

CONSTRUTORA RIO DA PRATA LTDA

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV

Empresa: Construtora Rio da Prata Ltda.

Endereço: Rua Prefeito Brasília Ribas, 690

Cidade: Ponta Grossa/PR

Ramo de atividade: Construção Civil.

PONTA GROSSA

ABRIL/2017

Sumário

1. APRESENTAÇÃO	4
1.1. OBJETIVO DO ESTUDO	4
2. INFORMAÇÕES CADASTRIAS	5
2.1. IDENTIFICAÇÃO DA INCORPORADORA	5
2.2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	5
2.3. IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA	6
3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	6
3.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA	7
3.2. ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E JUSTIFICATIVAS	9
3.3. LEVANTAMENTO PLANIALTIMÉTRICO	10
3.4. INSOLAÇÃO E SOMBREAMENTO	10
4. GERAÇÃO DE TRÁFEGO E DEMANDA POR TRANSPORTE PÚBLICO	11
4.1. METODOLOGIA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE TRÁFEGO	12
4.1.1. Sinalização Viária e Áreas de Estacionamento	13
4.1.2. Transporte Coletivo e Pontos de Táxi	13
4.1.3. Caracterização do entorno	14
4.2. CONTAGEM VOLUMÉTRICA E CLASSIFICATÓRIA DOS VEÍCULO	18
5. CARACTERIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA	20
5.1. EQUIPAMENTOS URBANOS	20
5.1.1. Água e Esgoto	20
5.1.2. Resíduos Sólidos	20
5.1.3. Energia Elétrica	20
5.2. EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS	20
5.2.1. Instituições de Ensino	20
5.2.2. Unidades de saúde	21
5.2.3. Lazer	21
6. LEVANTAMENTO E AVALIAÇÃO DE ASPECTOS E IMPACTOS DE VIZINHANÇA	22
6.1. METODOLOGIA	22
6.2. RELATÓRIO DE IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS	26
6.2.1.. FASE DE IMPLANTAÇÃO	26
6.2.2. FASE DE OPERAÇÃO	27

7. CONCLUSÃO 30

1. APRESENTAÇÃO

Fundada em 02 de março de 1994, a Construtora Rio da Prata, iniciou suas atividades prestando serviços públicos na região da Cidade de Ponta Grossa. Sempre buscando a excelência na construção civil, atuou também na construção de obras particulares e industriais até 1998, quando passou a se dedicar exclusivamente às Incorporações Imobiliárias, construindo seu primeiro Edifício Residencial, que leva o nome da empresa.

Com objetivo de cumprir com as exigências do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN no que se refere à implantação deste empreendimento, a Lei Federal nº 10,257 de 10 de Julho de 2011, a Lei Municipal nº 12,447 de 14 de março de 2016 e o Plano Diretor Participativo de 2006, a Construtora Rio da Prata LTDA apresenta o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV referente ao empreendimento Ed. Rio Amstel.

1.1. OBJETIVO DO ESTUDO

O Estatuto da Cidade define o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV como um dos principais instrumentos para avaliar os impactos urbanos, onde deve ser contemplado todos os impactos tanto positivos, quanto negativos do empreendimento. Sempre relacionando à qualidade de vida da população no entorno, como por exemplo: impacto urbanístico, saneamento e qualidade de vida.

Portanto, o objetivo deste projeto é avaliar a viabilidade do Edifício Rio Amstel, como também, identificar os impactos positivos e negativos de maior significância. Apresentando também, formas de minimizar ou potencializar.

2. INFORMAÇÕES CADASTRIAS

2.1. IDENTIFICAÇÃO DA INCORPORADORA

Razão Social:	Construtora Rio da Prata Ltda
CNPJ:	86.995.883/0001-32
Endereço:	Rua Prefeito Brasília Ribas, 690
Cidade:	Ponta Grossa/PR
Representante legal:	Helmiro Roberto Bobeck
CREA:	14.782/D
E-mail:	mirobobek@yahoo.com.br

Tabela 1. Identificação da incorporadora

2.2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Empreendimento	Ed. Rio Amstel
Endereço	Rua Sete de Setembro
Cidade	Ponta Grossa
Área total do terreno	Lote A – 397,50 m ² Lote 8 – 462,00 m ² Unificação – 859,50 m ²
Área construída	11.628,87 m ²
Matrícula do imóvel	Lote A – nº 441 Lote 8 – nº 38.161
Uso da Edificação	Residencial e Comercial

