

**Quadro 8 – Identificação e Avaliação de impactos e aspectos relacionados no cenário sem o empreendimento.**

CENÁRIO	IMPACTO	ASPECTO RELACIONADO	NEGATIVO OU POSITIVO	DIRETO OU INDIRETO	IMEDIATO, MÉDIO OU LONGO PRAZO	TEMPORÁRIO OU PERMANENTE	GRAU DE REVERSIBILIDADE	PROPRIEDADE CUMULATIVA OU SINÉRGICA	DISTRIBUIÇÃO DE ÔNUS OU BENEFÍCIOS SOCIAIS
CENÁRIO 0 – SEM O EMPREENDIMENTO	Subutilização do terreno	Uso e ocupação do solo	N	D	L	T	R	X	O
	Inibição de geração de serviços industriais e logísticos	Aspectos socioeconômicos	N	D	L	T	R	X	O
	Falta de contribuição para a estabilização da malha urbana	- Espaços públicos, circulação e transporte - Infraestrutura e Serviços Públicos	N	D	L	T	R	X	O
	Conflito com as finalidades econômicas e sociais para as quais o terreno foi destinado	Aspectos socioeconômicos	N	D	L	T	R	X	O
	Valorização imobiliária com a consolidação do entorno	Valorização e desvalorização imobiliária	P	I	L	T	R	X	B

### **5.1.2. Cenário de implantação do empreendimento**

Durante a fase de implantação do empreendimento em estudo, são esperados tanto impactos negativos quanto impactos positivos.

Os impactos negativos podem ocorrer devido à terraplenagem e à construção efetiva do empreendimento. Durante essa fase, pode haver perturbações decorrentes do ruído gerado pelas atividades da obra e do tráfego intenso de caminhões. Além disso, o uso de equipamentos de construção contribui para o aumento da quantidade de poluentes no ar, o que pode afetar a qualidade do ambiente na área circundante, especialmente devido ao aumento do tráfego de veículos pesados.

No entanto, é importante ressaltar que, apesar dos impactos negativos predominantes, a fase de construção também traz consigo impactos positivos. O aumento da atividade de construção do empreendimento proporciona um impulso para a economia local, com a oferta de postos de trabalho e um aumento na circulação de capitais na região. Esses aspectos podem gerar benefícios socioeconômicos para a comunidade local, como a criação de empregos e o estímulo ao desenvolvimento econômico.

A Tabela a seguir compila a categorização dos impactos associados a não implantação do projeto.

**Quadro 9 – Identificação e Avaliação dos impactos e aspectos relacionados no cenário de implantação do empreendimento.**

CENÁRIO	IMPACTO	ASPECTO RELACIONADO <sup>1</sup>	NEGATIVO OU POSITIVO	DIRETO OU INDIRETO	IMEDIATO, MÉDIO OU LONGO PRAZO	TEMPORÁRIO OU PERMANENTE	GRAU DE REVERSIBILIDADE	PROPRIEDADE CUMULATIVA OU SINÉRGICA	DISTRIBUIÇÃO DE ÔNUS OU BENEFÍCIOS SOCIAIS
CENÁRIO 1 – DURANTE A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	Geração de empregos	Socioeconômico	P	D	I	T	R	X	B
	Promover ocupação de um lote vazio	Uso e Ocupação do Solo	P	D	I	P	I	X	B
	Incremento de demanda de serviços	Socioeconômico	P	D	I	P	I	X	B
	Diminuição da vida útil do pavimento das vias existentes na AID	Infraestrutura e Serviços Públicos	N	D	L	P	R	X	O
	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas	Espaço público, circulação e transporte	N	D	I	T	R	X	O
	Aumento do volume de tráfego veículos pesados	Espaço público, circulação e transporte	N	D	I	T	R	X	O
	Incômodos durante a obra	Valorização e Desvalorização imobiliária	N	D	I	T	R	X	O

<sup>1</sup> Itens relacionados à caracterização do Empreendimento e da Vizinhança: Socioeconômicos; Uso e Ocupação do solo; Paisagem Urbana e Patrimônio Natural, Histórico, Artístico e Cultural; Conforto Ambiental; Espaço público, circulação e transporte; Infraestrutura e Serviços Públicos; Valorização e desvalorização imobiliária.

### 5.1.3. Cenário de operação do empreendimento

Neste cenário, o empreendimento estará em pleno funcionamento, cumprindo sua finalidade de armazenamento e distribuição na região. Durante a operação, destacam-se os seguintes aspectos relacionados ao empreendimento:

- **Geração de empregos:** A operação do empreendimento tem o potencial de gerar cerca de 2.000 (dois mil) empregos diretos, tanto para o DF quanto para unidade federativa vizinha (Goiás – município de Valparaíso de Goiás), contribuindo ainda para a criação de novos postos (indiretos) que acabam por apoiar o crescimento econômico. Com a operação do galpão logístico, vislumbra-se a possibilidade de reduzir custos relacionados aos deslocamentos de cargas, o que representaria vantagens para comerciantes inseridos na vizinhança do empreendimento (Valparaíso de Goiás e DF)
- **Ocupação do lote projetado:** Dada a natureza regular do imóvel, com normas e parâmetros urbanísticos definidos em conformidade com a legislação, a ocupação do terreno é efetuada de forma racional e garante a função social da propriedade urbana. Ou seja, compatível com a infraestrutura, equipamentos e serviços públicos disponíveis.
- **Aumento de tráfego de veículos pesados:** sabe-se que os veículos vinculados à operação do empreendimento são caracterizados por um peso bruto maior, que apresentam limites de velocidade e com capacidade de transportar grandes cargas. Dessa forma, o aumento de circulação destes automóveis é inerente à operação do projeto e, portanto, demanda foco de atenção nas estruturas de pavimentos, bem como nas sinalizações das vias que serão compartilhadas com veículos mais leves, com intuito de promover segurança aos demais usuários e a manutenção adequada do sistema viário.
- **Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas e na atração de viagens:** conforme já dimensionado neste estudo, haverá um incremento na atração de viagens. O fluxo considera pontos de origens e destinos situados nos limites do DF e também no município de Valparaíso de Goiás (conforme demonstrado na Figura 134). Mesmo que o fluxo do sistema viário opere em condições satisfatórias, visualizam-se ações necessárias para operação adequada e mais segura do empreendimento, assim como

atuações que promovam melhorias na rota de desejo dos pedestres e ciclistas que usufruirão dos percursos situados nas imediações do projeto.

- **Valorização dos imóveis vizinhos:** O ritmo de desenvolvimento de uma região tem correlação direta com a valorização dos imóveis. Neste sentido, a inserção de um novo empreendimento, em uma área com vocação para se tornar polo de atividades comerciais, contribui para consolidar as atividades e traz consigo a complementariedade de usos, tornando assim mais atrativos esses espaços.

A Tabela a seguir compila a categorização dos impactos associados a operação do empreendimento.

