

RELATÓRIO DE REVISÃO Nº 001/2021
ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA
EMPREENDIMENTO: MASHUA PEREIRA PARTICIPAÇÕES LTDA

Este relatório refere-se as correções solicitadas pela equipe de análise de Estudos de Impacto de Vizinhança - COMAE da Secretaria Municipal de Desenvolvimento da Cidade e Meio Ambiente de Cariacica.

Por questão de ordem, em análise aos pareceres dos analistas da COMAE, frisamos que o estudo foi apresentado para análise em junho/2021 e não em dezembro/2020 como descrito no parecer da analista Marissol, frisamos também, que o TR entregue para elaboração do presente estudo foi o número 05/2020 e não o TR nº 09/2020, e o presente estudo foi entregue pelo próprio proprietário.

DA ANÁLISE (parecer analista Marissol)

II – CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

c) Número de vagas de estacionamento de veículos e para carga e descarga;

“O estudo usa como referência o Supermercado Praça Real em determinados pontos e o Oba Superatacado em outros.

Não há um estudo de empreendimento semelhante para definir o número de vagas de carga e descarga, vagas de estacionamento, faixa de acumulação e etc.”

RESPOSTA

Primeiramente insta frisar que o supermercado mencionado no estudo não foi o Oba Superatacado, e sim o Superatacado Ok localizado no bairro maracanã, juntamente com o Supermercado Praça Real que é o existente no local.

A análise do empreendimento proposto foi realizada com base no supermercado existente no local, que é o Supermercado Praça Real, à rua Onofre de Oliveira há 50m de distância. O intuito é desativar o empreendimento existente e transferir o mesmo para o novo local conforme descrito no EIV. O supermercado Praça Real existente possui atualmente 1.000,00m² (mil metros quadrados) de área construída (área coberta), sendo 600,00m² (seiscentos metros quadrados) de área comercial utilizada para a disposição de produtos, atendimento direto aos clientes, e 400,00m² (quatrocentos metros quadrados) de área de

depósito e docas) tendo estacionamento descoberto (apenas 5 vagas conforme imagem 27 do estudo) já o novo empreendimento conforme especificado no projeto arquitetônico, porém, talvez não tenha sido bem especificado, possui 4.705,82m² (quatro mil setecentos e cinco metros e oitenta e dois decímetros quadrados) de área construída, no entanto, tem-se: 2.254,37m² (dois mil duzentos e cinquenta e quatro metros e trinta e sete decímetros quadrados) de área de loja, ou seja, área de uso efetivo para atendimento de clientes e disposição de produtos, englobando nessa metragem também o depósito com 360,35m², as áreas de refrigeração de produtos, açougue, preparação de produtos, padaria, entre outros; docas com 66,62m²(sessenta e seis metros e sessenta e dois decímetros quadrados); mezanino para área administrativa com 130,46m² (cento e trinta metros e quarenta e seis decímetros quadrados); subsolo para estacionamento de clientes com 2.254,37m² (dois mil e duzentos e cinquenta e quatro metros e trinta e sete decímetros quadrados).

Salientamos que houveram equívocos de informações no estudo, pois muitas informações do empreendimento existente atual foram coletadas diretamente com o proprietário que é leigo no assunto e foi necessário levantar a metragem in loco.

ESTUDO SIMILIAR DE EMPREENDIMENTO

Como o intuito deste projeto é a substituição do empreendimento existente, faremos novamente uma exposição detalhada de como funciona o local hoje, pois entendemos que buscar informações de outro empreendimento em outro bairro com uma dinâmica diferente, local e clientes diferentes, além de um fluxo diferente, não representará a realidade do que funciona hoje, então gostaríamos de aproveitar o funcionamento do estabelecimento atual para tratar as demandas reais da população do bairro e entornos, pois dificilmente o futuro empreendimento atrairá clientes de bairros mais distantes como Campo Grande e adjacências.

EMPREENDIMENTO ESTUDADO

Supermercado Praça Real está localizado à Rua Onofre de Oliveira, próximo à Praça Marechal Deodoro da Fonseca, bairro Cariacica-Sede, que também fica próximo ao terreno onde será construído o futuro empreendimento, a mais ou menos 50m de distância como mostrado na imagem a seguir:



O principal problema do empreendimento atual é a oferta de vagas de estacionamento aos clientes, o que causa tumulto de veículos nas ruas próximas, pois os clientes acabam tendo que estacionar em qualquer lugar. As vagas existentes ainda sofrem do problema de não possuir raio de manobra para saída do local, o que causa impacto direto no trânsito da Rua Onofre de Oliveira, o que acarreta acidentes e acúmulo de veículos na via, impedindo ainda a entrada e saída dos caminhões do empreendimento.



Imagem 27 – Vista do estacionamento do Supermercado Praça Real. Fonte: Acervo próprio.



Imagem 28 – Veículo tentando manobrar com a passagem de veículos na Rua Onofre de Oliveira. Fonte: Acervo próprio.



Imagem 32 – Caminhão tentando manobrar na Rua Onofre de Oliveira, enquanto veículos ocupam a entrada de carga e descarga. Fonte: Acervo próprio.



ÁREA DE CARGA E DESCARCARGA

Imagem 33 – Vista externa da área de carga e descarga. Fonte: Acervo próprio.



Imagem 29 – Veículos estacionados irregularmente na entrada de carga e descarga. Fonte: Acervo

Conforme a imagem 33 apresentada anteriormente no estudo o empreendimento atual tem espaço para receber a descarga de 01(um) caminhão, enquanto o outro aguarda ao lado pelo esvaziamento da doca, pois tem uma rampa em que os trabalhadores precisam descer com carga primeiramente, esses caminhões são os convencionais VUC de 7,20m de comprimento e 2,20m de largura e/ou os caminhões TOCO ou TRUCK de 14m de comprimento e 2,60 de largura, que são recebidos somente 1 por vez por dia a depender da demanda de suprimentos.

Conforme apresentado no projeto futuro, foram delimitadas 3 vagas de caminhões com tamanho de 8,0x3,50m suficientes para receber 3 caminhões do tipo VUC e realizar o descarregamento simultâneo de 2 caminhões enquanto 1 aguarda. O caminhão da frente pode facilmente sair e se deslocar para a vaga ao lado para o caminhão de trás sair e se realocar novamente conforme raio de manobra identificado.

Foi especificado de forma equivocada anteriormente sobre os tipos de caminhão que são recebidos no empreendimento atual, sendo que os veículos de abastecimento recebidos são os indicados no parágrafo anterior, tendo os seguintes recebimentos conforme tabela abaixo e estimativa futura:

HORÁRIO ATUAL	HORÁRIO FUTURO (PRETENSÃO)
Segunda-feira aos sábados: 8hs às 20hs	Segunda-feira aos sábados: 8hs às 22hs
Domingo: 8hs às 13hs	Domingo: 8hs às 18hs
Feriados: 8h às 13hs	Feriados: 8h às 18hs

Dessa forma, com a nova pretensão de horário de funcionamento do empreendimento futuro, podemos verificar que haverá um aumento no horário de funcionamento, no entanto, sem intervir nos horários específicos de pico de trânsito, conforme demonstrado na avaliação do estudo de trânsito no local.

