

RESPOSTA AO RELATÓRIO CONCLUSIVO DA CPAEIV – EIV KOMPRÃO

Prezados,

A CEDRO ASSESSORIA AMBIENTAL LTDA apresenta por meio deste, a nova versão completa do EIV, com as contribuições advindas da CPAEIV, e visando facilitar a análise pontuamos abaixo a localização das informações.

Item III – ANÁLISE DOS IMPACTOS AMBIENTAIS PREVISTOS

Foi realizada alteração do texto, indicando de forma mais clara que há presença de vegetação nativa de maneira isolada (Item 3.1).

Também foi incluso no estudo a necessidade de o empreendedor requerer licença de corte e supressão de árvore isolada, bem como demais licenças ambientais pertinentes à atividade, como requerer licenciamento de terraplanagem (Item 3.3).

Item IV – ANÁLISE DAS MEDIDAS MITIGADORAS/COMPENSATÓRIAS

Foram realizadas alterações na matriz de impactos, conforme ajustes do Relatório do EIV.

Item V – ANÁLISE DOS PROGRAMAS DE MONITORAMENTO DOS IMPACTOS E DAS MEDIDAS MITIGADORAS/COMPENSATÓRIAS

Incluso Item 7 que contempla o monitoramento dos impactos e medidas mitigadoras na fase de implantação e operação.

Item V – DEMAIS CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS

Em adição às observações técnicas já elencada, a CPAIV ainda tem o seguinte a considerar:



- 1) Não foi demonstrado como foi feito o cálculo da estimativa de consumidores por dia;

Foi apresentado metodologia utilizada pelo Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina, item 2.3.1.

- 2) Incluir no projeto de situação/localização a projeção da cisterna (conforme previsto no item 2 da matriz de impactos);

Incluído no projeto arquitetônico, presente no Anexo 3.

- 3) No item 3.4.5.1 e 3.4.5.2, referente a efluentes de drenagem e águas pluviais geradas apresenta valor de precipitação que não corresponde com a realidade, os autores do texto podem utilizar um valor de precipitação máxima provável visando um cenário de maior controle mesmo numa situação de alta precipitação;

Ajustado no documento. O itens passaram a ser o 3.5.5.1 e 3.5.5.2.

- 4) Conforme o estudo, na pg. 196: "O valor encontrado para sub-bacia do rio Pomeranos, de acordo com a variáveis citadas é igual a 1,86 o que aponta a uma baixa propensão a ocorrência de cheias em função do Kc. Ressalta-se que este resultado não converge a padrões anômalos de precipitações, que já ocorreram no passado." Talvez esse valor baixo seja porque os autores consideraram uma sub-bacia, contudo a proximidade do Rio Benedito e a sua influência reconhecida em eventos de enchentes nas proximidades do local do empreendimento levam a crer que a bacia considerada deve ser a do Rio Benedito;

Ajustado no documento (Item 4.5.3.2).

- 5) Conforme o estudo, na pg. 197: "O valor encontrado para a bacia do empreendimento é igual a 0.201, o que indica uma baixa propensão para ocorrência de cheias em função do kf." Da mesma forma que o item anterior, esse valor pode estar subestimado tendo em vista que os autores não consideram a bacia do Rio Benedito. Além disso, no mapa da pg. 199 demonstra a cota máxima de enchentes que abrange a área do empreendimento, ainda que os autores não falem nada sobre isso no texto;

Ajustado no documento (Item 4.5.3.3).

- 6) O mapa da pg. 187 parece estar sem a delimitação do tipo de solo na área do empreendimento;

Mapa ajustado.



- 7) Inserir o mapa da bacia hidrográfica analisado para os cálculos do item 4.5.3.1 da pg. 196;

Mapa inserido.

- 8) Na tabela 48 da pg. 204 as colunas de *Status* de conservação não estão preenchidas, mesmo que não haja valores para estes elementos sugere-se que complete a tabela com traços ou que coloque a informação de que tais espécies não estão ameaçadas, do jeito que está dá a impressão de que está incompleta a tabela;

Ajustado no documento (Item 4.5.5.3).

