

RELATÓRIO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA (RIV)

EMPREENDIMENTO MAGNO TUCCI 113



Edifício Residencial de Uso Misto

Rua Duarte Schutel, N° 317, Centro, Florianópolis - SC

2026

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

1. Identificação do Empreendimento	4
1.1. Nome e Localização do Empreendimento	4
1.2. Identificação do Empreendedor	4
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico	4
Estudo de Impacto de Vizinhança.....	4
1.4. Titulação do Imóvel	5
1.5. Informações Prévias.....	5
Processos correlatos	5
1.6. Descrição do Empreendimento	7
2. Delimitação e Caracterização da área de Influência Direta e Indireta (AID e AII)	12
3. Diagnósticos e Prognósticos.....	15
3.1. Adensamento Populacional.....	15
3.2. Equipamentos Urbanos na AID	17
3.3. Equipamentos Comunitários na AID	22
3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo	29
3.5. Valorização Imobiliária na AII	31
3.6. Mobilidade Urbana	34
3.7. Conforto Ambiental Urbano	65
3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural	72

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)	Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical (Adequado) Condomínio Comercial (Adequado)		
Nome fantasia (se houver)			
Logradouro	R. Duarte Schutel	Número	317
Complemento	-	CEP	88.015-640
Bairro/Distrito	Centro		
Inscrições Imobiliárias	52.13.063.0609.001.615; 52.13.063.0622.001.755; 52.13.063.0590.001.445; 52.13.063.0576.001.875		
Matrículas	10.161; 10.162; 4.761; 19.732; 47.508; 47.509		
1.2. Identificação do Empreendedor			
Nome	Magno Tucci 113 Empreendimentos Imobiliários LTDA.		

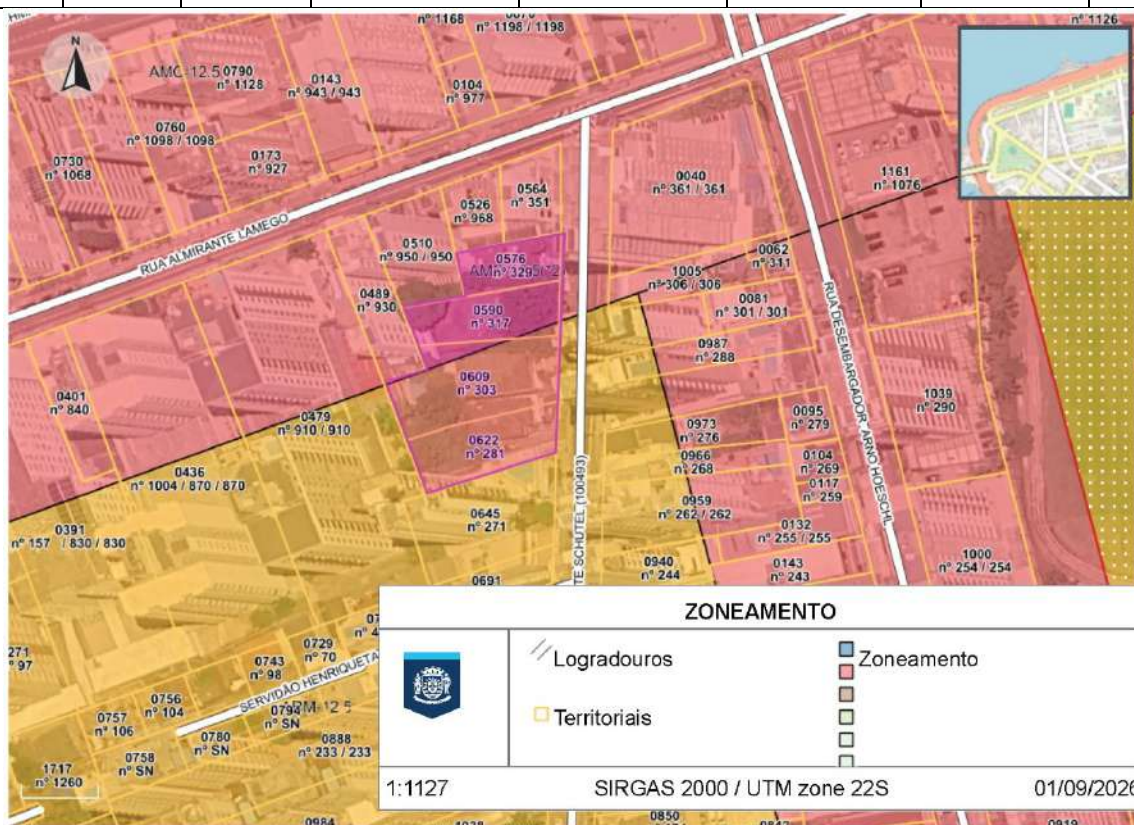
1.3. Identificação dos autores do EIV e Projeto Arquitetônico				
Estudo de Impacto de Vizinhaça				
Nome	AS Soluções Ambientais & Engenharia			
CPF/CNPJ	27.756.665/0001-86			
Coordenador do EIV				
Nome do Profissional	Julia Carla Santana dos Santos			
Qualificação	Arquiteta e Urbanista	Registro Profissional	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	Adensamento populacional; Valorização imobiliária; Uso e ocupação; Ventilação e iluminação;	CAU A270916-3

			Paisagem urbana e patrimônio natural e cultura; Equipamentos urbanos e comunitários	
Projeto Arquitetônico				
Nome da Empresa (se houver)	MTFR ARQUITETURA S/S			
Responsável Técnico	Ítalo Marçal Schiochet	Registro profissional	CAU: A800775	

1.4. Titulação do Imóvel	
Matrícula (devem ser descritas todas as matrículas apontadas no item 1.1.)	Cartório de Registro de Imóveis
10.161	1º Ofício de Registro de Imóveis de Florianópolis
10.162	
4.761	
19.732	
47.508	
47.509	

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			
Viabilidade de água				AD0513653/2026			
Viabilidade de esgoto				AD0513657/2026			
Viabilidade de construção				038626/2026; 039136/2026; 038644/2026; 038645/2026			
Aprovação de Projeto				E 00207902/2026			
Incentivo à Fruição pública				E 00020034/2026			
DANC				0857/2026			
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-12.5	10	2	50%	70%	52	0.25	6.5

AMC-12.5	10	2	50%	70%	52	1	7.11
----------	----	---	-----	-----	----	---	------



Fonte: Geoportal da Prefeitura de Florianópolis, 2026.

Áreas Especiais de Intervenção Urbanística

(Apresentar os zoneamentos secundários incidentes)

O empreendimento não está inserido em área especial de intervenção urbanística.

Unidade Territorial de Planejamento

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

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

UTP 01 FLORIANÓPOLIS - ISA 0,34

Licenças Ambientais

(As licenças listadas deverão ser anexadas ao RIV)

Empreendimento passível de licença ambiental? () Sim (X) Não

No caso de já ter sido licenciado

Nomear e anexar a licença

Comentário sobre a pertinência das medidas para o EIV (máx. 500 caracteres)

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

1.6. Descrição do Empreendimento

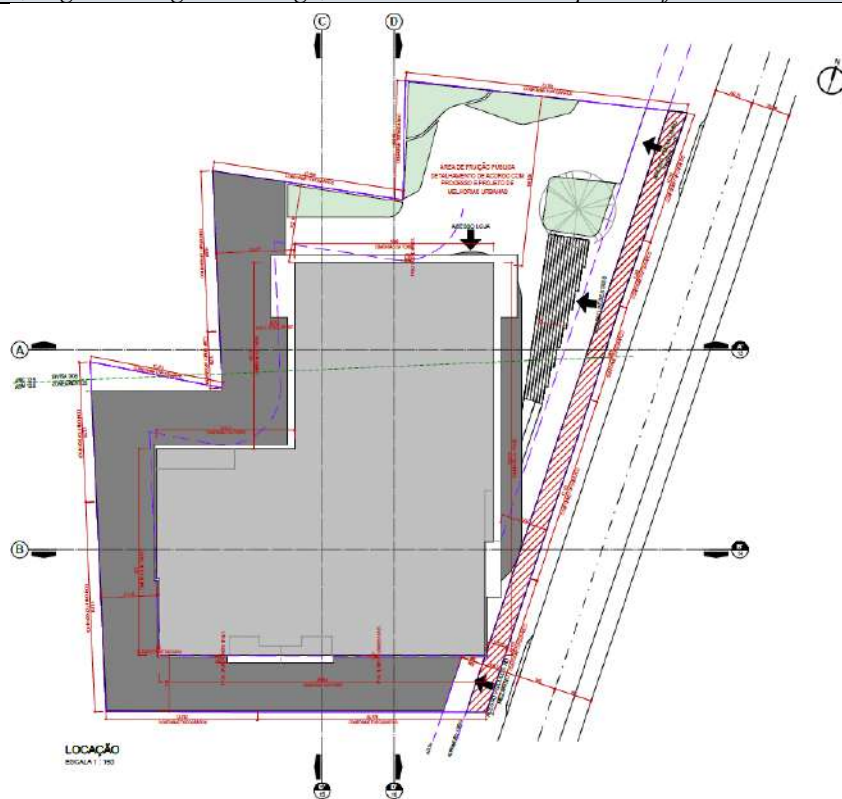
Mapa ou Croqui de Localização

(Anexar mapa em formato PDF em escala adequada)



Implantação do Empreendimento

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



Descrição dos usos e atividades

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

O empreendimento será de uso misto, composto por unidades residenciais e unidades destinadas a atividades comerciais. As unidades residenciais terão funcionamento permanente, inerente ao uso habitacional. As unidades comerciais destinam-se à implantação de atividades de comércio varejista em geral e serviços correlatos, contemplando estabelecimentos de baixo impacto, tais como lojas de vestuário, artigos para o lar, decoração, móveis, presentes, utilidades, conveniência, minimercado, papelaria e eletrônicos, entre outras atividades compatíveis com o uso comercial.

Para as atividades comerciais, considera-se o funcionamento das 8h30 às 19h, de segunda a sexta-feira, e das 9h às 13h aos sábados, permanecendo fechadas aos domingos. Em função desses horários, prevê-se maior movimentação de usuários nos períodos de abertura e encerramento das atividades comerciais, especialmente no início da manhã e ao final da tarde nos dias úteis, além do período da manhã aos sábados.

Não está prevista a implantação de estabelecimentos destinados à preparação ou ao consumo de alimentos, tais como restaurantes, bares, lanchonetes, padarias ou atividades similares.

Descrição Quantitativa do Empreendimento							
Área total do terreno (m²)		2078,13 m²					
Área de recuo viário (m²)		93,00 m²					
Área remanescente (m²)		1.985,13 m²					
Incentivos utilizados		- Incentivo ao Uso Misto; - Incentivo a Produção de Habitação de Interesse Social; - ADI II - Áreas de Desenvolvimento Incentivado; - Incentivo a fruição pública na forma de espaços públicos e conectividade.					
Número de torres		01					
Uso de Outorga Onerosa do Direito de Construir (m²)							
(X) Sim		Área de Incidência (máx. 100 caracteres)					
() Não		20.269,94 m²					
Uso de Transferência do Direito de Construir (m²)							
() Sim - venda (X) Sim - compra () Não		Proveniência (máx. 100 caracteres)					
		1.504,51m²					
		Valor do m²					
		-					
Limite de Ocupação							
Parâmetro		Permitidos PD 482/2014		Utilizados			
Coeficiente de Aproveitamento (CA)		6,5		10,9 (com incentivos)			
Número de Pavimentos		Básico	Acres. TDC	Básico	TDC	Incentivos	Total
		10	02	10	02	16	28
Taxa de Impermeabilização							
Área do lote (m²)			2.078,13 m²		100%		
Área sem obstáculo à infiltração de água (m²)			206,38 m²		10,4%		
Área de terraço (profundidade maior que 30cm) (m²)			-		-		
Área de Pavimentação Drenante (m² equivalente)			-		-		
Área com sistema de captação de águas pluviais (m²)			389,59 m²		19,63%		
Área impermeabilizada (m²)			1.482,17 m²		69,98%		
Taxa de Ocupação		Área (m²)	%	Área (m²)		%	
	Subsolo	1.985,13 m²	100%	1.960,20 m²		98,74%	
	Base	1.588,10 m²	80%	1.418,61 m²		71,46%	
	Torre	555,84 m²	28%	933,06 m²		47%	
Quadro de Áreas das Unidades Privadas							

Unidades Habitacionais/Hospedagem	Número de dormitórios	Total de unidades	Área privativa média
	2	100	113,28
	3	50	147,15
	4	25	221,38
Unidades Comerciais/Serviços	Tipo	Número	Área média
	Sala comercial	01	311,11
Quadro de Áreas do Empreendimento <i>(Quadro de áreas total e total computável do empreendimento, por pavimento e total geral)</i>			
Pavimento	Área Computável	Área Total	
Subsolo 03	780,00 m ²	1951,10 m ²	
Subsolo 02	520,00 m ²	1951,10 m ²	
Subsolo 01	0,00 m ²	1773,18 m ²	
1º pavimento	333,01 m ²	1851,30 m ²	
Mezanino	174,16 m ²	1032,12 m ²	
2º pavimento	49,28 m ²	1416,37 m ²	
3º pavimento	0,00 m ²	1434,91 m ²	
4º pavimento	857,92 m ²	1116,40 m ²	
5º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
6º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
7º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
8º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
9º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
10º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
11º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
12º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
13º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
14º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
15º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
16º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
17º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
18º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
19º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
20º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	
21º pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²	

22 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
23 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
24 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
25 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
26 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
27 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
28 ^o pavimento	831,03 m ²	933,06 m ²
Pav. Cobertura	0,00 m ²	929,06 m ²
Barrilete	0,00 m ²	56,78 m ²
Reservatório	0,00 m ²	56,78 m ²
Total Geral	22.659,09 m²	35.962,54 m²

Vagas de Estacionamento

		Mínimo exigido pelo Plano Diretor			Projeto		
		Automóveis	Moto	Bicicleta	Automóveis	Moto	Bicicleta
Residenciais	Privativas	-	-	1/UH	275	-	175
	Visitantes	5%	-	5%	8 + 6 (PCD)	-	9
Comerciais	Privativas	-	-	1/100m ²	-	-	17
	Visitantes	-	-	-	-	-	-

Usos do Empreendimento

Tipos de uso	Área (m ²)	% do uso (em relação à área total do empreendimento)
Área Privativa	23615,81 m ²	65,67%
Área Comum	12346,73 m ²	34,33%

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	Out/2027	Nov/2027
2	Movimentações de terra e fundações	Nov/2027	Fev/2028
3	Superestrutura	Mar/2028	Set/2029
4	Alvenaria	Out/2029	Set/2030
5	Revestimentos e acabamentos	Out/2030	Nov/2032

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 apresenta diferenciais urbanísticos e arquitetônicos alinhados às estratégias de qualificação urbana previstas para a área. Destaca-se a adoção do uso misto, integrando o uso residencial multifamiliar ao comercial, com 311,11 m² destinados a atividade comercial, contribuindo para a diversificação de usos e para a dinamização do entorno. A implantação também contempla relação ativa com o espaço urbano, com 39,04 m de fachadas voltadas ao logradouro público, dos quais 16,73 m correspondem à fachada ativa.

Constitui ainda diferencial a previsão de área de fruição pública e qualificação do espaço urbano, configurada como praça e vinculada ao respectivo projeto de melhorias urbanas, ampliando a integração entre o empreendimento e os espaços de uso coletivo. Ressalta-se que a mensuração definitiva da área de fruição pública deverá considerar o projeto específico aprovado para essa finalidade.

No âmbito ambiental, o projeto prevê 389,59 m² de área destinada à captação de água na cobertura e 206,38 m² de áreas vegetadas, totalizando 595,96 m² de permeabilidade efetiva, equivalente a 30,02% da área considerada. Também são previstas soluções voltadas à mobilidade sustentável, com bicicletários que totalizam 17 vagas destinadas ao uso comercial/misto e 184 vagas para o uso residencial, além da incorporação de soluções de acessibilidade nos percursos e ambientes da edificação. Esses elementos reforçam a adoção de boas práticas urbanísticas, ambientais e de mobilidade, qualificando a inserção do empreendimento no contexto urbano.

