitacionais destinam-se a um público com maior poder aquisitivo, caracterizando o empreendimento como Padrão Médio, sem aderência às faixas de renda predominantes no território analisado.		
<b>Impactos e análises da valorização imobiliária com o empreendimento</b> <i>(Analisar os impactos da inserção do empreendimento na AII, indicando possíveis alterações no estrato social existente (atração, expulsão, gentrificação, etc.), com ênfase em áreas de ZEIS e/ou Bens Tombados e/ou APC, máx. 3000 caracteres)</i>		
<p>A implantação do empreendimento tende a induzir valorização imobiliária pontual no entorno imediato, associada à qualificação do uso do solo, à introdução de nova tipologia construtiva e à melhoria das condições urbanas locais, incluindo a criação de área de fruição pública e a doação de área ao município. Considerando que o empreendimento se insere em segmento de mercado superior à renda média da população local, é possível a atração de moradores com maior poder aquisitivo, contribuindo para a diversificação do perfil socioeconômico da região. No entanto, não se configuram processos diretos de deslocamento populacional, uma vez que o projeto não implica remoções, não está inserido em áreas classificadas como ZEIS e se implanta em terreno previamente disponível.</p>		

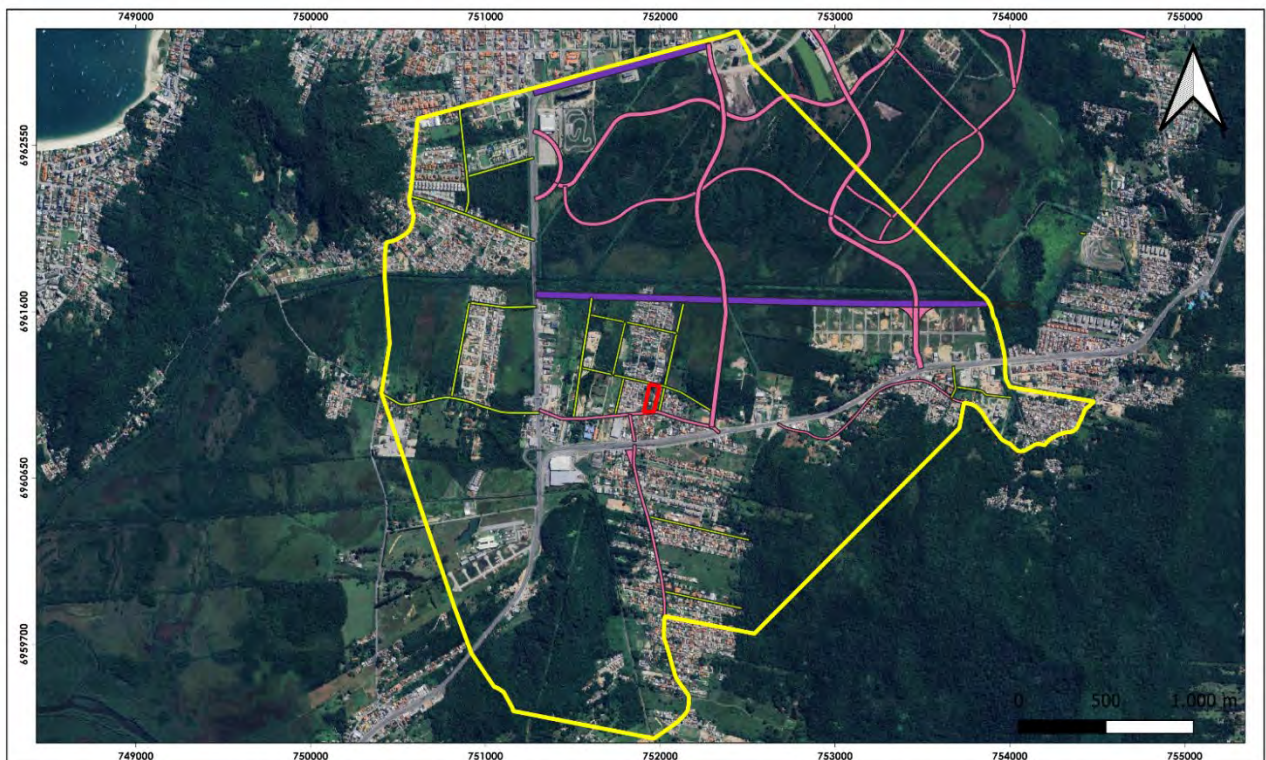
A dinâmica observada caracteriza-se como valorização gradual e localizada, compatível com o processo de consolidação urbana em curso, não sendo identificados indícios de gentrificação em escala relevante. Dessa forma, os impactos associados à valorização imobiliária são classificados como positivos e de magnitude moderada, contribuindo para a qualificação urbana sem provocar alterações significativas na estrutura socioespacial da AII.

### 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)



#### Mapa de Hierarquia Viária

**Legenda:**

- AID
- Arterial Insular
- Coletora Insular
- Sub-Coletora Insular
- Terreno

Localização: Rua Francisco Fausto Martins, 400, Florianópolis/SC

Elaboração: Amanda Rafaela Schmidt/Eng. Ambiental - CREA: 126680-7  
Julia Carla Santana dos Santos/Arq e Urb - CAU: A270916-3

Folha: A3

Escala: 1:25000

Data: 23/03/2026

#### Estudo de Impacto de Vizinhança

Informações Técnicas:  
Projeção Universal Transversa de Mercator (UTM), Datum Horizontal SIRGAS 2011 - Fuso 22S, Fontes: Base Mapas ESRI, IBGE, PNF, Lev. Planialtimétrico.

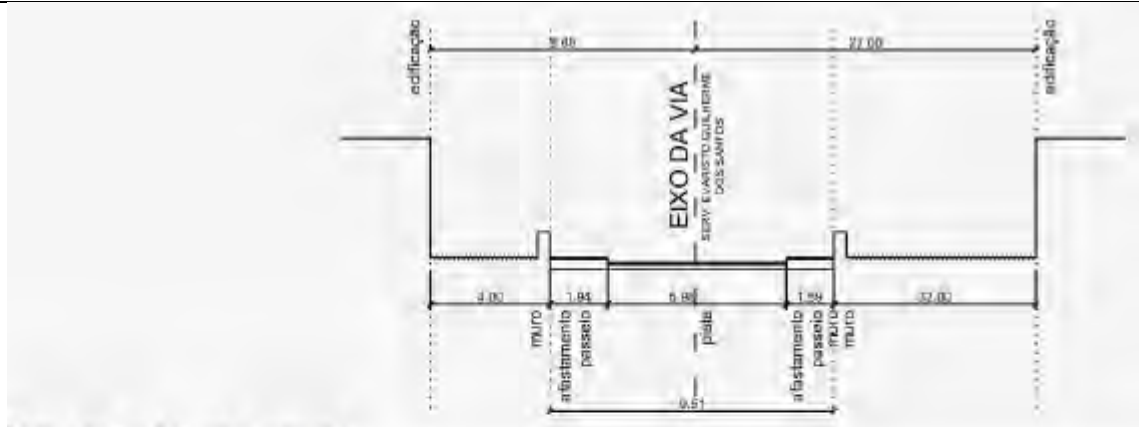
#### AS SOLUÇÕES AMBIENTAIS

AS Soluções Ambientais & Engenharia  
CREA/SC 14980-4  
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211  
contato@esambiental.eng.br

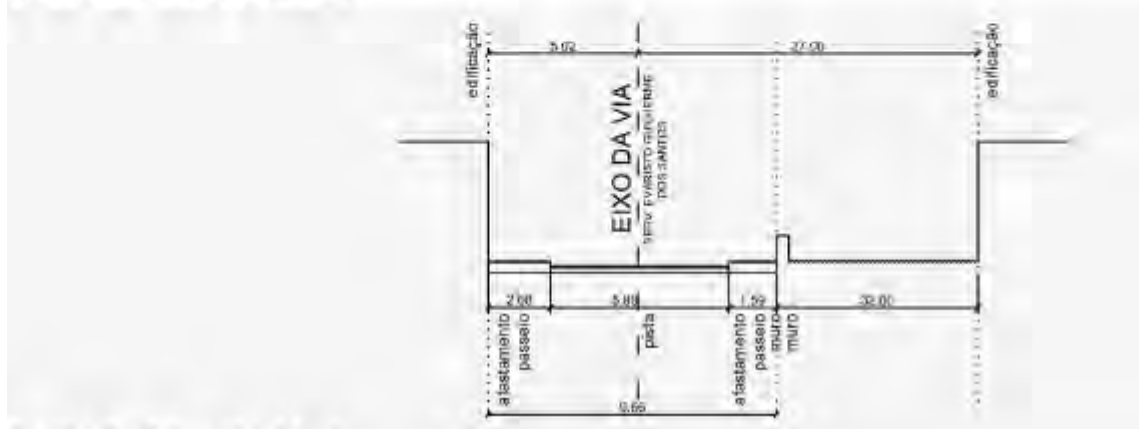
#### Seção transversal atual e planejada das principais vias na AID

##### Via 1

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Francisco Faustino Martins - CI-116	Coletora Insular
Via 1 – Seção Transversal Atual	