EMPREENHIMENTO EXISTENTE
HortiFruti: 3 Colaboradores, tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Açougue: 5 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
3 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Padaria: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Embaladores: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Operadores de Caixa: 13 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
6 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
7 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Fiscais de Caixa: 2 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Repcionista: 2 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Repositores: 5 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
3 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado

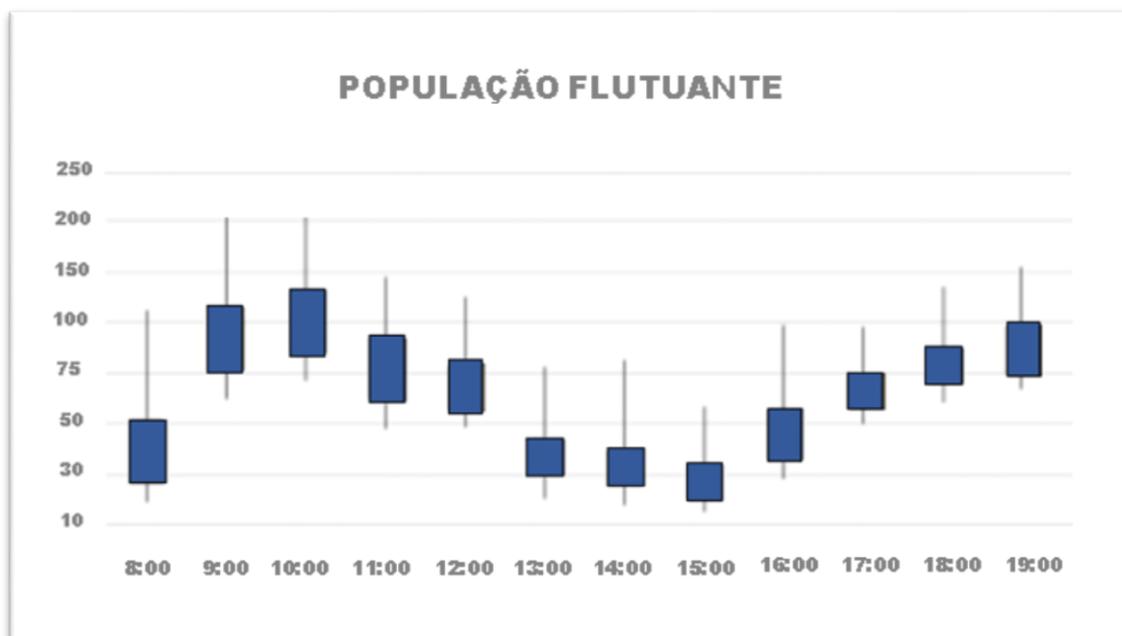
Recebimento e Logística: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
Segunda-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 17hs
De terça-feira a sexta-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 18hs.
Administrativo: 5 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 17hs de segunda-feira a sexta-feira
1 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda a sábado
3 Colaboradores: Segunda-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 17hs
De terça-feira a sexta-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 18hs.
Limpeza: 1 Colaborador tendo os seguintes horários de turnos:
1 Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
CPD: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
Segunda-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 17hs
De terça-feira a sexta-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 18hs.

Assim, tem-se um total de 48 funcionários no empreendimento atual. Para o empreendimento futuro estima-se um aumento de funcionários somente nas atividades rotineiras, que demandem atendimento ao público, organização e limpeza da loja, estoque, operadores de caixa, embaladores e repositores, totalizando 73 funcionários, podendo ser contratado outros colaboradores conforme necessidades advindas.

EMPREENDIMENTO FUTURO
HortiFruti: 6 Colaboradores, tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 6 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Açougue: 8 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
3 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
3 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 8 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Padaria: 5 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 5 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.

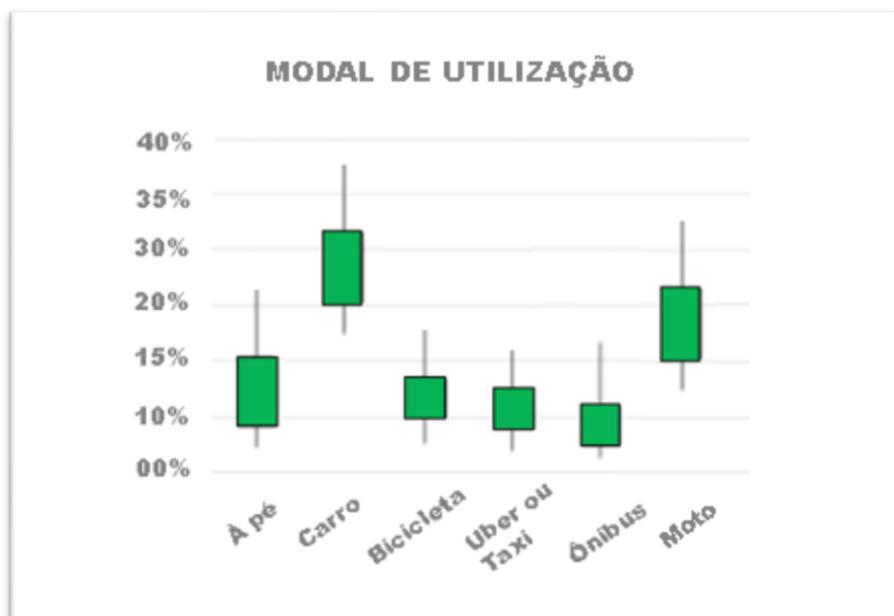
Embaladores: 9 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 9 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Operadores de Caixa: 16 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
4 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
4 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
4 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
4 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 16 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Fiscais de Caixa: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 03 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Recepcionista: 2 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
1 Colaborador: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
1 Colaborador: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 02 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Repositores: 10 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
3 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 16:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaborador: Das 9hs as 12hs e das 14hs as 18:20min de segunda-feira a sábado
2 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda-feira a sábado
3 Colaborador: Das 14hs as 17hs e das 17hs as 22:00min de segunda-feira a sábado
Escala de revezamento entre os 10 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
Recebimento e Logística: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
Segunda-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 17hs
De terça-feira a sexta-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 18hs.
Administrativo: 5 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 17hs de segunda-feira a sexta-feira
1 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda a sábado
3 Colaboradores: Segunda-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 17hs
De terça-feira a sexta-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 18hs.
Limpeza: 3 Colaborador tendo os seguintes horários de turnos:
2 Colaboradores: Das 7hs as 11hs e das 13hs as 17hs de segunda-feira a sexta-feira
1 Colaboradores: Das 11hs as 13hs e das 15hs as 20:20min de segunda a sábado
Escala de revezamento entre os 03 colaboradores: Das 8hs as 18:00hs aos domingos e feriados.
CPD: 3 Colaboradores tendo os seguintes horários de turnos:
Segunda-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 17hs
De terça-feira a sexta-feira das 8hs as 12hs e das 13hs as 18hs.

A população fixa do empreendimento futuro é caracterizada pelos funcionários, com a previsão de aproximadamente 73 pessoas, categorizados por função e turno, conforme descrito nas tabelas anteriores, que praticam atividades diversas dentro do empreendimento. Quanto a população flutuante, composta por clientes e prestadores serviços que adentram a área comum, esta terá variação significativa de acordo com hora e dia da semana, sendo assim, conforme visita realizada e pesquisa feita no empreendimento EXISTENTE, obteve-se os seguintes dados:



Os horários com maior fluxo de pessoas foram: entre 08:00 e 10:00 tendo um pico de 198 pessoas especificamente nos dias de sábado, tendo o fluxo considerado normal entre 75 e 100 pessoas nos dias úteis. Já os horários vespertinos entre 13:00 e 17:00 tiveram um fluxo considerado normal de 30 as 70 pessoas, tendo um pico maior nos dias de sábados de 100 pessoas.

Além do fluxo de pessoas foi verificado o tipo de cliente e o tipo de transporte utilizado para locomoção e acesso ao empreendimento, obtendo-se:



Os respectivos valores são a média estabelecida para o fluxo de pessoas em cada horário do levantamento da tabela anterior, sendo que, o total de pessoas que frequentou o estabelecimento num único dia foi de: 8% a 16% frequentaram o empreendimento a pé sendo moradores do próprio bairro com um pico de 21% aos sábados e domingos; 18% à 32% frequentaram o estabelecimento de carro próprio sendo parte moradores do próprio bairro e adjacências ou de passagem com pico de 38% aos sábados e domingos; 6% a 12% frequentaram o estabelecimento de bicicleta com pico de 17% aos sábados e domingos; 7% a 12% frequentaram o empreendimento de Uber ou Taxi tendo um pico de 16% aos sábados somente; 5% a 11% frequentaram o estabelecimento de ônibus com um pico de 14% aos sábados somente; 15% a 23% frequentaram o estabelecimento de moto com pico de 32% aos sábados e domingos.