Tabela 2. Identificação do empreendimento

2.3. IDENTIFICAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA

RESPONSÁVEIS TÉCNICOS PELO ESTUDO	
Ramo de Atividade	Engenheira Civil
CPF	065.620.149-56
Profissional	Sara Helena Bobeck
Registro CREA –PR	121.326/D
Ramo de Atividade	Arquiteto e Urbanista
CPF	042.303.819-21
Profissional	Vinicius Elias Prestes
Registro CAU	180948-2
Ramo de Atividade	Engenheiro Ambiental
CPF	068.571.199-45
Profissional	Frederico José Kruger
Registro CREA-PR	123019/D

Tabela 3. Identificação da Equipe Técnica

3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O empreendimento denominado Rio Amstel será destinado à habitação multifamiliar. Caracterizado por ser vertical com torre de 36,48 metros e 17 pavimentos, composta por 130 apartamentos, contemplando 160 dormitórios e 120 garagens. Apresenta também, três salas comerciais com 147,94 m², 129,03 m² e 215,01 m², respectivamente.

O terreno possui 859,50 m² e a área construída total será de 11.628,87 m². Caracteriza-se por um imóvel que confronta com três ruas, sendo que terá acesso para pedestres por duas ruas, e de carros por duas ruas. Trata-se de um edifício Residencial e Comercial.

3.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA

O terreno almejado para a implantação do empreendimento encontra-se no cruzamento das Ruas Sete de Setembro com a Rua Júlio de Castilho, e essa com a Rua Santos Dumont, no bairro Centro no município de Ponta Grossa. Segue abaixo o croqui de localização do empreendimento.