- 9) Sugere-se ao empreendedor que realize um plano de resgate de fauna, levando em conta os animais constantes na tabela 48 e 49, principalmente relacionadas a ninhos de aves que se encontram no campo com o quero-quero;

Foi incluso no estudo a necessidade de o empreendedor realizar o resgate de fauna (Item 4.5.5.9).

- 10) Item 3.9. no projeto de implantação não está demarcado o acesso de pedestre ao empreendimento, que deve ser separado do acesso de veículos;

Incluído no projeto arquitetônico, presente no Anexo 3.

- 11) Não está demarcado o estacionamento dos funcionários e operários durante a fase de implantação do empreendimento na figura 23, se forem utilizadas as vias públicas para tal finalidade deverá haver anuência do setor de trânsito;

Incluído no layout do canteiro de obras (Item 3.10.2).

- 12) Apresentar projeto de detalhamento da iluminação natural;

Apresentado no Anexo 8.

- 13) Da análise viária: a metodologia está correta. O relatório aponta que o trânsito já é saturado e com o empreendimento não mudará esta realidade, ou seja, “*não implicara em grande variação da capacidade viária das ruas estudadas*” (texto da pg. 168). Desta forma, sugere-se a implantação do trevo alemão conforme sugerido pelo relatório de EIV na matriz de impactos, item 8. Desta forma, apresentar o projeto viário do trevo alemão, observando o que segue:



- O desenho do projeto viário deve contemplar o trecho entre a Paul Harbs até a rua Mônaco, incluindo todos os rebaixos de meio-fio deste trecho para melhor análise da locação da faixa de pedestres;
- Incluir no projeto a locação da faixa de pedestre (conforme sugerido na matriz de impactos, item 1). A locação da faixa deve ser sugerida pelo responsável técnico, de acordo com a análise dos rebaixos de meio-fio, a ser reavaliado/aprovado;
- Locar os postes existentes defronte ao imóvel;
- Locar as lixeiras previstas na matriz de impactos (item 1);
- Dar continuidade a geometria da ciclovia/ciclofaixa e calçada existente;
- A área a ser incorporada para a implantação do trevo alemão deve avançar sobre o imóvel do empreendimento;
- Apresentar projeto paisagístico da linha de muro / trevo alemão / estacionamento.

É apresentado um estudo preliminar do trevo alemão no Anexo 10, conforme item 3.10. Este e os demais projetos estão em desenvolvimento e serão aprovados junto à prefeitura, sob responsabilidade do empreendedor.

Como a rua Mônaco está em nível de serviço F, deve-se utilizar a rota de caminhões pela rua Paul Harbs, sendo, entrada e saída. Isto porque a rua Paul Harbs, está em nível de serviço D, para o horário de pico e está previsto pela logística, que os caminhões farão a distribuição fora do horário de pico, não prejudicando ainda mais o trânsito local.

Segure-se a execução, pelo empreendedor, da pavimentação asfáltica do trecho da rua Noruega (trecho que contempla a rota de caminhões), para inclusão de sinalização viária;

Conforme indicado nas medidas proposta, sugere-se uma parceria público privada – PPP para a execução deste serviço.

Segure-se a alteração da sinalização da rua Paul Harbs (rota de caminhões) excluindo a permissão de estacionar devido ao gabarito da via e manobra dos caminhões. Apresentar avaliação do responsável técnico do EIV;

Foi incluso no texto a necessidade de projeto de sinalização viária, item 3.10.3.

Deve-se fazer constar que os caminhões não poderão ficar estacionados nas vias locais próximas ao empreendimento, apenas dentro do imóvel e nas vagas específicas de carga e descarga.



A Lei Complementar 478/2016 do Município estabelece em seu artigo 4º inciso III que as vias locais são “vias destinadas ao tráfego local, permitindo acesso direto aos imóveis lindeiros, onde o tráfego de passagem deve ser desestimulado”. Considerando que o acesso às docas do empreendimento, ou seja, todo o fluxo de carga e descarga, dar-se-á por uma via local. Deveria ter sido apresentada justificativa para tal decisão que é contrária ao exposto na Lei. Deve-se justificar tal situação.