Os valores maiores aos sábados e domingos foram devido ao quantitativo de pessoas que trabalham somente nos dias úteis, ou seja, de segunda-feira a sexta-feira, e que realizam suas compras aos sábados, salienta-se que não foi realizado estudo aos feriados, já que este é um dia atípico tendo uma variação muito grande. A pessoas que utilizaram os modais de bicicleta, a pé, moto e ônibus tiveram um tempo médio de permanência de 15min a 25 min dentro do estabelecimento, enquanto os modais de carro, Uber ou Taxi tiveram uma permanência de 30min a 60min, com picos de 90 minutos.

Dessa forma, pode-se concluir que a maior demanda do empreendimento atual é por automóveis e motos, e como o empreendimento atual comporta somente 5 vagas, entende-se que não é possível suprir a demanda atual de clientes, o que foi explicado anteriormente, sobrecarregando o sistema viário no que se refere ao quantitativo de vagas de estacionamento.

Com o aumento de área do empreendimento futuro, estima-se um aumento de 20% dos clientes, sendo estes do próprio bairro e adjacências, podendo ser comportados 77 carros, 22 motos e 18 bicicletas simultaneamente no empreendimento futuro conforme apresentado no projeto arquitetônico, ou seja, comportando supostos 117 clientes ao mesmo tempo, mas, considerando os diversos modais apresentados e suas variações, considerando o maior pico de frequência de clientes sendo 198 pessoas num mesmo intervalo de tempo, assim, somando-se esse quantitativo com 20% de aumento, tem-se um valor de 238 pessoas no maior pico, sendo que esse evento ocorrerá em dias e horários específicos como demonstrado nos gráficos, portanto, conclui-se que o empreendimento futuro comportará os clientes estimados.

j) - Descrição prévia da AID do empreendimento: características do bairro e de sua forma de ocupação, presença de elementos naturais e construídos de valor histórico, cultural e ambiental; arruamentos contíguos e de acesso principal até as vias arteriais considerando os sentidos e direções do sistema viário existente; áreas não ocupadas; áreas com calçadas acessíveis e não acessíveis; áreas de uso público e áreas livres; equipamentos urbanos e comunitários existentes, com as respectivas distâncias da área do empreendimento.

INDAGAÇÃO: *“Nesse ponto, o texto está se referindo ao supermercado do mesmo empreendedor, Praça Real, que será deslocado para o local em estudo?”*

RESPOSTA: Não. O intuito foi relatar os empreendimentos existentes nas proximidades do empreendimento a ser construído, além do empreendimento já existente. Foi citado no estudo que o supermercado mais próximo ao empreendimento a ser construído está a 350m de distância, sendo este, outro estabelecimento, diferente do empreendimento existente (Praça Real).

VI - SISTEMA VIÁRIO E DE TRANSPORTE NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA DO EMPREENDIMENTO

i) Determinação da área interna necessária para efetuar operações de carga e descarga de insumos e resíduos no empreendimento, que deverá ser dimensionada através de pesquisa de carga/descarga de mercadorias no empreendimento;

INDAGAÇÃO: “Considerando que foi mantida a mesma quantidade de vagas de carga e descarga, apesar de o novo empreendimento ter área quatro vezes maior que o existente, o que causará acúmulo de caminhões na Rua Manoel Sarmiento Firme, que é área residencial, causando incômodo aos moradores. Além disso, as vagas foram destinadas para veículos com 8 metros de comprimento, porém, o estudo na página 64 afirma: Estima-se que o horário de abastecimento permanecerá o mesmo, no entanto, sendo: Carreta: 5 vezes ao mês; Truck: 5 vezes ao mês; Caminhão até 3500kg: diariamente, sendo 09 caminhões por dia, para atender a nova demanda do empreendimento”. Dessa forma, os veículos citados possuem de 6,3(caminhão urbano) a 14(truck), podendo chegar a 18 metros de comprimento, não cabendo dentro da área destinada à carga e descarga”.

RESPOSTA: Conforme exposto no item de resposta anterior “Caracterização do empreendimento”:



Imagem 32 – Caminhão tentando manobrar na Rua Onofre de Oliveira, enquanto veículos ocupam a entrada de carga e descarga. Fonte: Acervo próprio.



ÁREA DE CARGA E DESCARGA

Imagem 33 – Vista externa da área de carga e descarga. Fonte: Acervo próprio.

Conforme a imagem 33 apresentada anteriormente no estudo o empreendimento atual tem espaço para receber a descarga de 01(um) caminhão, enquanto o outro aguarda ao

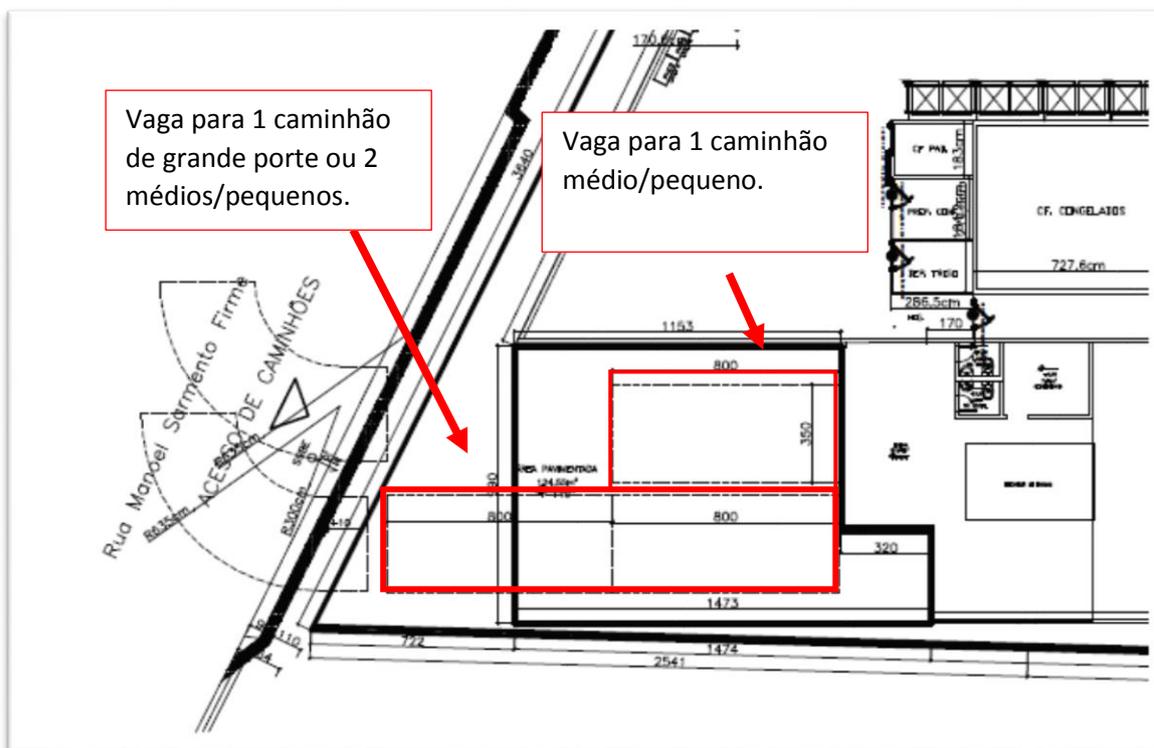
lado pelo esvaziamento da doca, pois tem uma rampa em que os trabalhadores precisam descer com carga primeiramente, esses caminhões são os convencionais VUC de 7,20m de comprimento e 2,20m de largura e/ou os caminhões TOCO ou TRUCK de 14m de comprimento e 2,60 de largura, que são recebidos somente 1 por vez por dia a depender da demanda de suprimentos.