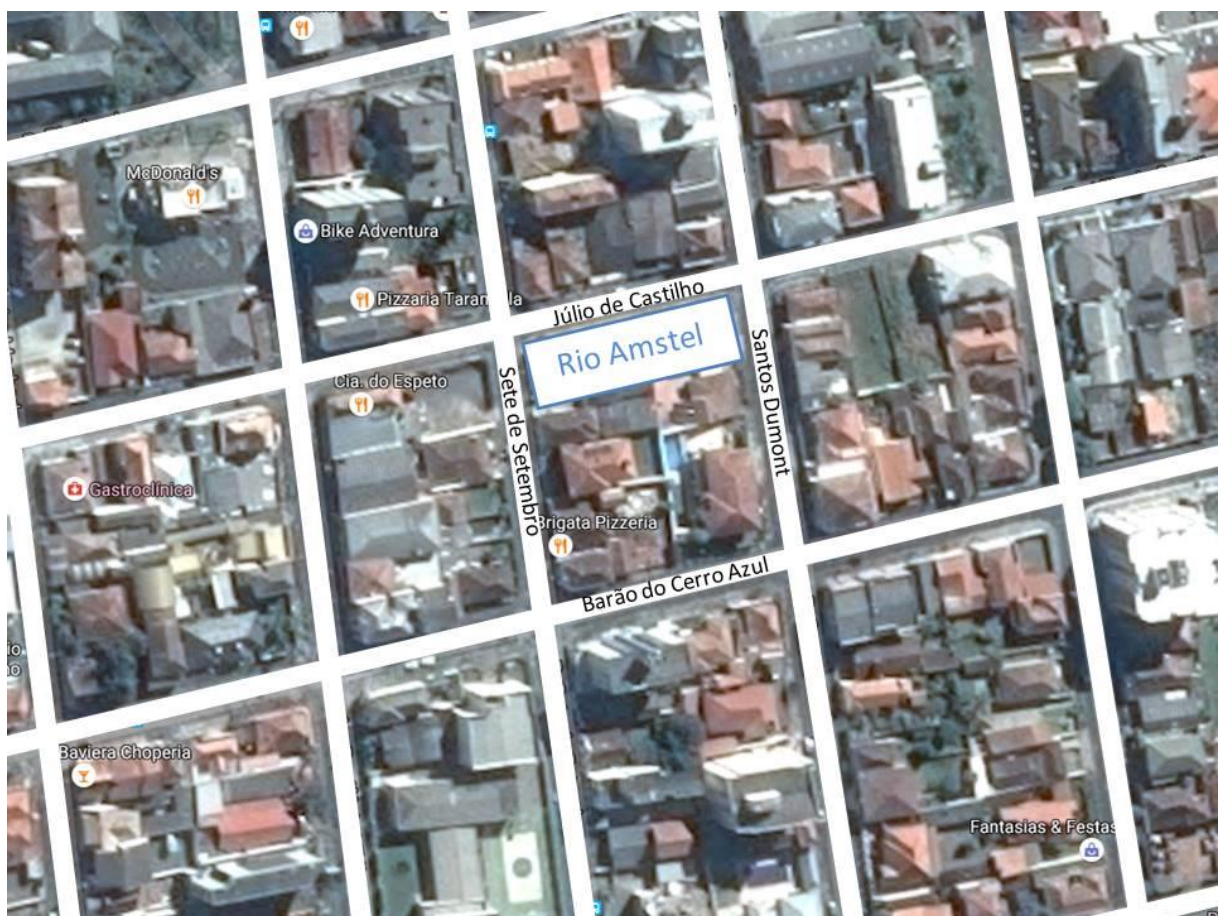


Figura 1. Localização do terreno



Figura 2. Imagem do terreno – Cruzamento Rua Sete de Setembro com Júlio de Castilho



Figura 3. Imagem do Terreno – Cruzamento Rua Júlio de Castilho com Rua Santos Dumont



Figura 4. Área de abrangência do empreendimento. Fonte: Google Earth

3.2. ZONEAMENTO, USO E OCUPAÇÃO DO SOLO E JUSTIFICATIVAS

Sobre o terreno em questão, de acordo com a Lei Municipal 6.329/99 e suas atualizações, a qual dispõe sobre o zoneamento de uso e ocupação do solo das áreas urbanas do Município de Ponta Grossa, pode-se concluir que o terreno se encontra em uma ZONA CENTRAL.

Por tratar-se de uma Zona central e seguindo a Lei Municipal e respeitando os itens inclusos na ficha de consulta para construção, é permitida a construção de número de pavimentos livres. Porém, respeitando a taxa de ocupação e o Coeficiente de aproveitamento.

O uso do solo é permitido desde uma habitação uni-familiar, até uma indústria pequena e não há uso conflitante. Como nos referimos a uma zona Central, as atividades demandadas já existem na vizinhança.

3.3. LEVANTAMENTO PLANIALTIMÉTRICO

Nesse levantamento, é possível visualizar características do terreno escolhido para implantação, nele estão apresentadas largura, comprimento do lote e os níveis do terreno.

O levantamento planialtimétrico da área pode ser visualizado na prancha Anexo A.

3.4 INSOLAÇÃO E SOMBREAMENTO

Para realização do diagnóstico de insolação e sombreamento, foi utilizado a modelagem Sketch Up para os 3 cenários, conforme pode ser visto no esquema abaixo.



Figura 5. Diagnóstico com simulação de sombras.

De acordo com os resultados das simulações, pode-se notar que a construção do empreendimento acarreta interferências no sombreamento das proximidades, porém respeitando as normas pertinentes ao zoneamento da localidade, percebe-se também que o sombreamento não afeta todas as horas do dia e também não afeta todos os períodos do ano, portanto, as edificações vizinhas não serão completamente prejudicadas.

Qualquer empreendimento seja de dois, três ou mais pavimentos irá impactar na insolação das construções do entorno, por isso, apesar do impacto negativo em relação às edificações vizinhas o recuo dos edifícios em relação ao alinhamento predial, em associação com a insolação incidente na área do empreendimento tende a minimizar a incidência de sombra sobre as edificações do entorno do empreendimento.

4.GERAÇÃO DE TRÁFEGO E DEMANDA POR TRANSPORTE PÚBLICO

Os resultados foram feitos por meio de um método que compreendeu a contagem volumétrica e classificatória de veículos através de processos manuais. Ou seja, foram

coletados os números e tipos de veículos que trafegavam nos pontos estratégicos de acesso ao empreendimento em horários específicos.

As informações coletadas podem auxiliar:

- Na modelagem do tráfego atual;
- Pode-se estabelecer uma tendência para o tráfego futuro, após a construção do empreendimento.

4.1 METODOLOGIA DE CONTAGEM VOLUMÉTRICA DE TRÁFEGO

O levantamento dos dados foi realizado pela observação direta para o comportamento do tráfego. Onde foi possível identificar:

- Características da região, como comércio, residências, etc;
- Pontos de ônibus;
- Áreas de estacionamento;
- Sinalização viária.

A contagem volumétrica foi efetuada utilizando os horários e picos, onde ocorre um maior fluxo de tráfego. O formulário foi separado por tipo de veículo: carro, moto e caminhão/ônibus. Essa separação é importante, pois a composição de uma via pode influir na sua capacidade.

Para contagem, foram escolhidos três horas de pico: das 7:30 às 8:30, das 11:30 às 12:30 e das 17:30 às 18:30. Selecionando 3 pontos, conforme imagem.



Figura 6. Pontos de Contagem.