**Quadro 10 – Identificação e Avaliação dos impactos relacionados no cenário de operação do empreendimento.**

CENÁRIO	IMPACTO	ASPECTO RELACIONADO <sup>1</sup>	NEGATIVO OU POSITIVO	DIRETO OU INDIRETO	IMEDIATO, MÉDIO OU LONGO PRAZO	TEMPORÁRIO OU PERMANENTE	GRAU DE REVERSIBILIDADE	PROPRIEDADE CUMULATIVA OU SINÉRGICA	DISTRIBUIÇÃO DE ÔNUS OU BENEFÍCIOS SOCIAIS
CENÁRIO 2 – DE OPERAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	Geração de empregos	Socioeconômico; Adensamento populacional	P	D	I	T	R	X	B
	Promover ocupação de um lote vazio	Uso e Ocupação do Solo	P	D	I	P	I		B
	Aumento de tráfego de veículos pesados	Espaço público, circulação e transporte; Infraestrutura e Serviços Públicos	N	D	I	P	I	X	O
	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas	Espaço público, circulação e transporte; Adensamento populacional	N	D	M	P	R	X	B
	Incremento de atração e geração de viagens	Espaço público, circulação e transporte; Adensamento populacional	N	D	M	T	R	X	O
	Valorização dos imóveis vizinhos	Valorização e Desvalorização imobiliária	P	D	L	T	R	X	O

<sup>1</sup> Itens relacionados à caracterização do Empreendimento e da Vizinhança: Socioeconômicos; Uso e Ocupação do solo; Paisagem Urbana e Patrimônio Natural, Histórico, Artístico e Cultural; Conforto Ambiental; Espaço público, circulação e transporte; Infraestrutura e Serviços Públicos; Valorização e desvalorização imobiliária.

## 5.2. Avaliação dos impactos

Os impactos decorrentes da implantação e operação do empreendimento foram analisados detalhadamente conforme os critérios de caracterização do próprio empreendimento e da sua vizinhança. A seguir, são apresentadas informações mais detalhadas sobre esses impactos:

### 5.2.1. Adensamento Populacional e Socioeconômica

A partir da caracterização do empreendimento e sua área circundante, constatou-se que o adensamento populacional gerado por ele está dentro dos limites estabelecidos pela DIUPE 32/2021, considerando a faixa de densidade de lotes aplicável. Com uma estimativa de 728 pessoas, a população do empreendimento está de acordo com a densidade admitida para a área em questão, conforme ilustrado na Figura 267. Esses resultados sugerem que não haverá uma sobrecarga significativa na infraestrutura existente.

Zona de uso e ocupação	Área	Densidade admitida	População mínima	População máxima
Área A	13,06	50 a 150 hab/ha	653	1.959

**Figura 267 – Tabela de densidade aplicável à área de estudo da DIUPE 32/2021. Fonte: DIUPE 32/2021.**

Adicionalmente, o projeto prevê a implementação de estacionamento interno para veículos de passeio, evidenciando a consideração da demanda por estacionamento. Portanto, é improvável que ocorra um aumento expressivo no tráfego de veículos de passeio e na demanda por estacionamento, o que poderia sobrecarregar a infraestrutura local.

No que se refere aos impactos socioeconômicos, a geração de empregos diretos e indiretos provenientes do empreendimento contribuirá para o desenvolvimento econômico da região, o que inclui a população urbana do Goiás, por estar dentro da Área de Influência Indireta (AII). Além disso, o aumento na arrecadação de impostos e taxas proporcionará recursos financeiros que poderão ser destinados a investimentos em infraestrutura e serviços públicos, a citar:

- **Eficiência logística:** O projeto contribuirá para a eficiência e agilidade do setor logístico, atendendo à crescente demanda por instalações de armazenamento e distribuição na área. Isso beneficiará diversas

indústrias que dependem desses serviços, proporcionando uma melhor gestão de estoque e logística de distribuição.

- **Benefícios socioeconômicos:** O empreendimento contribuirá para o desenvolvimento econômico da região, preenchendo uma lacuna na oferta de infraestrutura logística e de armazenamento. Isso beneficiará não apenas as empresas da região, mas também a economia local como um todo, gerando oportunidades de negócios e estimulando o crescimento econômico.

Com base nessas análises, pode-se concluir que o empreendimento e a sua operação irão impactar positivamente na geração de empregos e na movimentação da economia.

### **5.2.2. *Uso e Ocupação do Solo***

A ocupação proposta está alinhada com as políticas urbanas e os planos de desenvolvimento da região. Dessa forma, a ocupação regular do lote colabora com a consolidação do espaço urbano, e auxilia na integração com zonas urbanas já consolidadas, favorecendo o agrupamento de atividades urbanas que contribuirão para um ambiente mais dinâmico e vibrante.

### **5.2.3. *Infraestrutura e Serviços públicos***

A infraestrutura urbana e os serviços públicos desempenham um papel fundamental no adequado funcionamento das cidades. No caso do empreendimento em análise, é necessário considerar diversos aspectos relacionados à infraestrutura e serviços públicos, tais como segurança, saúde, abastecimento de água, esgotamento sanitário, energia elétrica, telecomunicações e limpeza pública. A seguir, serão avaliados os impactos identificados e apresentadas as recomendações para melhorias e adequações necessárias.

- **Drenagem pluvial:** O sistema de drenagem pluvial existente na área do empreendimento não possui capacidade suficiente, sendo recomendada a elaboração de um projeto de drenagem específico. Portanto, a utilização de dispositivos como bocas de lobo, galerias e reservatórios de detenção para lidar com o volume de água das chuvas serão necessárias para mitigar os impactos decorrentes dos escoamentos de águas pluviais.



- **Abastecimento de água:** O sistema demandará uma interligação direta com o sistema existente e, como alternativa poderá operar soluções independentes até a consolidação de todo o urbanismo projetado para o local.
- **Esgotamento sanitário:** Será necessário implantar um novo interceptor para conectar o empreendimento ao sistema de esgotamento sanitário existente. Nesse sentido , uma solução conjunta com outros empreendimentos situados na região poderão tornar a execução mais eficiente e econômica.
- **Energia elétrica:** Embora o sistema de energia elétrica tenha viabilidade técnica, serão necessários estudos para avaliar se há necessidade de expansão na capacidade de geração, transmissão e distribuição de energia.
- **Telecomunicações:** A cobertura de telefonia móvel 4G na área de influência do empreendimento é praticamente total, no entanto, a cobertura 5G ainda não está disponível. Quanto à internet fixa, há fornecimento por diversas operadoras.
- **Limpeza pública:** A infraestrutura de limpeza pública é considerada suficiente para suportar a carga gerada pelo empreendimento. A coleta convencional e a coleta seletiva são realizadas nas proximidades do empreendimento, e os resíduos são destinados a locais apropriados. É importante que os resíduos sejam armazenados corretamente pelos geradores e retirados nos dias e horários estabelecidos. O sistema de limpeza pública está preparado para atender à demanda prevista, desde que o volume de resíduos esteja dentro dos limites estabelecidos pela concessionária pública.
- **Infraestrutura viária:** A infraestrutura viária do empreendimento está estrategicamente localizada nas margens das rodovias BR-040 e DF-290. A acessibilidade será otimizada com a implantação de uma via de circulação de vizinhança, proporcionando acesso direto e eficiente ao empreendimento. É importante seguir requisitos estabelecidos por

decretos e normas técnicas e garantir que o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal aprove o acesso ao empreendimento.

- **Pavimento:** A análise da via existente indicou que o pavimento está em bom estado de conservação, com a necessidade apenas de manutenções corretivas em trechos específicos. É importante realizar a manutenção adequada para garantir a qualidade e segurança do pavimento.

Em resumo, foram identificados os principais impactos na infraestrutura e serviços públicos relacionados ao empreendimento. E mapeadas as recomendações de adequações e melhorias. É essencial considerar esses impactos durante o planejamento e a execução do empreendimento, implementando medidas mitigatórias, como manutenção preventiva e corretiva adequada, monitoramento contínuo do pavimento e medidas de controle de tráfego para minimizar os impactos na mobilidade local.