Demais informações consideradas pertinentes para o EIV

(máx. 2000 caracteres)

-

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

Delimitação das Áreas de Influência

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

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

Nos casos em que o setor censitário atingido apresentar vazios urbanos poderá o responsável pelo estudo, mediante justificativa, recortar o setor para melhor adequação das áreas de influência; Poderá o técnico responsável pela análise do RIV solicitar adequação das áreas de influência, mediante justificativa, para melhor enquadramento do empreendimento em relação ao meio urbano.	
Setores censitários da AID	Setores censitários da AII
420540705000032P; 420540705000034P; 420540705000026P; 420540705000031P; 420540705000038P; 420540705000040P; 420540705000035P; 420540705000036P; 420540705000057P; 4205407050000582P; 420540705000067P; 420540705000068P; 420540705000065P; 420540705000066P; 420540705000053P; 4205407050000483P; 420540705000069P; 4205407050000352P; 420540705000059P; 420540705000060P; 420540705000057P; 420540705000058P; 420540705000063P; 420540705000064P; 420540705000061P; 420540705000062P; 420540705000051P; 420540705000052P; 420540705000049P; 420540705000050P; 420540705000055P; 420540705000056P; 420540705000053P; 420540705000054P; 420540705000043P; 420540705000044P; 420540705000041P; 420540705000042P; 420540705000047P; 420540705000048P; 420540705000045P; 420540705000046P	4205407050000579P; 4205407050000580P; 4205407050000577P; 4205407050000578P; 4205407050000581P; 4205407050000582P; 420540705000068P; 420540705000069P; 420540705000066P; 420540705000067P; 4205407050000353P; 4205407050000483P; 4205407050000351P; 4205407050000352P; 420540705000060P; 420540705000061P; 420540705000058P; 420540705000059P; 420540705000064P; 420540705000065P; 420540705000062P; 420540705000063P; 420540705000052P; 420540705000053P; 420540705000050P; 420540705000051P; 420540705000056P; 420540705000057P; 420540705000054P; 420540705000055P; 420540705000044P; 420540705000045P; 420540705000042P; 420540705000043P; 420540705000048P; 420540705000049P; 420540705000046P; 420540705000047P; 420540705000036P; 420540705000037P; 420540705000034P; 420540705000035P; 420540705000040P; 420540705000041P; 420540705000038P; 420540705000039P; 420540705000022P; 420540705000023P; 420540705000019P; 420540705000020P; 420540705000031P; 420540705000032P; 420540705000026P; 420540705000027P; 420540705000013P; 420540705000014P; 420540705000009P; 420540705000010P; 420540705000017P; 420540705000018P; 420540705000015P; 420540705000016P; 420540705000003P; 420540705000004P; 420540705000001P; 420540705000002P; 420540705000007P; 420540705000008P; 420540705000005P; 420540705000006P
Caracterização geral das Áreas de Influência <i>(Caracterizar as áreas compreendidas pelos polígonos da AII e da AID, máx. 4000 caracteres)</i>	
As Áreas de Influência Direta (AID) e Indireta (AII) foram delimitadas a partir da localização do empreendimento, situado na Rua Duarte Schutel, nº 317, no Centro de Florianópolis, considerando a classificação do empreendimento como porte 05 e a abrangência territorial dos impactos potencialmente decorrentes de sua implantação e operação. A Área de Influência Direta (AID) corresponde ao território onde os impactos do empreendimento tendem a se manifestar de forma mais imediata, especialmente sobre as condições de circulação, acessibilidade, uso e ocupação do solo, infraestrutura urbana, paisagem, ventilação, insolação e dinâmica das atividades locais. Conforme o mapa apresentado, a AID abrange um amplo setor da área central de Florianópolis, delimitado a partir de um raio de referência de 900 metros do empreendimento. Trata-se de uma área predominantemente consolidada, caracterizada por elevada densidade construtiva, expressiva presença de edificações verticalizadas e intensa diversidade de usos. Nesse perímetro, predominam atividades residenciais, comerciais, de serviços, institucionais e administrativas, refletindo o papel do Centro como uma das principais centralidades urbanas do município. A área também concentra importante infraestrutura de mobilidade e circulação, com intensa	

movimentação de pedestres, veículos particulares e transporte coletivo, além da proximidade com equipamentos e espaços de interesse público.

A Área de Influência Indireta (AII) corresponde ao território de maior abrangência, com a delimitação de um raio de referência de 1.500 metros e abrange uma porção mais extensa da região central e de seu entorno, incorporando áreas diretamente relacionadas à dinâmica funcional do Centro.

A AII caracteriza-se pela forte concentração de atividades urbanas e pela integração entre diferentes usos e sistemas de infraestrutura. Sua abrangência inclui setores com distintos padrões de ocupação e densidade, desde áreas intensamente verticalizadas e consolidadas até trechos em processo de renovação urbana e áreas de transição para outros setores do município.

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)



MAPA DE ÁREA DE INFLUÊNCIA INDIRETA

Legenda		Localização:		Estudo de Impacto de Vizinhança			
 Setor		Rua Duarte Sorral, 317, Centro Florianópolis/SC		Informações Técnicas:			AS Soluções Ambientais & Engenharia CREA/SC 14860-4 (47) 9 1020-5211 / (48) 9 1115-0211 contato@assolucoesambientais.com.br
 AII		Elaborador:		Trabalho elaborado por: Magno Tucci 113 Empreendimentos Imobiliários LTDA Data: 23/02/2025			
Raio 1,50km		Folha: 03		Revista: Indicação	Data: 23/02/2025		

3. Diagnósticos e Prognósticos

3.1. Adensamento Populacional

Caracterização Populacional atual da AII

População Total da AII (PTAII) conforme o último censo do IBGE	45.693 habitantes
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)	Crescimento populacional médio de 2,1% ao ano (8,4% em 4 anos) 49.531 habitantes
Quantidade de domicílios na AII	25.255
Média de pessoas por domicílio na AII	2,5 pessoas
Área Urbanizável da AII (ha) (Considerar somente as macroáreas de uso urbano ou de transição, desconsiderar vias e áreas públicas)	345,30
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] (Considerar área calculada acima)	143,44
Densidade populacional líquida [hab./ha] na AII conforme o zoneamento previsto pelo Plano diretor	910
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: 2.554 (5,59%) População entre 6 e 17 anos: 8.225 (18,0%) População entre 18 e 59 anos: 31.176 (68,23%) População com mais de 60 anos: 3.738 (8,18%)

População Fixa e Flutuante do Empreendimento (Considerar 2 hab./ dormitório para uso residencial; 7 hab/m² para uso comercial; demais usos consultar a IN 009 do Corpo de Bombeiros de SC.)	
População Fixa do Empreendimento	904
População Flutuante do Empreendimento	55
População Total do Empreendimento (PTE) (População fixa + população flutuante)	959
Grupo(s) considerado(s) na população fixa	Habitantes (900) + funcionários lojas (4)
Grupo(s) considerado(s) na população flutuante	Serviços e diaristas (10), clientes das lojas (45)
Adensamento Populacional com o Empreendimento	
Densidade populacional atual na AII [hab./ha] com o empreendimento (Considerar as macro áreas de uso urbano)	146,04
Incremento populacional na AII (%) (PTE/PTAI)	1,81
Conforme enquadramento abaixo, o empreendimento ocasiona um adensamento populacional expressivo na AII? ADIs: não se enquadra Macroáreas de uso Urbano com gabarito ≥ 3 : Incremento $>10\%$ Macroáreas de Uso Urbano com gabarito < 3 : Incremento $>4\%$ Macroáreas de Transição: Incremento $>2\%$	() Sim (X) Não
Impactos e Análise de Adensamento Populacional a partir do Empreendimento (Identificar e tecer análise crítica elencando as principais conclusões, máx. 3000 caracteres)	
Considerando a população atual da AII, estimada em 45.693 habitantes, a implantação do empreendimento representa um incremento populacional de 1,81%, indicando uma alteração proporcionalmente reduzida na dinâmica demográfica da área de influência. A AII apresenta área urbanizável de 345,30 ha e densidade populacional indicada de 143,44 hab./ha, enquanto a densidade resultante com a implantação do empreendimento é estimada em 146,04 hab./ha. Dessa forma, conclui-se que o acréscimo populacional decorrente do empreendimento não configura, em termos percentuais, um adensamento expressivo capaz de alterar de maneira significativa o padrão populacional predominante na AII. O empreendimento insere-se em área central e urbanizada, caracterizada pela concentração de atividades urbanas e pela coexistência de usos residenciais, comerciais e de serviços, condição compatível com a intensificação controlada da ocupação urbana. Destaca-se, ainda, que a adoção do uso misto, com associação entre unidades residenciais e atividades comerciais, contribui para a diversificação das atividades no imóvel e para a distribuição da população e dos deslocamentos ao longo do dia, evitando a concentração exclusiva de demanda em determinados períodos. Assim, embora haja incremento da população residente e flutuante, os dados analisados indicam que seu impacto sobre o adensamento populacional da AII será pontual e de baixa magnitude	

relativa, devendo ser considerado em conjunto com as análises relativas à infraestrutura urbana, mobilidade e disponibilidade de equipamentos e serviços públicos.

3.2. Equipamentos Urbanos na AID

Tipo de Equipamento	Demanda do Empreendimento	Viabilidade de atendimento
Abastecimento de Água (m³)	182,95	() Sim () Não (X) Em andamento
Energia Elétrica (KW)	4877,98	() Sim () Não (X) Em andamento
Coleta de Lixo	5.902,5 L	() Sim () Não (X) Em andamento
Esgotamento Sanitário (m³)	182,95	() Sim () Não (X) Em andamento
No caso da inexistência de um ou mais itens da lista acima, informar e descrever qual solução será utilizada. <i>(Admitem-se viabilidades como comprovante de adequação aos equipamentos urbanos, desde que as solicitações estejam com cálculo de demanda condizente com o apresentado no EIV, máx. 1000 caracteres)</i>		
-		
Haverá sistema de tratamento autônomo de efluentes no empreendimento?	() Sim (X) Não	
Em caso afirmativo, qual será a destinação do efluente tratado?		
Memória de cálculo das demandas do empreendimento em relação aos equipamentos urbanos		
Consumo de água pelo empreendimento na fase de operação		
As estimativas de consumo de água foram calculadas conforme OT 04 de 12/04/2021 – Orientação Técnica: Cálculo do Consumo diário de Água e de Contribuição de Esgoto, emitida pela Diretoria de Vigilância em Saúde do município de Florianópolis. Considera-se para fins de estimativa o uso das lojas para as demais ocupações além de residencial e residencial transitória. Portanto, o consumo total de água estimado para a fase de operação do empreendimento é de 182,95 m³/dia.		
Tipo Ocupação	Projeção populacional	Consumo (litros/pessoa/dia) *
Ocupação residencial	900	200
Ocupação lojas	59	50
* OT 04 de 12/04/2021. Considerou-se para os funcionários do condomínio residencial o consumo das lojas.		
Geração de resíduos sólidos pelo empreendimento na fase de operação		

A estimativa de geração de resíduos sólidos foi realizada conforme as Orientações Técnicas OT SMMADS nº 01/2024 e nº 02/2024. O quadro apresentado reúne o dimensionamento do número de contentores necessários para o armazenamento de cada tipologia de resíduo, tomando como referência as diretrizes da COMCAP.

Setor	Parâmetro Técnico (População/área)	Volume Previsto (Litros)				Contentores				Número Total de Contentores
		Reciclável Seco*	Vidro	Orgânico	Rejeito	Azul Claro - Recicláveis (1000 litros)	Verde - Vidro (240 litros)	Marrom - Orgânicos (120 litros)	Cinza - Rejeitos (240 litros)	
Residencial	625	1375,0	1250,0	1187,5	1812,5	1,00	4,00	9,00	6,00	-
Comercial	311,11	152,4	46,7	13,1	65,3	1,00	1,00	1,00	1,00	-
TOTAL	-	1527,4	1296,7	1200,6	1877,8	2	5	10	7	24

Mesmo havendo Viabilidade do atendimento dos equipamentos anteriores, quais medidas mitigatórias o empreendimento fará para reduzir o consumo nas fases de instalação e de operação?

- Serão implantados métodos de redução de consumo de água (ex.: aeradores, controladores de vazão, torneira com acionamento automático, torneiras do tipo automática para áreas comuns etc.);
- Reaproveitamento de água da chuva, coletada da cobertura;
- Em áreas comuns, como circulações, garagens e outras de caráter de uso transitório, a iluminação será comandada por sensores de presença.

Drenagem Urbana

Existe infraestrutura de drenagem na AID? (Bocas-de-lobo, valas de infiltração, córregos, galerias, etc.)	(X) Sim () Não
Existem problemas de drenagem na AID? (Utilizar o Diagnóstico participativo de drenagem como fonte http://www.pmf.sc.gov.br/arquivos/arquivos/PDF/Diagnostico%20Revisado.pdf)	(X) Sim () Não
O imóvel está mapeado como área suscetível à inundação?	(X) Não () Sim, baixa () Sim, média () Sim, alta
Se em alguma das duas perguntas anteriores for positiva, qual medida mitigadora o empreendimento executará para contenção da drenagem/retardar o escoamento superficial? (exemplos: jardins de chuva, valas de infiltração, bacias de contenção, etc.)	
O empreendimento contará com sistema próprio de drenagem pluvial, em conformidade com a legislação vigente e as normas técnicas aplicáveis, projetado para minimizar a impermeabilização do solo e mitigar sobrecargas na rede pública.	
Além disso, para contenção e retardamento do escoamento superficial, o empreendimento prevê a manutenção de áreas permeáveis e vegetadas, totalizando 595,96 m ² de permeabilidade efetiva,	

correspondente a 30,02% da área do terreno. Desse total, 206,38 m² correspondem a áreas de terraço artificial, com espessura mínima de 30cm de solo, favorecendo a infiltração das águas pluviais e reduzindo o volume e a velocidade do escoamento superficial. Adicionalmente, o projeto considera 389,59 m² de Captação de água da chuva total e 368,92 m² de efetiva para o uso para reaproveitamento, com reservatório de 20.000 L, contribuindo para o controle e direcionamento das águas pluviais. Além de 106,6 m³ de volume útil em tanque de detenção.

Resíduos Sólidos

Existem Pontos de Entrega Voluntária (PEV) na AII?	(X) Sim () Não
Distância entre o empreendimento e o PEV existente (m)	450m

Análise da oferta de equipamentos urbanos

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

A vistoria técnica realizada na área de estudo permitiu constatar a presença de infraestrutura urbana consolidada, característica da região central de Florianópolis. O entorno imediato do empreendimento dispõe de redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, gás canalizado, telecomunicações, iluminação pública, sistema de drenagem pluvial e coleta de resíduos sólidos. Também foram identificados equipamentos urbanos como bueiros de drenagem, caixas técnicas de energia e telecomunicações, postes de iluminação e sinalização, além de passeios pavimentados com dimensões compatíveis ao fluxo de pedestres, conforme ilustrado nas imagens levantadas em campo.

Infraestrutura urbana presente na AID do empreendimento.





Fonte: Vistoria in loco, 2026.

O mapa de iluminação pública demonstra que a AID é atendida majoritariamente por luminárias do tipo LED, com maior concentração na porção oeste e central, onde se localiza o empreendimento. Essa tipologia de iluminação apresenta maior eficiência energética e melhor desempenho em termos de segurança pública e conforto visual, reduzindo pontos de sombreamento e favorecendo o uso noturno dos espaços urbanos. Nas áreas periféricas da AID ainda se observa a presença de luminárias halógenas, mas em geral a região central já se encontra bem atendida, assegurando condições adequadas de mobilidade e segurança no período noturno.

Mapa de iluminação pública na AID do empreendimento



No que se refere à drenagem urbana, o mapeamento de drenagem e macrodrenagem indica ampla cobertura de bocas de lobo e galerias pluviais na AID, com predominância de estruturas em bom estado de funcionamento. Ainda que pontualmente existam registros de trechos com manutenção deficiente, que possam gerar problemas, como indicado no Diagnóstico Participativo de Drenagem de Florianópolis, o entorno imediato do empreendimento apresenta condições satisfatórias de escoamento superficial, compatíveis com a consolidação urbana da região central. Ressalta-se que o empreendimento incorporará sistema próprio de drenagem, em conformidade com a legislação vigente, o que reduzirá riscos de sobrecarga da rede pública e contribuirá para o manejo sustentável das águas pluviais.

Mapa de drenagem urbana na AID do empreendimento.



Dessa forma, conclui-se que a região já apresenta infraestrutura consolidada e rede de equipamentos urbanos diversificada, apta a atender às novas demandas geradas pela implantação. Ao mesmo tempo, o projeto incorpora soluções próprias e diferenciadas que contribuem positivamente para a vitalidade urbana e para a qualificação do espaço público.

3.3. Equipamentos Comunitários na AID

	Tipo ¹	Porte (m² aprox.)	Rede ²	Distância caminhável até o empreendimento
Unidade de Saúde	Hemocentro de Santa Catarina – HEMOSC	-	Público	920 m
	Maternidade Carmela Dutra	-	Público	990 m
	Centro de Saúde Centro	-	Público	250 m
	Laboratório Central de Saúde Pública de Santa Catarina – LACEN	-	Público	330 m
	Distrito Sanitário Centro	-	Público	240 m
	Policlínica Centro	-	Público	240 m
	Policlínica da Mulher e da Criança	-	Público	760 m
Unidades de Ensino	EEB Professor Henrique Stodiek	-	Público	800 m
	EEB Lauro Muller	-	Público	920 m
	NEIM Bem-Te-Vi	-	Público	880 m
	Colégio Catarinense	-	Privado	380 m
	Educandário Imaculada Conceição	-	Privado	690 m
	Centro Educacional Menino Jesus	-	Privado	840 m

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

² Pública ou privada

Unidades de Assistência Social	Secretaria Municipal de Assistência Social	-	Público	920 m
Unidades de Segurança Pública	Delegacia de Polícia Civil – Proteção ao Turista	-	Público	830 m
	Delegacia Polícia Civil	-	Público	420 m
	1ª Delegacia de Polícia Civil da Capital	-	Público	890 m
	Corpo de Bombeiros Militar – Grupamento de Busca e Salvamento – GBS	-	Público	630 m
	Comando-Geral – Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina	-	Público	530 m
Outros	Biblioteca Pública de Santa Catarina	-	Público	890 m
	Museu de Armas Major Lara Ribas	-	Público	670 m
	Museu do Homem do Sambaqui	-	Privado	630 m
	Museu Contador Renato Gonçalves	-	Privado	520 m
	Junta Comercial do Estado de Santa Catarina	-	Público	470 m
	Tribunal Regional Eleitoral de Santa Catarina	-	Público	840 m
	Fundação Cultural de Florianópolis – Franklin Cascaes	-	Público	750 m

	Secretaria Municipal de Administração	-	Público	570 m
--	---	---	---------	-------

Localização dos Equipamentos Comunitários

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



Análise da oferta de equipamentos comunitários com o empreendimento

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

O levantamento dos equipamentos comunitários demonstra que a Área de Influência Direta (AID) do empreendimento está inserida em setor central dotado de ampla e diversificada rede de serviços públicos e privados, distribuídos em distâncias caminháveis a partir do empreendimento. Foram identificados equipamentos das áreas de saúde, educação, assistência social, segurança pública, cultura e administração pública, evidenciando a consolidação da infraestrutura urbana e a condição de centralidade da área.

No que se refere à saúde, destacam-se equipamentos localizados a curta distância do empreendimento, como o Distrito Sanitário Centro e a Policlínica Centro, ambos a aproximadamente 240 m, o Centro de Saúde Centro, a cerca de 250 m, o Laboratório Central de Saúde Pública de Santa Catarina – LACEN, a aproximadamente 330 m, além do HEMOSC e da Maternidade Carmela Dutra, situados a cerca de 920 m e 990 m, respectivamente. A presença de unidades públicas e privadas, com diferentes níveis e

especialidades de atendimento, amplia a oferta de serviços disponível na área.

Quanto à educação, foram identificadas instituições públicas e privadas distribuídas pela AID, incluindo escolas e equipamentos de ensino localizados, em sua maioria, a menos de 1 km do empreendimento. Entre os equipamentos públicos destacam-se a EEB Professor Henrique Stodiek, o EEB Lauro Muller e o NEIM Bem-Te-Vi, enquanto a rede privada inclui instituições como o Colégio Catarinense, o Educandário Imaculada Conceição e o Centro Educacional Menino Jesus.