Foi inclusa a justificativa do empreendedor no item 3.10.

- 14) Da contagem de veículos: foram realizadas as contagens na segunda, terça e quarta, sendo que, terça e quarta, são dias parecidos em rotinas viárias e não atípicos. A contagem deveria ser realizada na segunda, quarta e sexta, que são dias atípicos, principalmente, a sexta-feira, podendo estar fragilizado o relatório. Reavaliar e/ou justificar;

Apresentada a justificativa no item 4.4.2.1.

- 15) Da análise de interpretação da paisagem (pag. 220): consta que a arquitetura do prédio afetará a paisagem local, porém não consta este item na matriz de impactos

Melhoramento do texto e acréscimo na matriz de impactos.

- 16) Item 6.9. diz-se que não haverá alterações quanto à arborização urbana, porém deverá sim ser adequado ao decreto de calçadas vigente no Município, visto que hoje não há a arborização correta. Portanto, será uma medida otimizadora, a qual deve ser incluída na matriz de impactos;

Alterado na matriz de impactos.

- 17) Sugere-se ao empreendedor que, querendo, acrescentem em tópicos próprio as medidas otimizadoras que o empreendimento irá implementar, tais com a arborização das calçadas, melhoria da iluminação, etc.;

Acrescentado na matriz de impactos.

- 18) A questão da valorização/desvalorização dos imóveis nas áreas de influência não foi tratada de modo suficiente cabendo a complementação técnica sobre o método para obtenção do resultado e da conclusão obtida;

Alterado no item 6.7.1.

- 19) Incluir Cronograma da fase de implantação;

Incluído no item 3.4.



20) Ainda, não foram tratados na matriz de impactos:

- Efeitos sobre a geração de tráfego e demanda por transporte público;
- Efeitos sobre a ventilação e iluminação pública;
- Alteração da vegetação e arborização urbana;
- Alterações no uso de equipamentos urbanos e comunitários existentes ou necessidade de implantação de novos equipamentos;

Incluídos na matriz de impacto.

21) Na conclusão sugere-se a retomada de forma pontual as vantagens e desvantagem de implantar o empreendimento proposto;

A conclusão foi ajustada.

22) Dos itens urbanísticos:

A quantidade e tipos de vagas do estacionamento não estão de acordo com o exposto no Anexo da Lei de Uso e Ocupação do Solo. Para o cálculo do número de vagas deve ser utilizada área construída total, cabendo nesse caso o desconto apenas da área do estacionamento coberto, sendo uma área aproximada de 1.793,79m². Ficando o cálculo assim:

7.172,74m² (da área total do empreendimento) – 1.793,79m² (da área de estacionamento cobertos) = **5.378,95m²**

- 54 vagas de veículos – 1/100m² (*supre*)
- 03 vagas para idoso – 5% de 54 vagas mínimas (*não supre*)
- 01 vaga PNE – 2% de 54 vagas mínimas (*supre*)
- 03 vagas carga/descarga (*supre*)
- 01 vaga embarque/desembarque (*para área superior a 7.000,00m²*) (*não projetado*)
- 54 vagas de motos – 1/100m² (*não supre*)
- 27 vagas de bicicletas – 1/200m² (*supre*)

Cálculo da quantidade de vagas revisado e ajustado (item 3.10.1.1) conforme projeto arquitetônico atualizado (Anexo 3).

A conta da taxa de permeabilidade do solo está incorreta e não é compatível com a planta de implantação. A área semi-permeável dos pisos das vagas externas, somando-se às áreas permeáveis de canteiros, não suprem a área mínima:

“§2º” As áreas pavimentadas com materiais que não necessitem de rejuntas ou com elementos vazados, tais como blocos de concreto, possuem uma taxa de permeabilidade equivalente a 50% (cinquenta por cento) da sua metragem quadrada”.

Justificado no item 2.3.1.