Conforme apresentado no projeto futuro, foram delimitadas 3 vagas de caminhões com tamanho de 8,0x3,50m suficientes para receber 3 caminhões do tipo VUC e realizar o descarregamento simultâneo de 2 caminhões enquanto 1 aguarda. O caminhão da frente pode facilmente sair e se deslocar para a vaga ao lado para o caminhão de trás sair e se realocar novamente conforme raio de manobra identificado.

Foi especificado de forma equivocada anteriormente sobre os tipos de caminhão que são recebidos no empreendimento atual, sendo que os veículos de abastecimento recebidos são os indicados no parágrafo anterior, tendo os seguintes recebimentos conforme tabela abaixo e estimativa futura:

O empreendimento atualmente recebe as mercadorias de segunda a sexta-feira das 08:30min as 12horas e das 13horas às 16:45min, sendo: Caminhões tipo Truck: de 3 vezes a 4 vezes ao mês, sendo 1 vez por semana (recebem cargas gerais de arroz, açúcar, trigo e farinhas), os caminhões tipo VUC de até 3500kg, são recebidos diariamente, sendo em média 07 caminhões por dia, a depender também da demanda.

Estima-se que o horário de abastecimento permanecerá o mesmo, no entanto, sendo: Caminhões do tipo Truck: 5 vezes ao mês; VUC: diariamente, com uma média de 10 caminhões por dia para atender a nova demanda do empreendimento, dessa forma, a área de carga e descarga apresentada atenderá ao novo empreendimento conforme já apresentado em projeto.



K) Identificação, em planta, dos acessos diretos ao empreendimento. Tais acessos deverão comportar integralmente e de maneira segura os pedestres e veículos que acessarem a área.

INDAGAÇÃO: “*Todo o acesso de veículos (passeio e carga e descarga) será pela Rua Manoel Sarmiento Firme, que absorverá, nos diversos movimentos, todo o incremento do tráfego*”.

RESPOSTA:

Conforme já especificado na página 65 do Estudo no Item Acessos: A localização dos acessos, tanto para os veículos quanto para os pedestres estão identificadas no projeto arquitetônico, onde está previsto que todo o acesso, independente do modal, será pela rampa acessível na calçada da Rua Manoel Sarmiento Firme, que dá acesso à escada interna de acesso de pedestres ao empreendimento, ou, à área da praça em frente ao empreendimento, onde fica a fachada principal com acesso a rampa interna de acesso de pedestres.

O empreendimento possui três acessos independentes, sendo um para cada modal (Pedestres, Veículos leves e Veículos pesados), para melhorar o controle e a segurança, e evitar o acúmulo de veículos na via.

Como é possível verificar pela planta de situação, não é possível viabilizar outro acesso de veículos pela Rua Onofre de Oliveira, pois a frente do terreno é muito pequena e não é possível fazer intervenções na parte remanescente da Praça para acesso de veículos, o que causaria um impacto visual negativo e descaracterização da Praça.

A Rua Manoel Sarmiento Firme, possui 1 (uma) faixa de rolamento, tendo atualmente dois sentidos, recebendo os movimentos elencados conforme imagem 56.

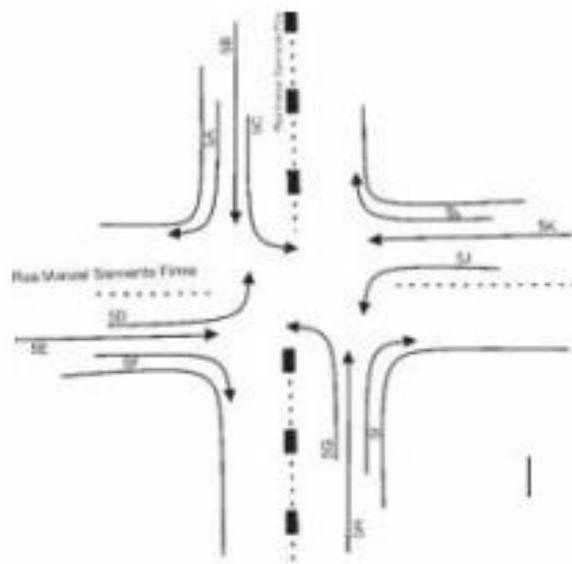


Imagem 56. Movimentos elencados à Rua Manoel Sarmiento Firme. Elaborado pelo autor, 2020.

Conforme já demonstrado nos dados das tabelas anteriores, não haverá incremento de fluxo intenso na Rua Manoel Sarmiento Firme de acesso ao empreendimento, no entanto, como sugestão à Prefeitura Municipal de Cariacica, de forma a melhorar ainda mais o fluxo de veículos nessa interseção a mudança de sentido dessa via, de forma à receber somente os veículos que entram pela Onofre de Oliveira em ambos os sentidos, seguindo o fluxo pela rua Manoel Sarmiento Firme, depois seguir pela Rua Manoel Sarmiento Filho, em seguida à direita pela Rua dos Diamantes, chegando novamente à Rua principal

que é a Onofre de Oliveira, podendo adentrar em ambos os sentidos da pista. Outra opção de fluxo de veículos também é seguir pela rua José Valentim, pegando a esquerda na rua Getúlio Vargas, seguindo para à direita na rua Lopes Rogério que se estende até a Rodovia José Sette, a seguir imagem 57 com mapa esquemático dos fluxos sugeridos.



Imagem 57. Fluxos dos movimentos sugeridos. Elaborado pelo autor, 2020.

Vale salientar, que tais modificações são benéficas ao entorno imediato do empreendimento na Rua Manoel Sarmiento Firme, Rua Manoel Sarmiento Filho, Rua dos Diamantes, Rua Getúlio Vargas e Rua José Valentim, pois atualmente as ruas são escuras e pouco movimentadas, e segundo relatos dos moradores entrevistados nas pesquisas, esse entorno imediato ao empreendimento são alvos de muitos assaltos, dessa forma, haverá uma maior circulação de pessoas e veículos com o novo empreendimento.

I) Definição do nível de serviço futuro, a ser definido considerando as viagens geradas pelo empreendimento e os demais previstos na AID. Apresentar memória

descritiva e detalhamento em planta da alocação de tráfego atual e futuro nas interseções da AID:

INDAGAÇÃO: O estudo não apresenta a memória descritiva e o detalhamento do tráfego atual e futuro, mas indica que todo o incremento do tráfego vai impactar principalmente na Rua Manoel Sarmiento Firme e nas vias contíguas a essa, por os veículos acessarão o empreendimento.

O estudo também não deixa claro como foi feito o cálculo. Usou-se como referência o Supermercado Praça Real, mas não se sabe se a demanda considerou que o novo supermercado possuirá quatro vezes a área do empreendimento existente. Dessa forma não é possível avaliar devido a falta de detalhamento desse item.

RESPOSTA: Todo o levantamento de campo e o estudo feito in loco foi apresentado conforme as tabelas dos “Dados médios de contagem de tráfego” às folhas 55-62, bem como a metodologia para análise de capacidade viária e determinação do nível de serviço atual e futuro às folhas 62 até 68 do estudo apresentado, além da avaliação das características das vias contíguas citadas a partir das folhas 43 até 53. Sugerimos nova leitura desses itens.

Para os cálculos, a metodologia tradicionalmente utilizada para análise da capacidade e nível de serviço de uma via, Highway Capacity Manual – HCM (TRB, 2000), denominada “análise de trechos genéricos”, é aplicada para trechos de rodovias e vias de pista simples, localizada em terreno plano ou ondulado, e que possuam características geométricas homogêneas em toda sua extensão, além de volumes e composição do tráfego relativamente constantes durante o período de análise. A capacidade e o nível de serviço são definidos em conjunto para os dois sentidos da via. Esta metodologia também pode ser aplicada para a análise da capacidade e nível de serviço de vias urbanas, uma vez que no Brasil não existe metodologia e estudos suficientes para vias urbanas.