Em relação à assistência social, foram identificados equipamentos como a Secretaria Municipal de Assistência Social, situada a aproximadamente 920 m, além de outras estruturas de atendimento presentes na área central. No campo da segurança pública, a AID conta com unidades como a Delegacia de Polícia Civil, a 1ª Delegacia de Polícia Civil da Capital e unidades do Corpo de Bombeiros Militar, localizadas entre aproximadamente 420 m e 890 m do empreendimento.

A área também apresenta relevante oferta de equipamentos culturais e outros serviços públicos, incluindo a Biblioteca Pública de Santa Catarina, museus, galerias e órgãos da administração pública. Destacam-se, entre outros, o Museu do Homem do Sambaqui, o Museu Contador Renato Gonçalves, a Fundação Cultural de Florianópolis, a Junta Comercial do Estado de Santa Catarina e a Secretaria Municipal de Administração, situados em distâncias caminháveis e integrados à dinâmica do centro urbano.

Considerando o porte do empreendimento e a infraestrutura identificada no levantamento, prevê-se que o incremento de demanda por equipamentos comunitários ocorra de forma distribuída sobre uma rede já consolidada e diversificada. Não foram identificados, nesta análise territorial, indícios de carência decorrente exclusivamente da implantação do empreendimento que justifiquem, a princípio, a necessidade de implantação de novos equipamentos comunitários, reformas ou ampliações específicas. Eventuais impactos deverão concentrar-se no aumento pontual da demanda sobre os serviços existentes, especialmente nos equipamentos públicos.

Dessa forma, considera-se que a atual infraestrutura de equipamentos comunitários na AID e na AII é suficiente para absorver a demanda gerada pelo empreendimento. A expressiva oferta complementar pela rede privada de saúde e educação contribui para mitigar potenciais impactos sobre a rede pública. Conclui-se, portanto, que não há necessidade de implantação de novos equipamentos comunitários públicos em decorrência do empreendimento, uma vez que a região já dispõe de ampla rede instalada e com capacidade de atendimento.

Espaços Livres na AID			
Nome	Tipo	Estado de Conservação	Distância Caminhável
Praça Doutor Gilberto Guerreiro da Fonseca	Praça	Bom	210 m
Parque da Luz	Parque	Regular	210 m
Praça José Mauro da Costa Ortiga	Praça	Regular	340 m
Praça do Desterro	Praça	Regular	480 m
Praça de Portugal	Praça	Bom	480 m
Praça Ponte Hercílio Luz	Praça	Bom	530 m
Praça da França	Praça	Bom	630 m
Parque Náutico Walter Lange	Parque	Regular	730 m
Largo Fagundes	Largo	Regular	740 m
Praça Esteves Júnior	Praça	Regular	760 m
Praça Dom Pedro I	Praça	Regular	880 m
Praça dos Namorados	Praça	Bom	910 m
Praça na Avenida Pref. Osmar Cunha	Praça	Regular	1,01 km
Praça Osvaldo Bulcão Viana	Praça	Regular	1,12 km
Largo da Alfândega	Largo	Bom	1,15 km
Praça Sesquicentenário da Polícia Militar	Praça	Regular	1,18 km
Praça Pereira Oliveira	Praça	Bom	1,32 km
Largo da Catedral / Largo São João Paulo II	Largo	Regular	1,33 km
Praça XV de Novembro	Praça	Bom	1,34 km
Praça Adolfo Luiz Dias	Praça	Regular	1,34 km
Praça Fernando Machado	Praça	Regular	1,36 km
Largo dos Artistas de Florianópolis	Largo	Regular	1,37 km
Praça Procurador Abelardo Gomes	Praça	Regular	1,39 km
Praça da Fraternidade	Praça	Regular	1,39 km
Praça Getúlio Vargas	Praça	Bom	1,42 km
Parque Metropolitano Francisco Dias Velho	Parque	Regular	1,47 km
Largo Benjamin Constant	Largo	Regular	1,55 km

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 do sistema de espaços livres na Área de Influência Direta (AID) demonstra que o empreendimento se insere em região central dotada de uma rede diversificada de praças, parques e largos públicos, distribuídos pelo tecido urbano e acessíveis, em sua maioria, por deslocamentos a pé. O levantamento identificou espaços livres em distâncias caminháveis que variam de aproximadamente 210 m a 1,55 km do empreendimento, incluindo, entre outros, a Praça Doutor Gilberto Guerreiro da Fonseca, o Parque da Luz, a Praça de Portugal, a Praça Ponte Hercílio Luz, a Praça Dom Pedro I, o Largo da Alfândega, a Praça XV de Novembro, a Praça Getúlio Vargas e o Parque Metropolitano Francisco Dias Velho.

Quanto às condições de conservação, observa-se predominância de espaços classificados entre bom e regular estado, indicando a existência de infraestrutura pública consolidada, embora alguns locais demandem ações periódicas de manutenção e qualificação.

A implantação do empreendimento poderá ocasionar incremento pontual da demanda sobre os espaços livres públicos situados em seu entorno, especialmente em razão da ampliação do contingente de moradores, trabalhadores e usuários da edificação. Entretanto, considerando a diversidade, a distribuição territorial e a proximidade dos espaços identificados, não se prevê sobrecarga significativa capaz de comprometer o funcionamento do sistema ou justificar, exclusivamente em decorrência do empreendimento, a implantação de novos parques ou praças públicas.

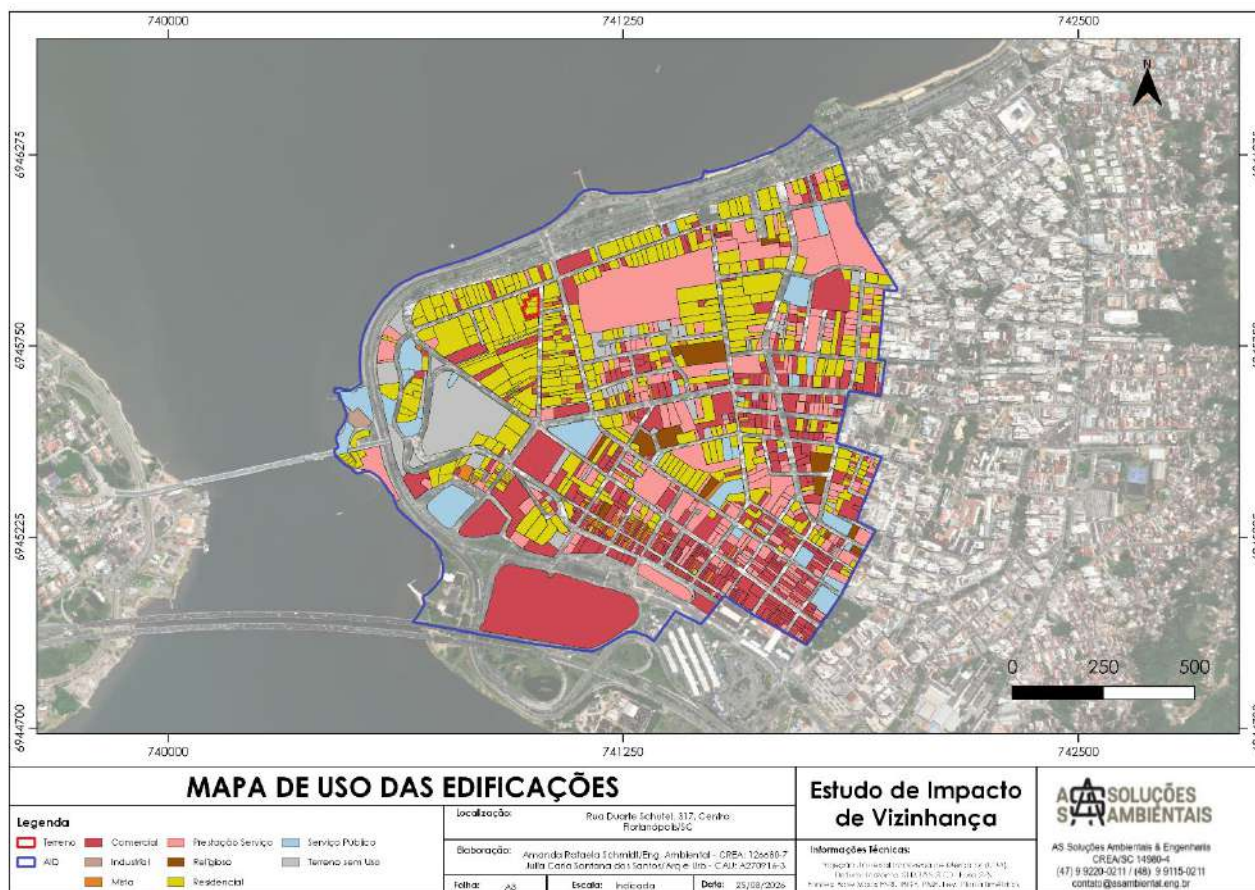
Destaca-se, ainda, que o empreendimento contribui diretamente para a ampliação e qualificação da oferta de espaços livres de uso público. O projeto prevê a implantação de uma praça, a ser produzida e doada para fruição pública, incorporando ao sistema de espaços livres uma nova área destinada à convivência e à permanência. Associada à fruição pública descoberta prevista no térreo e ao tratamento paisagístico do empreendimento, essa solução amplia a permeabilidade do lote e estabelece uma conexão entre a Avenida Rio Branco e a Rua Almirante Lamego, favorecendo os deslocamentos de pedestres e a integração com o tecido urbano.

Dessa forma, além de atender à demanda gerada por seus usuários, o empreendimento promove uma contribuição positiva à infraestrutura urbana local, mediante a criação de novo espaço qualificado e acessível à população. Conclui-se que a oferta existente de espaços livres públicos de lazer na AII, somada à praça a ser implantada e doada para uso público pelo empreendimento, apresenta condições suficientes para absorver a demanda adicional estimada. Não se identifica, portanto, necessidade de criação ou implantação de novos espaços livres públicos exclusivamente em função do empreendimento, permanecendo recomendáveis ações contínuas de manutenção e qualificação dos espaços existentes classificados em estado regular.

3.4. Análise de Uso e Ocupação do Solo

Mapa de uso das edificações

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



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

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

A análise do uso e ocupação do solo na Área de Influência Direta (AID), conforme demonstrado no mapeamento, demonstra que o território se apresenta consolidado e funcionalmente diversificado. Predominam os usos residenciais, especialmente em áreas ocupadas por edificações multifamiliares e verticalizadas, intercalados por expressiva presença de comércio, prestação de serviços e usos mistos. Os serviços públicos, institucionais, religiosos e demais equipamentos também se distribuem pela AID, reforçando o papel da região como área central e de elevada concentração de atividades.

A distribuição espacial dos usos demonstra maior diversidade e intensidade de ocupação ao longo dos principais eixos viários, onde se concentram estabelecimentos comerciais e de prestação de serviços, enquanto o uso residencial apresenta ampla presença nas quadras internas e em diferentes setores da área analisada. O mapa também identifica terrenos sem uso e áreas ocupadas por atividades específicas,

evidenciando a coexistência de diferentes padrões de ocupação e o contínuo processo de transformação e requalificação urbana característico da região central.

Nesse contexto, o empreendimento, localizado na Rua Duarte Schutel, propõe uso misto, com 175 unidades habitacionais e 311,11 m² destinados ao uso comercial. Sua implantação representa incremento da ocupação e do adensamento construtivo do lote, bem como da população residente e flutuante na AID. Entretanto, esses efeitos ocorrem em área já caracterizada por elevada densidade construtiva, verticalização e diversidade de usos, não introduzindo atividade incompatível com a dinâmica urbana predominante.

A incorporação do uso comercial no empreendimento, associada à previsão de 39,04 m de fachadas voltadas ao logradouro público, dos quais 16,73 m correspondem à fachada ativa, contribui para a manutenção e o fortalecimento da vitalidade urbana no nível da rua. Essa configuração favorece a interação entre a edificação e o espaço público, amplia as possibilidades de circulação e permanência de pedestres e reforça a característica multifuncional já observada no entorno.

Sob o aspecto da ocupação física do lote, o projeto incorpora medidas destinadas a reduzir os efeitos da impermeabilização, prevendo 595,96 m² de área permeável efetiva, equivalentes a 30,02% da área considerada, incluindo 206,38 m² de vegetação e 389,59 m² de área de captação de água na cobertura. A taxa de impermeabilização de 69,98% permanece abaixo do limite máximo de 70%, contribuindo para o controle dos efeitos sobre a drenagem urbana.

Dessa forma, conclui-se que os principais impactos sobre o uso e a ocupação do solo decorrem do aumento da intensidade de ocupação e da geração de nova demanda sobre a infraestrutura e os serviços urbanos. Contudo, considerando o contexto consolidado, verticalizado e multifuncional da AID, o empreendimento tende a reforçar a dinâmica de ocupação existente e a contribuir para a continuidade do processo de adensamento e requalificação da área central. Seus impactos devem, portanto, ser avaliados de forma integrada às condições de mobilidade, infraestrutura urbana, drenagem e oferta de serviços, não sendo identificada alteração significativa ou incompatibilidade funcional em relação ao padrão de uso e ocupação predominante na área.

3.5. Valorização Imobiliária na AII

Diagnóstico

Renda média mensal da população da AII	Acima de 7 salários-mínimos
Faixa de valorização conforme Planta de Valores para Fins Urbanísticos (PGURB)	Valor m² PGURB residência (R\$) - 1.229,48 Valor m² PGURB não residencial (R\$) - 983,58

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

-

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

Foram identificados os seguintes polos valorizadores que podem influenciar na valorização imobiliária:

- Centro Leste – requalificação urbana do entorno da Praça XV: Trata-se de uma intervenção pública em curso, coordenada pelo Município em colaboração com o SEPHAN e outras secretarias relevantes, com execução iniciada em 2022. O projeto abrange as vias adjacentes à Praça XV e o conjunto que a conecta à Avenida Hercílio Luz, incluindo renovações de pavimento (restauração de paralelepípedos, substituição de asfalto por pedras históricas, revitalização de meios-fios em pedra), implantação de travessias acessíveis, melhoria dos espaços de permanência e priorização da mobilidade ativa e da convivência pública.
- Revitalização do prédio dos Correios na Praça XV: Há projeto em andamento para restaurar o patrimônio histórico do edifício dos Correios, mantendo sua memória e transformando-o em sede de órgãos públicos municipais. Essa iniciativa busca, ao mesmo tempo, valorizar o patrimônio e qualificar o uso institucional na área central.
- Retrofits e restaurações de edificações históricas: Diversos prédios tombados no Centro Histórico vêm recebendo intervenções para recuperar fachadas, estruturas e funções originais. Tais ações fortalecem o patrimônio e contribuem para a revitalização urbana do entorno da AID;
- Destaca-se, no contexto da área de influência, a requalificação do Parque Urbano e Marina Beira-Mar Norte, importante obra de requalificação urbana e valorização da orla central.

Prognóstico

Padrão construtivo do empreendimento

O empreendimento é uma Habitação de Mercado Popular (HMP) conforme LC nº 482/2014?	() Sim () Não
O empreendimento é uma Habitação de Mercado (HM) conforme LC nº 482/2014?	() Sim () Não
O empreendimento possui um Padrão Médio conforme Decreto 25887/2023?	() Sim () Não

O empreendimento possui um Padrão Alto ou Médio Alto? (caso não se enquadre nas hipóteses acima)		(X) Sim () Não
Características que o empreendimento possui para ser classificado com o padrão construtivo marcado anteriormente.		
O empreendimento enquadra-se em padrão construtivo médio/alto, considerando suas características arquitetônicas, seu porte e a infraestrutura prevista no projeto. A edificação é destinada ao uso misto, residencial multifamiliar e comercial, com 175 unidades habitacionais e áreas destinadas ao uso comercial, apresentando programa diversificado e soluções arquitetônicas compatíveis com sua inserção em área central consolidada. O projeto contempla áreas comuns de lazer e convivência, incluindo piscina e espaços de uso coletivo, além de áreas descobertas e de cobertura. Também incorpora diferenciais relacionados à qualificação urbana e à mobilidade, como fachada ativa, fruição pública, bicicletários e integração entre os usos residencial e comercial. O empreendimento prevê ainda soluções de acessibilidade nos ambientes e percursos da edificação, conforme os parâmetros técnicos aplicáveis. No aspecto ambiental, o projeto mantém áreas vegetadas e permeáveis e prevê área de captação de águas pluviais na cobertura, contribuindo para o controle do escoamento superficial. Dessa forma, o padrão construtivo do empreendimento decorre não apenas de seu porte e programa arquitetônico, mas também da incorporação de infraestrutura de lazer, acessibilidade, mobilidade e soluções voltadas à qualificação ambiental e urbana.		
Valor unitário médio por metro quadrado (R\$/m²) do empreendimento.	R\$ 25.000,00/m²;	
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.	(X) Sim () Não () Não se aplica	
Considerando que a Área de Influência Indireta (AII) do empreendimento localiza-se nas proximidades da Avenida Beira-Mar Norte, uma das regiões mais valorizadas da cidade, observa-se que a população residente neste entorno apresenta, em sua maioria, um perfil socioeconômico de classe média a alta. Dessa forma, o posicionamento mercadológico do empreendimento, voltado a atender demandas habitacionais e comerciais de médio e alto padrão, mostra-se alinhado ao perfil dominante da região, tanto em relação à renda média quanto às características de consumo e estilo de vida dos potenciais moradores e frequentadores.		