Das correções Formais ao EIV para aprovação:

Além dos apontamentos supra elencados, a CPAIV, verificou nos documentos alguns equívocos eminentemente de ordem formal que, embora não impeça a tramitação, necessitam retificação para apresentação ao Conselho da Cidade de timbó, sendo estes:

- a) Juntada de procuração e/ou contrato entre Cedro Ambiental e DHT Participações Ltda., ou subscrição do EIV e requerimento pelo representante legal da DHT participações juntamente com os técnicos;

Contrato apresentado no Anexo 16 – Demais documentos

- b) Os projetos devem estar assinados pelo proprietário e responsáveis técnicos;

Apresentado projetos assinados, lembrando que a aprovação dos projetos está em tramitação na prefeitura e demais órgãos competentes.

- c) Apresentar as quitações das RT's ou a autenticidade das mesmas;

Apresentado.

- d) A coordenação do Estudo de Impacto de Vizinhança deve ser feita por profissional habilitado para tal, como arquiteto e urbanista ou engenheiro civil. Não foi encontrada tal atribuição legal para Geógrafo, no Decreto Federal nº 85.138/1980, nem para Engenheiro Florestal, na Resolução CONFEA nº 186/1969. Indicar publicação oficial que atribua tal competência ou retificar RT's;

Apresentado ART de Coordenação da Arq. Cassandra Helena Faes

- e) O requerimento foi assinado em nome da Cedro Ambiental por uma pessoa física que não consta como sócia-responsável pela pessoa jurídica Cedro Ambiental. Deve ser comprovado o vínculo ou apresentar requerimento assinado por sócio responsável;



Novo requerimento assinado pelo representante legal da Cedro Inteligência Ambiental.

- f) Apresentar Certidão de Viabilidade do SAMAE. A certidão apresentada é em relação ao processo de unificação das áreas e não em relação ao empreendimento;

Apresentada Viabilidade atualizada no Anexo 6.

- g) Da geologia local: consta que o empreendimento se enquadra no no *ortognaisse pomerode*, porém, no mapa anexo o empreendimento não se encontra nesta área (mapa da pg. 179). Verificar e retificar aonde for necessário;

Item retificado 4.5.2.4.

- h) Verificar o mapa subsequente ao mapa da página 199. O mesmo está fora da numeração do relatório e não possui legenda;

Ajustado.

- i) Inserir uma lista de siglas no Estudo;

Foi inserida a lista.

- j) Na tabela 2 da pg. 28, colocar o número da respectiva ART de cada profissional.

A tabela foi ajustada.

- k) Nas ART's consta que "não se exige a observância das regras de acessibilidade". Deve-se sim observar as regras de acessibilidade, visto que é um empreendimento com acesso ao público e que vai interferir em áreas de domínio público;

A responsabilidade pela observância destas regras é do responsável técnico dos projetos e execução. Portanto, foi anexada ao projeto arquitetônico as RRT's dos responsáveis pelo mesmo, no Anexo 3.

- l) As ART's não constam como pagas nem apresentaram comprovante de quitação. A ART do Biólogo Rony Paolin Hasckel não foi assinada;

ART's inseridas no Anexo 15.



- m) O segundo projeto na página 30 possui um layout da loja que não é o mesmo do projeto de implantação e invade o terreno vizinho. Não foi possível compreender a finalidade deste projeto;

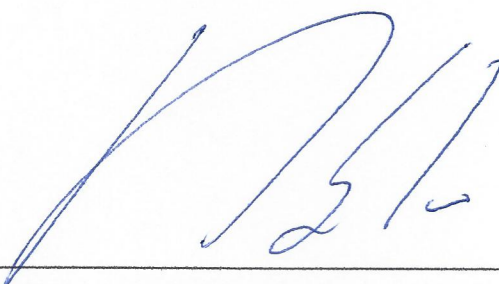
Ajustado.

- n) Item 4.9, na pesquisa aplicada à população a soma das percentagens nos gráficos ultrapassa 100%;

Ajustado.

- o) Não foi apresentado o Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), com linguagem acessível e objetiva, em que devem constar as características do empreendimento, as medidas propostas e a conclusão.

Juntamente com o Relatório, estamos protocolando uma apresentação que resume o estudo, expressando de maneira mais simples e objetiva as características do empreendimento, as medidas propostas e sua conclusão.



CEDRO ASSESSORIA AMBIENTAL LTDA
CNPJ: 05.556.254/0001-04