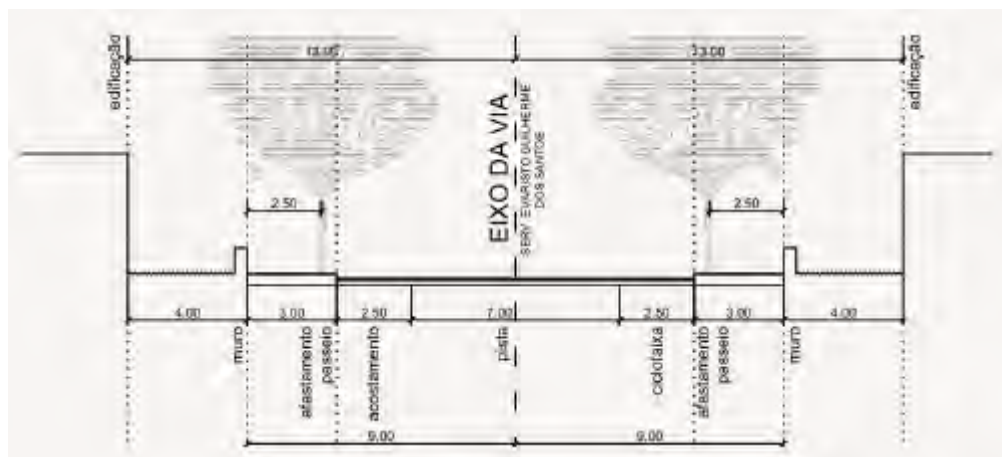


**Trecho A - Situação Atual**



**Trecho B - Situação Atual**

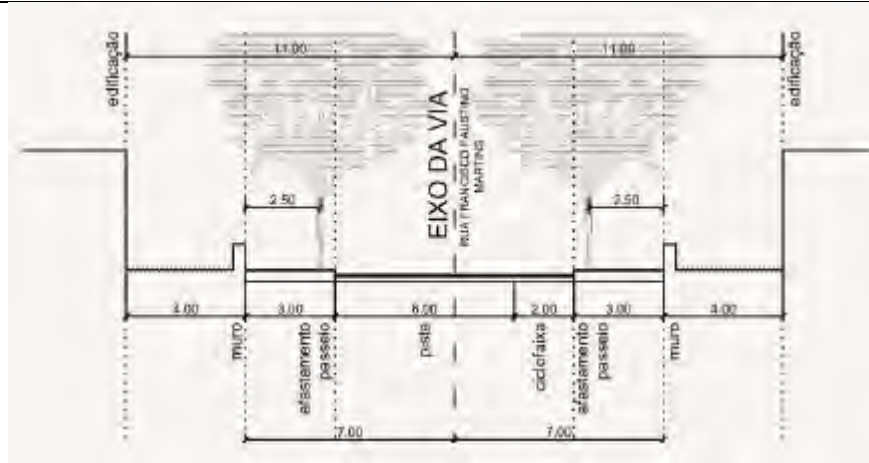
**Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)**



Fonte: Processo E 158901/2021, DIURB.

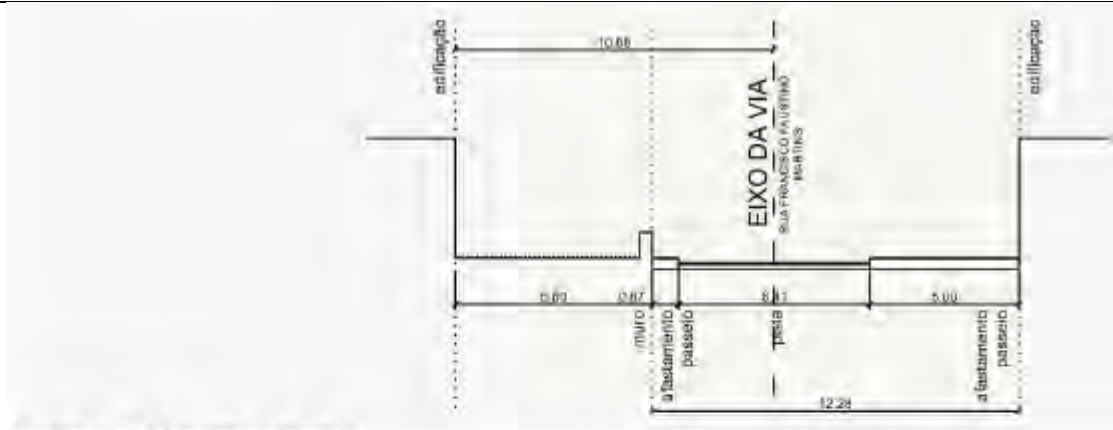
**Via 2**

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Servidão São Paulo Apostolo - SCI-116	Sub Coletora Insular
Via 2 – Seção Transversal Atual	

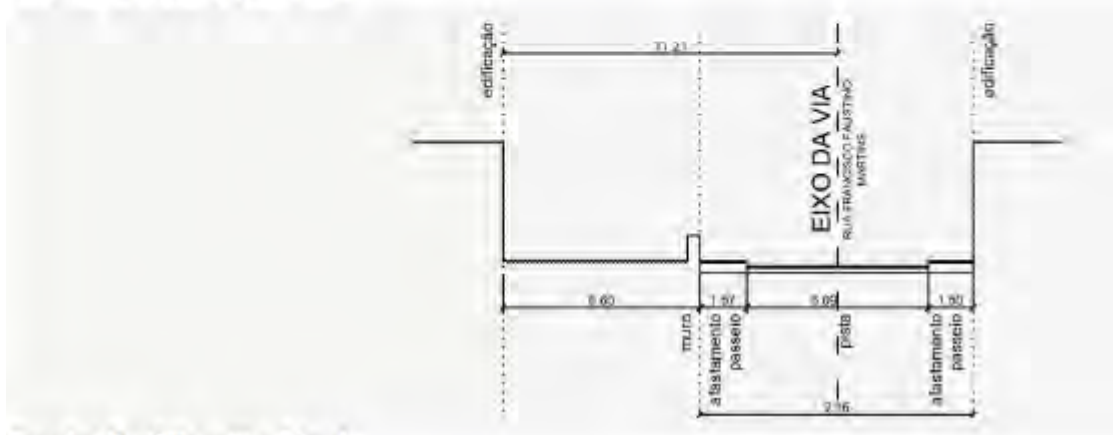


Fonte: Processo E 158901/2021, DIURB.

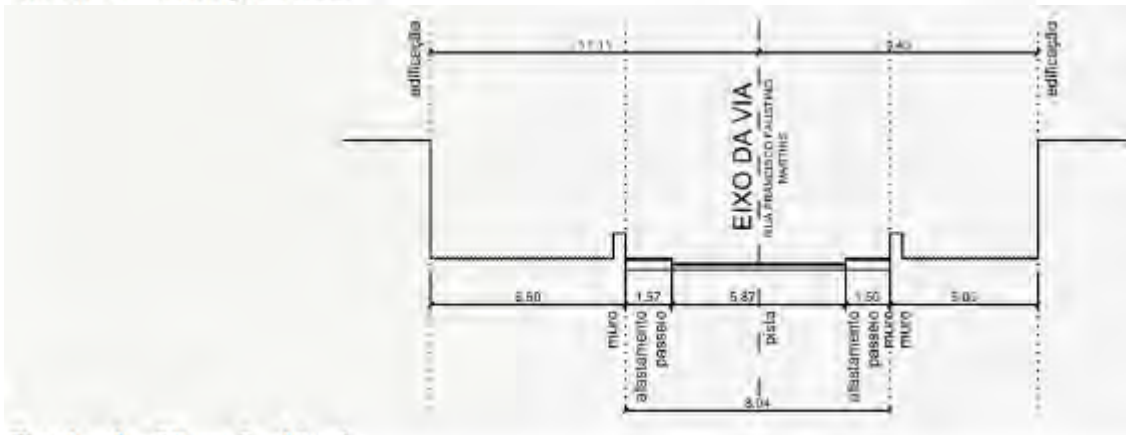
Via 2 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



**Trecho A - Situação Atual**



**Trecho B - Situação Atual**



**Trecho A - Situação Atual**

Fonte: Processo E 158901/2021, DIURB.

### **Vias 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.)*



**MAPA DE ROTAS A PÉ EM 15 MINUTOS**

- Legenda**
- Terreno vivo
  - AID vivos
  - Raio de 15 min.
  - Equipamentos comunitários
  - Pontos de ônibus

**Localização:** Rua Francisco Fausto Martins, 400, Florianópolis/SC

**Elaboração:** Amanda Rafaela Schmidt/Eng. Ambiental - CREA: 126680-7  
Julia Carla Santana dos Santos/Arq e Urb - CAU: A272916-3

**Folha:** A3 **Escala:** Indicada **Data:** 18/03/2026

**Estudo de Impacto de Vizinhança**

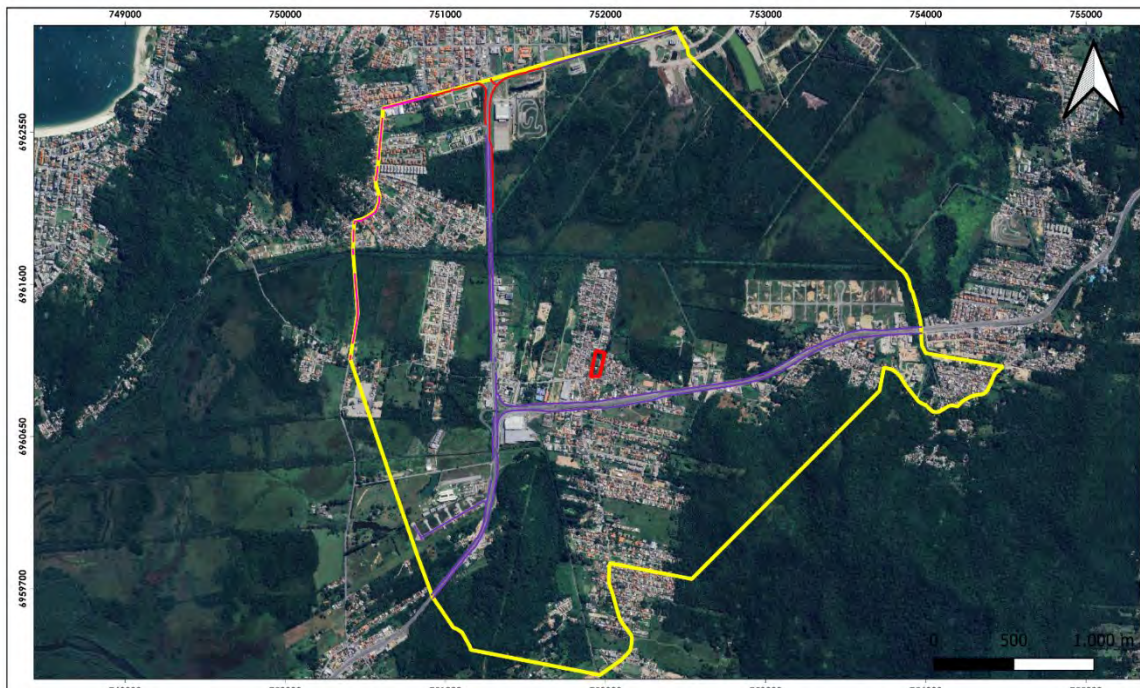
**Informações Técnicas:**  
Projeto Universal Transversal de Mercado (UTM),  
Doutam Florianópolis SIBRAS 2000 - Fuso 225,  
Fontes: Base Mapa ESR, BGE, PNF, Lev. Planimétrico.