4.1.1 Sinalização Viária e Áreas de Estacionamento

No que se refere à sinalização viária, foram observadas no local de estudo: placas de regulamentação do tráfego, placas de preferencial e parada de ônibus, além de semáforos próximos.

4.1.2 Transporte Coletivo e Pontos de Táxi

Não foram observados pontos de táxis nas vias pertencentes aos limites.

O empreendimento está localizado distante 188 metros do ponto da Rua Barão do Cerro Azul, onde param as seguintes linhas, que circulam no sentido centro-bairro: Leila Maria, Madrugueiro 1, Terminal Central – Terminal Nova Rússia, Palmeirinha, Jardim Esplanada, Santa Luzia, Santo Antônio, Nossa Senhora Das Graças e Monteiro Lobato.

O empreendimento está localizado distante 193 metros do ponto da Rua Bonifácio Vilela, onde param as seguintes linhas, que circulam no sentido centro-bairro: Vila Liane, Terminal Uvaranas - Terminal Nova Rússia Direto, Catarina Miró, UTFPR, Madrugueiro 3, Rio Pitangui e Santa Mônica.

O empreendimento está localizado distante 164 metros do ponto da Rua Sete De Setembro, onde param as seguintes linhas, que circulam no sentido bairro-centro: Rio Pitangui, Terminal Uvaranas - Terminal Nova Rússia (direto), UTFPR e Santa Monica.

Sendo assim, considerando que a região é provida de diversas linhas a menos de 400m do edifício, podemos considerar que a demanda gerada pelo Edifício Rio Amstel não impactará no sistema, assim como a população do Edifício está atendida pelo sistema de transporte coletivo.

4.1.3. Caracterização do entorno

A característica predominante é presença de residências, prédios residenciais, instituições de ensino e comércios diversos e locais.



Comércio e Edifícios residenciais próximos ao empreendimento.



Farmácia e outros comércios locais próximos ao empreendimento



Edifícios Residenciais e Instituição de Ensino próximos ao empreendimento



Instituição de Ensino próxima ao empreendimento



Residências no entorno imediato do empreendimento



Residências no entorno imediato do empreendimento

4.2. CONTAGEM VOLUMÉTRICA E CLASSIFICATÓRIA DOS VEÍCULO

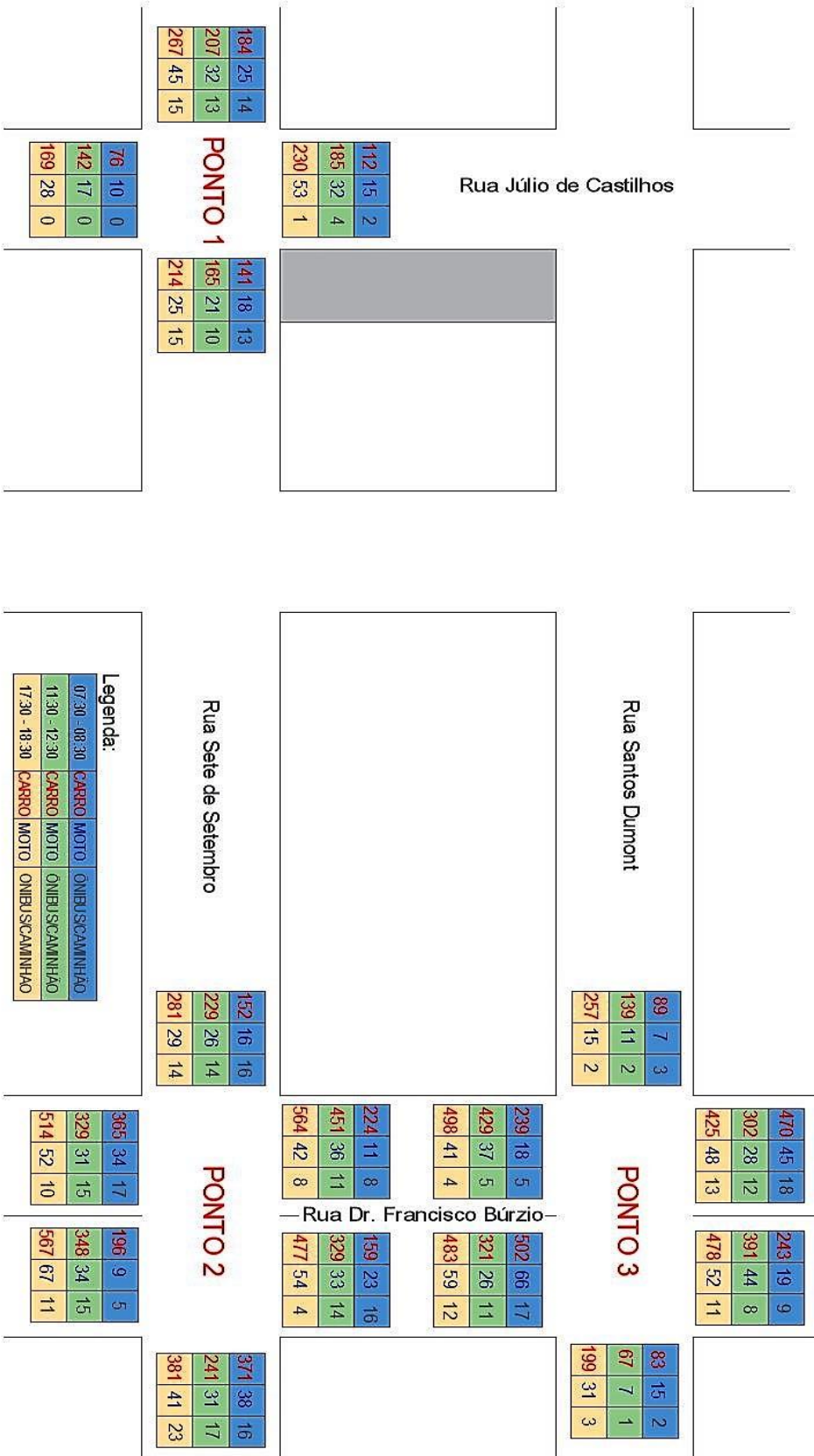
Os resultados estão apresentados na tabela abaixo. Sendo observado que a Avenida Monteiro Lobato se encontra interditada na presente data, aumentando o fluxo veicular sobre as vias de estudo. A tabela apresenta 3 pontos de referência sendo:

Ponto 1: Cruzamento entre as Ruas Júlio de Castilhos e Sete de Setembro;

Ponto 2: Cruzamento entre as Ruas Dr. Francisco Búrzio e Sete de Setembro.

Ponto 3: Cruzamento entre as Ruas Dr. Francisco Búrzio e Santos Dumont.

Devemos observar que na data de contagem de tráfego algumas vias principais, como uma parte da Monteiro Lobato, estavam interditadas para obras, o que acarretou em um aumento considerável de tráfego na região do entorno do empreendimento, pois a Rua Sete de Setembro, Santos Dumont e Francisco Búrzio se tornaram caminhos alternativos às ruas interditadas.



5. CARACTERIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS DE ÁREA DE INFLUÊNCIA DIRETA

5.1 EQUIPAMENTOS URBANOS

5.1.1 Água e Esgoto

É possível afirmar que o local onde será construído o empreendimento é atendido pela rede pública.

5.1.2 Resíduos Sólidos

A coleta e transporte dos resíduos sólidos são serviços executados por empresa terceirizada pela prefeitura Local. O serviço é atualmente executado pela empresa Ponta Grossa Ambiental, e atende a região, não sendo necessária a implantação de uma nova rota para atender ao empreendimento.

5.1.3 Energia Elétrica

Podemos afirmar que o empreendimento é abastecido pela rede pública.

5.2 EQUIPAMENTOS COMUNITÁRIOS

A seguir, são apresentados os principais equipamentos comunitários próximos ao local onde será instalado o empreendimento.

5.2.1 Instituições de Ensino

Próximas ao local onde será construído foram encontradas as seguintes instituições:

Equipamento	Nome	Distância
Universidade Pública	UEPG – Campus Centro	170 m
Escola Particular	Escola Santo Ângelo	190 m

Faculdade Particular	Faculdade SECAL – Campus III	300 m
Colégio Particular	Cursinho pré-vestibular Sepam	330 m
Colégio Particular	Colégio Bom Pastor	370 m
Colégio Particular	Colégio Sepam	410 m
Faculdade Particular	Faculdade SECAL – Campus I	430 m
Colégio Estadual	Colégio Júlio Teodorico	550 m
Colégio Particular	Colégio Marista	690 m
Colégio Estadual	Colégio Regente Feijó	700 m
Escola Municipal	CMEI Hercília Vasconcellos	1 km
Escola Municipal	Escola Municipal Prof. Adelaide Thomé Chamma	1,3 km
Escola Municipal	CEI Santo Antônio	1,5 km
Escola Municipal	Escola Municipal Prof. Minervina França Scudlareck	1,7 km

Tabela 5. Instituições de ensino próximas ao empreendimento.