Impactos e análises da valorização imobiliária com o empreendimento

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

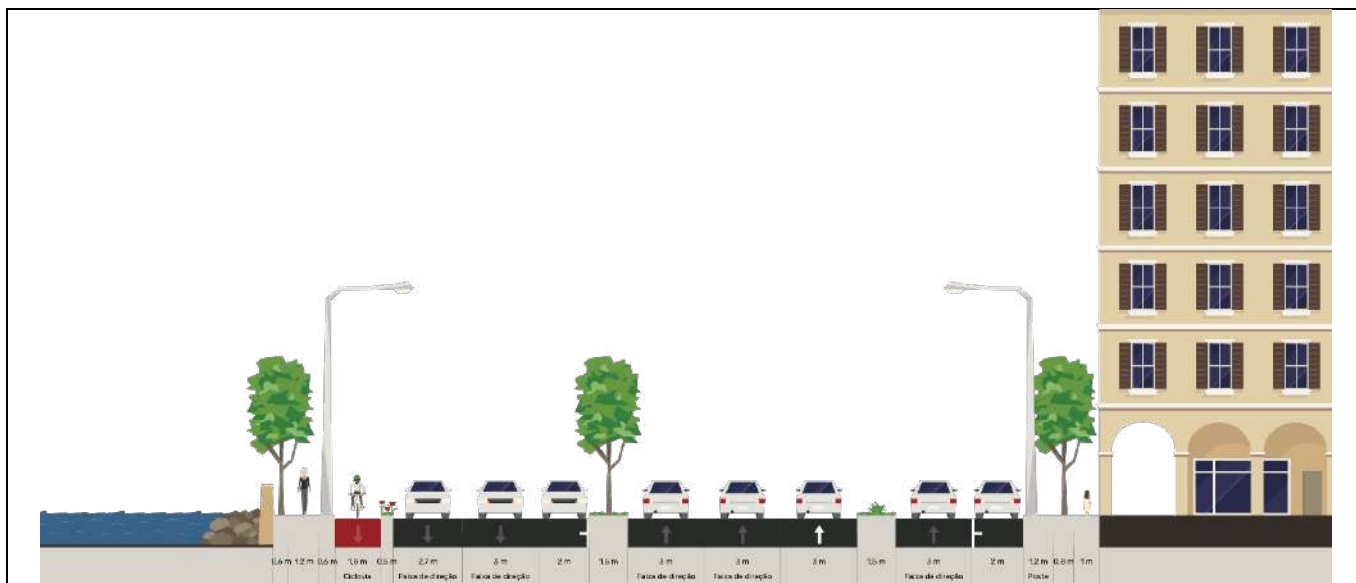
O empreendimento está inserido em área central consolidada de Florianópolis, caracterizada pela elevada intensidade de ocupação e pela diversidade de usos, reunindo atividades residenciais multifamiliares, comércio, serviços e equipamentos urbanos. Nesse contexto, a implantação de uma edificação de uso misto, com unidades residenciais e uso comercial, tende a reforçar a dinâmica de valorização e adensamento já existente na área, sem representar, por si só, uma alteração abrupta no perfil de ocupação da AII.

Embora o empreendimento apresente porte expressivo e padrão construtivo médio/alto, sua implantação ocorre em área já submetida a processos de verticalização e valorização imobiliária. O projeto incorpora uso misto, fachada ativa e áreas de fruição pública, favorecendo a diversificação das atividades e a relação entre a edificação e o espaço urbano. Elementos que contribuem para a qualificação e a atratividade do entorno, com potencial reflexo positivo sobre a valorização dos imóveis e das atividades econômicas da área.

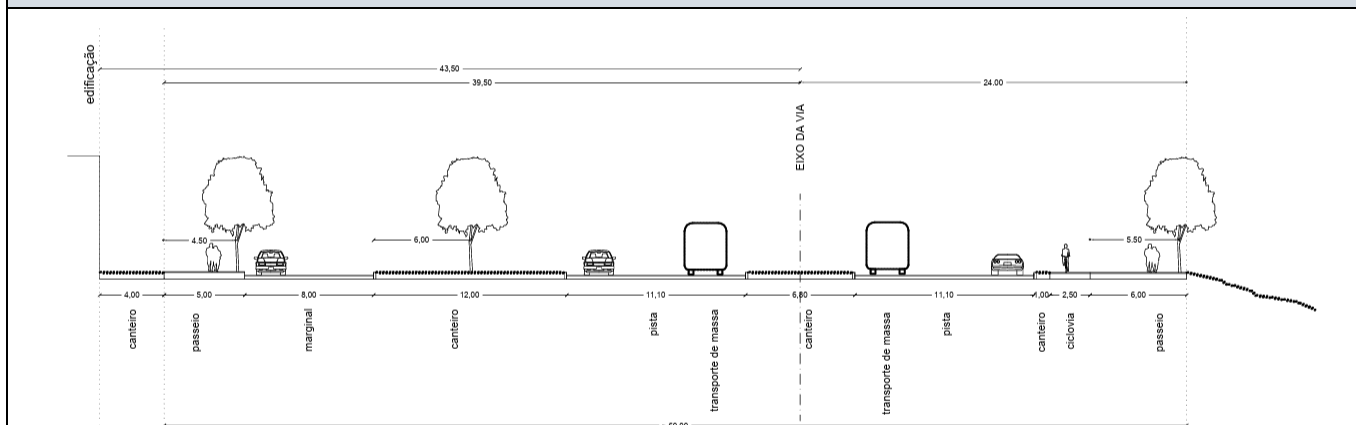
Do ponto de vista socioeconômico, é possível que a inserção de novas unidades residenciais associadas a um padrão construtivo mais elevado contribua, de forma gradual, para a valorização do solo e para o aumento da atratividade imobiliária do setor. Entretanto, considerando a estimativa de acréscimo populacional de apenas 1,81% em relação à população da área de influência analisada, não se identifica potencial para que o empreendimento, isoladamente, provoque alteração significativa ou imediata no estrato social predominante na AII.

A partir da caracterização realizada, não foram identificados elementos que possam associar diretamente a implantação do empreendimento a processos de expulsão populacional ou gentrificação na AII. Da mesma forma, eventuais impactos específicos sobre ZEIS, Bens Tombados ou Áreas de Preservação Cultural (APC) deverão ser avaliados a partir de sua efetiva ocorrência e localização na AII, não sendo identificado impactos diretos a esses elementos relacionados ao projeto em tela.

Conclui-se, portanto, que o principal efeito esperado é o da atratividade de uma área central já consolidada, em continuidade às dinâmicas de verticalização, diversificação de usos e adensamento existentes.



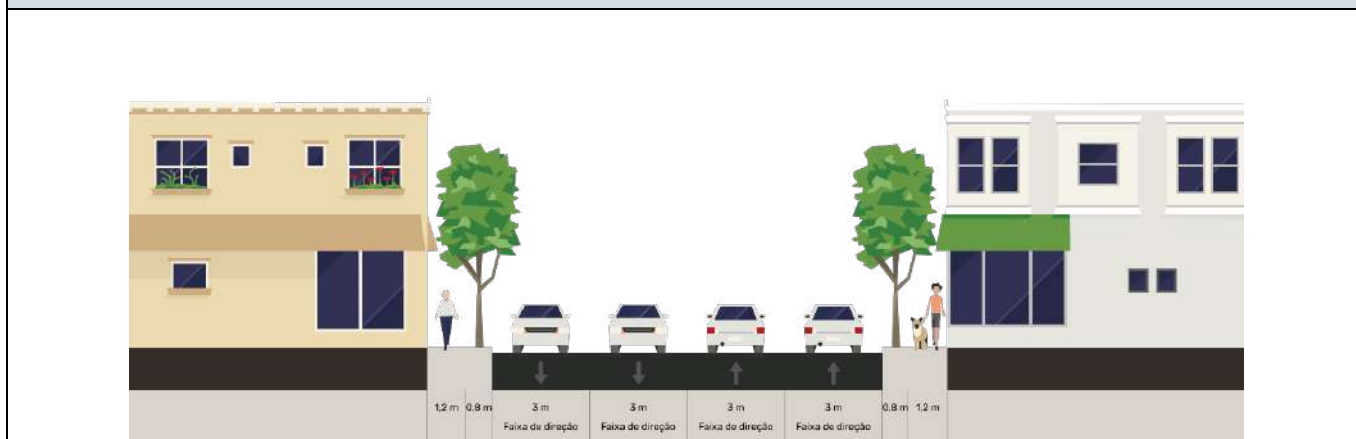
Via 1 – Seção Transversal Planejada (LC nº 482/2014)



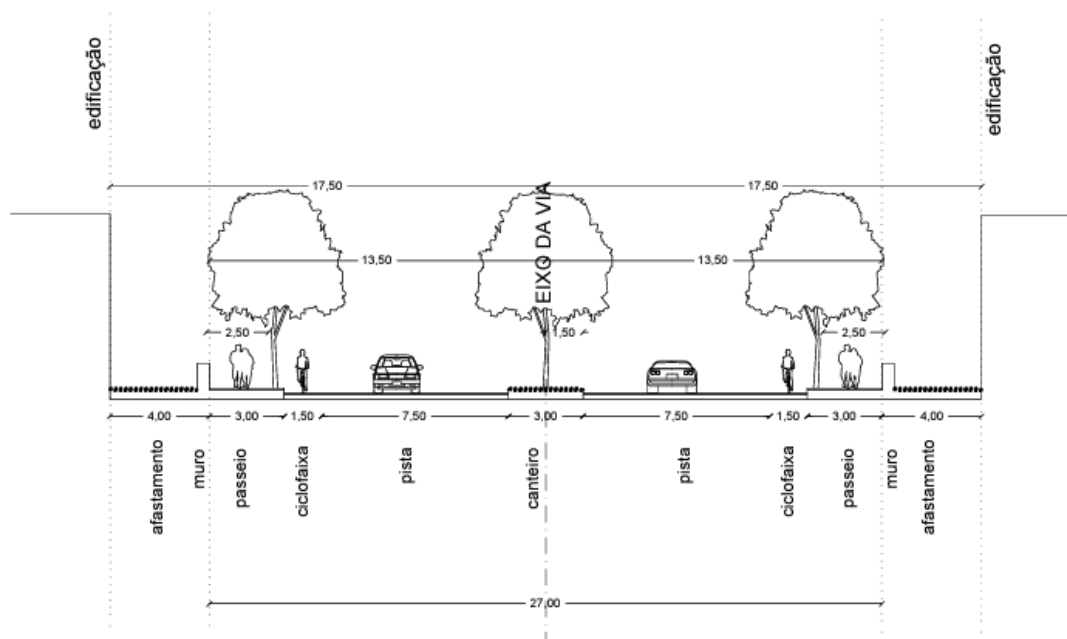
Via 2

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Rua Almirante Lamego	Coletora Insular

Via 2 – Seção Transversal Atual



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



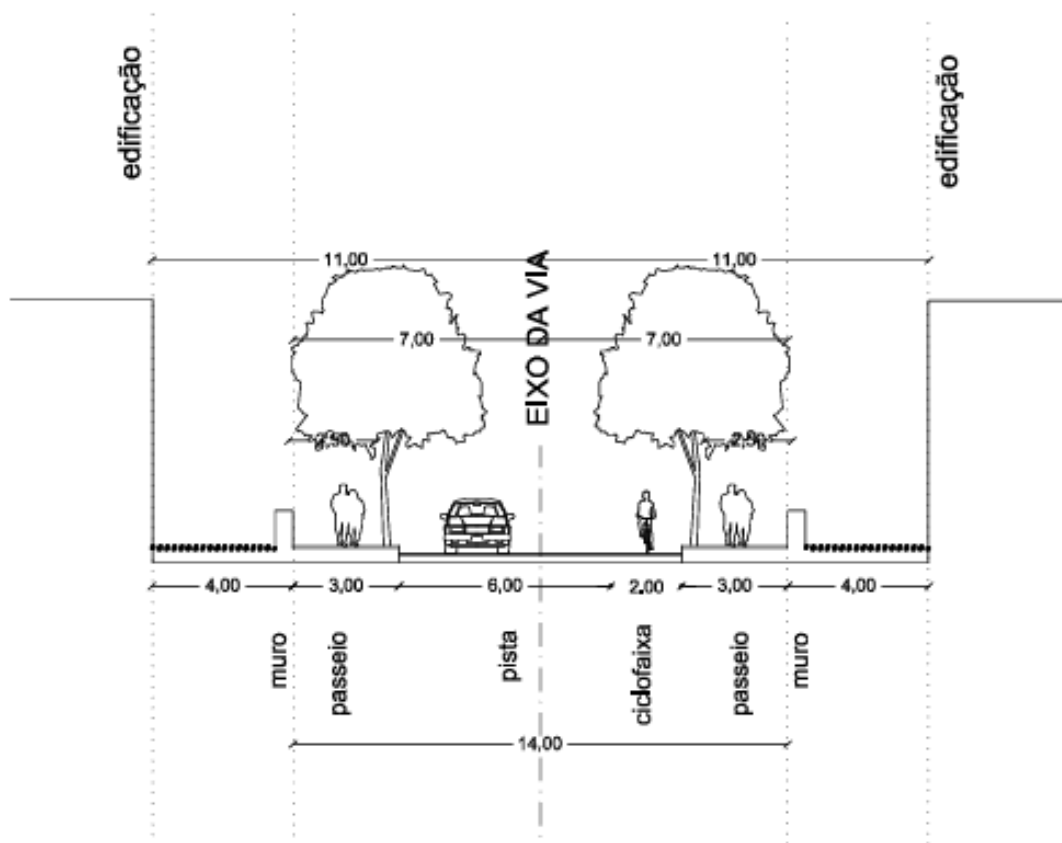
Via 3

Nome da Via	Hierarquia (LC nº 482/2014)
Rua Duarte Schutel	Sub Coletora Insular

Via 3 – Seção Transversal Atual



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



Rotas de Acesso ao Empreendimento

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



MAPA DE ROTAS DE ACESSO A PÉ

Legenda
 Terreno
 AID
 AID
 Rota com velocidade 40km/h

Localização: Rua Duarte Schenkel, 917, Centro, Florianópolis/SC
Borboração: Avenida Roberto Schenkel, 917, Centro, Florianópolis/SC
Folha: A3 **Escala:** Indefinida **Data:** 25/05/2020

Estudo de Impacto de Vizinhança

Informações Técnicas:
 Projeto de: [nome do projeto]
 Elaboração: [nome do autor]
 Data: 25/05/2020

AS SOLUÇÕES S.A. AMBIENTAIS

AS Soluções Ambientais & Engenharia
 CREA/SC 14009-4
 (F) 91226-0111 (R) 91115-0111
 contato@asambientaleng.br

Desta forma, é imprescindível considerar, que o empreendimento, apresenta ações que favoreçam a qualificação da caminhabilidade e da acessibilidade no entorno imediato, contribuindo não apenas para a valorização do projeto, mas também para a integração urbana e inclusão social na área de influência. Apresentando área de fruição pública, com praça pública qualificada e equipada, e com pavimentação atendendo tanto ao *Manual Calçada Certa* do IPUF, quanto à acessibilidade universal, preconizada pela NBR 9050.

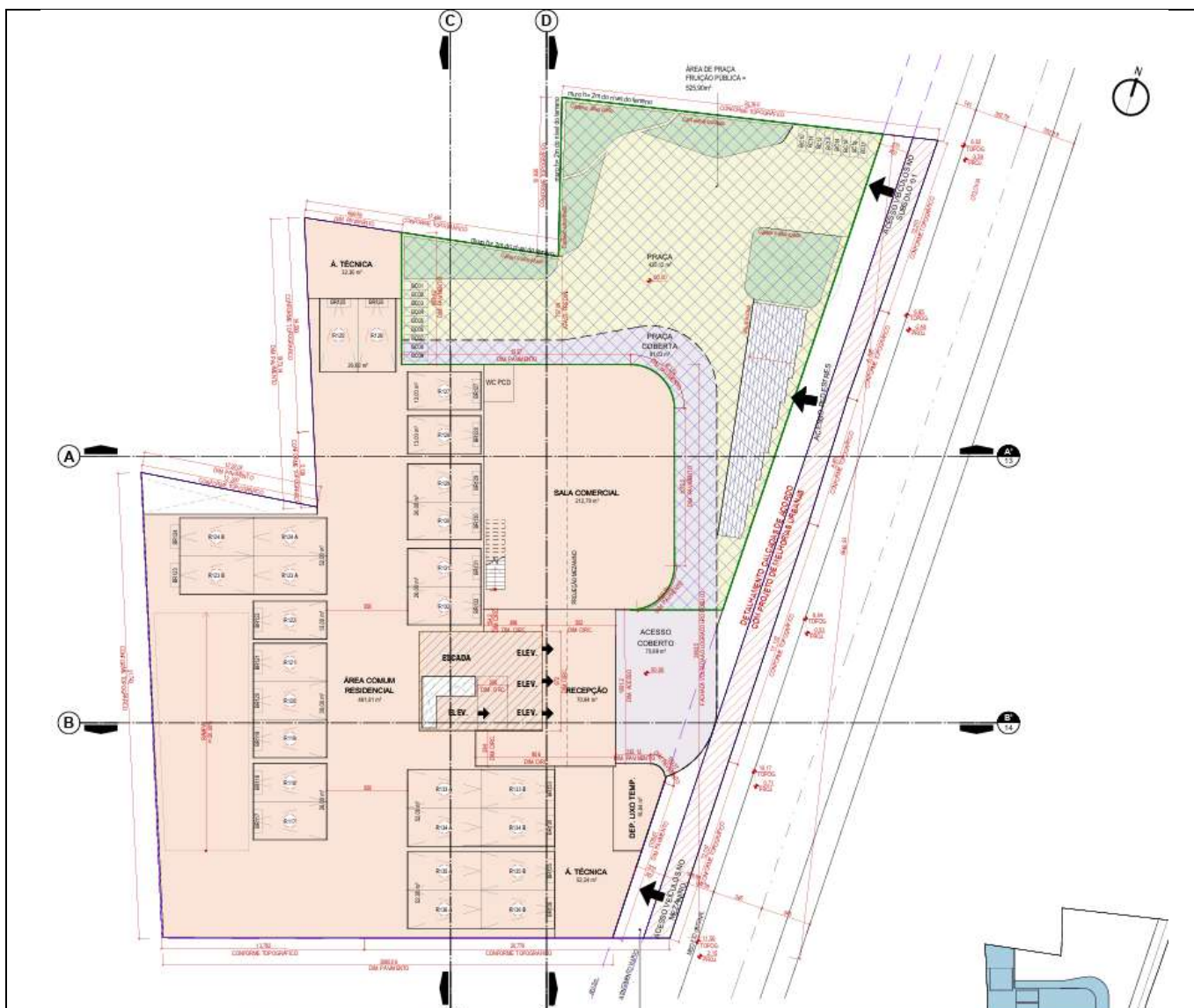
Acessos ao Empreendimento

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

Os acessos ao empreendimento foram organizados de acordo com os diferentes modos de deslocamento e usos previstos no projeto. O acesso de veículos ocorre pelas entradas destinadas às áreas de estacionamento, distribuídas entre os subsolos e demais pavimentos previstos para estacionamento.