AS Soluções Ambientais & Engenharia  
CREASC 14980-4  
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211  
contato@asambiental.org.br

**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)*



**MAPA DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA**

- Legenda:**
- AID
  - Terreno
  - Ciclofaixa
  - Cicloarrotas
  - Ciclovias

**Localização:** Rua Francisco Fausto Martins, 400, Florianópolis/SC

**Elaboração:** Amanda Rafaela Schmidt/Eng. Ambiental - CREA: 126680-7  
Julia Carla Santana dos Santos/Arq e Urb - CAU: A272916-3

**Folha:** A3 **Escala:** 1:25000 **Data:** 23/03/2026

**Estudo de Impacto de Vizinhança**

**Informações Técnicas:**  
Projeto Universal Transversal de Mercado (UTM),  
Doutam Florianópolis SIBRAS 2000 - Fuso 225,  
Fontes: Base Mapa ESR, BGE, PNF, Lev. Planimétrico.



AS Soluções Ambientais & Engenharia  
CREASC 14980-4  
(47) 9 9220-0211 / (48) 9 9115-0211  
contato@asambiental.org.br

### Infraestrutura Cicloviária no empreendimento

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

O empreendimento prevê a implantação de 762 vagas destinadas ao estacionamento de bicicletas, distribuídas entre 17 vagas comerciais, 710 vagas privadas e 35 vagas para visitantes residenciais, alocadas em áreas estratégicas e conforme indicado nas plantas do projeto. As vagas localizam-se em pontos de fácil acesso, próximos às áreas de uso comum e aos acessos principais do empreendimento, com percurso seguro e protegido. A disposição adotada favorece o uso cotidiano por moradores e visitantes, incentivando a mobilidade ativa e contribuindo para a redução da dependência de modos motorizados individuais.



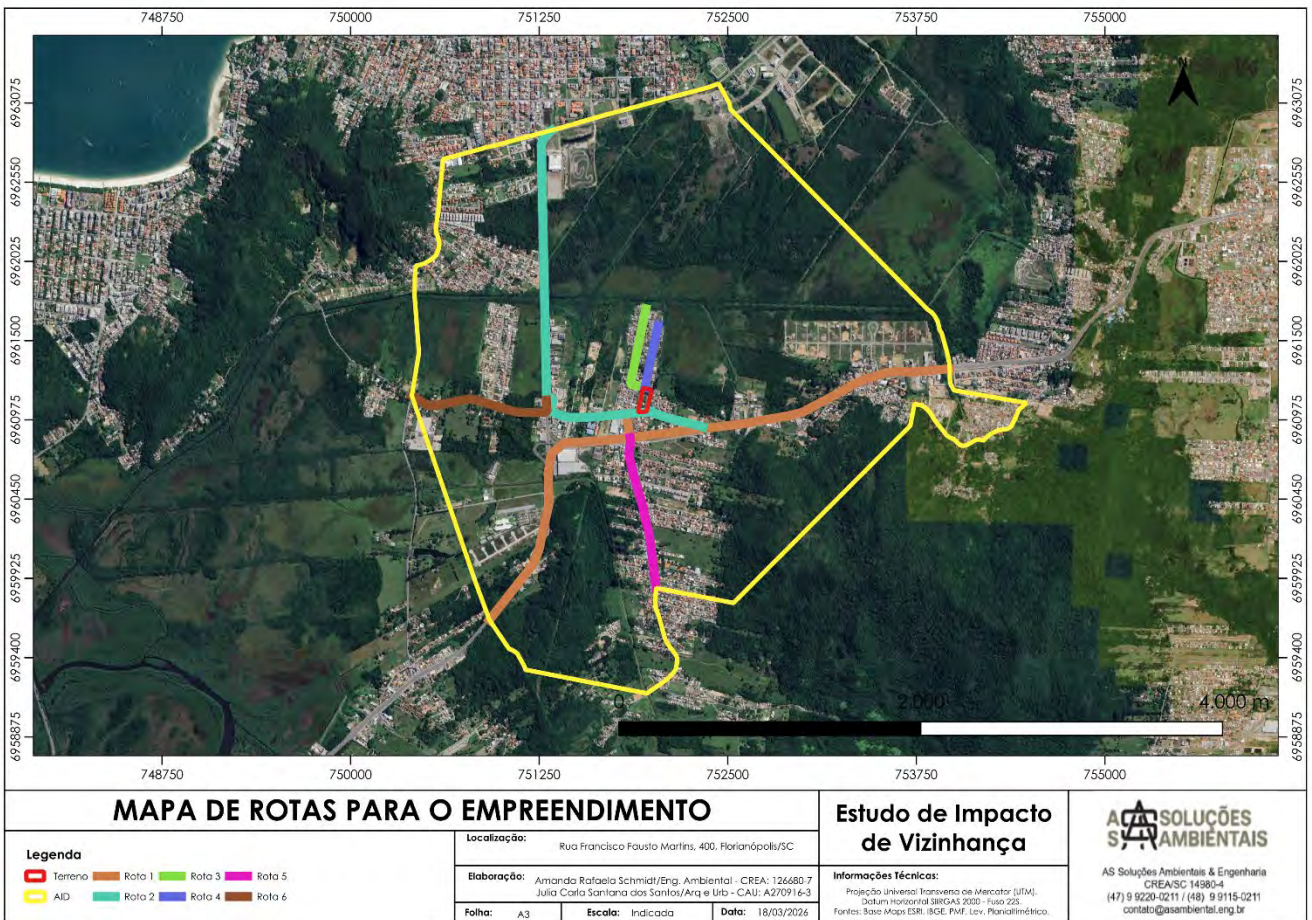
### Descrever a caminhabilidade e acessibilidade do empreendimento aos equipamentos públicos na AII:

A Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento apresenta oferta pontual e distribuída de forma dispersa de equipamentos públicos e privados, com maior concentração ao longo dos eixos viários estruturantes do bairro Campeche. Na Área de Influência Direta (AID), a presença desses equipamentos é limitada, sendo predominante o uso residencial, com atendimento aos serviços urbanos ocorrendo majoritariamente em escala de bairro ou por meio de deslocamentos a distâncias superiores às caminháveis imediatas.

O sistema viário que conecta os equipamentos existentes apresenta condições heterogêneas de caminhabilidade, com trechos que atendem parcialmente às diretrizes do Manual Calçada Certa (IPUF), intercalados por segmentos com discontinuidades, irregularidades e ausência de padronização, especialmente em vias locais.

### 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)*



### Quando houver acessos à orla na AID

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

Não há acessos à orla na AID.

### 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 trilhas e caminhos históricos na AII.

### Acessibilidade

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

Os acessos ao empreendimento foram organizados de forma a garantir clareza funcional, segurança e adequada integração com o sistema viário existente. O acesso de pedestres e à área de fruição pública ocorrerá pela Rodovia Armando Calil Bulos, enquanto o acesso veicular está implantado pela Servidão São Paulo Apóstolo. As vagas de estacionamento, bem como as áreas destinadas à carga e descarga, estão localizadas no nível térreo, conforme indicado em projeto.

O acesso pela Rodovia Armando Calil Bulos configura-se como o principal ponto de relação com o espaço público, apresentando maior permeabilidade visual e integração urbana, em função da implantação de ampla área de fruição pública vinculada à área de doação prevista no Art. 235 do Plano Diretor.

Os acessos veiculares encontram-se setorizados e posicionados pela Servidão São Paulo Apóstolo, com controle de entradas e saídas, de modo a minimizar conflitos com o fluxo de pedestres e com a circulação na Rodovia Armando Calil Bulos. As áreas de rampa e manobra estão integralmente inseridas no interior do lote, conforme demonstrado nas plantas arquitetônicas.

No que se refere à acessibilidade, observa-se que a AID apresenta condições heterogêneas. Em trechos associados a empreendimentos mais recentes, verificam-se calçadas com melhor padrão construtivo e maior adequação às normas de acessibilidade. Contudo, essa condição não se mantém de forma contínua em toda a região. Destaca-se que, na Servidão São Paulo Apóstolo, foram identificados trechos com presença de entulhos de obra, ausência de pavimentação adequada e, em alguns casos, inexistência de contrapiso, com superfícies em terra ou gramado, comprometendo a circulação segura de pedestres.

Diante desse contexto, o passeio público limdeiro ao empreendimento será executado e/ou requalificado de acordo com as diretrizes do Manual Calçada Certa do IPUF, atendendo aos parâmetros da ABNT NBR 9050:2020 (versão corrigida 2021), no que se refere à acessibilidade, e da ABNT NBR 16537:2016 (versão corrigida 2024), quanto à sinalização tátil no piso, assegurando faixa livre contínua, rampas acessíveis e condições adequadas de circulação, contribuindo para a qualificação da acessibilidade no entorno imediato.

Dessa forma, a solução adotada para os acessos garante funcionalidade, segurança viária e adequada integração do empreendimento ao entorno urbano, respeitando as diretrizes técnicas e normativas vigentes.

