

REQUERIMENTO

Joinville, 25 de julho de 2019

À  
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO URBANO E DESENVOLVIMENTO  
SUSTENTÁVEL - SEPUD  
JOINVILLE-SC

Ref: Ofício SEI nº 4192572/2019

**Hacasa Administração e Empreendimentos Imobiliários S.A.**, portadora do CNPJ nº 83.796.284/0001-00, localizada na Rua Afonso Pena, 233, Bucarein, Joinville/SC, vem por meio deste, apresentar a Resposta ao Ofício SEI nº 4192572/2019.

Atenciosamente,



Biol. Msc. Patricia de Luca Lima Greff  
Responsável Técnico

Encaminhamento  
Data: 25/7/19  
Para: POCINI  
Ação: POCINI

SE acompanhar

Prazo Interno: / /

SEPUD

RECEBEMOS EM:  
25/7/19 13:55  
SEPUD

Mariane

Protocolo SEPUD  
38466

RESPOSTAS AO OFÍCIO SEI Nº 4192572/2019 - SEPUD.UPD

Joinville (SC), 25 de julho de 2019.

Requerente: HACASA Administração e Empreendimentos Imobiliários S/A  
Protocolo nº: 30.864-6/2018  
Endereço do empreendimento: Rua Prudente de Moraes, nº 890, bairro; Santo Antônio.

Assunto: Estudo de Impacto de Vizinhança do Condomínio Residencial Multifamiliar Vertical/  
Condomínio Empresarial

Senhor Gerente e Equipe Técnica Multidisciplinar do EIV,

Ao cumprimentá-los cordialmente, vimos por meio deste, em nome da **HACASA ADMINISTRAÇÃO E EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S/A**, inscrita no CNPJ sob o número 83.796.284/0001-00, encaminhar informações e respostas a respeito das solicitações feitas no ofício SEI nº 4192572/2019:

**a) Separar motos e bicicletas na contagem que classificou ambas como veículos leves.**

*Resposta:*

*Em atendimento a solicitação do Ofício SEI nº 4192572/2019 - SEPUD.UPD segue a memória de contagem, métodos, resultados e conclusões da categoria de veículos leves por via de fluxo e direção, separando-os em motocicletas e bicicletas.*

- **Materiais e Métodos**

*A presente análise visa apontar as características do fluxo de veículos na região dos cruzamentos da Rua Prudente de Moraes com a Avenida Marques de Olinda e a Rua Visconde de Mauá, por sentido, quantidade de conversões e para qual direção elas ocorrem. Em tempo vale destacar que estes trechos de vias são classificados como vias indiretamente afetadas pelo empreendimento, pois não sofrerão interferências diretas à sua implantação e/ou operação. Neste levantamento, a unidade medida foi o número de veículos que passavam pelo ponto no período de uma hora, denominado Volume Horário de Tráfego (VHT).*

*As Contagens Volumétricas visam determinar a quantidade, o sentido e a composição do fluxo de veículos que passam por um ou vários pontos selecionados do sistema viário, numa determinada unidade de tempo. A metodologia adotada baseou-se nos procedimentos de determinação de volume de tráfego estabelecidos pelo Manual de Estudos de Tráfego elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT.*

 [www.neogreen.eco.br](http://www.neogreen.eco.br)

 Rua Dr. João Colin, 1285 - América  
CEP 89.204-001 | Joinville / SC

As contagens foram realizadas respeitando quatro intervalos de 1 hora em cada ponto, nos principais horários de pico (07:00 às 08:00; 12:30 às 13:30; 15:15 às 16:15; e, 18:00 às 19:00) do dia 05/04/2019 para o cruzamento da Rua Presidente Prudente de Moraes com a Rua Visconde de Mauá e do dia 12/04 para o cruzamento da Rua Presidente Prudente de Moraes com a Rua Marquês de Olinda. Nos dias das aferições em campo as condições climáticas se encontravam estáveis, com exceção do período noturno do dia 05/04/2019, o qual apresentou leve garoa.

- **Resultados e Discussões**

Nas imagens a seguir ilustram-se os sentidos dos fluxos aferidos. Foi determinado a interseção entre as vias para denominar a nomenclatura adotada. Deste modo pode-se observar que na Figura 1 apresenta-se a interseção entre a Rua Presidente de Moraes com a Visconde de Mauá, sendo estabelecido as nomenclaturas Oeste, Leste, Norte e Sul, tomando como sentido de fluxo de veículos a saída da Rua Presidente de Moraes e a entrada na Rua Visconde de Mauá.