Os acessos de pedestres ocorrem diretamente pelo nível térreo, em integração com a praça, a área de fruição pública, bem como os acessos destinados aos ciclistas são igualmente integrados às áreas de circulação e aos bicicletários localizados na praça e ao longo dos subsolos do empreendimento.

O passeio público no entorno imediato do empreendimento será requalificado e deverá atender às condições de acessibilidade e circulação previstas nas normas técnicas aplicáveis, incluindo a NBR 9050/2020 – versão corrigida em 2021 e as especificações para sinalização tátil no piso estabelecidas pela NBR 16537/2016 – versão corrigida em 2024.



Quando houver acessos à orla na AID

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

Não há.

Quando houver trilhas e caminhos históricos na AII

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

Não há.

Acessibilidade

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

A análise das condições de acessibilidade e caminhabilidade na Área de Influência Direta (AID), com ênfase no entorno imediato do empreendimento localizado na Rua Duarte Schutel, evidencia um ambiente urbano consolidado, dotado de infraestrutura para circulação de pedestres, porém com

condições diferenciadas ao longo dos percursos. Conforme registrado no memorial fotográfico, verificam-se calçadas pavimentadas, travessias sinalizadas e elementos destinados à acessibilidade, como rampas e sinalização tátil em alguns trechos.

Acessibilidade no entorno direto ao empreendimento



Fonte: Vistoria AS Soluções Ambientais & Engenharia, 2026.

No entorno imediato, observa-se a presença de faixas de pedestres e travessias com rebaixamento de meio-fio, favorecendo a conexão entre as quadras e os principais percursos de circulação. Também foram identificados trechos com piso podotátil e áreas de circulação destinadas aos pedestres. Entretanto, as condições não se apresentam integralmente homogêneas, havendo diferenças nos materiais, larguras e padrões de acabamento dos passeios, além de trechos que demandam manutenção ou readequação para garantir maior continuidade e segurança nos deslocamentos.

Destaca-se que, em determinados pontos, a presença de mobiliário urbano, postes, elementos de infraestrutura e demais interferências pode reduzir a faixa livre de circulação, exigindo atenção quanto à manutenção de rotas acessíveis contínuas. Assim, embora o entorno apresente condições gerais

favoráveis à caminhabilidade, persistem situações pontuais que podem dificultar o deslocamento de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Nesse contexto, o projeto do empreendimento prevê a qualificação do passeio público e dos acessos de pedestres, observando as diretrizes do Manual Calçada Certa e as condições de acessibilidade estabelecidas pela ABNT NBR 9050:2020, versão corrigida em 2021, bem como os critérios relativos à sinalização tátil previstos na ABNT NBR 16537:2016, versão corrigida em 2024. A intervenção deverá contribuir para a continuidade e qualificação dos percursos no entorno imediato, reforçando as condições de acessibilidade e integração entre o empreendimento, a praça, a área de fruição pública e os logradouros adjacentes.

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.

No que se refere ao transporte coletivo, a localização do empreendimento, na Rua Duarte Schutel, no Centro de Florianópolis, apresenta condições favoráveis de acesso à rede de transporte público, em razão de sua proximidade com importantes vias de circulação da área central, especialmente a Avenida Rio Branco e na Avenida Jornalista Rubens de Arruda Ramos. As paradas de ônibus localizadas no entorno imediato encontram-se a curta distância do empreendimento, aproximadamente 400m, permitindo o acesso dos futuros moradores, usuários das atividades comerciais e visitantes aos diferentes itinerários do sistema de transporte coletivo. Em geral, as paradas identificadas na área central apresentam infraestrutura de apoio aos passageiros, incluindo sinalização e, em diversos casos, abrigos para proteção e espera, contribuindo para a acessibilidade e a integração do empreendimento com a mobilidade urbana.

Pontos de ônibus no entorno do sítio de implantação do empreendimento





Fonte: Vistoria AS Soluções Ambientais & Engenharia, 2026.



A COMCAP solicitou na sua Certidão de Viabilidade de Coleta de Resíduos Sólidos Domiciliares a execução de recuo para parada do veículo coletor?	(X) Sim () Não
Se a resposta a pergunta anterior for positiva, solicita-se saber se o recuo consta na planta de arquitetura.	(X) Sim () Não
Demonstrar se há necessidade ou não de recuo para parada do veículo coletor.	
A viabilidade encontra-se em andamento.	
Área de acumulação de veículo para o empreendimento. (Recomenda-se a utilização de área de acumulação no mínimo 2% das vagas para estacionamentos coletivos, caso não seja utilizada, apresentar estudo justificando)	
Está prevista área de acumulação para 6 veículos.	

Estudo de tráfego

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

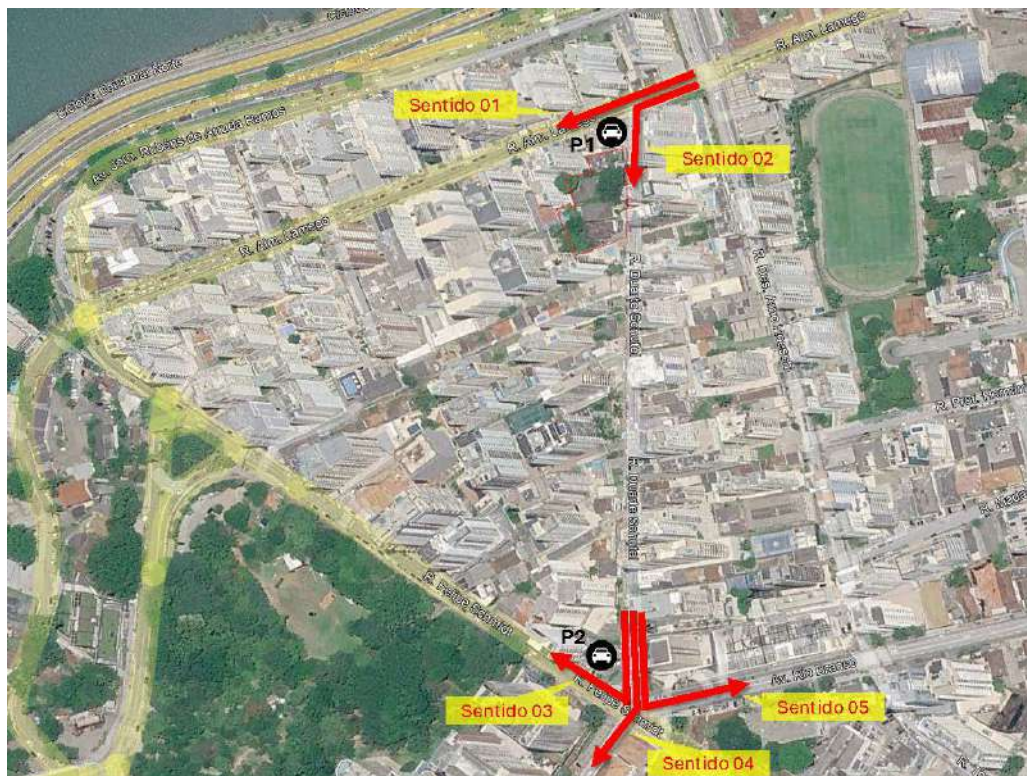


Tabela usada para conversão de categorias de veículos para Unidade Veículo Padrão (UVP)

Tipo de veículo	Fator de Equivalência (UVP)
Motocicleta (1 a 2,9 m)	0,5
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	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	1	6	48	0	0	54
07:15	07:30	1	8	63	0	0	71
07:30	07:45	1	11	80	2	0	94
07:45	08:00	1	9	58	1	0	68,5
08:00	08:15	1	13	71	1	0	85,5
08:15	08:30	1	13	70	0	0	83
08:30	08:45	1	6	67	0	0	73
08:45	09:00	1	12	71	0	0	83
09:00	09:15	1	11	65	0	0	76
09:15	09:30	1	10	74	6	0	93
09:30	09:45	1	2	69	2	0	74
09:45	10:00	1	10	67	0	0	77
16:30	16:45	1	0	89	0	0	89
16:45	17:00	1	9	90	1	0	100,5
17:00	17:15	1	3	121	0	0	124
17:15	17:30	1	6	131	1	0	138,5
17:30	17:45	1	6	140	0	0	146
17:45	18:00	1	20	149	0	0	169
18:00	18:15	1	0	143	1	0	144,5
18:15	18:30	1	13	115	0	0	128
18:30	18:45	1	7	162	0	0	169
18:45	19:00	1	14	144	0	0	158
19:00	19:15	1	6	110	0	0	116
19:15	19:30	1	9	107	0	0	116

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 2

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	2	9	86	0	0	95
07:15	07:30	2	7	94	2	0	104
07:30	07:45	2	12	104	1	0	117,5
07:45	08:00	2	15	75	1	0	91,5
08:00	08:15	2	10	88	2	0	101
08:15	08:30	2	14	104	1	0	119,5
08:30	08:45	2	9	116	0	0	125
08:45	09:00	2	14	116	0	0	130
09:00	09:15	2	15	105	3	0	124,5
09:15	09:30	2	11	85	4	0	102
09:30	09:45	2	8	78	0	0	86
09:45	10:00	2	7	72	0	0	79
16:30	16:45	2	0	92	0	0	92
16:45	17:00	2	3	97	2	0	103
17:00	17:15	2	5	91	0	0	96
17:15	17:30	2	6	123	1	0	130,5
17:30	17:45	2	2	163	1	0	166,5
17:45	18:00	2	8	130	0	0	138
18:00	18:15	2	8	147	0	0	155
18:15	18:30	2	11	114	0	0	125
18:30	18:45	2	10	122	0	0	132
18:45	19:00	2	7	165	1	0	173,5
19:00	19:15	2	12	118	0	0	130
19:15	19:30	2	14	115	0	0	129

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 3

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	3	5	27	1	0	33,5
07:15	07:30	3	3	17	0	0	20
07:30	07:45	3	0	21	0	0	21
07:45	08:00	3	1	22	2	0	26
08:00	08:15	3	2	29	1	0	32,5
08:15	08:30	3	0	21	0	0	21
08:30	08:45	3	0	28	0	0	28
08:45	09:00	3	2	33	1	0	36,5
09:00	09:15	3	0	20	1	0	21,5
09:15	09:30	3	1	19	0	0	20
09:30	09:45	3	3	42	1	0	46,5
09:45	10:00	3	3	24	0	0	27
16:30	16:45	3	1	27	0	0	28
16:45	17:00	3	3	26	0	0	29
17:00	17:15	3	1	57	0	0	58
17:15	17:30	3	1	57	0	0	58
17:30	17:45	3	1	81	0	0	82
17:45	18:00	3	1	50	1	0	52,5
18:00	18:15	3	1	51	1	0	53,5
18:15	18:30	3	0	51	1	0	52,5
18:30	18:45	3	1	49	0	0	50
18:45	19:00	3	0	51	1	0	52,5
19:00	19:15	3	6	53	0	0	59
19:15	19:30	3	2	61	0	0	63

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 4

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	4	2	18	0	0	20
07:15	07:30	4	3	25	0	0	28
07:30	07:45	4	5	31	1	0	37,5
07:45	08:00	4	7	35	0	0	42
08:00	08:15	4	1	50	0	0	51
08:15	08:30	4	6	38	1	0	45,5
08:30	08:45	4	5	35	0	0	40
08:45	09:00	4	4	31	1	0	36,5
09:00	09:15	4	8	51	0	0	59
09:15	09:30	4	5	30	1	0	36,5
09:30	09:45	4	5	39	0	0	44
09:45	10:00	4	12	27	2	0	42
16:30	16:45	4	2	24	0	0	26
16:45	17:00	4	1	27	0	0	28
17:00	17:15	4	4	25	0	0	29
17:15	17:30	4	4	25	0	0	29
17:30	17:45	4	3	36	0	0	39
17:45	18:00	4	3	31	0	0	34
18:00	18:15	4	6	27	0	0	33
18:15	18:30	4	6	27	0	0	33
18:30	18:45	4	7	32	0	0	39
18:45	19:00	4	2	28	0	0	30
19:00	19:15	4	6	50	0	0	56
19:15	19:30	4	7	42	0	0	49

Contagem de tráfego da hora pico do Sentido 5

INÍCIO	FIM	SENTIDO	MOTO	CARRO	CAMINHÃO/ÔNIBUS	ESPECIAL	UVP
07:00	07:15	5	6	76	0	0	82
07:15	07:30	5	4	68	0	0	72
07:30	07:45	5	1	38	0	0	39
07:45	08:00	5	1	53	0	0	54
08:00	08:15	5	6	52	1	0	59,5
08:15	08:30	5	1	56	0	0	57
08:30	08:45	5	2	63	0	0	65
08:45	09:00	5	3	58	1	0	62,5
09:00	09:15	5	5	69	1	0	75,5
09:15	09:30	5	3	57	2	0	63
09:30	09:45	5	5	68	0	0	73
09:45	10:00	5	1	45	0	0	46
16:30	16:45	5	3	38	0	0	41
16:45	17:00	5	2	38	1	0	41,5
17:00	17:15	5	0	34	0	0	34
17:15	17:30	5	0	34	0	0	34
17:30	17:45	5	2	30	0	0	32
17:45	18:00	5	4	35	0	0	39
18:00	18:15	5	3	31	0	0	34
18:15	18:30	5	3	1	0	0	4
18:30	18:45	5	0	32	0	0	32
18:45	19:00	5	0	38	0	0	38
19:00	19:15	5	0	29	0	0	29
19:15	19:30	5	1	19	0	0	20

Hora pico e volume registrado por Sentido

Sentido	Turno	Horário Pico	Volume
Sentido 1	Matutino	07:00 às 08:00h	287,50
	Vespertino	17:30h às 18:30h	587,50
Sentido 2	Matutino	07:00 às 08:00h	408,00
	Vespertino	17:30h às 18:30h	584,50
Sentido 3	Matutino	07:00 às 08:00h	100,50
	Vespertino	17:30h às 18:30h	240,50
Sentido 4	Matutino	07:00 às 08:00h	127,50
	Vespertino	17:30h às 18:30h	139,00
Sentido 5	Matutino	07:00 às 08:00h	247,00
	Vespertino	17:30h às 18:30h	109,00

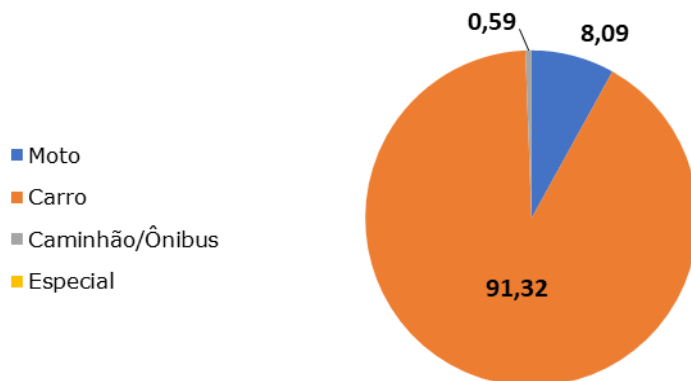
Informar datas, dias da semana e horários de realização da contagem de tráfego.

18/08/2026, terça-feira, 7:00 às 10:00 e 16:30 às 19:30

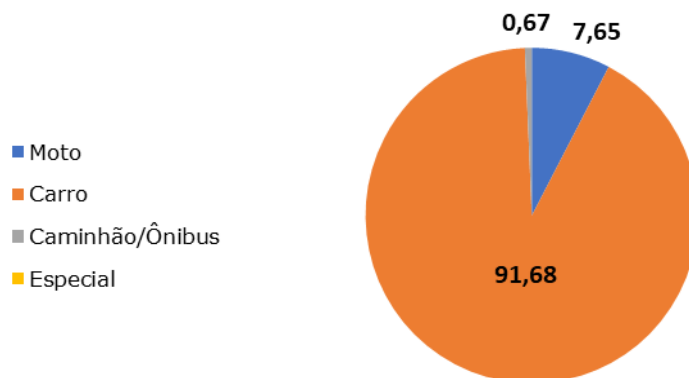
Apresentar a divisão de veículos por modal apurada na contagem de tráfego

Resumo da contagem por Sentido

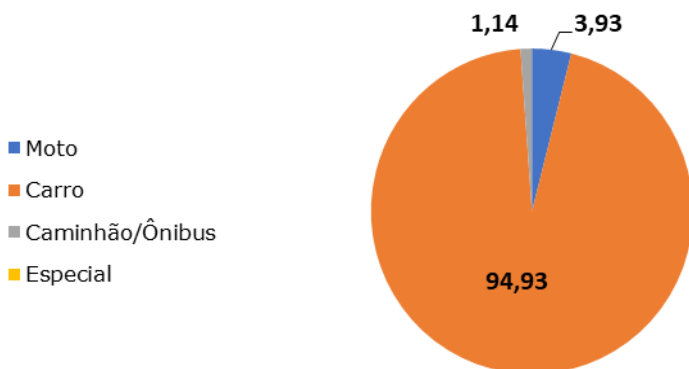
	Categoria de Veículo	Quantidade	%	Equivalência UVP
Sentido 1	Moto	204	8,09	102,0
	Carro	2304	91,32	2304,0
	Caminhão/Ônibus	15	0,59	22,5
	Especial	0	0,00	0,0
	Total	2523	100	2428,5
Sentido 2	Moto	217	7,65	108,5
	Carro	2600	91,68	2600,0
	Caminhão/Ônibus	19	0,67	28,5
	Especial	0	0,00	0,0
	Total	2836	100	2737,0
Sentido 3	Moto	38	3,93	19,0
	Carro	917	94,93	917,0
	Caminhão/Ônibus	11	1,14	16,5
	Especial	0	0,00	0,0
	Total	966	100	952,5
Sentido 4	Moto	114	12,61	57,0
	Carro	784	86,73	784,0
	Caminhão/Ônibus	6	0,66	9,0
	Especial	0	0,00	0,0
	Total	904	100	850,0
Sentido 5	Moto	56	4,98	28,0
	Carro	1062	94,48	1062,0
	Caminhão/Ônibus	6	0,53	9,0
	Especial	0	0,00	0,0
	Total	1124	100	1099,0