**Acessibilidade para o pedestre presente na AID do empreendimento.**





**Fonte:** Vistoria *in loco*, AS Ambiental, 2025

### **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 do empreendimento é operado pelo Sistema Integrado de Transporte Coletivo de Florianópolis (SIT), que interliga os bairros por meio de linhas principais e alimentadoras, com conexão aos terminais urbanos, em especial ao Terminal de Integração de Canasvieiras (TICAN), responsável pela distribuição das linhas na região norte da ilha.

A Área de Influência Direta (AID) apresenta atendimento por transporte coletivo ao longo dos principais eixos viários, com presença de pontos de ônibus e abrigos distribuídos em distâncias caminháveis em relação ao empreendimento, conforme demonstrado em mapa. Destaca-se a concentração desses pontos ao longo da Rodovia Armando Calil Bulos, que atua como eixo estruturante da mobilidade local e regional.

De modo geral, a cobertura do serviço é compatível com o padrão de ocupação da área, atendendo à demanda atual da população. Contudo, observam-se limitações relacionadas à infraestrutura das paradas e à qualidade da informação ao usuário. Parte dos pontos identificados não possui abrigo adequado ou apresenta condições insuficientes de acessibilidade, não atendendo integralmente aos critérios estabelecidos pela ABNT NBR 9050:2020.

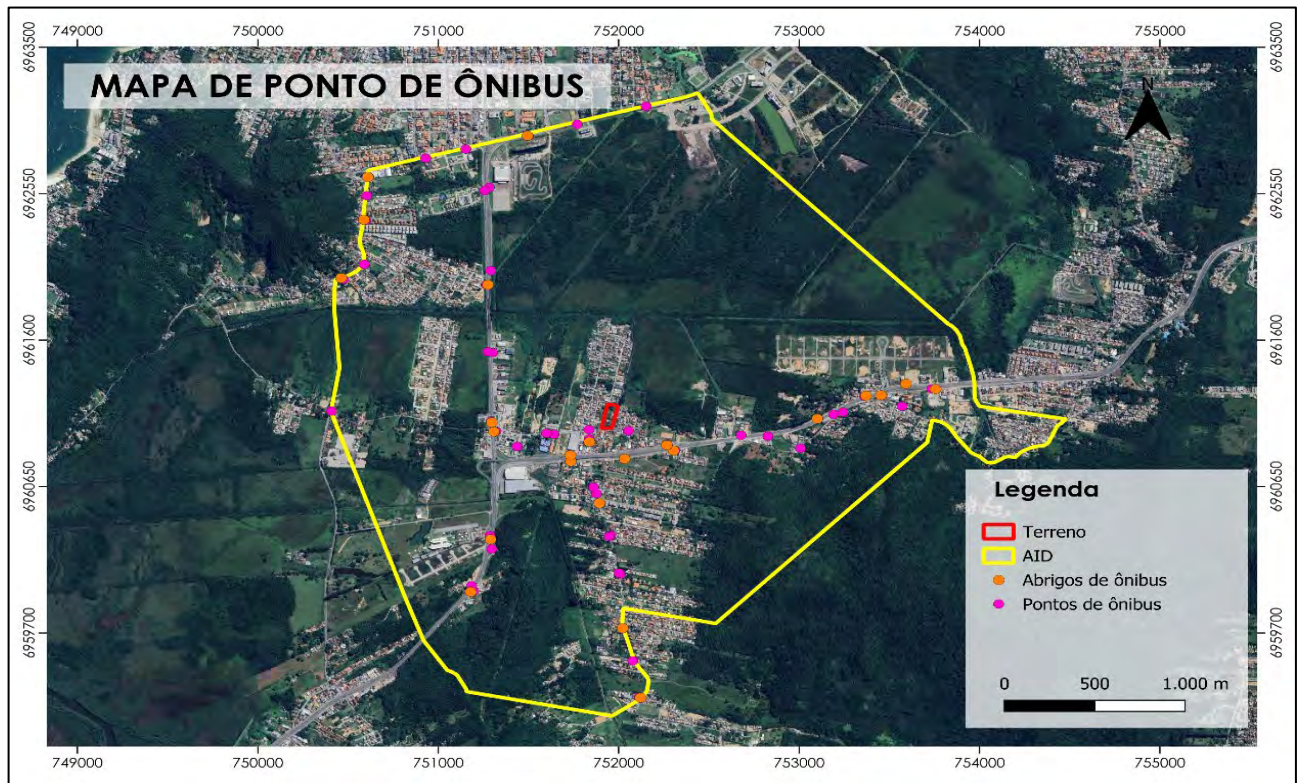
Adicionalmente, verifica-se a ausência de sinalização informativa padronizada em alguns pontos, como indicação de itinerários e horários, o que pode dificultar a utilização do sistema, especialmente por usuários eventuais.

Considerando as diretrizes urbanísticas que priorizam o uso do transporte coletivo e dos modos não motorizados, a localização do empreendimento, próxima a eixos atendidos pelo sistema SIT, configura condição favorável à mobilidade urbana. A tendência de adensamento da região poderá, no médio e longo prazo, demandar a qualificação da infraestrutura existente, incluindo melhorias nas paradas, passeios públicos e integração com os demais modos de deslocamento.

**Pontos de ônibus na AID.**



Fonte: AS Ambiental, 2025.



<p>A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coletor?</p>	<p>( ) Sim (X) Não</p>
<p>Se a resposta a pergunta anterior for positiva, solicita-se saber se o recuo consta na planta de arquitetura.</p>	<p>( ) Sim ( ) Não</p>
<p>Demonstrar se há necessidade ou não de recuo para parada do veículo coletor.</p>	
<p>-</p>	
<p><b>Área de acumulação de veículo para o empreendimento.</b> (Recomenda-se a utilização de área de acumulação no mínimo 2% das vagas para estacionamentos coletivos, caso não seja utilizada, apresentar estudo justificando)</p>	
<p>Em atendimento às diretrizes estabelecidas no Parecer Técnico nº 43/SMDU/DARQ/GL/EAP/2022, o empreendimento prevê área de acumulação de veículos nos acessos, dimensionada para absorver a</p>	

demanda gerada pelas atividades propostas, garantindo espaço suficiente para, no mínimo, três veículos, sem interferência na circulação viária adjacente.

As áreas de acesso, espera e manobra encontram-se integralmente inseridas no interior do lote, conforme indicado em projeto, contribuindo para a fluidez do tráfego nas vias lindeiras e evitando a formação de filas externas.

### Estudo de tráfego

*(Inserir mapa ou croqui do local exato de contagem de tráfego, recomenda-se que a contagem de tráfego seja realizada próximo às interseções em vias hierarquizadas e na frente do empreendimento nos dois sentidos, quando houver)*



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

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

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)*

#### Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 1

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	BICICLETA	ESPECIAL
--------	-----	---------	------	-------	-----------------	-----------	----------



07:00	07:15	1	15	23	10	2	0
07:15	07:30	1	16	35	8	1	0
07:30	07:45	1	16	32	8	5	0
07:45	08:00	1	14	38	8	8	0
08:00	08:15	1	7	27	9	10	0
08:15	08:30	1	10	36	10	1	1
08:30	08:45	1	8	36	8	1	0
08:45	09:00	1	10	29	4	3	0
09:00	09:15	1	5	19	4	0	0
09:15	09:30	1	9	20	5	2	1
09:30	09:45	1	13	23	4	0	0
09:45	10:00	1	5	16	1	2	0
16:30	16:45	1	5	18	6	9	0
16:30	16:45	2	8	32	10	8	0
16:45	17:00	1	7	17	5	8	0
16:45	17:00	2	5	36	11	4	0
17:00	17:15	1	10	10	7	3	0
17:00	17:15	2	22	44	10	4	0
17:15	17:30	1	8	15	6	1	0
17:15	17:30	2	27	50	9	2	0
17:30	17:45	1	18	26	3	7	0
17:30	17:45	2	25	58	11	9	1
17:45	18:00	1	15	23	10	3	0
17:45	18:00	2	29	60	13	6	0
18:00	18:15	1	20	32	8	4	0
18:00	18:15	2	30	73	11	8	0
18:15	18:30	1	22	43	6	5	0
18:15	18:30	2	31	72	9	5	0
18:30	18:45	1	19	34	4	6	1
18:30	18:45	2	33	82	11	9	0
18:45	19:00	1	11	29	6	3	0
18:45	19:00	2	28	52	8	7	0
19:00	19:15	1	9	22	3	0	2
19:00	19:15	2	12	33	7	1	0
19:15	19:30	1	6	19	6	0	0
19:15	19:30	2	14	9	3	2	0

**Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 2**

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	BICICLETA	ESPECIAL
07:00	07:15	2	13	31	8	3	0
07:15	07:30	2	15	50	10	6	0
07:30	07:45	2	18	55	13	9	0
07:45	08:00	2	16	69	11	12	0
08:00	08:15	2	16	44	19	9	0
08:15	08:30	2	13	52	10	7	0
08:30	08:45	2	10	42	10	6	0
08:45	09:00	2	9	39	9	3	0
09:00	09:15	2	8	25	5	1	0



09:15	09:30	2	11	22	7	5	0
09:30	09:45	2	9	27	5	4	0
09:45	10:00	2	5	18	3	5	0
16:30	16:45	1	5	18	6	9	0
16:30	16:45	2	8	32	10	8	0
16:45	17:00	1	7	17	5	8	0
16:45	17:00	2	5	36	11	4	0
17:00	17:15	1	10	10	7	3	0
17:00	17:15	2	22	44	10	4	0
17:15	17:30	1	8	15	6	1	0
17:15	17:30	2	27	50	9	2	0
17:30	17:45	1	18	26	3	7	0
17:30	17:45	2	25	58	11	9	1
17:45	18:00	1	15	23	10	3	0
17:45	18:00	2	29	60	13	6	0
18:00	18:15	1	20	32	8	4	0
18:00	18:15	2	30	73	11	8	0
18:15	18:30	1	22	43	6	5	0
18:15	18:30	2	31	72	9	5	0
18:30	18:45	1	19	34	4	6	1
18:30	18:45	2	33	82	11	9	0
18:45	19:00	1	11	29	6	3	0
18:45	19:00	2	28	52	8	7	0
19:00	19:15	1	9	22	3	0	2
19:00	19:15	2	12	33	7	1	0
19:15	19:30	1	6	19	6	0	0
19:15	19:30	2	14	9	3	2	0

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

Quinta-feira, 05/03/26, 7:00 às 10:00 e 16:30 às 19:30

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

**Resumo da contagem por classe de veículo**

	<b>Categoria de Veículo</b>	<b>Quantidade</b>	<b>%</b>	<b>Equivalência UVP</b>
Sentido 1	Moto	278	6,12	278
	Carro	622	13,69	622
	Caminhão/Ônibus	149	3,28	298
	Especial	5	0,11	10
	Total	1054	23,20052829	1208
Sentido 2	Moto	407	25,41	407
	Carro	1075	67,10	1075
	Caminhão/Ônibus	223	13,92	446
	Especial	1	0,06	2
	Total	1706	106,4918851	1930

**Informar a Capacidade da via:**

*Pode ser utilizado, simplificada, 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

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

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.