Devido à natureza comercial do empreendimento, considera-se que não haverá impacto significativo na demanda de capacidade de atendimento dos equipamentos públicos/comunitários existentes na região. No entanto, este tópico recebeu a classificação de natureza negativa em função da ausência de equipamentos urbanos e comunitários inseridos no raio de abrangência da All, situação que poderá ser reclassificada à medida que esta zona de expansão vai se consolidando com as atividades planejadas pelo governo.

#### **5.2.4. Paisagem Urbana e Patrimônio Natural, Artístico e Cultural**

Com base na caracterização do empreendimento e da vizinhança, o projeto proposto no Setor Meireles não apresenta conflitos com a paisagem urbana existente. A edificação foi projetada de forma a manter uma volumetria adequada ao entorno imediato, preservando as características urbanísticas projetadas. Portanto, espera-se que o empreendimento se integre harmoniosamente à paisagem urbana local.

No que diz respeito ao patrimônio material e imaterial, não foram identificados patrimônios cadastrados junto ao IPHAN na área de influência indireta do empreendimento. Isso indica que não existem bens culturais protegidos pelo IPHAN, como cidades históricas, sítios arqueológicos ou bens individuais, que possam ser afetados pelo empreendimento.

Quanto ao patrimônio arqueológico, também não foram identificados sítios arqueológicos na área de influência do empreendimento com base nos dados

disponíveis no IPHAN. Portanto, não são esperados impactos diretos sobre o patrimônio arqueológico.

### **5.2.5. Espaço público, circulação e transporte**

O acesso exclusivo ao empreendimento ocorrerá pela via de Circulação de Vizinhança, cuja implementação está pendente e será executada a cargo do parcelador. A URB 283/2022, ao aprovar o projeto, prevê a ligação dos Lotes da Quadra 01 do Setor Meireles à rodovia DF-290, facilitando o acesso e estabelecendo uma conexão vital.



**Figura 268 – Proposta de via marginal que dará acesso ao empreendimento à rodovia DF-290. Fonte: URB 283/2022.**

Dado o potencial de atração de veículos de grande porte, como caminhões de até 9 eixos, pelas atividades previstas no empreendimento, realizou-se uma análise de trajetória na rotatória projetada para a via de circulação de vizinhança. O intuito foi verificar se a geometria da rotatória é suficiente para acomodar veículos de grande porte. As Figura 269 e Figura 270, resultantes dessas simulações, evidenciam que a rotatória comporta o tráfego de entrada e saída de veículos de até 9 eixos.

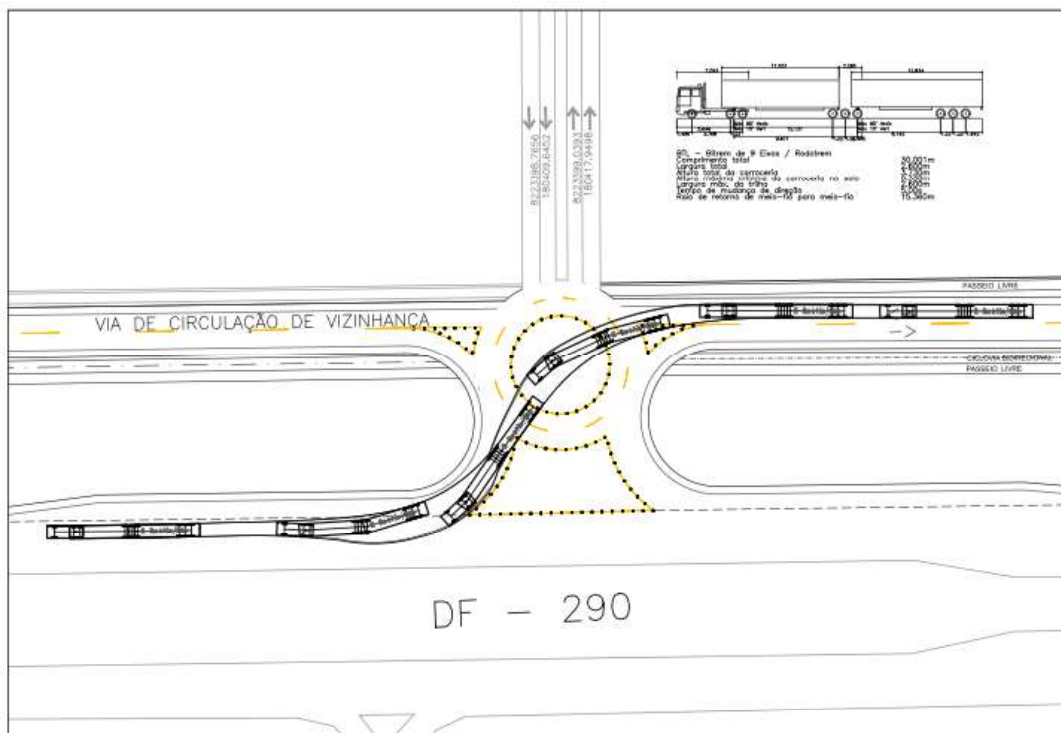


Figura 269 – Análise de trajetória de caminhão de 9 eixos no movimento de saída do empreendimento em direção a rodovia DF-290, passando pela rotatória projetada para a via de circulação de vizinhança.

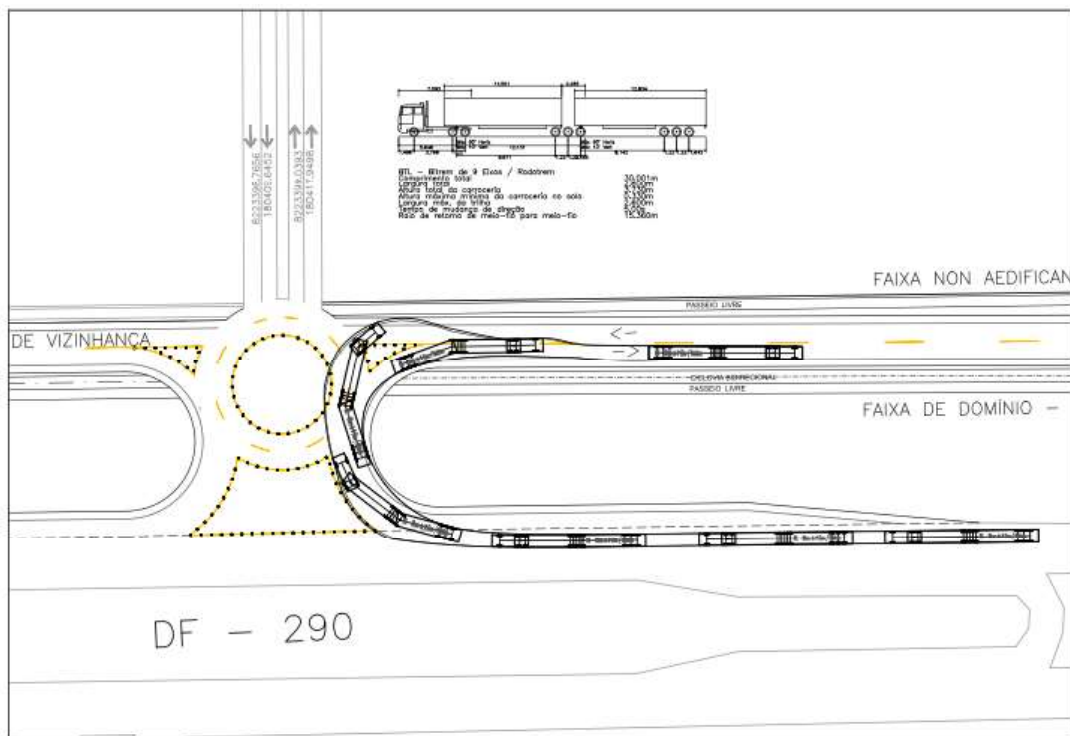


Figura 270 – Análise de trajetória de caminhão de 9 eixos no movimento de entrada no empreendimento saindo da rodovia DF-290, passando pela rotatória projetada para a via de circulação de vizinhança.