Os indicadores caracterizadores dos fluxos de tráfego são o volume de tráfego, a velocidade e a densidade.

Cálculo da Densidade (Veíc./km)

$$q = S \times K$$

onde: q – fluxo (ou volume) (veíc./hora);

S – velocidade média no espaço (km/h);

K – densidade (veíc./km).

A análise da capacidade e nível de serviço de uma via permite determinar qual a qualidade da operação nos períodos de pico e qual o nível de crescimento do tráfego que pode ser suportado pelo sistema nas condições atuais de tráfego.

Se uma via opera no limite de sua capacidade, as condições de fluidez são bastante precárias, pois a elevada quantidade de veículos restringe significativamente a velocidade, dificulta mudanças de faixa e exige grande concentração dos motoristas.

A avaliação da qualidade da operação numa via em um dado período é feita utilizando conceitos de nível de serviço e volume de serviço.

O Nível de Serviço é definido como uma medida qualitativa das condições de operação, conforto e conveniência de motoristas, e depende de fatores como: liberdade na escolha da velocidade, finalidade para mudar de faixas nas ultrapassagens e saídas e entradas na via e proximidade dos outros veículos.

A seguir são apresentados os níveis de serviço e as descrições das condições de operação correspondentes a cada nível de serviço:

NÍVEL A – fluxo livre. Concentração bastante reduzida. Total liberdade na escolha da velocidade e total facilidade de ultrapassagens. Conforto e conveniência: **ótimo**.

NÍVEL B – fluxo estável. Concentração reduzida. A liberdade na escolha da velocidade e a facilidade de ultrapassagens não é total, embora ainda em nível muito bom. Conforto e conveniência: **bom**.

NÍVEL C – fluxo estável. Concentração média. A liberdade na escolha da velocidade e a facilidade de ultrapassagens é relativamente prejudicada pela presença dos outros veículos. Conforto e conveniência: **regular**.

NÍVEL D – próximo do fluxo instável. Concentração alta. Reduzida liberdade na escolha da velocidade e grande dificuldade de ultrapassagens. Conforto e conveniência: **ruim**.

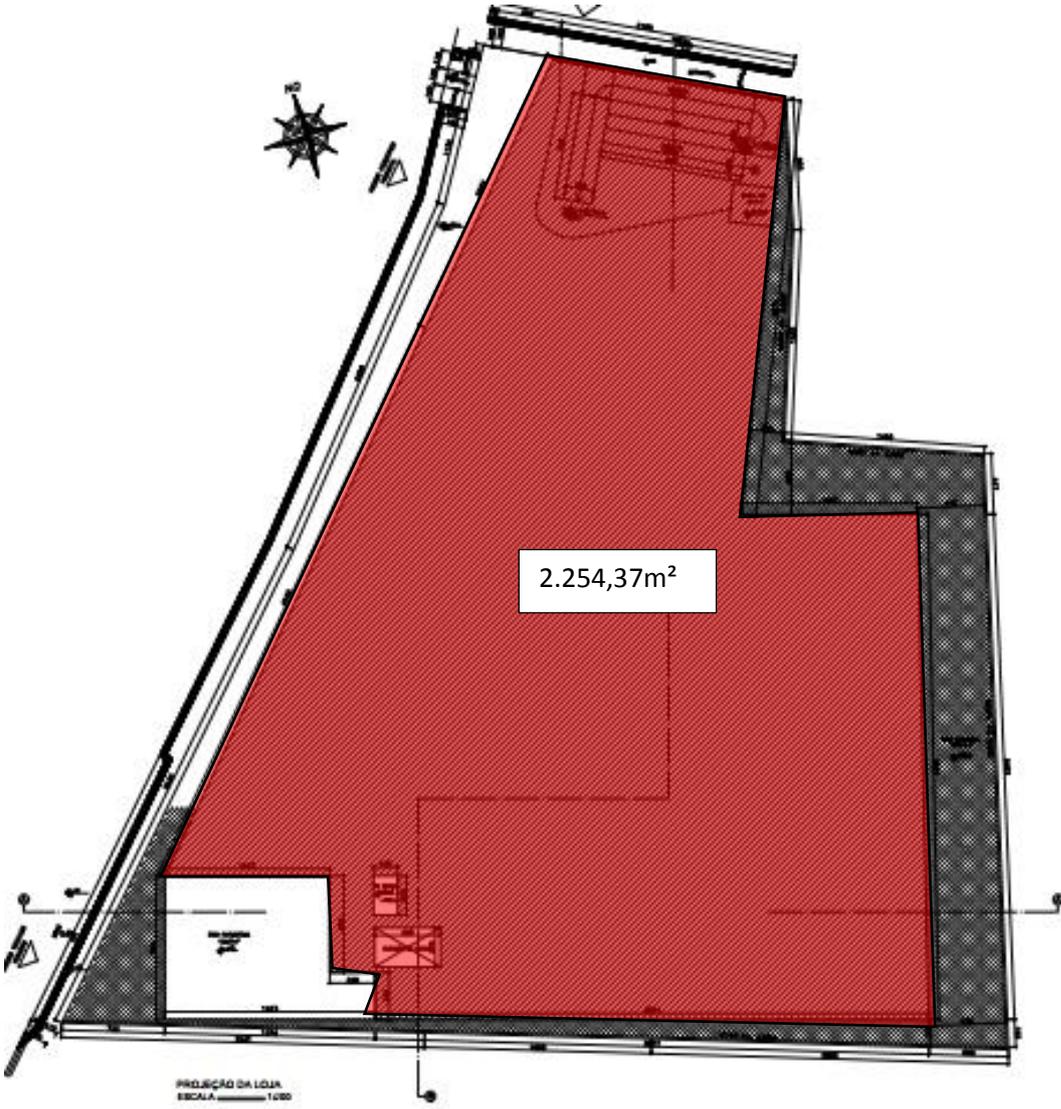
NÍVEL E – fluxo instável. Concentração extremamente alta. Nenhuma liberdade a escolha da velocidade e as manobras para mudanças de faixas somente são possíveis se forçadas. Conforto e conveniência: **péssimo**.