A Rua 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:

$$C = 1.500 - (20\%) = 1.800 \text{ UVPs/hora}$$

$$C_{\text{via}} = \mathbf{1.200 \text{ UVPs/hora/faixa}}$$

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.

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

VT/C	Níveis de Serviço	
< 0,3	A	Ótimo
0,31 a 0,45	B	Bom
0,46 a 0,70	C	Aceitável
0,71 a 0,85	D	Regular
0,86 a 0,99	E	Ruim
> 1,00	F	Péssimo

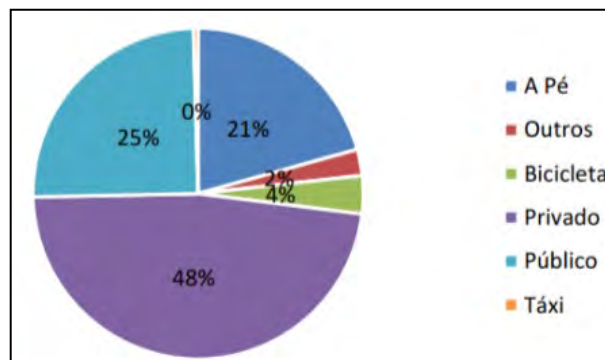
Abaixo estão indicados os níveis de serviço para os respectivos sentidos das vias analisadas e sua classificação, conforme as categorias de HCM (2010).

**Nível de Serviço dos sentidos analisados**

Sentido	Nível de Serviço	Classificação
Sentido 1	0,77	C-Aceitável
Sentido 2	0,25	B-Bom
<b>Geração de viagens do empreendimento</b>		
<p>Para o <b>setor residencial</b>, quando houver, pode ser utilizado o modelo de geração de viagens do ITE que consta na Rede PGV (2015). (disponível em <a href="http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/70-conceitos-basicos/taxas">http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/70-conceitos-basicos/taxas</a>)</p>		
Número de Unidades Habitacionais	609	
Número de vagas	320	
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	2.168	
<b>Volume gerado durante o dia</b>		
Para o número de UH	3.568,74	
Para o número de veículos	1.065,6	
Para o número de pessoas	5.420	
<b>Volume gerado na hora do pico da manhã</b>		
Para o número de UH	267,96	
Para o número de veículos	80	
Para o número de pessoas	411,92	
<b>Volume gerado na hora do pico da tarde</b>		
Para o número de UH	328,86	
Para o número de veículos	99,2	
Para o número de pessoas	520,32	
<b>Resultado mais desfavorável</b>		
Volume Gerado durante o dia	3.568,74	
Volume Gerado na hora pico da manhã	411,92	
Volume Gerado na hora pico da tarde	520,32	
<p>Para o <b>setor comercial</b>, quando houver, utilizar metodologia da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) para Polos Geradores de Viagens, a partir dos boletins técnicos 32 e 36.(disponíveis na biblioteca virtual do órgão no site <a href="http://www.cetesp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0">http://www.cetesp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0</a>)</p>		
<p>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:</p>		
<b><math>V = ACp / 16</math></b>		
ACp = área construída computável		

Sabendo que a área computável da porção comercial do empreendimento é de 621,79 m<sup>2</sup>, temos que o empreendimento atrairá aproximadamente **39 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% = 18,7 |
| b. Viagens por transporte coletivo | - | 29% = 11,3 |
| c. Viagens não motorizadas         | - | 23% = 8,9  |

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 18,7. 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 (2,8) estima-se um valor de 6 viagens na Hora Pico ou 5,5 UVP.

Ao todo, **o empreendimento misto irá gerar na sua Hora Pico, um total de 526 viagens.**

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.

**Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para o Sentido 1**

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado	Sem empreendimento		2026 Ano atual	Início da operação (2030)	2032	2035	2040

	pelelo empreendimento		Demanda de veículos em UVP	921,5	949,15	1006,95	1100,32	1275,57
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,77	0,79	0,84	0,92	1,06
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular
				2026 Ano atual	Início da operação (2030)	2032	2035	2040
1.200	523	Com empreendimento	Demanda de veículos em UVP	1444,62	1472,26	1530,07	1623,44	1798,69
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	1,20	1,23	1,28	1,35	1,50
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular	D-Regular	E-Ruim

**Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para o Sentido 2**

				2026 Ano atual	Início da operação (2030)	2032	2035	2040
Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento	Demanda de veículos em UVP	298	306,94	325,63	355,83	412,50
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,25	0,26	0,27	0,30	0,34
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
				2026 Ano atual	Início da operação (2030)	2032	2035	2040
1.200	523	Com empreendimento	Demanda de veículos em UVP	821,12	830,06	848,75	878,95	935,62
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,68	0,69	0,71	0,73	0,78
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom	B-Bom	B-Bom

**Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento**

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

A análise dos impactos viários e da mobilidade urbana associados ao empreendimento, com base no estudo de tráfego e nas contagens realizadas em campo, demonstra que a infraestrutura viária existente apresenta capacidade compatível para absorver a demanda atual e futura, ainda que haja incremento significativo na geração de viagens decorrente da implantação do empreendimento.

No que se refere à caracterização do empreendimento, este é composto por 609 unidades habitacionais, 4 unidades de serviço, com 320 vagas de veículos, resultando em uma população total estimada de 2.281 pessoas, sendo 2.176 de população fixa e 105 de população flutuante. A geração de viagens estimada atinge 3.568,74 viagens/dia associadas às unidades habitacionais, além de 1.065,6 viagens/dia relacionadas aos veículos e 5.420 deslocamentos/dia considerando o total de pessoas.

O pico gerado pelo empreendimento foi estimado em 523,1 viagens, representando o cenário mais crítico para análise viária. A distribuição modal dessas viagens indica 18,7 viagens individuais motorizadas, 11,3 por transporte coletivo e 8,9 não motorizadas, com acréscimo estimado de 2,8 viagens na hora pico, evidenciando uma composição relativamente equilibrada entre os modos de deslocamento.

A análise das contagens de tráfego apresenta que os períodos de maior demanda ocorrem nos horários de pico matutino (07:00 às 08:00h) e vespertino (17:30 às 18:30h). O levantamento indicou volume significativo de veículos, com destaque para a predominância de automóveis, que representam aproximadamente 77% a 83% do fluxo, seguidos por motocicletas (entre 14% e 17%) e veículos pesados (cerca de 3% a 5%), conforme observado nos dois sentidos analisados.

Considerando o aspecto operacional, no cenário atual (2026), o Sentido 1 da via apresenta demanda de 921,5 UVP, com relação volume/capacidade ( $V/C = 0,77$ ) e nível de serviço classificado como C – aceitável. Já o Sentido 2 apresenta demanda de 298 UVP, com  $V/C = 0,25$ , correspondendo ao nível de serviço A – ótimo, evidenciando condições bastante favoráveis de circulação.

Com a implantação do empreendimento (início da operação em 2030), observa-se incremento na demanda, atingindo 949,15 UVP no Sentido 1 ( $V/C = 0,79$ ) e 306,94 UVP no Sentido 2 ( $V/C = 0,26$ ), mantendo-se, respectivamente, os níveis de serviço C – aceitável e A – ótimo, sem alteração significativa da qualidade operacional da via.

As projeções de crescimento da demanda ao longo do horizonte de análise indicam que, no Sentido 1, a via tende a operar próxima à saturação no longo prazo, atingindo 1.275,57 UVP em 2036 ( $V/C = 1,06$ ), com degradação para nível de serviço D – regular e, posteriormente, condições mais críticas. Por outro lado, o Sentido 2 mantém desempenho satisfatório, com demanda de 412,50 UVP em 2036 ( $V/C = 0,34$ ) e nível de serviço A – ótimo, além de cenários intermediários classificados como B – bom.

Destaca-se que a capacidade da via foi considerada em 1.200 UVP, valor que, no cenário atual e no início da operação, é suficiente para absorver o incremento de tráfego gerado pelo empreendimento, inclusive considerando o pico estimado de 523,1 viagens.

Dessa forma, conclui-se que o impacto do empreendimento sobre a mobilidade urbana é moderado e absorvível no curto e médio prazo, não comprometendo de forma significativa a fluidez do tráfego nem os níveis de serviço das vias analisadas no início da operação. Contudo, no horizonte de longo prazo, especialmente no Sentido 1, observa-se tendência de aproximação à capacidade máxima da via, indicando a necessidade de monitoramento contínuo e eventual adoção de medidas mitigadoras.

### 3.8. 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 apresenta.
O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?	Não apresenta.
O empreendimento conta com algum material na fachada que dê conforto ambiental para o exterior?	Materialidade ainda em desenvolvimento.