A análise de impactos revelou a ausência, atualmente, de uma infraestrutura adequada para pedestres e ciclistas nos espaços públicos adjacentes ao empreendimento. Conforme a URB 283/2022, dois lotes lindeiros à área do projeto são destinados a áreas de Equipamento Público Comunitário (EPC) e Espaços Livres de Uso Público (ELUP). Esses espaços serão integrados ao tecido urbano por meio de vias, calçadas e ciclovias/ciclofaixas, facilitando o acesso público e estabelecendo uma interligação entre o empreendimento.



**Figura 271 – Croqui das áreas públicas limitrofes ao empreendimento. Fonte: URB 283/2022.**

Além dos trechos contemplados pela URB 283/2022, identificou-se a necessidade de complementação de calçadas e melhorias na acessibilidade em áreas adicionais. Tais ações são fundamentais para garantir a segurança e mobilidade adequadas dos pedestres, contribuindo para a integração efetiva do empreendimento com a vizinhança.

A harmoniosa intervenção nos espaços públicos depende da completa implementação da URB 283/2022, incumbida ao parcelador, e da adoção de um tratamento paisagístico adequado. A conformidade com os aspectos e diretrizes delineados no MDE/URB 283/2022 é vital para assegurar a adequada integração dos espaços públicos adjacentes ao empreendimento.

Em relação aos impactos no sistema de circulação de veículos motorizados, localmente não são previstos impactos, considerando a inexistência de qualquer via implantada atualmente. A implantação de um sistema viário local beneficiará o Setor e contribuirá para o desenvolvimento da área.

No âmbito do sistema viário regional, não estão previstos impactos significativos nas rodovias, inclusive no tráfego com origem e destino para Goiás, na BR-040, conforme evidenciado pela distribuição de viagens e simulações de tráfego.

Identificou-se a necessidade de implementação de uma ciclovia para incrementar a rede cicloviária, promovendo meios de transporte sustentáveis e contribuindo para a mobilidade urbana.

A avaliação na caracterização da vizinhança evidenciou deficiências na qualidade das paradas de ônibus na Área de Influência Direta. Essas estruturas são pontos críticos para o transporte público, e melhorias são necessárias para proporcionar condições adequadas aos usuários.

Quanto aos demais parcelamentos urbanos aprovados na AID e AII, não foram identificadas medidas mitigadoras relacionadas aos projetos concluídos dentro da área de influência indireta deste EIV. Dessa forma, essas não foram consideradas nas análises de tráfego.

Relativamente aos impactos relacionados ao aumento no tráfego de veículos de passeio e de carga no sistema viário, mesmo com a implementação do empreendimento, o sistema viário atual exibe níveis de serviço satisfatórios e é capaz de absorver o novo fluxo veicular. No entanto, recomenda-se a adoção de medidas compensatórias visando proporcionar condições aprimoradas para os modais motorizados e não motorizados nas proximidades do empreendimento. Além disso, é crucial verificar se o projeto executivo da via de circulação de vizinhança possui dimensionamento geométrico e de

pavimentação adequados para a circulação de veículos de carga, considerando a natureza da atividade do empreendimento.

### **5.2.6. Conforto Ambiental**

Ao avaliar os impactos ambientais do empreendimento, destaca-se sua influência positiva no conforto ambiental circundante. Apesar do sombreamento gerado, a redução na incidência solar não compromete significativamente a quantidade de luz na área, mantendo equilíbrio com os valores do entorno.

Durante o estudo, identificou-se a falta de elementos arbóreos dentro do lote do empreendimento, uma lacuna crucial para aprimorar o conforto ambiental e visual na Área de Influência Direta (AID). A introdução de arborização pode ser uma contribuição significativa para a redução de cargas térmicas, criando um ambiente mais agradável.

No que diz respeito à temperatura, observou-se que áreas pavimentadas e impermeabilizadas podem aumentar a temperatura local devido ao acúmulo de carga térmica. Entretanto, os cenários avaliados não ultrapassam os limites de conforto no inverno e verão.

Quanto à ventilação, os impactos na velocidade do vento estão em conformidade com os valores pré-existentes no entorno, antes da implantação do empreendimento.

Ao comparar o cenário controle com o cenário proposto, constatou-se que o empreendimento causará alterações em relação à radiação, sombreamento, temperatura e ventilação. No entanto, os índices encontrados após a implantação assemelham-se aos existentes atualmente.

Com base nessas conclusões, propõem-se medidas específicas: (1) arborização nos limites do lote, especialmente nas áreas norte e sul, para proporcionar sombreamento e melhorar a qualidade do ambiente; (2) priorização do uso de pavimentação permeável sempre que possível, permitindo a infiltração da água no solo, contribuindo para a redução do acúmulo de carga térmica; e (3) o sombreamento da área pavimentada com vegetação, uma medida eficaz para reduzir a carga térmica local e melhorar a qualidade do ar.

Essas ações sugeridas visam minimizar os impactos ambientais do empreendimento, garantindo um ambiente urbano confortável e sustentável, em harmonia com as ocupações vizinhas. A implementação e monitoramento contínuo



dessas medidas ao longo do desenvolvimento e operação do empreendimento são cruciais para assegurar sua eficácia e conformidade.

### **5.2.7. Valorização e Desvalorização Imobiliária**

A valorização imobiliária no Setor Meireles, em Santa Maria, Distrito Federal, pode ser considerada positiva com base nos seguintes fatores:

- **Localização estratégica:** A proximidade do Setor Meireles à BR-040 e às cidades do Entorno, como Novo Gama e Valparaíso de Goiás, favorece sua valorização, especialmente se houver melhorias na infraestrutura de transporte e acesso à região.
- **Desenvolvimento de usos mistos:** A promoção de uso misto, com comércio e/ou instituições no pavimento térreo e habitação nos pavimentos superiores, de acordo com as diretrizes urbanísticas desenvolvidas para o setor, pode aumentar a demanda por imóveis na região. Configurações urbanas desse tipo tendem a oferecer mais comodidade e qualidade de vida aos moradores e trabalhadores, o que pode resultar em maior procura por imóveis e, conseqüentemente, valorização dos mesmos.
- **Expansão urbana:** O Setor Meireles é reconhecido como uma Zona Urbana de Expansão e Qualificação (ZUEQ), o que indica que é considerado um local propício para o crescimento urbano. Esse status pode atrair investidores e desenvolvedores, levando a um aumento na demanda por imóveis e, por consequência, a um aumento em seu valor.
- **Melhoria da infraestrutura local:** O desenvolvimento de infraestruturas locais, como serviços públicos, espaços de lazer e equipamentos urbanos, também pode impulsionar a valorização imobiliária.