Divisão Modal Sentido 1


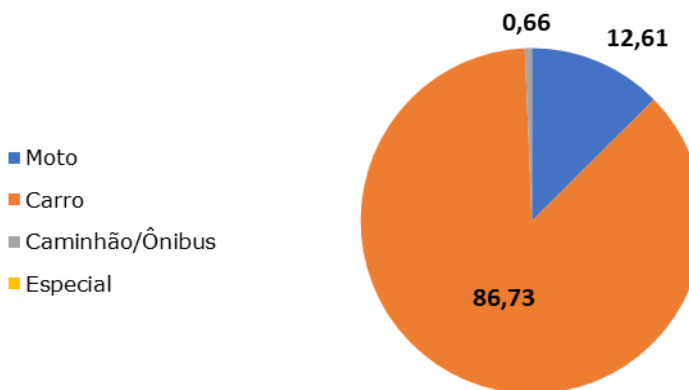
Divisão Modal Sentido 2

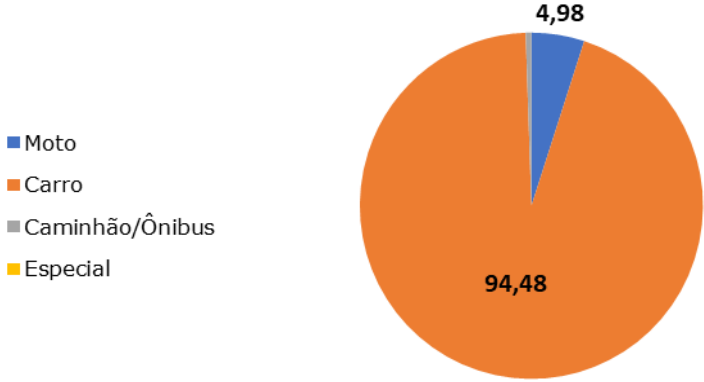


Divisão Modal Sentido 3



Divisão Modal Sentido 4



Divisão Modal Sentido 5  ☐ Moto ☒ Carro ☐ Caminhão/Ônibus ☐ Especial	
Informar a Capacidade da via: <i>Pode ser utilizado, simplificada, aproximação baseada em HCM(2010) onde:</i> <i>Vias Expressas ou Transito Rápido até 3,0m de largura por faixa: 1700 UCP/h/faixa</i> <i>Vias Expressas ou Transito Rápido mais 3,0m de largura por faixa: 2000 UCP/h/faixa</i> <i>Vias Arteriais: 1800 UCP/h/faixa</i> <i>Vias Coletoras e Subcoletoras: 1500 UCP/h/faixa</i> <i>Vias Locais: 1000 UCP/h/faixa</i> <i>*Descontar 10% da capacidade para cada condicionante abaixo:</i>	
Condicionantes observados na via onde foi realizada a contagem de tráfego	
Via Coletora - 1.500 UVP - R. Alm. Lamego	
Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() Sim (X) Não
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	(X) Sim () Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	(X) Sim () Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	() Sim (X) Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	(X) Sim (X) Não
Terreno acidentado	() Sim (X) Não
Via Coletora - 1.500 UVP - R. Duarte Schutel	
Fatores restritivos geométricos, de tráfego e ambientais	() Sim (X) Não
Faixas de tráfego menores do que 3,5 m	(X) Sim () Não
Ausência de acostamentos ou afastamentos laterais livres de obstáculos ou restrições à visibilidade com largura igual ou superior a 1,80 m	(X) Sim () Não
Presença de zonas com ultrapassagem proibida	() Sim (X) Não
Tráfego não exclusivo de carros de passeio	(X) Sim () Não
Impedimento ao tráfego direto, tais como controles de tráfego ou veículos executando manobras de giro	(X) Sim (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 **R. Alm. Lamego** é considerada 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 as vias tiveram 4 condicionantes cada, e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade da via, a capacidade resultante das vias analisadas é:

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

$$C_{\text{via}} = \mathbf{900 \text{ UVPs/hora/faixa}}$$

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.

A **R. Duarte Schutel** é considerada 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 as vias tiveram 4 condicionantes cada, e para cada condicionante é reduzido 10% da capacidade da via, a capacidade resultante das vias analisadas é:

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

$$C_{\text{via}} = \mathbf{900 \text{ UVPs/hora/faixa}}$$

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

$$NS = V_t / C$$

Onde:

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

C = Capacidade da via.

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

VT/C	Níveis de Serviço	
< 0,3	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	Capacidade Via	Nível de Serviço	Classificação
Sentido 1	900	0,65	C-Aceitável
Sentido 2	900	0,65	C-Aceitável
Sentido 3	900	0,27	A-Ótimo
Sentido 4	900	0,15	A-Ótimo
Sentido 5	900	0,27	A-Ótimo

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

Nível de Serviço dos sentidos analisados - Sazonalidade

Sentido	Capacidade Via	Nível de Serviço	Classificação
Sentido 1	900	0,91	E-Ruim
Sentido 2	900	0,91	E-Ruim
Sentido 3	900	0,37	B-Bom
Sentido 4	900	0,22	A-Ótimo
Sentido 5	900	0,38	B-Bom

Geração de viagens do empreendimento

Para o **setor residencial**, quando houver, pode ser utilizado o modelo de geração de viagens do ITE que consta na Rede PGV (2015).

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

Número de Unidades Habitacionais	175,00
Número de vagas	295,00
Número de pessoas residentes na ocupação máxima	750,00
Volume gerado durante o dia	
Para o número de UH	1.025,50

Para o número de veículos	982,35
Para o número de pessoas	1.875,00
Volume gerado na hora do pico da manhã	
Para o número de UH	77,00
Para o número de veículos	73,75
Para o número de pessoas	142,50
Volume gerado na hora do pico da tarde	
Para o número de UH	94,50
Para o número de veículos	91,45
Para o número de pessoas	180,00
Resultado mais desfavorável	
Volume Gerado durante o dia	1875
Volume Gerado na hora pico da manhã	142,5
Volume Gerado na hora pico da tarde	180,0
Para o setor comercial , quando houver, utilizar metodologia da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP) para Polos Geradores de Viagens, a partir dos boletins técnicos 32 e 36. <i>(disponíveis na biblioteca virtual do órgão no site http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/boletins-tecnicos.aspx0)</i>	
Para o cálculo de geração de viagens do setor comercial, foi utilizada a metodologia constante do Anexo I do Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego (DENATRAN, 2001), conforme segue abaixo: $V = ACp / 16$ ACp = área construída computável Sabendo que a área computável da porção comercial do empreendimento é de 311,11m², temos que o empreendimento atrairá aproximadamente 19,44 viagens por dia. 2,92 na hora de pico. Portanto, o número de viagens diárias na hora-pico para o empreendimento é de $V_{pico} = (180,0 + 2,92) = 182,9 \text{ UVP}$ Assim, obtém-se que o empreendimento gerará 182,9 UVP, na hora pico.	
Apresentar a capacidade da infraestrutura viária e do nível de serviço com e sem o empreendimento para os seguintes momentos: ano do início da operação do empreendimento e após 2, 5 e 10 anos, considerando a taxa de projeção anual de crescimento da frota. Caso pertinente, incluir ano de início da implantação/obra. Comparar os resultados com a capacidade e nível de serviços atuais, identificando impactos do empreendimento. Usar tabela abaixo para cada sentido da via (não juntar). Considerar na tabela o aumento de 40% de veículos nos casos de sazonalidade. Adotar uma taxa de crescimento anual de 3% com projeção geométrica.	

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

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	587,50	605,13	623,28	641,98	661,24	813,24	888,65
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,65	0,67	0,69	0,71	0,73	0,90	0,99
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular	D-Regular	E-Ruim	E-Ruim
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	770,42	788,04	806,20	824,89	844,15	996,15	1071,56
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,86	0,88	0,90	0,92	0,94	1,11	1,19
			Nível de Serviço	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	F-Péssimo	F-Péssimo

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

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	584,50	602,04	620,10	638,70	657,86	809,08	884,11
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,65	0,67	0,69	0,71	0,73	0,90	0,98
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular	D-Regular	E-Ruim	E-Ruim
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	767,42	784,95	803,01	821,62	840,78	992,00	1067,03
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,85	0,87	0,89	0,91	0,93	1,10	1,19
			Nível de Serviço	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	F-Péssimo	F-Péssimo

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 3

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	240,50	247,72	255,15	262,80	270,68	332,91	363,78
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,27	0,28	0,28	0,29	0,30	0,37	0,40
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom	B-Bom	B-Bom
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	423,42	430,63	438,06	445,72	453,60	515,82	546,69
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,47	0,48	0,49	0,50	0,50	0,57	0,61
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 4

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	139,00	143,17	147,47	151,89	156,45	192,41	210,25
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,15	0,16	0,16	0,17	0,17	0,21	0,23
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	321,92	326,09	330,38	334,81	339,36	375,33	393,17
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,36	0,36	0,37	0,37	0,38	0,42	0,44
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 5

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	247,00	254,41	262,04	269,90	278,00	341,91	373,61
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,27	0,28	0,29	0,30	0,31	0,38	0,42
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom	B-Bom	B-Bom
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	429,92	437,33	444,96	452,82	460,92	524,82	556,53
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,48	0,49	0,49	0,50	0,51	0,58	0,62
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável

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

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 1, com aumento de 40% do tráfego da sazonalidade.

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	822,50	847,18	872,59	898,77	925,73	1138,53	1244,11
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,91	0,94	0,97	1,00	1,03	1,27	1,38
			Nível de Serviço	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	1005,42	1030,09	1055,51	1081,68	1108,65	1321,45	1427,02
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	1,12	1,14	1,17	1,20	1,23	1,47	1,59
			Nível de Serviço	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo

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

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	818,30	842,85	868,13	894,18	921,00	1132,72	1237,75
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,91	0,94	0,96	0,99	1,02	1,26	1,38
			Nível de Serviço	E-Ruim	E-Ruim	E-Ruim	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	1001,22	1025,77	1051,05	1077,10	1103,92	1315,64	1420,67
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	1,11	1,14	1,17	1,20	1,23	1,46	1,58
			Nível de Serviço	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo	F-Péssimo

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 3

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	336,70	346,80	357,21	367,92	378,96	466,07	509,29
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,37	0,39	0,40	0,41	0,42	0,52	0,57
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável	C-Aceitável
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	519,62	529,72	540,12	550,84	561,88	648,99	692,21
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,58	0,59	0,60	0,61	0,62	0,72	0,77
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular	D-Regular

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 4

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	194,60	200,44	206,45	212,64	219,02	269,37	294,35
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,22	0,22	0,23	0,24	0,24	0,30	0,33
			Nível de Serviço	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	A-Ótimo	B-Bom
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	377,52	383,35	389,37	395,56	401,94	452,29	477,27
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,42	0,43	0,43	0,44	0,45	0,50	0,53
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável	C-Aceitável

Capacidades atuais e seus respectivos níveis de serviço, com e sem o empreendimento para Sentido 5

Capacidade da via (UVP)	Incremento de tráfego gerado pelo empreendimento	Sem empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	345,80	356,17	366,86	377,86	389,20	478,67	523,05
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,38	0,40	0,41	0,42	0,43	0,53	0,58
			Nível de Serviço	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	B-Bom	C-Aceitável	C-Aceitável
900	182,9	Com empreendimento		2026	2027	2028	2029	2030	2037	2040
				Ano atual	Início da operação					
			Demanda de veículos em UVP	528,72	539,09	549,78	560,78	572,12	661,58	705,97
			Valor do Nível de serviço (VT/C)	0,59	0,60	0,61	0,62	0,64	0,74	0,78
			Nível de Serviço	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	C-Aceitável	D-Regular	D-Regular

Impactos e Análise de Mobilidade Urbana com o Empreendimento

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

A análise das condições de mobilidade urbana na área de influência do empreendimento foi realizada a partir de dois pontos de contagem, sendo os Sentidos 1 e 2 associados à Rua Almirante Lamego e os Sentidos 3, 4 e 5 à Rua Duarte Schutel. Ambas são classificadas como vias coletoras, com capacidade teórica de 1.500 UVP/h/faixa. Considerando a incidência de quatro condicionantes redutores de capacidade, com redução de 10% para cada condicionante, foi adotada capacidade efetiva de 900 UVP/h/faixa para as vias analisadas.

As contagens demonstraram maior solicitação viária na Rua Almirante Lamego. No Sentido 1, foram registrados 287,50 UVP/h no pico matutino e 587,50 UVP/h no vespertino, enquanto o Sentido 2 apresentou 408,00 UVP/h e 584,50 UVP/h, respectivamente. Na Rua Duarte Schutel, os volumes foram inferiores: o Sentido 3 registrou 100,50 UVP/h pela manhã e 240,50 UVP/h à tarde; o Sentido 4, 127,50 e 139,00 UVP/h; e o Sentido 5, 247,00 e 109,00 UVP/h. Dessa forma, os maiores volumes horários observados correspondem aos Sentidos 1 e 2, ambos vinculados à Rua Almirante Lamego.

A composição modal apresenta forte predominância dos automóveis em todos os movimentos analisados. Essa categoria representa 91,32% no Sentido 1, 91,68% no Sentido 2, 94,93% no Sentido 3, 86,73% no Sentido 4 e 94,48% no Sentido 5. As motocicletas constituem a segunda categoria mais representativa, com destaque para o Sentido 4, no qual alcançam 12,61%. A participação de caminhões e ônibus é reduzida, variando entre 0,53% e 1,14%, e não foram registrados veículos especiais.

Na condição atual, os Sentidos 1 e 2 apresentam relação V/C de 0,65, correspondente ao Nível de Serviço C – Aceitável. Os Sentidos 3, 4 e 5 apresentam, respectivamente, relações V/C de 0,27, 0,15 e 0,27, todos classificados no Nível A – Ótimo. Com a aplicação do acréscimo de 40% referente à sazonalidade, a condição torna-se mais restritiva principalmente na Rua Almirante Lamego, onde os Sentidos 1 e 2 atingem relação V/C de 0,91, passando ao Nível E – Ruim. Na Rua Duarte Schutel, o Sentido 3 passa a 0,37 – Nível B – Bom, o Sentido 4 permanece em 0,22 – Nível A – Ótimo, e o Sentido 5 passa a 0,38 – Nível B – Bom.

A geração de viagens calculada para o empreendimento corresponde a 182,9 UVP na hora-pico, considerando conjuntamente os componentes residencial e comercial. Para as projeções futuras, o estudo adota crescimento geométrico da frota de 3% ao ano, além da avaliação específica do cenário de sazonalidade, caracterizado pelo acréscimo de 40% no tráfego.

No cenário sem sazonalidade, a incorporação das viagens do empreendimento produz efeito mais significativo nos Sentidos 1 e 2. No Sentido 1, a relação V/C passa de 0,65, na condição atual sem o

empreendimento, para 0,86 com o empreendimento em 2026, correspondendo ao Nível E – Ruim. A relação aumenta progressivamente para 0,88 em 2027, 0,90 em 2028, 0,92 em 2029 e 0,94 em 2030, permanecendo no Nível E, até atingir 1,11 em 2037 e 1,19 em 2040, quando passa ao Nível F – Péssimo. Comportamento semelhante ocorre no Sentido 2, que passa de 0,65 para 0,85 em 2026 e alcança 0,93 em 2030, 1,10 em 2037 e 1,19 em 2040. Assim, mesmo sem considerar o incremento sazonal, a Rua Almirante Lamego apresenta redução significativa de sua reserva de capacidade com a implantação do empreendimento, atingindo condições de saturação nos horizontes de longo prazo.

Na Rua Duarte Schutel, os resultados sem sazonalidade permanecem mais favoráveis. Com o empreendimento, o Sentido 3 apresenta relação V/C de 0,47 em 2026, evoluindo para 0,50 em 2030 e 0,62 em 2040, mantendo-se no Nível C – Aceitável durante todo o horizonte analisado. O Sentido 4 passa para 0,36 em 2026 e alcança 0,44 em 2040, mantendo-se no Nível B – Bom. O Sentido 5 apresenta relação V/C de 0,48 em 2026, alcançando 0,51 em 2030 e 0,62 em 2040, permanecendo no Nível C – Aceitável. Dessa forma, sem a influência da sazonalidade, não são identificadas condições de saturação nos Sentidos 3, 4 e 5 até o horizonte final analisado.

A condição de sazonalidade representa o cenário mais crítico, especialmente para a Rua Almirante Lamego. Mesmo sem o empreendimento, o Sentido 1 apresenta relação V/C de 0,91 em 2026, correspondente ao Nível E – Ruim, evoluindo para 1,00 em 2029, 1,03 em 2030 e 1,38 em 2040. Com o empreendimento, a relação V/C atinge 1,12 já em 2026 e cresce para 1,23 em 2030 e 1,59 em 2040, mantendo Nível F – Péssimo em todo o horizonte projetado. No Sentido 2, a situação é semelhante: sem o empreendimento, a relação V/C é de 0,91 em 2026 e alcança 1,38 em 2040; com o empreendimento, passa para 1,11 em 2026, 1,23 em 2030 e 1,58 em 2040, também permanecendo no Nível F – Péssimo. Esses resultados demonstram que a Rua Almirante Lamego já apresenta condição operacional desfavorável no cenário sazonal e que a implantação do empreendimento amplia a solicitação sobre uma infraestrutura com reduzida reserva de capacidade.

Na Rua Duarte Schutel, mesmo no cenário sazonal, os resultados permanecem comparativamente mais favoráveis. Com o empreendimento, o Sentido 3 apresenta relação V/C de 0,58 em 2026, permanecendo no Nível C – Aceitável até 2030, quando registra 0,62, e passa ao Nível D – Regular em 2037, com 0,72, atingindo 0,77 em 2040. O Sentido 4 apresenta relação V/C de 0,42 em 2026, correspondente ao Nível B – Bom, chegando a 0,45 em 2030 e passando ao Nível C – Aceitável nos horizontes de 2037 e 2040, com relações V/C de 0,50 e 0,53, respectivamente. O Sentido 5 apresenta relação V/C de 0,59 em 2026, permanecendo no Nível C – Aceitável até 2030, com 0,64, e passando ao Nível D – Regular em 2037 e 2040, quando atinge 0,74 e 0,78, respectivamente. Portanto, embora ocorra

redução progressiva da reserva operacional, não são identificadas condições de saturação nos Sentidos 3, 4 e 5 até 2040.