#### Ventilação e Iluminação

O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum <b>equipamento comunitário público</b> ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	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).	Há projeção de sombras sobre os lotes vizinhos a leste e oeste da quadra onde o empreendimento está inserido, nos solstícios de verão e inverno, principalmente entre 8h e 10h e entre 16h e 18h. No período entre 10h e 16h, durante o verão, as sombras incidem predominantemente sobre a via pública e sobre os lotes ao sul do empreendimento. Já no inverno, nesse mesmo intervalo, a projeção ocorre de forma sequencial, iniciando no lote vizinho a oeste, passando pelo interior do próprio lote e avançando em direção ao lote vizinho a leste.

#### Conforto Ambiental

*(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)*

Poluição sonora	Construção	Durante a fase de implantação é prevista a geração de ruídos na zona de operação dos equipamentos, sendo este impacto classificado como temporário.
	Funcionamento	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)*

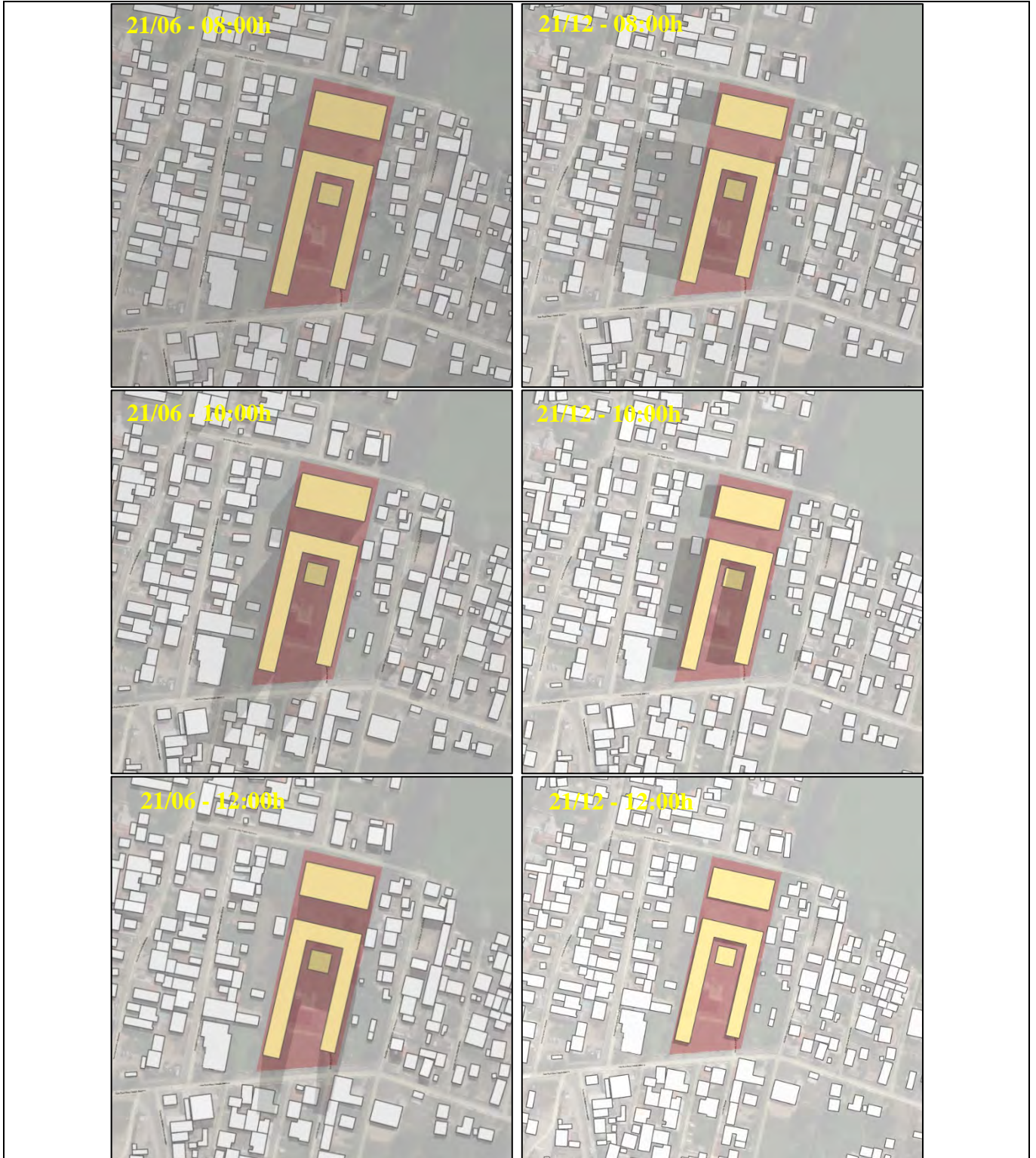
A análise de incidência solar e de sombreamento do empreendimento e de seu entorno foi realizada por meio do software Autodesk Forma, anteriormente chamado de Spacemaker, com base em dados georreferenciados do sítio, orientação solar, volumetria proposta e características do entorno edificado. As simulações têm por objetivo avaliar a projeção de sombras geradas pela implantação do empreendimento ao longo do dia, em diferentes épocas do ano, e seus reflexos sobre o entorno imediato. O terreno do empreendimento possui duas frentes, uma voltada para a R. Francisco Faustino Martins e o Servidão São Paulo Apóstolo inserindo-se em área urbana em processo de urbanização, com predominância de uso residencial e edificações de gabarito baixo a médio. A volumetria proposta é composta por dois blocos, sendo um em formato de “U” centralizado no terreno e envolvendo a áreas determinadas para o pedestres e o outro um bloco solido retangular, o que contribui para a distribuição das sombras ao longo do lote e das vias lindeiras.

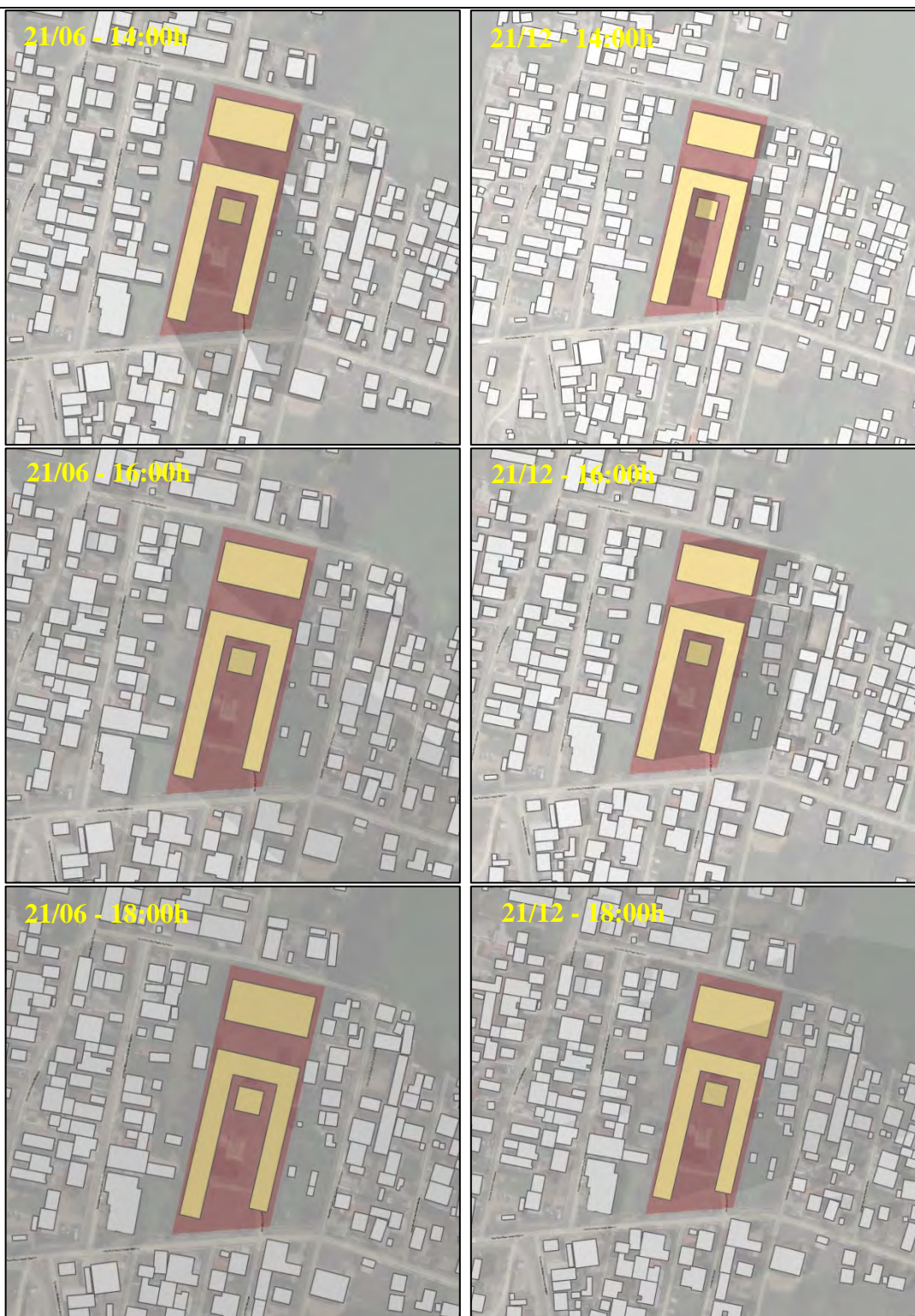
Foram analisados dois períodos representativos do ano: o solstício de inverno (21 de junho), que corresponde à condição mais restritiva em termos de incidência solar, e o solstício de verão (21 de dezembro), quando a altura solar é maior e a projeção de sombras é reduzida. As simulações contemplam os horários de 8h, 10h, 12h, 14h, 16h e 18h.

