

8.12 Infraestrutura Urbana

Conforme já mencionado no *subitem 7.4*, a região dispõe de todas as instalações de infraestrutura urbana – rede de água potável e de coleta de esgotos domésticos, serviços de coleta de lixo, sistema de captação de águas pluviais, iluminação pública, telefonia e rede de energia elétrica.

Os empreendedores formularam consulta junto às concessionárias de serviços de fornecimento de energia elétrica para atendimento de uma demanda de 3.600 kW para os usos não residenciais. A *Enel Distribuição São Paulo* manifestou-se pela viabilidade de fornecimento condicionada às tensões de distribuição de 13,2 kV; 21 kV, 23 kV ou 34,5 kV (*Anexo XV - Nota Técnica nº 350745893*).

Mesmo procedimento foi adotado junto à COMGÁS para atestar a viabilidade de fornecimento de gás natural, através de rede distribuidora existente, com posicionamento favorável. Os empreendedores e a companhia de gás firmaram contrato para o fornecimento de 9.000 m³/ano (nos primeiros 36 meses) de gás canalizado (*Anexo XVI – COMGÁS*).

Também foi solicitada verificação junto a SABESP da capacidade de fornecimento de água potável (vazão de projeto para escritórios, lojas e serviços de pequeno porte = 10,38 l/dia; vazão de projeto para supermercado = 1,76 l/dia) e a captação de esgoto gerado pelo empreendimento obtendo as cartas de diretrizes com todos os elementos necessários para ampliação e/ou reforço das respectivas redes existentes (*Anexo XVII – Diretrizes MCE 003/2021 e Anexo XVIII – Diretrizes MCE 004/2021*).

8.13 Matriz de Impactos

A matriz que se segue sintetiza os impactos mais significativos em decorrência da inserção no meio urbano de projetos de edificações de uso múltiplo. No caso em análise, o projeto para a implantação do empreendimento atende a todos os aspectos abordados, cabendo somente observar as recomendações formuladas no ***item 9 – Conclusões.***

MATRIZ DE EXIGÊNCIAS LEGAIS

EXIGÊNCIAS	ATENDIMENTO
Impacto sobre os equipamentos urbanos e comunitários existente no raio de 500 m do empreendimento. Há impacto?	<u>NÃO</u> . A capacidade dos equipamentos urbanos e comunitários presentes na Área de Influência são compatíveis com acréscimo previsto às demandas atuais – população fixa.
Elementos do projeto que eventualmente venham a interferir com bens tombados em sua área de influência. Há impacto?	<u>NÃO</u> . Programa concebido não inclui áreas envoltórias de bens tombados.
Avaliação dos impactos sobre o sistema viário e os serviços de transportes coletivos.	<u>SIM</u> . Na circulação viária os impactos são de baixa intensidade e dar-se-ão em aproximações semaforizadas – ruas João Cachoeira e Leopoldo Couto de Magalhães Jr. – e em pontos sinalizados para travessia de pedestres.
Capacidade das redes de abastecimento de água, de captação de águas pluviais, de coleta de esgoto através de consultas formuladas às respectivas concessionárias. Há impacto?	<u>SIM</u> . A região dispõe de todos os serviços de infraestrutura; projetos de instalações prediais precedidos de consulta e aprovação pelas concessionárias de serviços para atendimento da demanda adicional gerada.
Análise do nível de ruído e produção de resíduos gerados pelo empreendimento e seu impacto com relação ao meio ambiente. Há impacto?	<u>NÃO</u> . A pressão sonora gerada pelo empreendimento só se dará de forma moderada durante a fase de construção. A construção mantém programa de sustentabilidade com medidas de mitigação na geração de ruídos e produção de resíduos.
Impacto do empreendimento em relação ao adensamento populacional da Área de Influência. Há impacto?	<u>NÃO</u> . O empreendimento não fixa moradores.
Compatibilidade do empreendimento com relação à Legislação de Uso e ocupação do solo. É compatível?	<u>SIM</u> . O empreendimento está adequado às características de uso e ocupação do solo; aumento de área construída – OUCFL – atendendo todos os parâmetros da fixados na legislação urbanística.