5.2.2 Unidades de saúde

Próximas ao empreendimento encontram-se

Equipamento	Nome	Distância
Hospital	Hospital Santa Casa	470 m
US	Unidade de Saúde Antônio Russo	1,3 km
US	Pronto Socorro Municipal de Ponta Grossa	1,7 km

Tabela 6. Unidades de saúde próximas ao empreendimento.

5.2.3 Lazer

Dentre as opções de lazer, foram identificados o Parque Ambiental distante 1 km do empreendimento, e o Mercado Municipal, que quando reformado, estará distante 760 metros do empreendimento.

6. LEVANTAMENTO E AVALIAÇÃO DE ASPECTOS E IMPACTOS DE VIZINHANÇA

Objetivo deste capítulo é organizar, qualificar e confrontar os aspectos de impactos de vizinhança possíveis de serem gerados nas fases de implantação e operação do empreendimento.

6.1 METODOLOGIA

Para a execução da matriz detalhada abaixo, foi realizado um debate que envolveu a equipe selecionada para a elaboração do mesmo. Como resultado, teve-se o diagnóstico do presente estudo.

Tipo de Ponderação	Possibilidade	Comentários
Valor	Impacto Positivo (+)	Positivo: Quando pode trazer benefícios à comunidade. Caso inverso, será impacto negativo.
	Impacto Negativo (-)	
Ocorrência	Impacto efetivo (Ef)	Efetivo: Certeza que ocorrerá, podendo ser observado. Quando provável, não há certeza da sua ocorrência.
	Impacto Provável (Pr)	
Extensão	Impacto Local (Lo)	Local: Quando ocorre somente onde está o empreendimento. Regional, quando ocorre além das imediações do empreendimento.
	Impacto Regional (Rg)	
Origem	Impacto Direto (D)	Direto: com causa e efeito sem intermediários. Indireto ocorre de forma secundária
	Impacto Indireto (In)	
Duração	Longo Prazo (3)	Curta: duração de até 2 anos, média que dura de 2 até 10 anos e longa com duração de 11 à 30 anos.
	Médio Prazo (2)	
	Curto Prazo (1)	
Resersibilidade	Impacto Reversível (Re)	Reversível quando após a ação finalizar, é possível que o fator retorne as condições originais. E irreversível quando não podem retornar.
	Impacto Irreversível (Ir)	
Temporalidade	Impacto Temporário (Te)	Temporário: tem duração com tempo determinado. Permanente quando não é possível determinar o tempo limite.
	Impacto permanente (Pe)	

Tabela 7. Metodologia para relatório de Impacto de Vizinhança

Construção da obra		Terraplanagem/ Implantação do canteiro de obra		Fase/Atividade		Aspecto		Impacto		Valor		Ocorrência		Extensão		Origem		Duração		Resersibilidade		Temporalidade		Medidas Potencializadoras e Mitigadoras	
Movimentação do solo		Poeira		(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Efetuar limpeza das vias próximas à obra, para retirada de terra causada pelos caminhões.														
				(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Limpeza e organização da obra e do entorno.														
Trânsito de Caminhões		Poluição Sonora		(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários para movimentação de veículos pesados.														
				(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários para movimentação de veículos pesados.														
Trânsito de Caminhões		Alteração do Tráfego		(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários para movimentação de veículos pesados.														
				(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários, evitando trabalho noturno.														
Equipamentos		Poluição Sonora		(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários, evitando trabalho noturno.														
				(-)	Ef	Rg	D	1	Ir	Pe	Elaborar Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil.														
Resíduos Sólidos		Contaminação do solo		(-)	Ef	Lo	D	1	Ir	Pe	Fornecer equipamentos de proteção individual, fiscalizando o uso dos mesmos.														
				(-)	Pr	Lo	D	1	Ir	Pe	Fornecer equipamentos de proteção individual, fiscalizando o uso dos mesmos.														
Recursos Humanos		Geração de Emprego		(+)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Optar por contratação de colaboradores da região.														
				(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários para movimentação de veículos pesados.														
Trânsito de Caminhões		Poluição Sonora		(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários para movimentação de veículos pesados.														
				(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários, evitando trabalho noturno.														
Equipamentos		Poluição Sonora		(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Respeitar a legislação e horários, evitando trabalho noturno.														
				(-)	Ef	Lo	D	1	Re	Te	Elaborar Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil.														
Resíduos Sólidos		Contaminação do solo		(-)	Ef	Rg	D	1	Ir	Pe	Elaborar Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil.														