No entanto, é importante lembrar que as perspectivas de valorização imobiliária podem ser afetadas por uma variedade de fatores, incluindo a situação econômica geral, a demanda e oferta de imóveis na região, políticas governamentais, entre outros. Além disso, as estimativas apresentadas são baseadas em dados e tendências atuais, mas não garantem a valorização imobiliária no futuro.

Em relação aos valores de venda e aluguel na região, os dados do índice FipeZap indicam que Santa Maria não é considerada uma das áreas mais representativas no Distrito Federal. Os preços médios de venda e locação residencial podem variar dependendo de diversos fatores, como a localização específica do imóvel, suas características e a demanda do mercado.

Para avaliar a rentabilidade de um investimento imobiliário, é crucial analisar não apenas a rentabilidade bruta, mas também outros fatores, como localidade, estado de conservação e demanda de mercado.

A localização do empreendimento no Setor Meireles é favorável, uma vez que está próxima a centros urbanos, oferecendo fácil acesso a comércios, centros de saúde, transporte público e áreas de lazer. Além disso, a segurança também é um fator importante na valorização do imóvel, e bairros com baixos índices de violência tendem a ter preços mais elevados.

A melhoria da infraestrutura da região, como previsto pela DIUR 06/2016 e o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), também pode contribuir para a valorização dos imóveis no Setor Meireles.

A consolidação da atividade do Lote 1 (específica do projeto) tem um impacto na valorização imobiliária do entorno.

## **6. IDENTIFICAÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS OU COMPENSATÓRIAS**

---

O presente capítulo tem como objetivo identificar as medidas mitigadoras ou compensatórias dos impactos sobre toda a área de influência do empreendimento.

De acordo com o Decreto 43.804/2022, a Contrapartida de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) constitui uma cobrança em dinheiro, que visa custear indiretamente ações de compensação adotadas para simplificar os estudos e indenizar impactos irreversíveis. Essa contrapartida é obrigatória nos casos em que o estudo foi desenvolvido com base no Termo de Referência.

Conforme o TR, a proposição de medidas mitigadoras deve ocorrer dentro da área de influência do empreendimento e priorizar os aspectos definidos neste termo de referência. Essas medidas devem ser propostas como consequência dos impactos identificados, ou seja, elas devem ser elaboradas levando em consideração os efeitos negativos identificados durante o processo de avaliação do impacto.

No entanto, é importante ressaltar que certas obrigações pecuniárias não devem ser consideradas como medidas mitigadoras. Essas obrigações incluem os pagamentos provenientes da aplicação da outorga onerosa do direito de construir e da outorga onerosa de alteração de uso. Além disso, a implantação da infraestrutura necessária para obter o licenciamento edilício, conforme exigido pelo Código de Obras e Edificações do Distrito Federal (COE/DF), Normas Reguladoras, NBR's e demais legislações específicas, bem como as exigências das concessionárias de serviços públicos para obras dentro do lote, também não devem ser contabilizadas como medidas mitigadoras.

Essas diretrizes e restrições são estabelecidas com o objetivo de garantir uma abordagem adequada e eficaz na definição das medidas mitigadoras, promovendo a compensação adequada pelos impactos causados pelo empreendimento.

Diversos itens elencados constituem obrigações para o empreendimento, já previstas em legislações e normativos. Os itens elencados abaixo constituem obrigações para o empreendimento, já previstas em legislações e normativos:

- *Redução de danos e transtornos à população, no que se refere às emissões de particulado e gases, ruídos e tráfego de máquinas e equipamentos;*
- *Utilização de técnicas de construção sustentáveis e de diminuição de emissão de gases causadores do efeito estufa (GEE);*

- *Mitigação da retirada de cobertura vegetal, poeira, escoamento superficial e impermeabilização do solo;*
- *Proteção das nascentes, cursos d'água e lagoas existentes no local e seu entorno;*
- *Proteção ao patrimônio histórico, artístico, cultural e paisagístico;*
- *Mitigação do incremento da impermeabilização do solo, com a utilização de pavimentação e tecnologias que favoreçam à permeabilidade;*
- *Mitigação dos efeitos do lançamento das águas pluviais em seus respectivos pontos, priorizando um sistema que garanta a máxima infiltração das águas pluviais no solo para recarga dos aquíferos, antes que atinja a rede coletora;*
- *Mitigação da destinação final dos resíduos sólidos gerados no processo de execução das obras, no canteiro de obras e demais instalações de apoio administrativo;*
- *Preservação de bens de interesse paisagístico, histórico, artístico ou cultural, bem como recuperação ambiental da área;*
- *Seguir orientações de Termos de Referência emitidos pela NOVACAP quando da elaboração dos projetos de drenagem e de pavimentação como medidas de mitigação e compensação.*

Essas obrigações estabelecidas pela legislação e normativos têm o propósito de garantir a proteção do meio ambiente, do patrimônio cultural e o bem-estar da população afetada pelo empreendimento.

Ainda conforme o Termo de Referência, para a definição das medidas de mitigação e compensação dos impactos do empreendimento, é necessário considerar os seguintes aspectos:

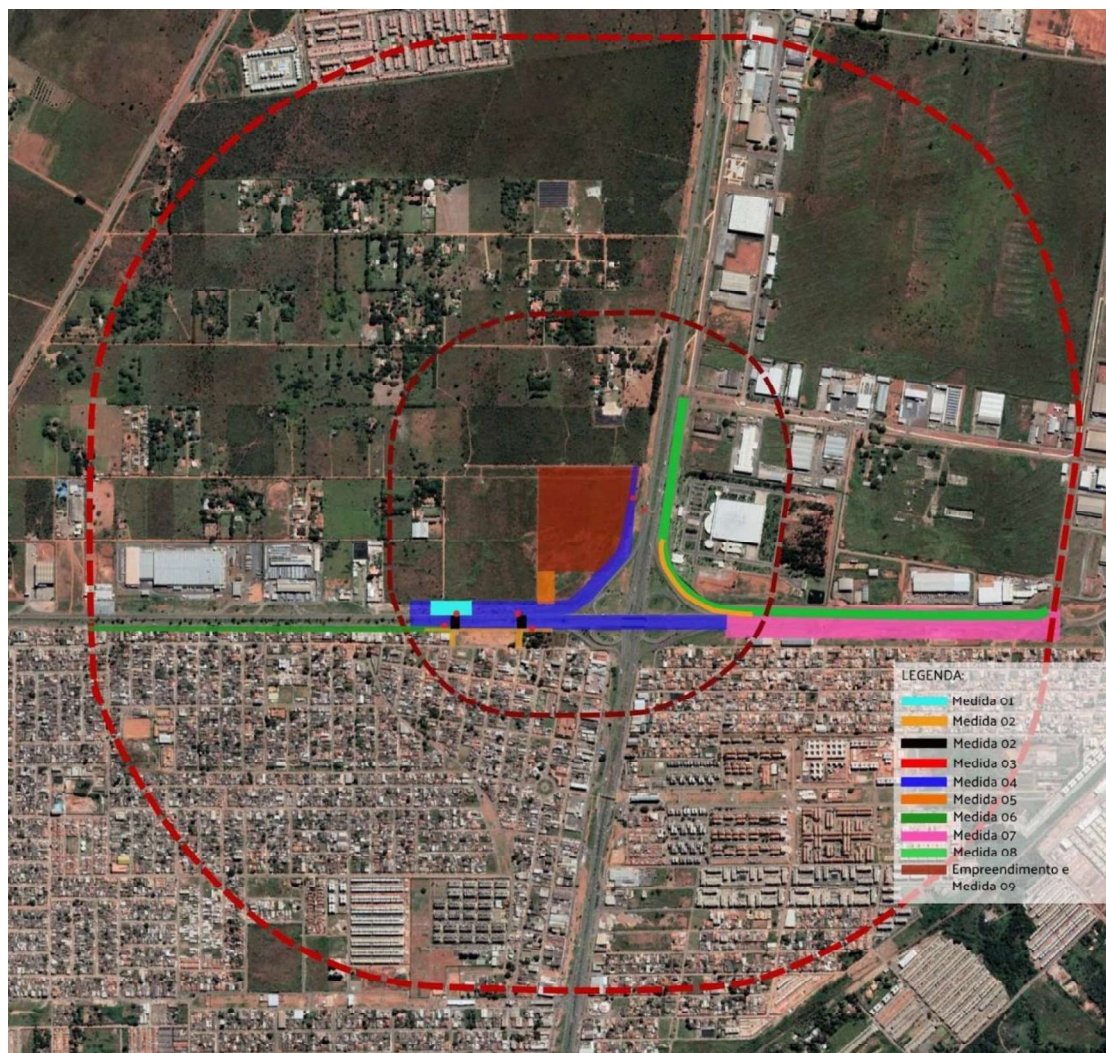
- *Realização de ajustes no sistema viário, priorizando a acessibilidade, a mobilidade e o conforto ambiental.*
- *Implantação de paisagismo em áreas públicas.*
- *Doação da área do empreendimento para a implantação de equipamentos comunitários ou regionais.*
- *Qualificação, revitalização ou renovação de áreas comerciais e industriais em decadência ou degradação.*
- *Implantação, urbanização e requalificação de áreas públicas, incluindo a implantação e manutenção de equipamentos comunitários ou regionais.*
- *Implantação e manutenção de mobiliário urbano, incluindo obras de arte e outros equipamentos urbanos.*
- *Apresentação de plano de acesso e circulação com projeto de sinalização temporária de trânsito de obras, em conformidade com as normas de trânsito em vigor e em escala adequada.*
- *Implantação de infraestrutura para pedestres que atenda às normas de acessibilidade, conectando o empreendimento à rede de transporte público de passageiros mais próxima, bem como a equipamentos públicos essenciais.*
- *Implantação de infraestrutura de ciclomobilidade que conecte o empreendimento à rede de transporte público de passageiros mais próxima e a equipamentos públicos essenciais.*

- *Recuperação da infraestrutura urbana e do espaço público degradado durante a implantação do empreendimento, além de outras ações avaliadas pertinentes.*
- *Garantia de atendimento à população estimada por meio de transporte coletivo e de equipamentos públicos e privados.*
- *Realização de paisagismo e arborização em espaços públicos de convívio, áreas internas e externas do empreendimento, priorizando o uso de espécies nativas do cerrado e sistemas sustentáveis de irrigação.*
- *Implantação de rotas acessíveis até os pontos de transporte público mais próximos, dentro da Área de Intervenção Direta (AID).*
- *Mitigação por meio de rearranjos, caso a capacidade ou as rotas das atuais linhas de transporte público sejam afetadas.*
- *Elaboração de planos ou programas de monitoramento dos impactos e implementação das medidas mitigadoras.*
- *Plano de recuperação do pavimento após a execução da obra, com uma vida útil de 10 anos, a ser analisado pela NOVACAP.*

Considerando esses aspectos e os baixos níveis de impactos gerados pelo empreendimento, foi possível definir medidas adequadas para mitigar e compensar os impactos do empreendimento, visando ao desenvolvimento sustentável e à melhoria da qualidade de vida da comunidade afetada. A seguir, são apresentadas as ações recomendadas.

**Quadro 11 – Quadro resumo das medidas mitigadoras e impactos relacionados.**

<b>Nº DA MEDIDA</b>	<b>CARÁTER DA MEDIDA</b>	<b>DESCRIÇÃO</b>	<b>IMPACTO RELACIONADO</b>
1	MITIGADORA	Projeto de sinalização e implantação da rótula de acesso à DF-290, constante da URB 283/2022	Incremento na geração e atração de viagens; Aumento de tráfego de veículos pesados
2	MITIGADORA	Requalificação das calçadas e acessibilidade nas rotas-desejo	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas
3	MITIGADORA	Requalificação dos abrigos de parada de ônibus	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas
4	MITIGADORA	Inventário de pavimento, a ser avaliado pela Novacap	Infraestrutura e Serviços públicos; Aumento de tráfego de veículos pesados
5	MITIGADORA	Implantação de ELUP da URB 283/2022	Espaço público, circulação e transporte
6	MITIGADORA	Arborização da área da porção sul da faixa de domínio da DF-290	Conforto ambiental
7	MITIGADORA	Implantação de iluminação pública na AID	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas
8	MITIGADORA	Implantação de ciclovia para incremento de rede cicloviária	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas; Espaço público, circulação e transporte
9	MITIGADORA	Implantação de vegetação arbórea dentro do lote	Conforto ambiental



**Figura 272 – Área de abrangência das Medidas Mitigadoras e de Adequação de Projeto sugeridas no Parecer Técnico nº 65/2023 – SEDUH/GAB/CPA-EIV. Fonte: Figura 14 do Parecer Técnico (12663987).**

A execução de todas as medidas mitigadoras constantes no Quadro Resumo de medidas são responsabilidade do interessado, cabendo aos órgãos do poder público a aprovação do projeto e o recebimento da obra.

Conforme indicado no Termo de Referência – TR, não foram contabilizadas como medidas mitigadoras ou compensatórias, a implantação da infraestrutura necessária para obtenção do licenciamento edifício, conforme exigência do COE/DF e demais legislações específicas. Ou seja, executamos da lista as interligações a serem feitas no sistema de água e esgoto junto às redes existentes da CAESB, por entender que essas são condições obrigatórias para a operação do projeto.

O empreendedor deve se responsabilizar apenas pelas medidas de mitigação identificadas no EIV, estando dispensado da execução das medidas compensatórias

tendo em vista que a compensação dos impactos deve ser feita por meio de custeio indireto, através de pagamento de contrapartida pecuniária a ser definida conforme o Decreto 43.804/2022.

Nesse sentido, observado o disposto pelo Art.60 do decreto 43.804/2022, a Contrapartida deve corresponder ao percentual de 1,5% do custo estimado do empreendimento, sendo este o produto calculado com base na Tabela de Custo Unitário Básico do Distrito Federal-CUB/DF por metro quadrado, editada e divulgada nos termos do art. 54 da Lei Federal nº 4.591, de 16 de dezembro de 1964, multiplicado pela área total do empreendimento, conforme Atestado de Habilitação de Projeto.

Dessa forma, observado o CUB disponibilizado pelo Sinduscon/DF (Sindicato de Indústria e Construção Civil do DF), referente ao mês de Setembro/2023 e sabendo que o empreendimento apresenta o uso PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS/ARMAZENAMENTO E ATIVIDADES AUXILIARES DE TRANSPORTE, constituindo-se de um **GALPÃO LOGÍSTICO** para atender às demandas de armazenamento, distribuição e movimentação de mercadorias (vide item 3.5), cuja área total construída é de 66.213,28m<sup>2</sup> conforme consta na Ficha de análise dos parâmetros urbanísticos para enquadramento do EIV (Anexo 14) consideramos que o seu partido arquitetônico guardar mais semelhança com classificação GI (Projetos – Padrão Galpão Industrial), aplicando-se o valor de R\$ 1.142,85/m<sup>2</sup>, o que totalizaria uma contrapartida estimada em R\$ 1.135.077,70 (um milhão, cento e trinta e cinco mil, setenta e sete reais e setenta centavos).