Conclui-se que os impactos do empreendimento não se distribuem de maneira uniforme sobre a malha viária analisada. A Rua Duarte Schutel apresenta maior capacidade residual para absorção do incremento projetado, mantendo condições operacionais entre boas, aceitáveis e regulares nos horizontes avaliados, inclusive quando considerada a sazonalidade, sem atingir condições de saturação até 2040. A Rua Almirante Lamego, por outro lado, configura-se como o segmento de maior criticidade, em razão dos elevados volumes existentes e da menor reserva de capacidade operacional. Na condição atual, os Sentidos 1 e 2 apresentam Nível C – Aceitável, passando ao Nível E – Ruim quando considerado o acréscimo sazonal de 40%. Com a implantação do empreendimento, mesmo no cenário sem sazonalidade, esses movimentos passam a operar predominantemente em Nível E – Ruim nos primeiros horizontes analisados e atingem Nível F – Péssimo no longo prazo. No cenário sazonal associado ao empreendimento, ambos os sentidos apresentam relação V/C superior a 1,00 já em 2026, caracterizando condição de saturação.

Assim os resultados indicam que o principal impacto viário decorrente da implantação se concentra na Rua Almirante Lamego, recomendando-se a avaliação de medidas de mitigação e de gestão da circulação, especialmente para os períodos de maior demanda, bem como o acompanhamento da evolução do tráfego e a análise de intervenções destinadas à ampliação da capacidade operacional e à manutenção de condições adequadas de mobilidade na área de influência.

3.7. Conforto Ambiental Urbano

Materiais na fachada do empreendimento

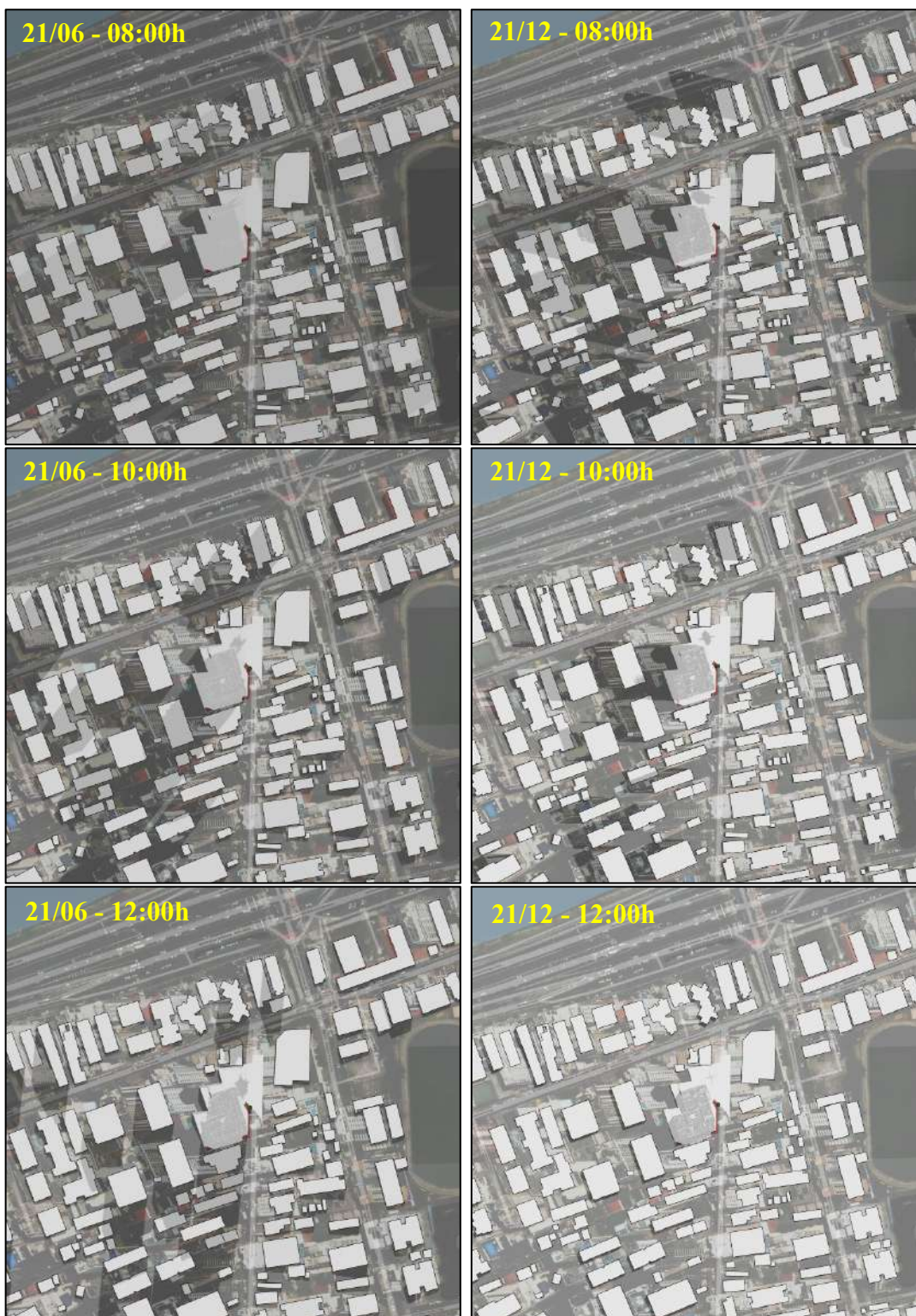
O empreendimento conta com fachada com alta reflexibilidade? Se sim, qual a sua porcentagem de ocupação? E sua posição solar.	Não apresenta.
O empreendimento conta com algum outro material na fachada que possa contribuir para formação de ilhas de calor?	Não apresenta.
O empreendimento conta com algum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

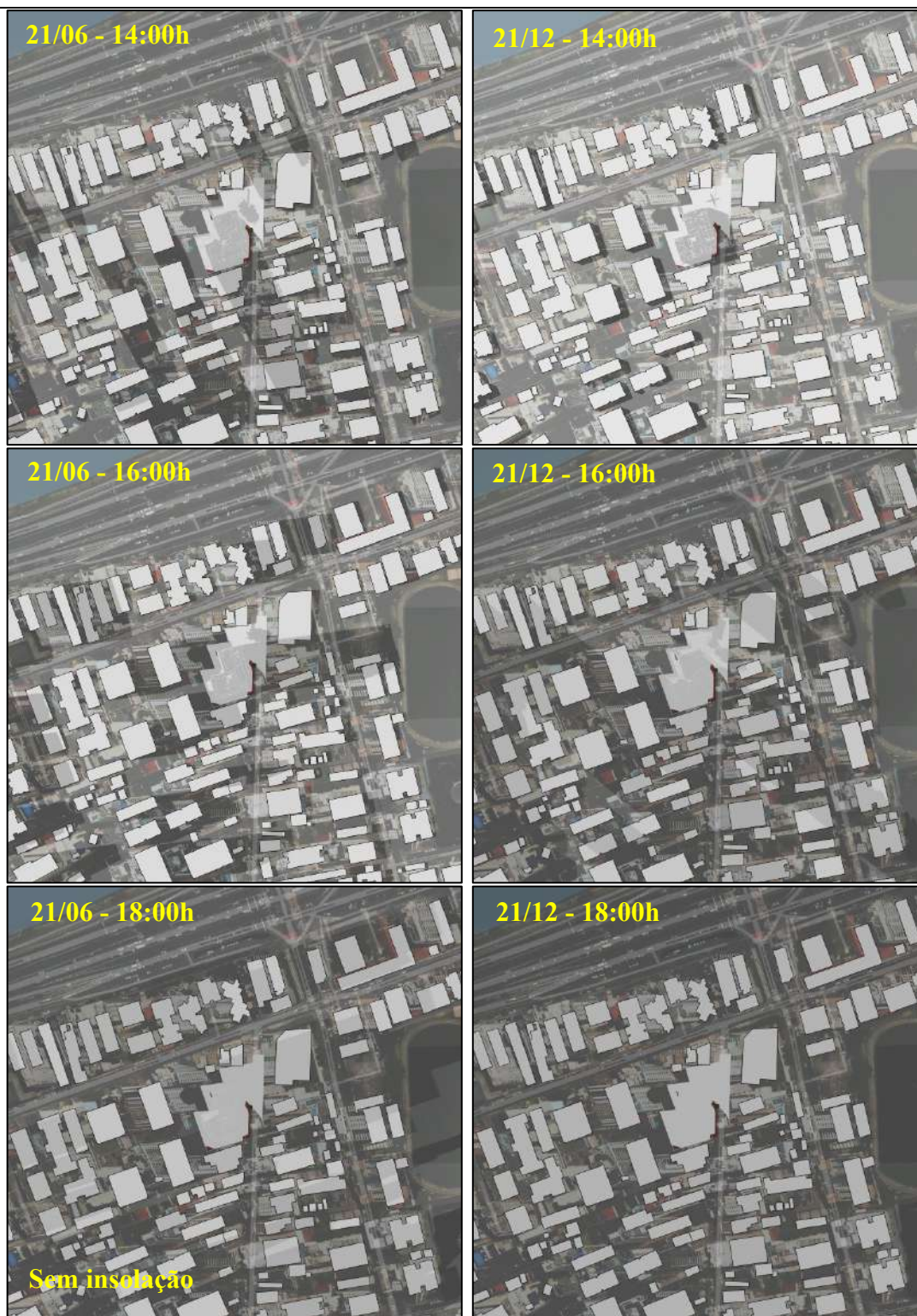
Ventilação e Iluminação

O empreendimento obstrui a iluminação solar de algum equipamento comunitário público ? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).	Não.
--	------

O empreendimento obstrui a iluminação solar das edificações do entorno? Se sim, indicar a faixa de horário e o período do ano (solstício).		Sim. Verifica-se obstrução da insolação nas fachadas vizinhas tanto no período matutino quanto no vespertino. Contudo, trata-se de um comportamento característico do entorno, considerando que a região apresenta elevado grau de adensamento e verticalização.
Conforto Ambiental <i>(Avaliar os impactos causados pela inserção do empreendimento na AID e no entorno imediato em relação ao conforto ambiental)</i>		
Poluição sonora	Construção	Durante a fase de implantação é prevista a geração de ruídos na zona de operação dos equipamentos, sendo este impacto classificado como temporário.
	Funcionamento	Impacto médio, devido ao empreendimento possuir maior uso habitacional.
Poluição do ar	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Sujidades	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Outros	Construção	Não mensurável, mas de grau temporário.
	Funcionamento	Não mensurável.
Impactos na ventilação e iluminação natural de áreas adjacentes <i>(Avaliar a influência da volumetria e dos materiais do empreendimento na iluminação natural das áreas adjacentes (especialmente em áreas e equipamentos públicos, como AVL, unidades de saúde, ensino, etc.), máx. 2000 caracteres)</i>		
A análise de incidência solar e de ventilação no empreendimento e no seu entorno, foi realizada através do software <i>Spacemaker</i>, o qual através de dados comportamentais do sítio realiza análise gráfica dos fatores ambientais, ventilação e iluminação, averiguando o comportamento do empreendimento com o entorno. Com relação à volumetria do empreendimento, compreende-se que esta poderá influenciar a iluminação natural das edificações vizinhas, sobretudo daquelas implantadas em suas proximidades. Entretanto, destaca-se que a região já apresenta predominância de edificações com gabarito alto, o que tende a reduzir os impactos decorrentes da inserção do empreendimento misto, considerando que a projeção de sombra já é característica do ambiente urbano local.		

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





Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

A avaliação dos impactos sobre a iluminação e a ventilação natural foi realizada por meio de simulações computacionais, considerando a implantação do empreendimento no contexto urbano consolidado da área central de Florianópolis. A análise considerou a volumetria proposta, sua relação com as edificações

vizinhas, os espaços livres, os passeios públicos e as áreas de permanência existentes ou previstas no entorno imediato.

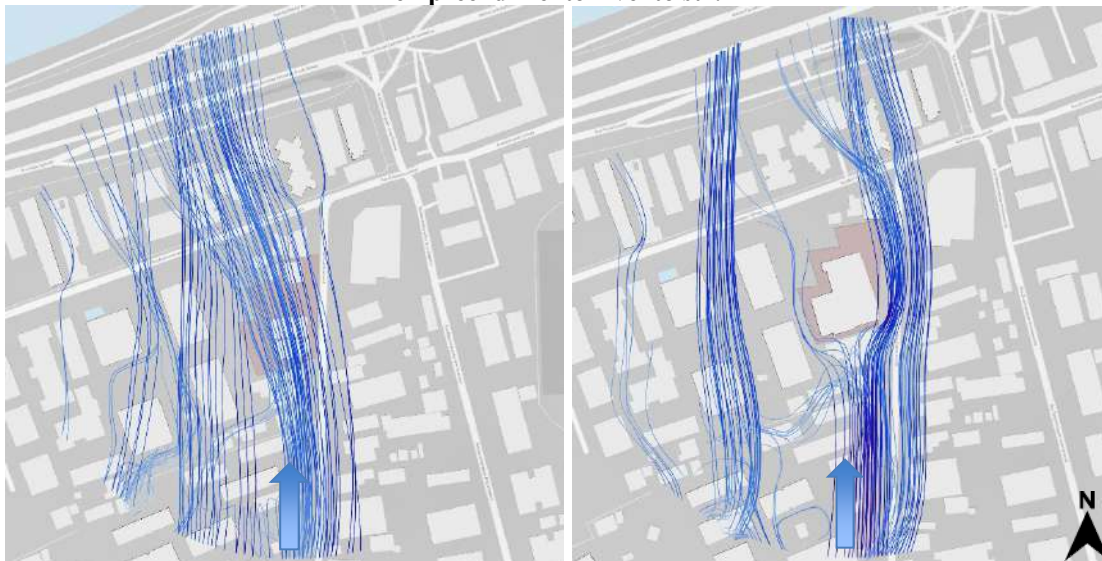
Para a avaliação da insolação e do sombreamento, foram considerados os solstícios de inverno e de verão, nos horários de 8h, 10h, 12h, 14h, 16h e 18h. A adoção desses períodos permite verificar as situações mais representativas de variação da trajetória solar ao longo do ano, incluindo os momentos de menor e maior altura solar. A comparação entre os cenários anterior e posterior à implantação possibilita identificar a alteração da incidência solar sobre as fachadas, coberturas, passeios, áreas livres e demais espaços adjacentes ao empreendimento.

Os resultados demonstram que a implantação da nova volumetria produzirá incremento de sombreamento principalmente sobre o entorno imediato, com efeitos mais perceptíveis nas áreas próximas às fachadas e nos horários em que o sol apresenta menor altura no horizonte. No solstício de inverno, quando os dias são mais curtos e a trajetória solar é mais baixa, verifica-se maior extensão das sombras, especialmente no início da manhã e no final da tarde. Nesses períodos, as edificações e os espaços urbanos localizados nas proximidades poderão permanecer sob influência do sombreamento por intervalos mais prolongados.

No solstício de verão, por outro lado, a maior altura solar reduz a projeção horizontal das sombras, concentrando seus efeitos nas áreas imediatamente adjacentes à edificação. Nos horários centrais do dia, observa-se maior disponibilidade de iluminação natural no entorno, uma vez que a incidência solar ocorre de forma mais elevada. Dessa maneira, os efeitos sobre as edificações vizinhas e os espaços públicos apresentam caráter localizado, sazonal e variável ao longo do dia e do ano, não sendo identificada obstrução permanente da iluminação natural.

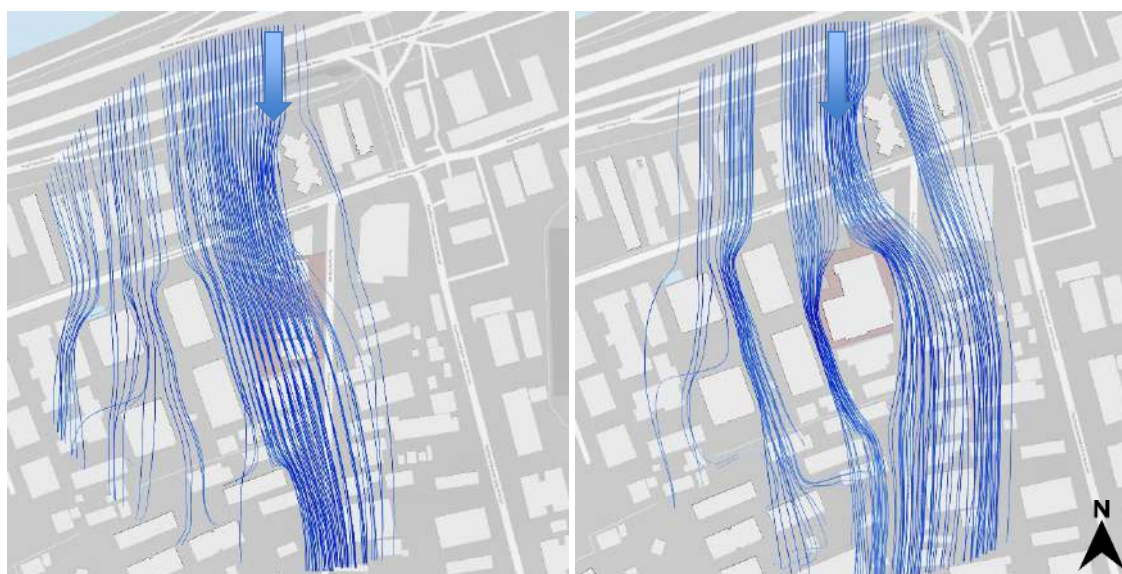
A análise também indica que o sombreamento não se distribui de maneira uniforme sobre todo o entorno, sendo condicionado pela orientação das fachadas, pela altura e pelo afastamento das edificações existentes, pela largura dos logradouros e pela presença de outros volumes construídos. Em razão do caráter consolidado da área central, parte das condições de sombra já decorre da configuração urbana existente, compreendendo como uma alteração das condições ambientais do entorno.