Uso e locação do Empreendimento		Construção da obra																	
Adensamento Populacional	Valorização Imobiliária	Recursos Humanos	Acidente de Trabalho										Pr	Lo	D	1	Ir	Pe	Fornecer equipamentos de proteção individual, fiscalizando o uso dos mesmos.
		Recursos Humanos	Geração de Emprego										Ef	Lo	D	1	Re	Te	Optar por contratação de colaboradores da região.
			Diminuição das áreas permeáveis										Ef	Lo	D	3	Ir	Pe	Será respeitada a taxa de ocupação do imóvel.
		Aumento do adensamento populacional										Ef	Lo	D	3	Ir	Pe	Fomentar novos empreendimentos na região.	
		Aumento da demanda por saúde										Ef	Rg	D	3	Ir	Pe	Disponibilizar serviços de qualidade.	
		Aumento da demanda por sistema de educação										Ef	Rg	D	3	Ir	Pe	Disponibilizar serviços de qualidade.	
		Aumento da demanda por sistemas de lazer										Ef	Rg	D	3	Ir	Pe	Disponibilizar serviços de qualidade.	
		Aumento do comercio Local										Ef	Rg	D	3	Ir	Pe	Fomentar novos empreendimentos.	
		Tráfego de Veículos										Ef	Lo	D	3	Ir	Pe	Entrada para estacionamentos distribuídas em duas ruas	
		Demanda por transporte público										Ef	Rg	D	3	Ir	Pe	Rua já possui grande fluxo de ônibus.	
		Alteração da isolação e iluminação										Pr	Lo	D	3	Ir	Pe	Apresentado no estudo de insolação.	
		Alteração da Paisagem natural										Ef	Lo	D	3	Ir	Pe	Elaborar projeto de paisagismo.	
		Valorização Imobiliária do entorno										Ef	Lo	D	3	Ir	Pe	Fomentar novos empreendimentos.	

6.2. RELATÓRIO DE IMPACTOS E MEDIDAS MITIGADORAS

Apresentação da conclusão de elaboração da matriz de impactos, trazendo como resultado se a construção do novo empreendimento na região do bairro Centro trará mais impactos positivos do que negativos.

Assim como a matriz, os resultados serão descritos entre as fases de implantação e operação do empreendimento.

6.2.1.. FASE DE IMPLANTAÇÃO

Esta fase compreende Terraplanagem/Implantação do Canteiro de Obra e Construção da obra, conforme a matriz já apresentada.

Conforme matriz, observa-se que a infraestrutura local será afetada negativamente tanto nas atividades de terraplanagem e implantação do canteiro de obras, como também na construção do empreendimento.

Porém, a concessionária local de água e esgoto será consultada para viabilidade de novas ligações. Quanto aos resíduos sólidos, não serão alterados. Como se trata de resíduo de construção civil, o mesmo terá outro destino, sendo contratada uma empresa especializada para realizar o descarte.

6.2.1.1. Impactos sobre a cobertura vegetal, a fauna e a população existente

Considerando que o terreno onde o empreendimento será realizado já se encontrava limpo e em outro possui uma construção, não foram avaliados impactos de cobertura vegetal e na fauna.

Quanto ao impacto sobre a população já existente na fase de implantação da obra, relacionados com a emissão de ruídos, vibrações e etc. Todos os impactos negativos serão provisórios, e respeitarão a legislação quanto aos horários permitidos. Evitando incomodo com os moradores das proximidades.

6.2.1.2. Impactos causados por ruídos e emissões atmosféricas geradas pela obra

Também se referem a impactos temporários, que podem ser reduzidos e controlados com adoção das medidas mitigadoras, conforme matriz de impactos.

6.2.2. FASE DE OPERAÇÃO

6.2.2.1 Impactos sobre a qualidade de vida da população

A construção do empreendimento gerará mais empregos, o que melhora a economia e a infraestrutura, trazendo benefícios aos moradores, melhores onde podemos incluir a iluminação, melhoria nos passeios e calçadas.

6.2.2.2. Riscos de Acidentes

Como qualquer atividade, o aumento do fluxo de veículos na região poderá aumentar a possibilidade de ocorrência de riscos de acidentes de trânsito, porém trata-se de uma rua de fluxo moderado, o fluxo dos futuros moradores e até mesmo dos maquinários, não será muito além do fluxo já existentes. As ruas são bem sinalizadas, apresentando semáforos nos pontos mais críticos.

6.2.2.3. Impactos sobre a fauna e a flora

Como já citado, o local já é urbanizado, portanto o impacto será nulo e não foram avaliados.

6.2.2.4. Impacto sobre o adensamento populacional

Será positivo, pois gerará renda, emprego e fomento para a ampliação do comércio local. Vale lembrar que se trata de uma área bem atendida em questão de infraestrutura, um empreendimento novo pode auxiliar no crescimento da região.