No solstício de inverno, observa-se que as sombras projetadas incidem predominantemente sobre o próprio terreno e sobre trechos da R. Francisco Faustino Martins, variando conforme o horário do dia. A incidência sobre os lotes vizinhos ocorre de forma pontual e temporária, sem caracterizar sombreamento contínuo ou prolongado sobre as edificações existentes no entorno.

No solstício de verão, as sombras projetadas apresentam menor extensão, concentrando-se principalmente nas regiões leste e oeste do lote, nas áreas de fruição pública e nas circulações do próprio empreendimento, sem interferência relevante sobre as edificações vizinhas ou sobre o uso dos espaços públicos adjacentes. Em ambas as estações acontece o sombreamento parcial da área doada ao município e de fruição pública.

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





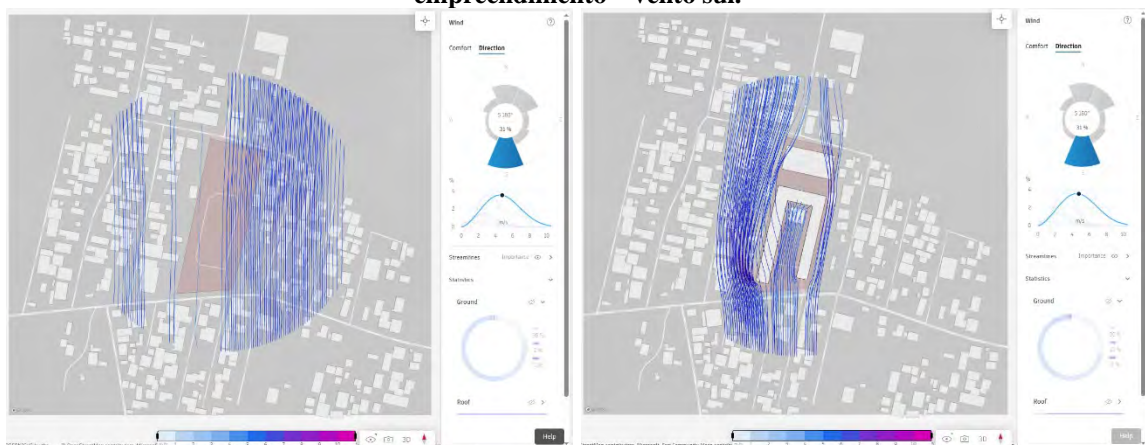
Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

Durante o solstício de inverno, as fachadas norte do empreendimento recebem exposição solar direta ao longo de todo o dia. As fachadas leste e oeste apresentam insolação parcial por aproximadamente 4 horas diárias, enquanto a fachada sul permanece predominantemente sombreada, conforme demonstrado nas simulações realizadas entre 08h e 18h. O sombreamento projetado incide de forma pontual sobre os lotes

vizinhos ao sul, especialmente entre 10h e 16h, sem comprometer de maneira significativa a insolação das edificações existentes, sendo que a maior parte das sombras cai sobre porções não edificadas desses lotes. No solstício de verão, todas as fachadas da edificação recebem entre 2 e 3 horas de insolação parcial, influenciadas pela relação entre a volumetria proposta e o gabarito das edificações do entorno. As áreas de fruição pública permanecem parcialmente sombreadas durante a maior parte do dia em ambas as estações, recebendo maior incidência de luz no período próximo ao meio-dia, com projeção de sombras mais extensas no inverno em comparação ao verão.

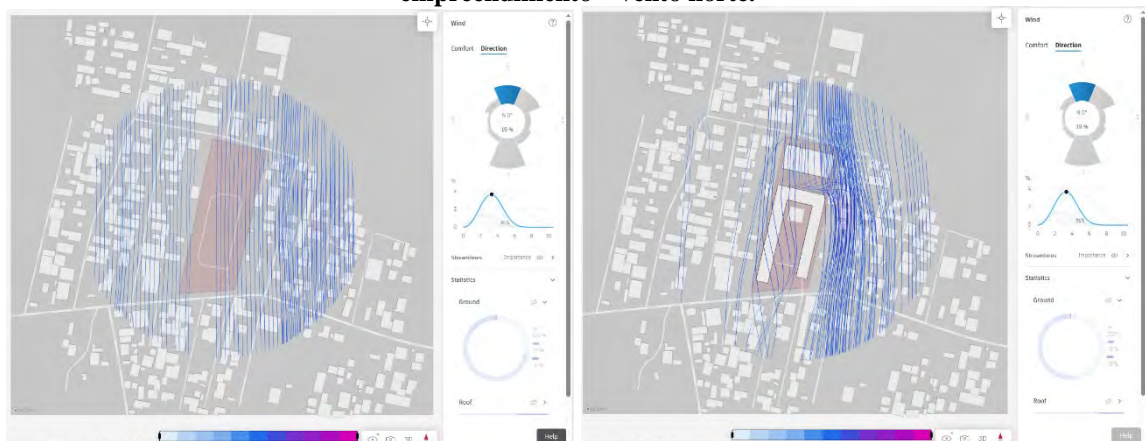
Em relação ao entorno imediato, não foram observadas alterações expressivas no padrão de insolação, uma vez que o gabarito e a disposição volumétrica do empreendimento mantêm proporção compatível com as construções existentes e atendem aos afastamentos legais. O estudo indica que o projeto está em conformidade com os parâmetros urbanísticos e de conforto ambiental vigentes, assegurando equilíbrio entre densidade construída, ventilação e insolação, sem implicar prejuízos relevantes às edificações vizinhas, sendo que a maior parte das sombras projetadas incide sobre porções não edificadas dos lotes adjacentes. Não há projeção de sombras em equipamentos públicos ou de interesse histórico e cultural.

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



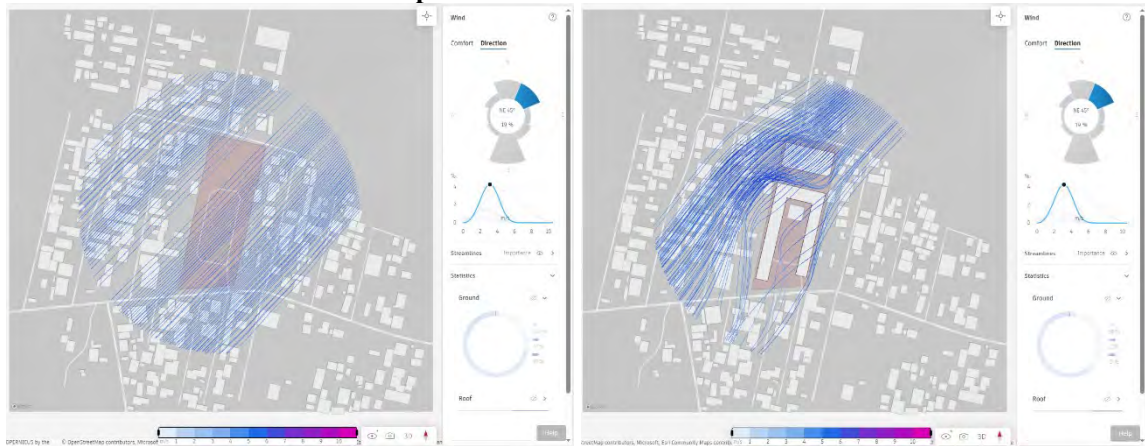
Fonte: Spacemaker. Adaptado pelos autores.

**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: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

A análise do comportamento dos ventos no entorno do empreendimento foi realizada com base em dados climáticos locais, considerando as direções predominantes e a interação da volumetria proposta com o tecido urbano existente.

De acordo com os dados analisados, verifica-se predominância de ventos provenientes do quadrante Sul, seguidos por fluxos secundários oriundos do Norte (N) e Nordeste (NE), com menor frequência. As simulações comparativas, com e sem a implantação do empreendimento, indicam que a inserção da nova volumetria altera pontualmente o escoamento do vento ao nível do pedestre, promovendo desvios e acelerações localizadas nas fachadas expostas aos ventos predominantes, especialmente na face sul da edificação.

Observa-se que a conformação do bloco em “U” favorece a canalização dos ventos no interior do lote, gerando aumento pontual da velocidade do ar nas áreas de passagem e circulação interna, sem, contudo, configurar desconforto significativo. Nas áreas externas adjacentes, as alterações no padrão de ventilação são discretas, mantendo-se a permeabilidade do tecido urbano devido à predominância de edificações de baixo gabarito no entorno.

Para os ventos provenientes dos quadrantes Norte e Nordeste, verifica-se que a edificação atua como elemento de desvio do fluxo, promovendo sombreamento aerodinâmico nas áreas imediatamente a sotavento e pequenas zonas de turbulência próximas às quinas da edificação. Tais efeitos são localizados e não se propagam de forma significativa para além do entorno imediato.

De modo geral, o empreendimento não configura barreira significativa à ventilação urbana, mantendo condições adequadas de circulação de ar no entorno. As alterações observadas são compatíveis com o processo de ocupação urbana e não implicam prejuízos relevantes ao conforto ambiental da vizinhança.