9. CONCLUSÕES

Os usos previstos e a localização do empreendimento em área de Operação Urbana corroboram com um dos princípios basilares do *Plano Diretor Estratégico* que incentiva a reversão do modelo de mobilidade, no qual o uso do automóvel assumiu extrema importância. Contribui, assim, de forma concreta para a redução de deslocamentos diários, especialmente por modo individual, ao aproximar emprego da moradia. Da mesma forma, encontra plena identidade com a carta urbana de ordenamento territorial ao conferir humanização ao conjunto edificado franqueando à circulação de pessoas em seu espaço e estimular atividades comerciais com a adoção de fachada ativa incorporada ao bloco edificado.

As avaliações realizadas para a elaboração deste relatório indicam que os impactos mais importantes produzidos pela inserção do empreendimento no meio urbano são de baixa intensidade, com poucos reflexos à mobilidade regional. No âmbito do sistema viário, o acréscimo dos fluxos veiculares e de movimentação de pedestres produzidos pelo empreendimento na circulação em geral será mais sensível entre 8h/9h e 18h/19h, intervalos horários que se sobrepõem parcialmente com as horas pico dos principais eixos viários da região. A reprogramação semaforica recomendada para toda área será suficiente para adequar o desempenho operacional verificado com os volumes atuais e também incorporando os volumes adicionais calculados, que são de ordem residual em relação aos fluxos pesquisados.

Dessa forma, a Secretaria Municipal de Transportes, em sua área de competência, poderá estabelecer as contrapartidas no sistema viário considerando a localização e o porte do empreendimento.

Destaca-se, ainda, o fato de que já se aplicam, para a implantação do empreendimento, contrapartidas de caráter urbanístico, como é o caso da requalificação da passarela e da Rua Mariano Amorim Carrão, além dos recursos obtidos pela prefeitura decorrentes da aquisição de CEPAC's.

Por fim, oportuno salientar que o projeto do empreendimento considera diversas sugestões apresentadas e discutidas por planejadores, moradores e usuários da região que precederam a elaboração do Plano Diretor Estratégico e do Plano Regional de Pinheiros.

Várias dessas sugestões foram transformadas em propostas que se incorporaram nas diretrizes e ações requeridas para aquela região da cidade, em especial a valorização do ambiente urbano, através da ativação da rua e da possibilidade de inter-relação entre os espaços públicos e privados, que, com a livre circulação aberta ao público e a ausência de gradis de fechamento, devem propiciar uma relação amigável entre o pedestre e o empreendimento, humanizando, dessa forma, a convivência do cidadão com os espaços edificados.

10. EQUIPE TÉCNICA

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA

MICHEL SOLA CONSULTORIA E ENGENHARIA LTDA.

ENGº SERGIO MICHEL SOLA
CREA 0600391173

ENGº SERGIO RUBENS GUIGUER RODRIGUES
CREA 0600543868

PROPRIETÁRIOS

BREF III EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS 4 S/A
BREF III EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS 5 S/A
BREF III EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS 6 S/A

PROJETO ARQUITETÔNICO
AFLALO / GASPERINI ARQUITETOS
CAU 17952-3

RESPONSÁVEL TÉCNICO
ENGº JOÃO RODRIGUES TEIXEIRA JÚNIOR
CREA 0601276611

CONCEITO ARQUITETÔNICO
KPF – KOHN PEDERSEN FOX ASSOCIATES PC

PROJETO PAISAGÍSTICO
BENEDITO ABBUD ARQUITETURA PAISAGÍSTICA



MICHEL SOLA
CONSULTORIA E ENGENHARIA

Michel Sola Consultoria e Engenharia S/C Ltda
CREA nº 0412218

Eng. Sergio Michel Sola – CREA nº 0600391173

Av. Rouxinol nº 1041 – Conjunto 1809
Fone: (11) 5054-7372
04516-001 – São Paulo – SP
Email: msola@michelsola.com.br
www.michelsola.com.br