Figura 1. Figura esquemática dos fluxos analisados a partir da saída da Rua Presidente Prudente de Moraes.

Na Figura 2 apresenta-se a interseção entre a Rua Presidente de Moraes com a Visconde de Mauá, sendo estabelecido as nomenclaturas Oeste, Leste, Norte e Sul, tomando como sentido de fluxo de veículos a saída da Rua Visconde de Mauá e a entrada na Rua Prudente de Moraes.



Figura 2. Figura esquemática dos fluxos analisados a partir da saída da Rua Visconde de Mauá.

Na Tabela 1 e na Tabela 2 encontram-se os resultados individualizados por horário, sentido de fluxo, categoria de veículos e os respectivos VHTs.

Tabela 1. Resultados das contagens realizadas no dia 05/04/2019, por horário, sentido de fluxo, categoria de veículos e VHTs, tomando como premissa o fluxo de veículos a partir da Rua Prudente de Moraes.

SAÍDA DO VEÍCULO	TOTAL	MOTOCICLETAS								BICICLETAS							
		07:00 08:00		12:30 13:30		15:15 16:15		18:00 19:00		07:00 08:00		12:30 13:30		15:15 16:15		18:00 19:00	
		ENTRADA DE VEÍCULO				ENTRADA DE VEÍCULO				ENTRADA DE VEÍCULO				ENTRADA DE VEÍCULO			
		Sul	Norte	Sul	Norte												
A	53	15	2	13	2	2	0	6	1	5	0	4	1	1	0	2	0
B	7	2	0	2	0	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
Total VHT	60	17	2	14	2	3	0	7	1	6	0	5	0	1	0	2	0

Tabela 2. Resultados das contagens realizadas no dia 05/04/2019, por horário, sentido de fluxo, categoria de veículos e VHTs, tomando como premissa o fluxo de veículos a partir da Rua Visconde de Mauá.

SAÍDA DO VEÍCULO	TOT	MOTOCICLETAS								BICICLETAS							
		07:00 08:00		12:30 13:30		15:15 16:15		18:00 19:00		07:00 08:00		12:30 13:30		15:15 16:15		18:00 19:00	
		ENTRADA DE VEÍCULO				ENTRADA DE VEÍCULO				ENTRADA DE VEÍCULO				ENTRADA DE VEÍCULO			
		Oeste	Leste	Oeste	Leste												
C	75	13	2	11	2	13	2	14	2	3	1	3	1	3	1	3	1
D	8	2	0	2	0	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Total VHT	83	15	2	13	2	15	2	15	3	3	1	3	1	3	1	3	1