6.2.2.5. Impactos sobre os Equipamentos Urbanos e Comunitários

É certo que haverá um acréscimo de geração de resíduos sólidos. Porém, o impacto é facilmente mitigável com a adoção de medidas adequadas, como o correto descarte dos resíduos conforme Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos.

6.2.2.6. Impactos sobre o Uso e Ocupação do Solo

Quanto à taxa de impermeabilização e ocupação, vale reforçar que será respeitado a legislação.

6.2.2.7. Impactos sobre a Valorização Imobiliária

Com o novo empreendimento, serão feitas diversas melhorias na infraestrutura, como calçada e iluminação, proporcionando maior segurança e qualidade de vida aos moradores mais próximos.

6.2.2.8. Impactos sobre a geração de Tráfego e Demanda por Transporte Público

Sobre a circulação de veículos, verifica-se que após a implantação do edifício, certamente haverá um aumento parcial no número de veículos trafegando na região. De acordo com o estudo de fluxo dos veículos já apresentados anteriormente, verifica-se que a via apresenta um fluxo moderado de veículos, mesmo com a Avenida Monteiro Lobato

interditada, impactando diretamente nas vias estudadas. Porém, sabe-se que a garagem do empreendimento apresenta apenas 120 vagas, o que não aumentaria de forma exacerbada a via, considerando que as vias estudadas ainda possuem capacidade, e não apresentam áreas de estrangulamento.

Quanto à demanda por transporte público, temos um grande fluxo de ônibus que circulam pela região do empreendimento, conforme levantamento e carta de viabilidade concedida pela Autarquia Municipal de Trânsito e Transporte.

6.2.2.9. Impacto sobre Estacionamentos

O empreendimento contará com quatro pavimentos para atender a demanda dos apartamentos, totalizando 120 vagas para automóveis, não gerando assim, maiores impactos sobre a necessidade de vagas de estacionamento.

Devemos considerar que devido a localização do empreendimento, muitos moradores não terão necessidade de utilização de automóvel de uso individual, portanto consideramos 120 vagas o suficiente para o atendimento da demanda do edifício.

6.2.2.10. Impacto sobre o sombreamento

O empreendimento causa influência direta no entorno imediato. Contudo, o sombreamento ocorre como consequência natural da edificação, respeitando o zoneamento e normativas de recuos.

7. CONCLUSÃO

Em atendimento à nova Lei Municipal nº 12.447 de março de 2016, a qual estabelece que os Estudos de Impactos de Vizinhança devam ser apresentados ao Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN pelos empreendimentos e atividades geradores de impactos de vizinhança, a construtora Rio da Prata Ltda veio por meio deste, apresentar as possíveis intervenções do seu novo empreendimento, tanto na qualidade de vida da população do entorno, como os aspectos ambientais.

Como ferramenta desta avaliação, elaborou-se a Matriz de Impactos de Vizinhança, a qual buscou avaliar todos os possíveis impactos positivos e negativos causados das fases de implantação e operação do empreendimento, estando para cada um deles elencados algumas medidas mitigadoras.

Em se tratando de aspectos ambientais, não foram observadas grandes interferências do novo empreendimento em tais esferas.

Quanto à ventilação, como a torre está disposta na esquina da quadra e de maneira a favorecer a passagem dos ventos.

Quanto ao sombreamento, pudemos perceber as áreas afetadas pela modelagem SketchUp.

Já no que se refere ao estudo de geração de tráfego e demanda por transporte público, a implantação não afetará de forma significativa o tráfego na região, pois as vias estudadas ainda apresentam capacidade para um maior número de veículos, e apresentam sinalização. Entende-se também que os equipamentos comunitários presentes no município de Ponta Grossa sejam suficientes para atender à nova demanda.

Sabendo que o presente estudo é utilizado como subsidio a tomada de decisão, quanto a viabilidade da implantação do empreendimento, podemos concluir pela viabilidade do

mesmo. Esperado assim o deferimento do mesmo culminando com a emissão do alvará de construção do Edifício Rio Amstel.

A construtora Rio da Prata Ltda. está ciente que o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Ponta Grossa – IPLAN poderá fazer exigências ou selecionar condicionantes, por meio de um termo de compromisso, que pode conter um cronograma de execução das medidas mitigadoras e compensatórias definidas no presente estudo. Estando também ciente que a emissão do Habite-se estará condicionada ao cumprimento do cronograma de execução das medidas, que se encontra no referido Termo de Compromisso.