### 3.9 Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural

### 3.9.1 Caracterização e análise da paisagem e patrimônio atual

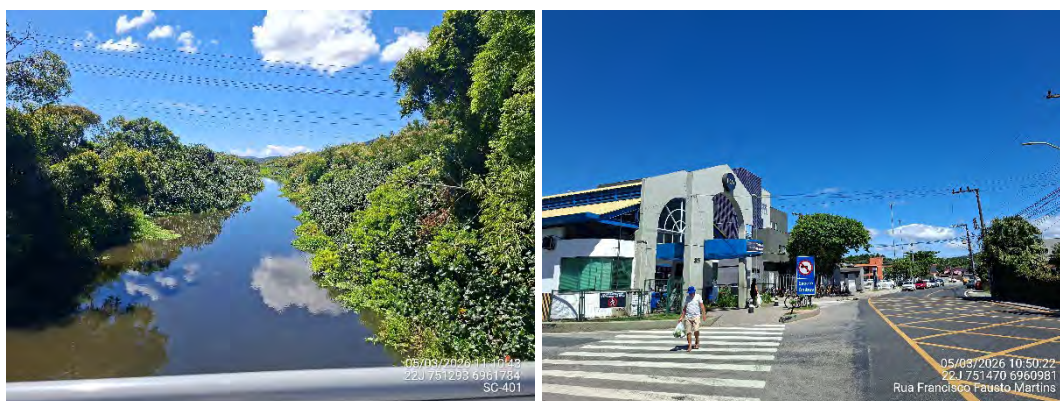
(Abordar os elementos e os valores naturais, patrimoniais, artísticos e culturais presentes na AID. Incluir fotos e descrição, máx. 3000 caracteres)



Fonte: AS Ambiental, 2026.

A área de influência do empreendimento insere-se em porção do território caracterizada pela ocorrência de sítios arqueológicos associados a ambientes de planície costeira, evidenciando a relevância histórica e cultural da região. Trata-se de área em processo de consolidação urbana, inserida em contexto ambiental sensível, onde se verificam remanescentes naturais e condições geomorfológicas favoráveis à presença de registros arqueológicos.

#### Paisagens no entorno do sítio de implantação do empreendimento





**Fonte:** AS Ambiental, 2026.

Sob o aspecto do patrimônio natural, destaca-se a presença do Rio Papaquara, que percorre a área de influência e apresenta margens com cobertura vegetal significativa, composta por formações típicas de ambientes úmidos e de planície aluvial. Esse conjunto de características, associado à baixa declividade do terreno, à disponibilidade de recursos hídricos e à dinâmica sedimentar local, configura ambiente propício à ocorrência de sítios arqueológicos do tipo concheiro. Conforme definição adotada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), os concheiros correspondem a sítios arqueológicos formados predominantemente pelo acúmulo de conchas, restos faunísticos e vestígios de ocupação humana pretérita, associados a populações que utilizavam recursos costeiros e estuarinos.

No âmbito do patrimônio cultural, foram identificados, em bases oficiais, diversos sítios arqueológicos distribuídos na Área de Influência Direta (AID) e Indireta (AII), destacando-se o Sítio Canasvieiras I, classificado como concheiro, os Sítios Vargem do Bom Jesus I a VIII, também classificados como concheiros, e o Sítio Engenho dos Moura, de natureza histórica. Tais ocorrências inserem-se no contexto da ocupação pretérita da região e relacionam-se diretamente às características ambientais anteriormente descritas.

Ressalta-se, contudo, que os referidos sítios localizam-se a distâncias superiores a aproximadamente 1,4 km do terreno do empreendimento, não havendo sobreposição com a área de implantação, tampouco inserção em seu entorno imediato.

Não foram identificados bens tombados ou inventariados no imóvel ou em seu entorno direto, considerando o raio de 100 metros, conforme levantamento realizado. Dessa forma, a área de estudo apresenta relevância ambiental e potencial arqueológico associados às suas características naturais e históricas, não sendo constatada, entretanto, a presença de bens culturais protegidos diretamente incidentes sobre a área de intervenção.

### **Impactos pertinentes**

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

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

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

A implantação do empreendimento implica na substituição de um lote atualmente caracterizado por baixa ocupação e elevada permeabilidade visual por um conjunto edificado de maior porte, resultando em alteração na leitura da paisagem urbana local. Como em qualquer processo de ocupação de vazios urbanos, a inserção de nova volumetria promove transformação na percepção espacial, especialmente no que se refere à continuidade visual e à relação entre cheios e vazios no tecido urbano.

O empreendimento proposto apresenta gabarito superior à média predominante no entorno imediato, composto majoritariamente por edificações de baixo porte. Entretanto, tal característica encontra-se em conformidade com os parâmetros estabelecidos pelo Plano Diretor de Florianópolis (Lei Complementar nº 482/2014), considerando o zoneamento incidente sobre o lote, que admite maior potencial construtivo e incentiva o adensamento controlado e a diversificação de usos.

Nesse contexto, a alteração volumétrica decorrente da implantação do empreendimento configura impacto visual de caráter moderado, associado à introdução de edificação de maior altura em área ainda em processo de consolidação. Contudo, esse impacto é parcialmente mitigado pela inserção de usos no térreo voltados à interface com o espaço público, incluindo áreas destinadas à fruição pública e implantação de praça, promovendo maior integração entre o empreendimento e o tecido urbano.

Adicionalmente, destaca-se a previsão de doação de área ao poder público, em atendimento às diretrizes urbanísticas vigentes, contribuindo para a qualificação dos espaços livres e para o incremento da oferta de áreas de uso coletivo na região, atualmente caracterizada por baixa disponibilidade desse tipo de infraestrutura.

Dessa forma, embora a implantação do empreendimento resulte em alteração da paisagem urbana existente, especialmente no que se refere à escala da edificação, verifica-se que sua inserção está alinhada às diretrizes do zoneamento e contribui para a qualificação do ambiente urbano, promovendo a diversificação de usos, a ativação do espaço público e a consolidação do processo de ocupação da área.

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)*

Os principais elementos de patrimônio natural identificados na área de influência do empreendimento correspondem ao Rio Papaquara, localizado a aproximadamente 555 m do terreno, e aos remanescentes de vegetação nativa associados à Floresta Ombrófila Densa, presentes em porções do território próximas à área de implantação.

Esses elementos configuram importantes componentes ambientais da região, contribuindo para a manutenção dos processos ecológicos locais, da drenagem natural e da qualidade paisagística do território.

A implantação do empreendimento não implica em intervenção direta sobre tais elementos, uma vez que o terreno não apresenta sobreposição com áreas de preservação permanente, corpos hídricos ou remanescentes florestais protegidos. Adicionalmente, a distância em relação ao Rio Papaquara e às áreas vegetadas afasta a possibilidade de interferência física direta, não sendo previstas alterações na dinâmica hidrológica ou nos processos ecológicos associados.

No que se refere à volumetria proposta, verifica-se que, embora o empreendimento apresente porte superior ao padrão predominante no entorno, sua inserção em área já urbanizada limita a propagação de efeitos indiretos sobre os elementos naturais identificados.

Dessa forma, os impactos sobre o patrimônio natural são classificados como de baixa magnitude, caracterizados principalmente por alterações indiretas associadas ao processo de ocupação urbana, não sendo identificadas interferências relevantes sobre a integridade ou funcionalidade dos elementos naturais existentes.

**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)*

Na área de influência direta do empreendimento foram identificados elementos de interesse cultural registrados, com destaque para o sítio arqueológico Canasvieiras I, cadastrado junto ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Trata-se do bem cultural mais próximo da área de intervenção, inserido no contexto territorial da região.

O referido sítio localiza-se fora da área diretamente afetada pelas intervenções previstas, a uma distância que descaracteriza a ocorrência de impactos diretos, sejam eles de natureza física, visual ou de ambiência. Considerando as características do empreendimento e sua implantação, não se prevê interferência sobre a integridade ou preservação do patrimônio cultural identificado.

Dessa forma, conclui-se que o empreendimento não deverá gerar impactos significativos sobre os bens culturais existentes na área de influência.

Ainda assim, durante as etapas de implantação, especialmente nas atividades de escavação e movimentação de terra, caso sejam identificados vestígios arqueológicos ou materiais de potencial interesse histórico-cultural, deverá ser realizada comunicação imediata ao IPHAN e aos órgãos municipais competentes. Tal procedimento visa assegurar o adequado registro, avaliação e salvaguarda de eventuais achados, em conformidade com a legislação vigente e as diretrizes de proteção ao patrimônio cultural.

### **3.9.2. Prognóstico sobre o patrimônio natural, histórico, artístico e cultural**

Considerando as características do empreendimento, sua localização e a ausência de sobreposição com áreas de interesse patrimonial, não se prevê a ocorrência de impactos diretos sobre o patrimônio natural, histórico, artístico e cultural identificado na área de influência. No que se refere ao patrimônio natural, a implantação proposta ocorre em lote inserido em área urbana, sem intervenção sobre o Rio Papaquara, sobre remanescentes de Floresta Ombrófila Densa ou sobre outras áreas ambientalmente protegidas. Embora o empreendimento promova alteração pontual na paisagem local em razão da ocupação do terreno, não se identificam efeitos relevantes sobre a integridade ou funcionalidade dos elementos naturais mapeados, sendo os impactos classificados como de baixa magnitude.

Em relação ao patrimônio cultural, os sítios arqueológicos identificados na área de influência, dentre eles Canasvieiras I, Vargem do Bom Jesus I a VIII e Engenho dos Moura, localizam-se a distâncias superiores a aproximadamente 1,4 km do terreno do empreendimento, não havendo interferência física, visual ou de ambiência sobre esses bens. Dessa forma, não se prevê impacto direto sobre os registros arqueológicos conhecidos.

Ainda assim, considerando o contexto regional e o potencial arqueológico associado aos ambientes de planície aluvial, especialmente em áreas próximas a cursos d'água e antigas zonas de ocupação humana, permanece a possibilidade de ocorrência fortuita de vestígios arqueológicos durante as etapas de implantação. Nessa hipótese, deverão ser imediatamente observados os procedimentos legalmente cabíveis, com paralisação pontual das atividades no local do achado e comunicação aos órgãos competentes, em especial ao IPHAN, para avaliação e definição das medidas de salvaguarda pertinentes. Assim, o prognóstico indica que a implantação do empreendimento não tende a acarretar impactos significativos sobre o patrimônio natural e cultural existente, desde que observadas as condicionantes legais e os procedimentos adequados em caso de achados fortuitos.

#### **Anexos:**

Consulta de Viabilidade de Construção  
Consulta de Viabilidade Ambiental  
Consulta de Viabilidade Resíduos Sólidos  
Consulta de Viabilidade Água