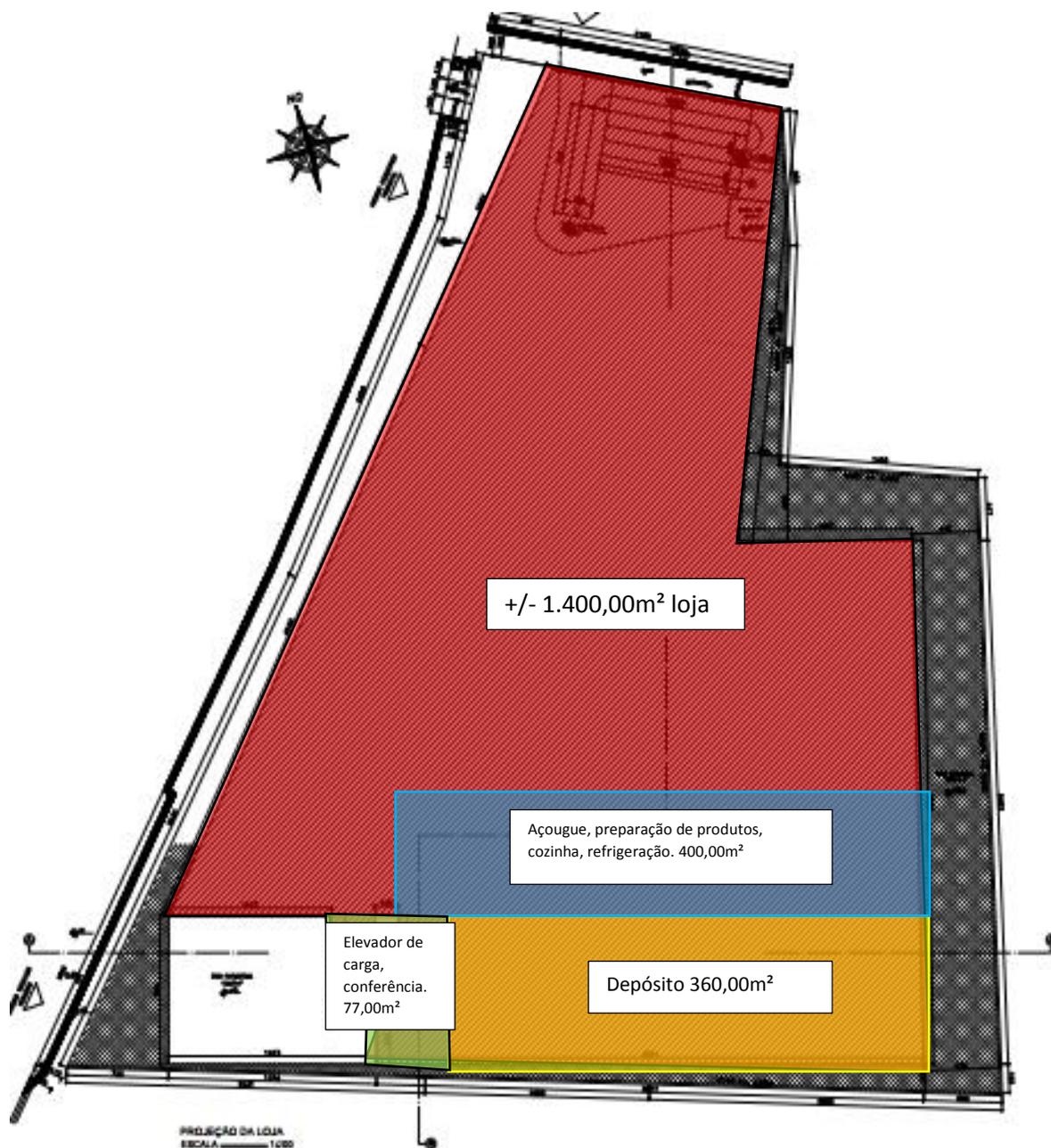
NÍVEL F – fluxo forçado. Concentração altíssima. Velocidades bastante reduzidas e frequentes paradas de longa duração. Manobras para mudança de faixas somente são possíveis se forçadas e contando com a colaboração de outro motorista. Conforto e conveniência: **inaceitável**.

Sobre o tamanho do novo empreendimento em que é afirmado que possuirá “*quatro vezes o tamanho do empreendimento atual*”, sendo que foi apresentado a descrição das áreas úteis do empreendimento no primeiro parágrafo desse relatório de revisão, conforme a seguir:

“A análise do empreendimento proposto foi realizada com base no supermercado existente no local, que é o Supermercado Praça Real, à rua Onofre de Oliveira há 50m de distância. O intuito é desativar o empreendimento existente e transferir o mesmo para o novo local conforme descrito no EIV. O supermercado Praça Real existente possui atualmente 1.000,00m² (mil metros quadrados) de área construída (área coberta), sendo 600,00m² (seiscentos metros quadrados) de área comercial utilizada para a disposição de produtos, atendimento direto aos clientes, e 400,00m² (quatrocentos metros quadrados) de área de depósito e docas) tendo estacionamento descoberto (apenas 5 vagas conforme imagem 27 do estudo) já o novo empreendimento conforme especificado no projeto arquitetônico, porém, talvez não tenha sido bem especificado, possui 4.705,82m² (quatro mil setecentos e cinco metros e oitenta e dois decímetros quadrados) de área construída, no entanto, tem-se: 2.254,37m² (dois mil duzentos e cinquenta e quatro metros e trinta e sete decímetros quadrados) de área de loja, ou seja, área de uso efetivo para atendimento de clientes e disposição de produtos, englobando nessa metragem também o depósito com 360,35m², as áreas de refrigeração de produtos, açougue, preparação de produtos, padaria, área técnica, conferência, acesso de rampa, entre outros, somando-se 400,00m²; docas com 66,62m²(sessenta e seis metros e sessenta e dois decímetros quadrados); mezanino para área administrativa com 130,46m² (cento e trinta metros e quarenta e seis decímetros quadrados); o restante é de área de subsolo para estacionamento de clientes com 2.254,37m² (dois mil e duzentos e cinquenta e quatro metros e trinta e sete decímetros quadrados)”.

Dessa forma, a área destinada para o estacionamento, depósito, docas, manutenção e áreas técnicas não devem ser consideradas para a cômputo da área efetiva de atendimento e influência de fluxo de pessoas, assim tem-se:





Dessa forma, conforme as imagens acima tem-se a divisão da área construída do 1º pavimento (loja) do empreendimento futuro, com suas respectivas utilizações, restando uma área útil de loja para disposição de produtos e atendimento de cliente de +/- 1.400,00m², e não se trata de uma área útil de 4.705,37m², pois só de estacionamento é 2.254,37m².

m) Apresentar planos de logística específicos para operação de carga e descarga e movimentação de terra durante a fase de execução da obra (inclusive layout do canteiro de obras), contendo os tipos de veículos a serem utilizados, horários de

circulação no sistema viário, rotas de acesso, acessos ao empreendimento, locais de acomodação/armazenamento, etc. Toda operação de carga e descarga deverá acontecer dentro do terreno onde será implantado o empreendimento.

INDAGAÇÃO: Considerando que haverá movimentação de terra, principalmente por causa do subsolo a ser executada; considerando a movimentação por causa das obras; considerando o uso residencial da área, principalmente da Rua Manoel Sarmiento Firme, não foi apresentado o plano de logística para a fase de execução das obras.

RESPOSTA: Conforme corte esquemático apresentado na imagem 62 do estudo, o perfil natural é nivelado com a calçada, não possuindo desníveis ou taludes em sua área. Para construção do subsolo será feita escavação no local para adentrar – 1,00 m abaixo do nível da calçada, o que irá totalizar 2.254,37m³ de escavação, e não haverá desmonte de rocha.

Este item não foi detalhado pois compete diretamente ao Licenciamento Ambiental da obra em conjunto com a licença específica para terraplanagem, sendo tratado os itens de retirada e destinação do material da terraplanagem, bem como demais condicionantes específicas dessa etapa da obra.

Conforme especificado no item X – Diretrizes ambientais em seus sub itens, ver descrição:

d) Estudo de Ruído na AID delimitada, apresentando a situação atual e projeções do mesmo para a fase de implantação e operação; h) Poluição Hídrica; j) Poluição Atmosférica;

Esses são os itens descritivos com as ações básicas de cuidados durante a fase de implantação e execução da obra, no entanto, não foi elaborado um cronograma específico para as obras, pois ainda estamos na fase de elaboração de projetos complementares e aprovação.

n) Apresentar planos de desvio de tráfego (caso sejam necessárias interdições de vias públicas) e os novos acessos às áreas internas ao terreno do empreendimento para movimentação de maquinário em função do desvio proposto.

INDAGAÇÃO: Na avaliação do item K do TR, na página 65, o estudo faz uma proposta de alteração do tráfego, com mudança de sentido dessa via, de forma a receber somente os veículos [...] Essa proposta poderá reduzir os impactos de trânsito na Rua Manoel Sarmiento Firme, e no cruzamento desta com a Rua Onofre de Oliveira, visto que os movimentos 4F

e 4E deixarão de existir, mas impactará nas outras ruas por onde o fluxo de veículos escoará.