## **6.1. DESCRIÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS**

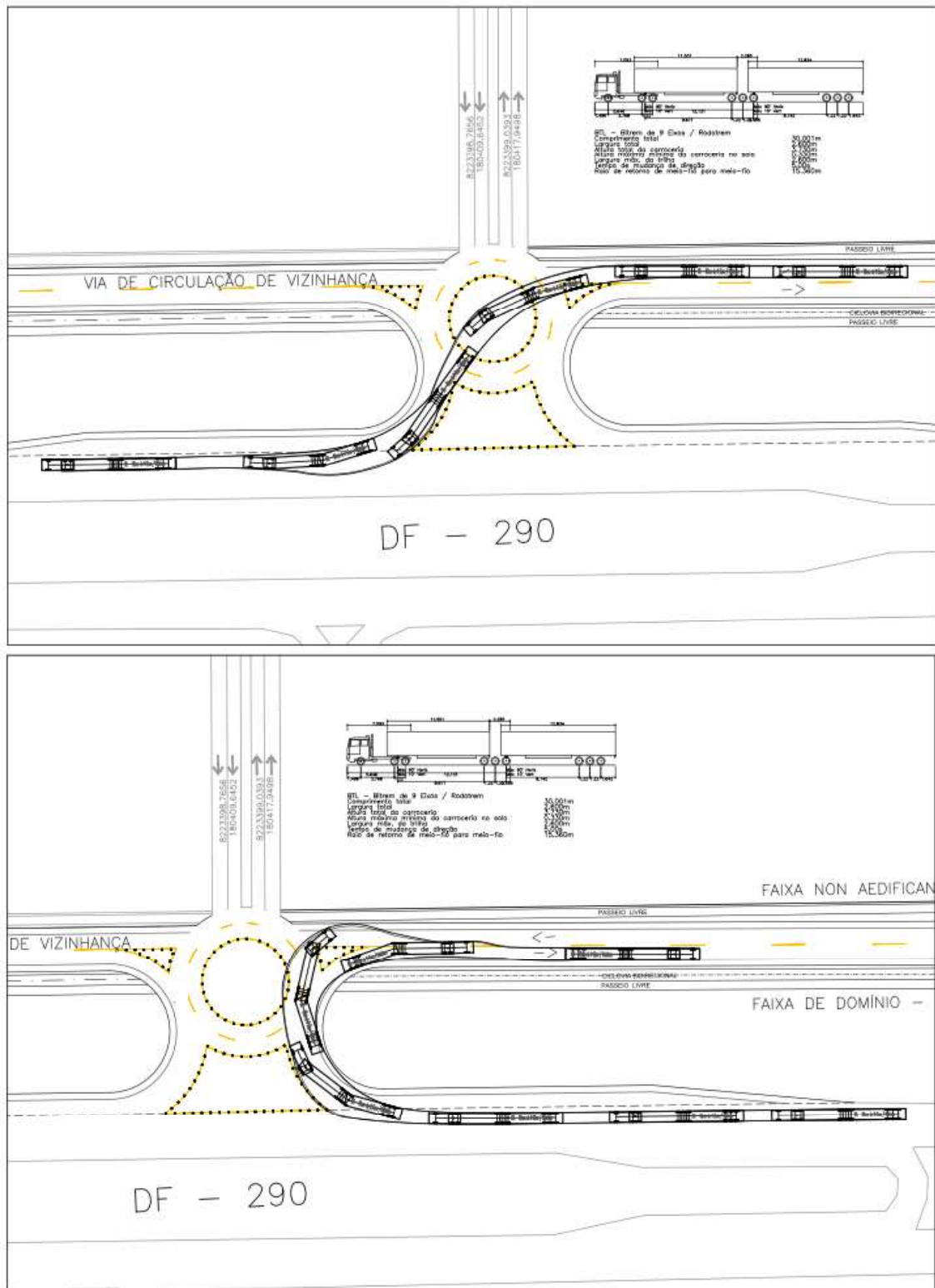
### **6.1.1. MEDIDA 1. Projeto de sinalização e implantação da rótula de acesso à DF-290, constante da URB 283/2022**

Considerando que a implantação da URB 283/2022 constitui uma obrigação do parcelador, e tendo em vista que via de circulação de vizinhança aprovada pelo urbanismo não está implantada, a presente medida propõe que o empreendedor do Lote 1 articule com o parcelador as providências para ajustar a circulação adequada de veículos de grande porte, conforme necessário para as atividades planejadas no lote 01. Essas modificações visam atender os veículos pesados, como caminhões de 9 eixos, garantindo a viabilidade operacional.

Dentro do volume de veículos que acessarão o empreendimento, ocorrerão rotineiramente o trânsito de caminhões do tipo leve, veículos de passeio dos funcionários e operadores, assim como visitantes. Excepcionalmente, caminhões com 9 eixos demandarão acesso. Todavia, a simulação do raio de giro na rótula de acesso à DF-290 considerou essa tipologia de veículo para conseguir visualizar o cenário mais crítico de entrada e saída à via de circulação de vizinhança.

Sabendo, portanto, que esses veículos não são representativos no volume de viagens do empreendimento, propõe-se a elaboração de um projeto de sinalização na rótula de acesso à DF 290, sem a necessidade de alteração na geometria da rotatória.





**Figura 273 – Análise de trajetórias de entrada e saída de veículos de 9 eixos na rotatória analisada.**

O alinhamento entre as partes (parcelador e empreendedor do Lote 01) deve contemplar a execução adequada da rota de acesso à via de circulação de vizinhança. Os ajustes necessários devem ser coordenados diretamente com o parcelador,

assegurando compatibilidade com o prazo estipulado para o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

Desta forma, a Medida 1 refere-se à implementação do projeto da rotatória aprovada na URB 283/2022, conforme acordado com o parcelador, com o objetivo de cumprir os prazos estabelecidos para a obtenção do Habite-se do empreendimento. A rotatória, concebida em dois níveis distintos, é delineada por elementos físicos, sendo o interno mais elevado para evitar a circulação sobre ele. O nível externo, por sua vez, é mais baixo, possibilitando a transposição de veículos de grande porte que não conseguem contornar o raio externo, enquanto ainda representa um obstáculo para veículos de passeio.



**Figura 274 – Exemplos de dispositivos para implantação da rótula da Medida 1. Fonte: Figura 6 do Parecer Técnico (12663987).**

A execução desta medida envolve não apenas a construção física da rotatória, mas também a elaboração e implementação de um projeto de sinalização. Este projeto de sinalização será submetido à aprovação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), garantindo assim a conformidade com as normas e regulamentações pertinentes. A Figura 274 fornece exemplos ilustrativos dos dispositivos a serem utilizados na implantação da rotatória da Medida 1.

### **6.1.2. MEDIDA 2. Requalificação das calçadas e acessibilidade nas rotas-desejo**

A Medida 2 consiste em uma iniciativa mitigadora que abrange a elaboração e execução de projeto geométrico e de paisagismo (Projetos de Sistema Viário – SIV e de Paisagismo – PSG), conforme indicação no Parecer Técnico nº 65/2023 – SEDUH/GAB/CPA-EIV (126663987). O escopo desta medida compreende a implantação de calçadas estrategicamente planejadas, incorporando elementos de acessibilidade para garantir a mobilidade universal. Além disso, será realizada a integração de vegetação ao longo dessas calçadas, incluindo a arborização das rotas-desejo estabelecidas.