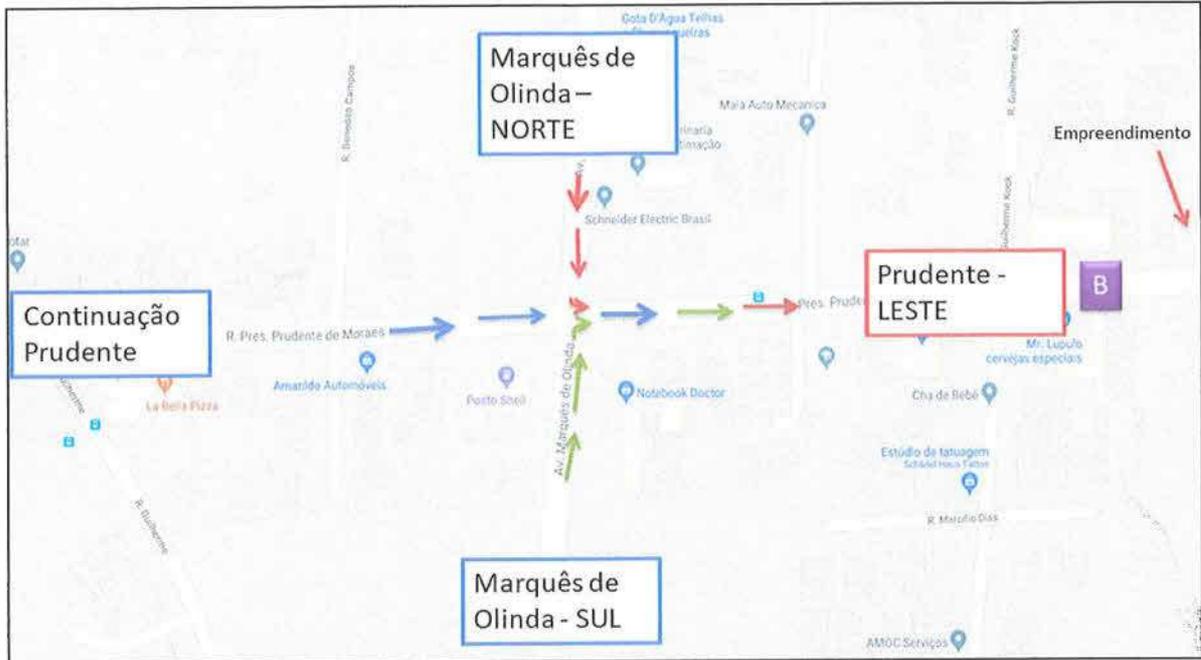


Figura 4. Figura esquemática dos fluxos analisados a partir da saída da Rua Marques de Olinda, bem como da Presidente Prudente de Moraes (oeste).

Na Tabela 3 e Tabela 4 encontram-se os resultados individualizados por horário, sentido de fluxo, categoria de veículos e os respectivos VHTs.

Tabela 3. Resultados das contagens realizadas no dia 12/04/2019, por horário, sentido de fluxo, categoria de veículos e VHTs, tomando como premissa o fluxo de veículos a partir da Rua Prudente de Moraes (Leste).

SAÍDA	MOTOCICLETA												BIBICLETA											
	ENTRADA DE VEÍCULO																							
	07:00 08:00			12:30 13:30			15:15 16:15			18:00 19:00			07:00 08:00			12:30 13:30			15:15 16:15			18:00 19:00		
	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O
A	3	3	6	3	1	11	5	4	7	11	2	20	0	0	1	0	0	1	0	0	1	1	0	2
VHT	12			15			15			33			1			1			2			3		

Tabela 4. Resultados das contagens realizadas no dia 12/04/2019, por horário, sentido de fluxo, categoria de veículos e VHTs, tomando como premissa o fluxo de entrada de veículos na Rua Prudente de Moraes (Leste).

ENTRADA	MOTOCICLETA												BIBICLETA											
	ENTRADA DE VEÍCULO																							
	07:00 08:00			12:30 13:30			15:15 16:15			18:00 19:00			07:00 08:00			12:30 13:30			15:15 16:15			18:00 19:00		
	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O	S	N	O
B	6	2	13	6	4	14	9	8	16	6	9	19	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1
VHT	21			24			33			34			1			1			1			1		

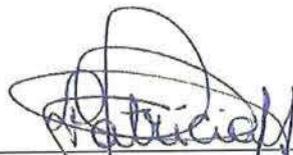
- **Conclusões**

Após a realização deste estudo complementar é possível considerar que os trechos avaliados se mostram coerentes com boas condições de trânsito, não apresentando alterações significativas em condições normais, conforme já havia sido apontado no EIV original.

Por serem trechos de vias indiretamente afetadas pelo empreendimento, pode-se aferir que o possível aumento do volume de tráfego originado pelo mesmo, como já demonstrado no EIV, não acarretará em consequências diretas a estas. Os atuais fluxos, como observados, são muito satisfatórios do ponto de vista da dinâmica de trânsito.

A junção das modalidades de bicicletas e motocicletas como categoria de veículos leves (uma adaptação da metodologia do DNIT, 2006) mostra-se coerente com o que se desejava alcançar nas análises. Isto é, a dinâmica e tipologia de fluxos de veículos com a capacidade de carga das vias. O número baixo registrado de bicicletas trafegando nos trechos analisados, permite inferir que esta categoria de análise não representa significância em termos de melhorias e/ou adaptações do sistema de capacidade de carga viária e por isto havia se optado pela junção (motos+bicicletas).

Todavia, por ser um meio de transporte alternativo aos veículos tradicionais potencialmente poluidores do meio ambiente, as bicicletas devem e podem ser notadas como um meio de deslocamento a ser impulsionado na região, seja por criação de ciclovias, ciclofaixas e/ou outro instrumento legal e urbanístico.



**PATRICIA DE LUCA LIMA GREFF**

**CRBIO 58979-03**