RESPOSTA: Considerando que a Rua Onofre de Oliveira é uma via principal e recebe um fluxo médio de veículos, mas que, suporta o movimento atual e o futuro conforme demonstrado nas tabelas de levantamento de dados em campo, o intuito da proposta de alteração do tráfego é de não sobrecarregar a Onofre de Oliveira, mas tentar distribuir de forma homogênea o trânsito local.

VII – INFRAESTRUTURA BÁSICA

INDAGAÇÕES:

a) Consumo de água;

Item já apresentado.

b) Consumo de energia elétrica;

Em anexo, nesta revisão.

c) Demanda de esgoto sanitário e de drenagem pluvial;

Já apresentado na viabilidade da CESAN.

Área permeável identificada no projeto arquitetônico.

VIII – PADRÕES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO NA ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA DO EMPREENDIMENTO.

c) Caracterização da arborização urbana. Apresentar ainda projeto paisagístico para a área do empreendimento (contemplando jardinagem e arborização)

INDAGAÇÃO: O item não apresenta o projeto paisagístico para o empreendimento, ainda mais considerado que, segundo o estudo, das medidas mitigadoras é a reforma da praça na calçada em frente ao empreendimento.

RESPOSTA: Essa é a proposta do empreendedor como medida mitigadora, a revitalização da área remanescente da praça em frente ao empreendimento. A revitalização se tratará sobre a manutenção do piso, dos bancos e mesas de concreto existentes, e cuidado com das árvores existentes, além do plantio de novos arvores e arbustos, mediante a

apresentação de projeto e obtenção de licença municipal para execução dos serviços em conjunto com a execução da obra. Período de apresentação: 6 meses após o início da obra e conclusão em conjunto com a inauguração do novo estabelecimento.

X - DIRETRIZES AMBIENTAIS

d) Estudo de Ruído na AID delimitada, apresentando a situação atual e projeções do mesmo para a fase de implantação e operação.

INDAGAÇÃO: O item fala dos ruídos na fase de implantação não apresenta na fase de operação.

RESPOSTA: Na fase de operação não se tem grandes problemas com ruídos pois o estabelecimento funcionará somente em horário comercial, conforme tabela de horário apresentada anteriormente, dentro das permissões.

Para garantir que o nível de emissão sonora e vibração esteja dentro dos parâmetros aceitáveis, deverá ser realizado o acompanhamento das atividades de operação do empreendimento.

Medidas Preventivas / Mitigadoras:

- Manutenção preventiva e corretiva de máquinas e equipamentos;
- Executar os trabalhos em horários permitidos;
- Monitoramento das emissões sonoras;

i. Resíduos Sólidos: caracterização, medição e relato do acondicionamento, transporte e destinação final dos resíduos sólidos gerados durante a instalação e operação do empreendimento; obedecendo as normas vigentes os procedimentos exigíveis para coleta interna e externa dos resíduos, inclusive óleos e combustíveis;

INDAGAÇÃO: O estudo afirma que na fase de funcionamento, a coleta e destinação de resíduos sólidos deverá ser feita pelo sistema municipal, mas, caberá ao empreendimento o adequado acondicionamento e a disposição para a coleta, nos dias e horários previstos no sistema municipal. Porém, não apresenta a quantidade de resíduos produzidos, e se esse quantitativo é atendido pelo sistema municipal, conforme Plano de Resíduos. Inclusive, o estudo afirma que no empreendimento existente há contrato para coleta de resíduos.

RESPOSTA: Este item foi discriminado de forma incorreta, na verdade, o empreendimento Praça Real, atualmente, destina os resíduos na coleta Municipal e futuramente há pretensão de contratação de empresa para realização da coleta caso necessário.

Conforme a Lei 079/2018 que institui a política municipal de meio ambiente:

Art. 168 “Para efeitos desta Lei são considerados: I – grandes geradores de resíduos sólidos: proprietários, possuidores ou titulares de estabelecimentos públicos, institucionais, de prestação de serviços, comerciais e industriais, entre outros, geradores de resíduos sólidos descritos no inciso II deste artigo, em volume igual ou superior a 200 (duzentos) litros diários, considerada a média semanal de geração”.

Art. 169 “Os grandes geradores são responsáveis pelo acondicionamento e pela apresentação dos resíduos para a coleta, ficando também obrigados a cadastrar-se junto à Administração Pública Municipal, na forma e no prazo em que dispuser a regulamentação”.

Parágrafo único. Do cadastro constará a entrega do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, a declaração de volume mensal de resíduos produzidos pelo gerador, o operador contratado para a realização dos serviços de coleta, transporte, destinação e disposição final ambientalmente adequada dos resíduos, além de outros elementos necessários ao controle e fiscalização pelo Município de Cariacica.

Art. 170 “Os grandes geradores deverão promover a coleta, o processamento e a destinação dos resíduos para disposição final ambientalmente adequada por dotações orçamentárias próprias”.

Dessa forma, o empreendimento futuro deverá se legalizar as questões ambientais conforme disposto na Lei 079/2018, mas, estes são itens que são tratados e fiscalizados diretamente na Licença Ambiental.

XI – IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS

b. Ao Patrimônio Histórico;

INDAGAÇÃO: O estudo afirma que o empreendimento, que fica em frente à Praça Marechal Deodoro da Fonseca, onde fica localizado a Igreja Matriz São João Batista e o Centro Histórico Eduartino Silva, não causará nenhum impacto negativo nesses elementos, e que pelo contrário, valorizará o local, pelo impacto visual positivo com a implantação do empreendimento no local, e a revitalização da área remanescente da praça em frente ao

empreendimento. Porém, o estudo não apresenta nenhuma simulação da fachada desse projeto para avaliação de impacto estético ou volumétrico.

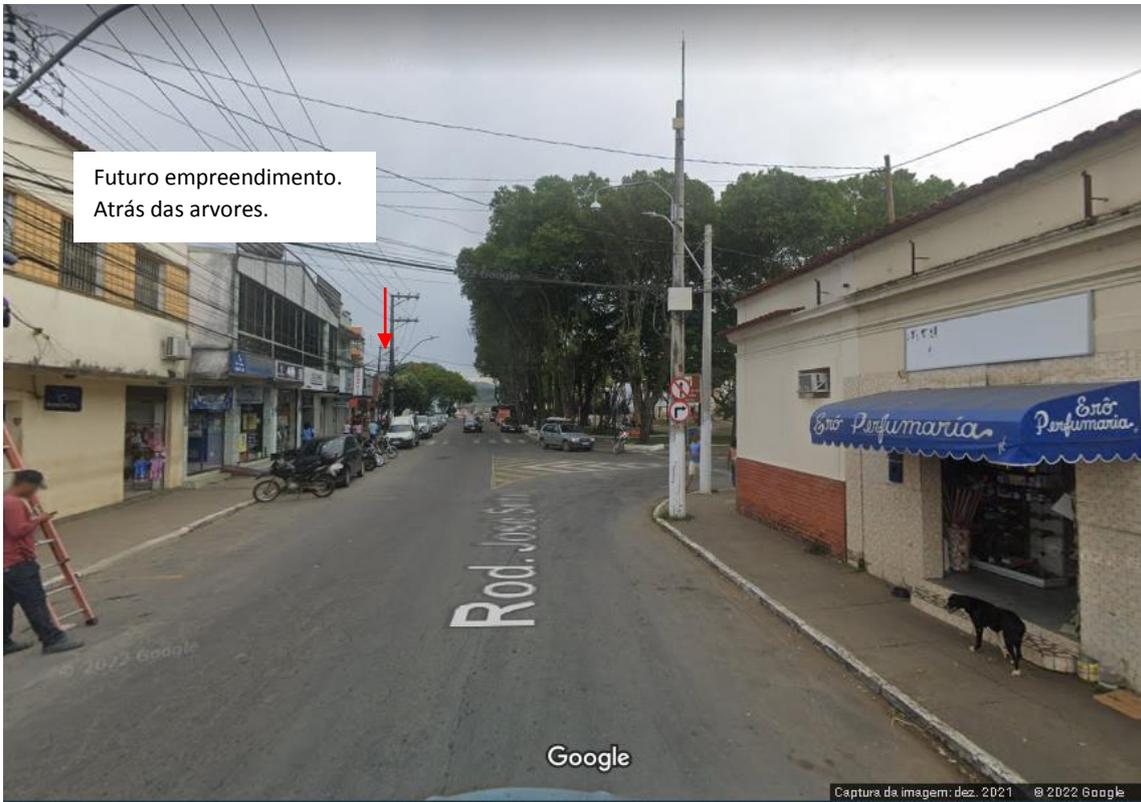
RESPOSTA: Abaixo apresentamos a visualização dos itens citados:



Em quaisquer fluxos, seja vindo pela Rodovia José Sette ou pela Onofre de Oliveira, não é possível ver o Centro Histórico Eduartino Silva de forma imediata, pois o mesmo encontra-se em vermelho na imagem, de forma “escondida”, e a distância do empreendimento até o Centro Histórico não há visão direta, pois há inúmeros outros elementos como residências em prédios, comércios, além da própria praça Marechal Deodoro da Fonseca, não influenciando na paisagem urbanística desse item.

Em azul, o empreendimento terá uma fachada de 21 metros e com uma altura de 10,62 metros conforme atualização da última versão do projeto arquitetônico (apresentada nesta revisão), esta altura equivale mediamente a um prédio de 4 pavimentos já existente na AID e na Onofre de Oliveira conforme fotos e estudo da Área de Influência Direta e entorno apresentada. Em ambos os fluxos da via Onofre de Oliveira é possível notar a praça Marechal Deodoro de Oliveira e a localização do

empreendimento em relação a praça não “ofusca” ou “atrapalha” a visualização da praça.



Visão de quem vem da Rod. José Sette, tendo que entrar à direita para visualizar o Centro Histórico Eduartino Silva, e contornar a praça para visualizar o empreendimento. A única visão ampla que se tem é da Praça. Fonte: Google 2021.

Futuro empreendimento.
Atrás das árvores.





Visão de quem vem da Rua Florentino Ávidos, tendo que entrar à direita para seguir para a Onofre de Oliveira ou a esquerda para a Rod. José Sette. Ainda se tem uma visão ampla da Praça, e agora podemos visualizar o empreendimento. Fonte: Google 2021.

Mesmo com visão de frente o empreendimento ainda será levemente “tampado” pelas árvores existentes na frente da área remanescente da praça.





Captura da imagem: dez. 2021 © 2022 Google

Visão de quem vem da Rua Onofre de Oliveira em direção à Rod. José Sette, tendo que entrar à direita para acessar o empreendimento. Fonte: Google 2021.

Na imagem acima é possível verificar que o empreendimento ainda ficará “ofuscado” atrás das árvores existentes.



Captura da imagem: dez. 2021 © 2022 Google Brasil Teresopolis



Somente chegando bem próximo à entrada da Rua Manoel Sarmiento Firme que é possível identificar o empreendimento.



Pré-projeto e modelagem 3D do empreendimento.



Pré-projeto e modelagem 3D do empreendimento.



Pré-projeto e modelagem 3D do empreendimento.

Dessa forma, voltamos a conclusão da influência positiva visualmente do empreendimento.

c. Aos incômodos de vizinhança;

Item já explicado nos parágrafos anteriores.

f. Aos impactos sobre o sistema viário, avaliando a necessidade de elaboração de alterações geométricas e/ou de circulação viária;

Item já explicado nos parágrafos anteriores.

h. Aos impactos à paisagem na área de implantação e adjacências.

Item já explicado nos parágrafos anteriores.

m. Novas demandas por serviços públicos que ocorrerão após a implantação do empreendimento.

Item já explicado na primeira versão do estudo apresentado. Indagação que dispensa demais comentários.

n. Possíveis impactos decorrentes do aumento da população fixa e flutuante, causados pelo empreendimento e ocupação futura da área de influência;

Item já explicado nos parágrafos anteriores.

o. Necessidade de elaboração de alterações geométricas, de circulação e sinalização;

INDAGAÇÃO: O estudo sugere uma alteração no sentido da Rua Manoel Sarmiento Firme, que reduzirá a circulação de veículos e o cruzamento na Rua Onofre de Oliveira. Para essa alteração, será necessárias a instalação de sinalização horizontal e vertical.

RESPOSTA: Caso seja necessária a sinalização horizontal e vertical analisada e solicitada pela equipe de trânsito municipal, o empreendedor se dispõe como medida mitigadora de impacto em realizar a compra e instalação das sinalizações que se fizerem necessárias para a atualização do fluxo das vias comentadas no estudo.

q. Paisagem urbana e patrimônio natural e cultural;

Item já explicado nos parágrafos anteriores.

DA ANÁLISE (parecer analista Camila)

Os itens especificados são iguais e/ou parecidos com o parecer anterior, dessa forma consideraremos itens já respondidos nos parágrafos anteriores.

DA ANÁLISE (parecer analista Felipe)

INDAGAÇÃO: Ruídos – Conforme descrito nas considerações, os ruídos apresentarão picos de 90dB. Contudo, tal índice deve ser ajustado aos índices permitidos segundo a legislação vigente (Resolução CONAMA nº 1 de 08/03/1990 e ABNT NBR nº 10.151 e ABNT NBR nº 10.152).

RESPOSTA: A tabela indicada no estudo será alterada, na indicação de ruído de 90dB incorreto, dessa forma, afim de impedir possíveis incômodos sonoros oriundos de atividades realizadas durante a obra, serão adotadas medidas preventivas para que sejam atendidos os níveis máximos de pressão sonora estabelecidos, ou melhor, 65 dB (A) no horário diurno.

Durante a fase de operação do empreendimento teremos os seguintes equipamentos: geradores, compressores e aparelhos de ar condicionado. Estes equipamentos serão instalados em áreas com isolamento acústico, objetivando atender os critérios, padrões e os índices estabelecidos pela legislação pertinente às questões da poluição sonora, tais como: Artigo 225 da Constituição Federal; Lei n.º 6.938/81, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente; Decreto nº 99.274/90 que regulamenta a Lei nº 6.938/81, Resolução CONAMA nº 001/1990, que estabelece critérios e padrões para a emissão de ruídos; Resolução CONAMA nº 002/1990, que institui o Programa Nacional de Educação e Controle de Poluição Sonora - Silêncio, e as Normas de n.º 10.151 e 10.152 da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

Quanto a possíveis ruídos provenientes da loja e seus frequentadores, não haverá poluição sonora passível de incomodo, pois todas ficarão localizadas na área interna do empreendimento e o tipo de comércio que se instalará neste empreendimento não tem característica de produção expressiva de ruídos.

INDAGAÇÃO: Resíduos – Estima-se que o volume diário de resíduos seja de 300L/dia, dessa forma, o empreendimento enquadra-se como grande gerador, sendo responsabilidade do empreendedor realizar o descarte e coleta de resíduos conforme especificado no Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos, instituído pela Lei Municipal 5.481/2015.

Salientamos que todos os aspectos ambientais são tratados no Licenciamento Ambiental, que está em andamento na Gerência de Licenciamento Ambiental na Secretaria Municipal de Desenvolvimento da Cidade e Meio Ambiente com processo nº 26082/2021.

DA ANÁLISE (parecer analista Tertuliane)

Os itens especificados são iguais e/ou parecidos com o parecer anterior, dessa forma consideraremos itens já respondidos nos parágrafos anteriores.

Em anexo, projeto arquitetônico atualizado, juntamente com as cartas de anuências solicitadas, ART's entre outros.

Certos do atendimento às solicitações, aguardamos deferimento.

Cariacica, 11 de fevereiro de 2022

Atenciosamente,

Equipe Mashura Pereira Participações LTDA