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



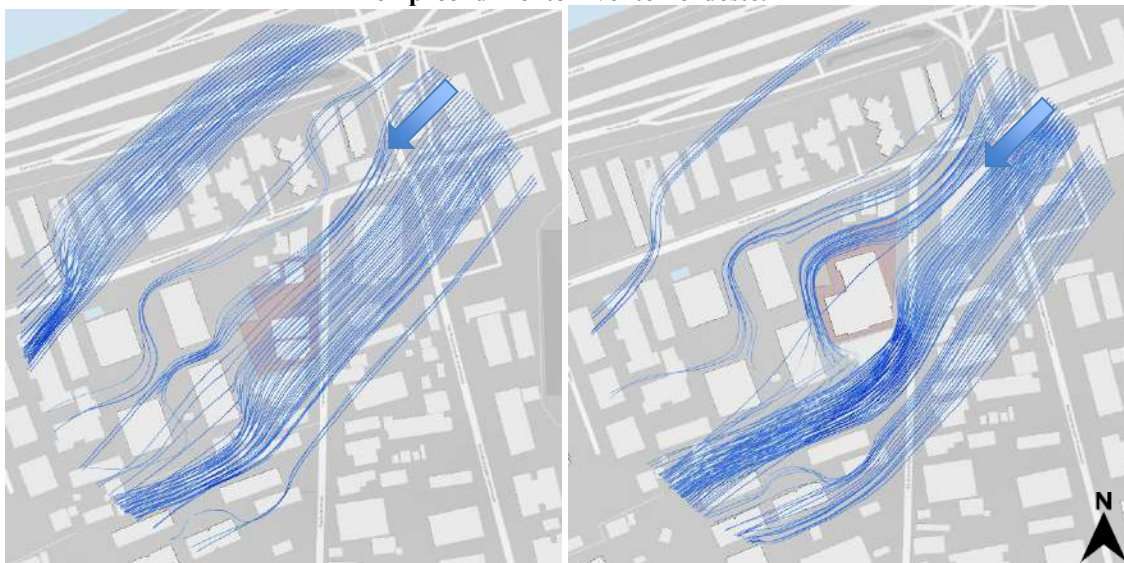
Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

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



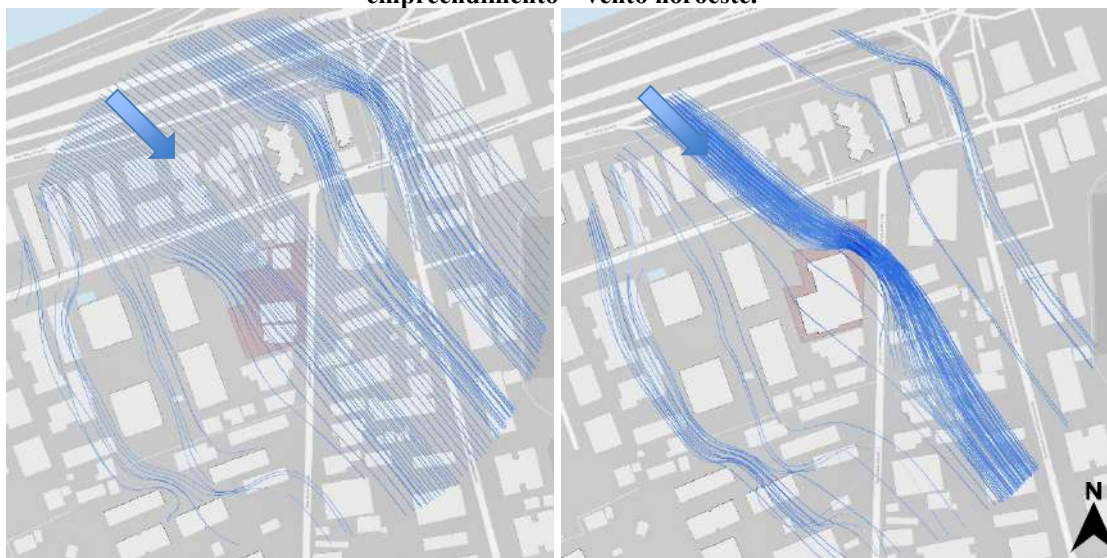
Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

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



Fonte: Autodesk Forma. Adaptado pelos autores.

Quanto à ventilação natural, foram realizadas simulações comparativas entre os cenários anterior e posterior à implantação, considerando os ventos predominantes provenientes das direções norte, nordeste, sul e sudoeste. A análise buscou verificar a alteração dos padrões de escoamento do ar, a formação de zonas de aceleração ou redução da velocidade dos ventos e a possível ocorrência de áreas de turbulência ou desconforto junto às fachadas, acessos, passeios e espaços de permanência.

Os resultados indicam alterações localizadas no percurso das correntes de ar junto à nova edificação. Observam-se desvios, acelerações e redistribuições pontuais dos fluxos, especialmente nas áreas

imediatamente adjacentes ao empreendimento e nos encontros entre a nova volumetria e as edificações existentes. Esses efeitos são compatíveis com a interação do vento com superfícies verticais e volumes edificados em área urbana consolidada. A presença de esquinas, alinhamentos de fachada, recuos e diferenças de altura entre as edificações pode intensificar ou redirecionar os fluxos em determinados pontos.

Apesar dessas alterações, as simulações demonstram a manutenção da circulação geral dos ventos pelo tecido urbano, com reorganização dos fluxos após a passagem pelo volume edificado. Não se observa bloqueio integral da ventilação no entorno, tampouco a formação de áreas extensas de estagnação do ar. As modificações identificadas permanecem restritas, em sua maior parte, às proximidades da edificação e variam conforme a direção predominante dos ventos analisados.

Considerando que a área central de Florianópolis apresenta elevada ocupação do solo, presença de edificações de diferentes alturas, reduzida permeabilidade entre os volumes construídos e intensa urbanização dos espaços públicos. Nesse contexto, a ventilação local já é influenciada por obstáculos existentes, de modo que a implantação do empreendimento representa uma alteração adicional, porém inserida em uma condição urbana previamente caracterizada por fluxos canalizados e redirecionados pelas edificações e pelos logradouros.

Considerando conjuntamente os resultados de insolação e ventilação, conclui-se que os impactos previstos são predominantemente locais, sazonais e condicionados pela configuração urbana existente. A implantação poderá alterar a distribuição do sombreamento e redirecionar parcialmente os fluxos de vento no entorno imediato, mas não foram identificados indícios de comprometimento permanente das condições de iluminação ou ventilação das edificações vizinhas, dos passeios públicos, das áreas de fruição ou dos equipamentos urbanos adjacentes.

3.8. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural e Cultural

Caracterização e análise da paisagem e patrimônio atual

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

O empreendimento está inserido em área central de Florianópolis, caracterizada por ser uma área de consolidação urbana e marcada pela sobreposição de diferentes funções urbanas residenciais, comerciais, institucionais e de serviços. A AID apresenta intensa verticalização, em consonância com as diretrizes do Plano Diretor, e configura-se como espaço de centralidade, onde se concentram fluxos de mobilidade, atividades econômicas e serviços especializados. O valor paisagístico da região advém da coexistência

entre edificações de caráter histórico e cultural, áreas verdes estruturadas em praças e parques urbanos e elementos institucionais que compõem a memória coletiva e a identidade visual do centro da cidade.

Nesse contexto, observa-se que a paisagem urbana local é resultado da articulação entre componentes naturais e construídos, formando um cenário heterogêneo em termos tipológicos e morfológicos. A presença de exemplares arquitetônicos preservados, aliada à arborização de praças tradicionais, reforça a ambiência histórica e cultural da área, enquanto os edifícios contemporâneos de médio e grande porte expressam o processo contínuo de modernização e adensamento. Assim, a AID combina valores de memória e patrimônio com funções urbanas atuais, qualificando-se como espaço estratégico de permanência, circulação e centralidade metropolitana.

Paisagens no entorno do sítio de implantação do empreendimento



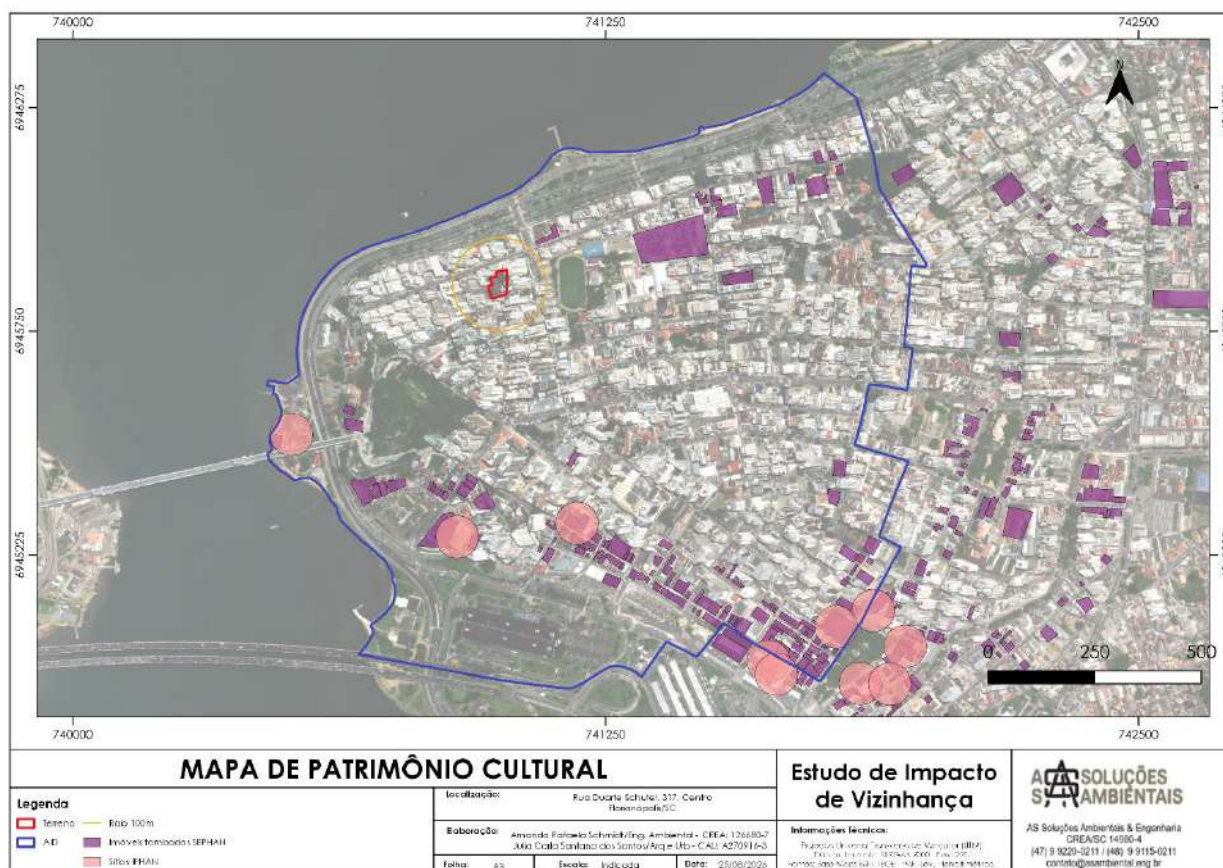


Fonte: Vistoria AS Soluções Ambientais & Engenharia, 2026.

O empreendimento encontra-se localizado em área central marcada pela presença de bens culturais e artísticos cadastrados. Na AID foram identificadas manifestações de arte pública em edifícios, bem como monumentos distribuídos em espaços de uso coletivo, que contribuem para a identidade cultural e paisagística da região. No entorno existem Áreas de Preservação Cultural (APC-) e Áreas de Entorno de

Bens Tombados (AEBT), áreas voltadas à proteção de valores históricos e paisagísticos, o que reforça a relevância do contexto urbano em que a edificação será implantada.

O empreendimento se localiza nas imediações de bens tombados em nível federal pelo IPHAN e de bens protegidos em âmbito municipal, sendo que não há registros de edificações históricas tombadas em um raio de 100 metros do lote em questão, conforme imagem apresentada abaixo:



Impactos pertinentes

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

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

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

O empreendimento está inserido em lote localizado na área central de Florianópolis, em contexto urbano consolidado, caracterizado pela elevada intensidade de ocupação, diversidade de usos, presença de edificações de diferentes alturas e tipologias e existência de bens de interesse cultural em sua área de influência. Nesse cenário, os principais elementos da paisagem urbana potencialmente impactados são a relação de escala entre as edificações, as visadas urbanas, a ambiência dos logradouros e a percepção dos bens culturais e demais referências existentes no entorno.

A implantação da nova edificação promove uma alteração permanente na composição visual da área, principalmente em razão de sua volumetria e verticalidade, que passam a integrar o conjunto de edificações percebido nas diferentes visadas da área central. Em determinados pontos, a torre poderá assumir maior destaque visual e ampliar o contraste de escala em relação a edificações vizinhas de menor altura. Entretanto, esse impacto ocorre em área já caracterizada pela verticalização e pela coexistência de diferentes períodos e padrões construtivos, devendo ser compreendido como parte da dinâmica de transformação da paisagem urbana central.

Os impactos não se restringem à alteração da linha de horizonte. No nível do pedestre, o empreendimento incorpora elementos destinados a qualificar sua relação com o espaço público, com destaque para o uso misto, a fachada ativa, a praça e a área de fruição pública, que favorecem a integração entre a edificação, os logradouros e os fluxos de pedestres. Elementos que contribuem para ampliar a vitalidade urbana e reduzir a percepção de uma interface exclusivamente fechada ou monofuncional.

No que se refere aos bens culturais situados na área de influência, o principal impacto potencial relaciona-se à alteração das condições de percepção e ambiência, bem como aos riscos decorrentes da execução das etapas de fundação e contenção. Como medida preventiva, está previsto o monitoramento técnico especializado das edificações protegidas durante as obras, com emissão de relatórios periódicos para acompanhamento de suas condições de estabilidade e integridade, além da adoção de garantia específica para eventual reparação de danos comprovadamente decorrentes da intervenção.

Dessa forma, conclui-se que o empreendimento produzirá impacto paisagístico permanente e perceptível, especialmente pela introdução de nova volumetria vertical e pela alteração de determinadas visadas e relações de escala. Contudo, sua inserção ocorre em contexto urbano já verticalizado e em transformação. As soluções de qualificação da interface com o espaço público e as medidas de salvaguarda dos bens culturais contribuem para reduzir os efeitos adversos, permitindo que a nova edificação seja incorporada como uma nova camada na contínua transformação da paisagem urbana central.

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

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

O empreendimento está inserido em área central consolidada e densamente urbanizada, não tendo sido identificada, no terreno ou em seu entorno imediato, a presença de florestas, matas, lagoas, praias, mangues, dunas, serras, Unidades de Conservação ou outros elementos do patrimônio natural sujeitos a impacto direto decorrente da implantação. Dessa forma, não são previstos impactos como supressão de

vegetação natural, interferência direta em corpos hídricos ou restrição de acesso da população a áreas naturais.

Os impactos ambientais mais diretamente relacionados à implantação concentram-se, portanto, nas transformações físicas do próprio lote, especialmente na impermeabilização do solo. Contudo, o projeto prevê áreas permeáveis e vegetadas, bem como soluções de captação das águas pluviais, contribuindo para reduzir os efeitos do aumento do escoamento superficial e da alteração das condições naturais de infiltração.

Em relação à paisagem natural, considerando a localização central e a verticalidade proposta, a edificação poderá ser percebida a partir de determinados pontos da cidade e, eventualmente, compor enquadramentos visuais associados a elementos naturais, sem que isso represente interferência física ou alteração direta desses bens. Trata-se, portanto, de um impacto essencialmente visual e condicionado aos diferentes pontos de observação.

Assim, tem-se que os impactos do empreendimento sobre o patrimônio natural são indiretos e de baixa abrangência, concentrando-se principalmente na alteração das condições de permeabilidade do lote e na eventual inserção da nova volumetria em determinadas visadas da paisagem. As medidas mitigadoras pertinentes deverão priorizar a manutenção das áreas permeáveis e vegetadas previstas no projeto e o adequado manejo das águas pluviais, conforme detalhamento a ser apresentado na Matriz de Análise dos Impactos Urbanísticos.

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)

O empreendimento está inserido na região central de Florianópolis, em área urbana consolidada, caracterizada pela coexistência de edificações verticalizadas, construções de diferentes períodos e usos diversificados, além da presença de bens e áreas de interesse cultural em sua área de influência. Conforme a caracterização realizada, não foram identificados bens tombados no raio imediato de 100 metros do lote, não havendo, portanto, interferência física direta sobre imóveis protegidos decorrente da implantação.

Os principais impactos potenciais sobre o patrimônio cultural relacionam-se às alterações na percepção visual e na ambiência urbana, em razão da inserção de uma edificação vertical. A nova volumetria poderá,

de forma indireta, compor determinadas visadas da área central e alterar a relação de escala e o enquadramento visual de bens culturais localizados na área de influência.

Durante a fase de implantação, os impactos potenciais concentram-se principalmente nas atividades de escavação, contenção e fundação, que poderão gerar vibrações e interferências no entorno. Para a prevenção de eventuais danos aos bens protegidos situados na área de influência, estão previstas medidas de acompanhamento e controle durante a execução das obras.

Dessa forma, conclui-se que os impactos sobre o patrimônio cultural são predominantemente indiretos, relacionados à alteração pontual da paisagem e aos riscos temporários associados à fase construtiva. Não são previstas interferências físicas diretas ou supressão de bens culturais.

Ressalta-se, por fim, que caso durante as obras sejam identificados vestígios arqueológicos ou materiais de relevância cultural, será realizada comunicação imediata ao IPHAN e à Secretaria Municipal de Patrimônio Histórico, assegurando a adoção das medidas necessárias à proteção, registro e salvaguarda do patrimônio arqueológico e cultural eventualmente existente.

Anexos:

- Consulta de Viabilidade de Construção
- Consulta de Viabilidade Ambiental
- Consulta de Viabilidade Resíduos Sólidos
- Consulta de Viabilidade Água
- Consulta de Viabilidade Esgotamento Sanitário
- Consulta de Viabilidade Energia Elétrica
- Mapas em alta resolução
- Situação e Localização com passeios, acessos e egressos
- Levantamento expedito da infraestrutura do entorno.