O projeto geométrico do sistema viário visa otimizar a disposição das calçadas de maneira eficiente, levando em consideração critérios técnicos de engenharia e a fluidez do tráfego de pedestres. Simultaneamente, o projeto de paisagismo focará na criação de um ambiente urbano mais agradável e sustentável, integrando elementos verdes que contribuem para a estética, qualidade ambiental e bem-estar da comunidade.

A implementação das calçadas considerará padrões de acessibilidade, assegurando que todos os cidadãos, incluindo aqueles com mobilidade reduzida, tenham facilidade e segurança ao utilizar esses espaços públicos. A vegetação ao longo das rotas-desejo não apenas contribuirá para a estética, mas também para a melhoria da qualidade do ar e a promoção de um ambiente mais saudável.



Figura 275 – Área de abrangência da Medida 2. Fonte: Figura 07 do Parecer Técnico (12663987).

Esta medida busca, assim, promover uma requalificação urbana que vai além do aspecto estético, incorporando princípios de acessibilidade, sustentabilidade e melhoria da qualidade de vida para os habitantes da região.

### 6.1.3. MEDIDA 3. Requalificação dos abrigos de parada de ônibus e inscrição no programa “Adote um abrigo”

A Medida 3 propõe a requalificação de seis abrigos de pedestres localizados na Área de Influência Direta (AID). Estes abrigos desempenham um papel crucial como pontos de chegada e partida de pedestres para o empreendimento, sendo essenciais para a mobilidade na região, conforme indicado na Figura 276.



Figura 276 – Área de abrangência da Medida 3. Fonte: Figura 08 do Parecer Técnico (12663987).

A requalificação dos abrigos seguirá os procedimentos estabelecidos pela Secretaria de Mobilidade (Semob) e implicará a participação no programa "Adote um Abrigo" (<https://www.semob.df.gov.br/adote-um-abrigo>). A aprovação junto à Semob é uma etapa fundamental para garantir a conformidade com as normas e diretrizes municipais.

Além da requalificação física, a medida também inclui uma ação contínua por parte do empreendedor. Este será responsável pela manutenção dos abrigos requalificados por um período de 24 meses, conforme as diretrizes estabelecidas no programa "Adote um Abrigo". A responsabilidade pela manutenção assegurará a preservação e funcionalidade dos abrigos, contribuindo para a durabilidade dos benefícios proporcionados à comunidade local.

A Medida 3 visa, portanto, melhorar não apenas a infraestrutura física dos abrigos de ônibus, mas também garantir sua conservação a longo prazo, promovendo um ambiente mais seguro, confortável e eficiente para os usuários do transporte público na região.

#### **6.1.4. MEDIDA 4. Inventário de pavimento, a ser avaliado pela Novacap**

A Medida 4 propõe a realização de um inventário de pavimento na área designada para o tráfego de caminhões de obra. O objetivo primordial é identificar possíveis necessidades de reparo na superfície do pavimento. Essa medida visa não apenas manter a integridade estrutural da via, mas também proporcionar condições adequadas para a circulação segura e eficiente de veículos na área destinada às operações de construção.

A execução da Medida 4 se desdobra em duas etapas distintas. A primeira fase compreende a elaboração de um relatório detalhado resultante do inventário de pavimento. Esse relatório servirá como base para a segunda fase, que consiste na efetiva recuperação dos pavimentos identificados como necessitados de intervenção.

A área de abrangência da Medida 4, conforme delineada na Figura 277, será submetida à análise minuciosa conduzida pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap). A Novacap desempenhará um papel crucial na avaliação técnica e na determinação das ações específicas de recuperação de pavimentos a serem implementadas.



**Figura 277 – Área de abrangência da Medida 4. Fonte: Figura 09 do Parecer Técnico (12663987).**

Dessa forma, a Medida 4 busca não apenas corrigir eventuais problemas no pavimento, mas também garantir a durabilidade e a qualidade da infraestrutura viária na área de tráfego de caminhões de obra, contribuindo assim para a eficiência e segurança das operações no local.

#### **6.1.5. MEDIDA 5. Implantação de ELUP da URB 283/2022**

A Medida 5 propõe a elaboração e implantação de um projeto de Paisagismo (PSG) na Área Livre de Uso Público (ELUP) conforme estabelecido pelas diretrizes emitidas pela Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades (SUDEC/SEDUH), a partir do parcelamento aprovado pela URB 283/2022. Tais diretrizes podem incluir orientações e recomendações para que o projeto incorpore medidas que aprimorem o espaço público e facilitem o acesso à ELUP.

Essa iniciativa abrange a criação de um ambiente harmonioso e funcional, promovendo a integração da área ao entorno urbano. O projeto de paisagismo contemplará a arborização estratégica, a instalação de mobiliário urbano e outros elementos que possam ser considerados pertinentes de acordo com as diretrizes específicas emitidas pela SUDEC/SEDUH.

A ação contínua, com o empreendedor assumindo a responsabilidade pela manutenção da ELUP por um período de 3 anos. Esse compromisso será formalizado por meio da inscrição no Programa "Adote uma Praça", na modalidade IV - Cooperação

com Responsabilidade Total. O período de manutenção se inicia ao término da implantação das referidas praças.



**Figura 278 – Área de abrangência da Medida 5. Fonte: Figura 10 do Parecer Técnico (12663987).**

A Figura 278 destaca a área de abrangência da Medida 5, delineando a extensão da ELUP que será objeto do projeto de paisagismo e das ações de manutenção propostas. Essa medida visa não apenas embelezar a região, mas também proporcionar um espaço público agradável e bem cuidado para o benefício da comunidade local.

#### **6.1.6. MEDIDA 6. Arborização da área da porção sul da faixa de domínio da DF-290**

A Medida 6 propõe a elaboração e implementação de um projeto de Paisagismo (PSG) destinado à arborização da faixa de domínio da rodovia DF-290, na porção sul do trecho em questão. Este projeto será submetido à aprovação do Departamento de Estradas de Rodagem (DER), garantindo conformidade com as normas e regulamentações pertinentes.

O objetivo principal é promover a integração visual e ambientalmente responsável da faixa de domínio com o entorno, contribuindo para a melhoria da paisagem e a promoção de um ambiente mais sustentável. A arborização planejada terá como foco o uso de espécies adequadas à região e ao contexto rodoviário, considerando a estética, a preservação ambiental e a segurança viária.



**Figura 279 – Área de abrangência da Medida 6. Fonte: Figura 11 do Parecer Técnico (12663987).**

A Figura 279 destaca a área de abrangência da Medida 6, delineando a porção sul da faixa de domínio da DF-290 que será alvo do projeto de paisagismo. A implementação dessa medida não apenas contribuirá para a estética da região, mas também fortalecerá a consciência ambiental ao longo da rodovia, proporcionando benefícios visuais e ambientais para a comunidade local e usuários da via.

#### **6.1.7. MEDIDA 7. Implantação de iluminação pública na AID**

A Medida 7 consiste no financiamento para a implementação de iluminação pública nas rotas de pedestres próximas ao empreendimento. A execução desse serviço será conduzida pela Companhia Energética de Brasília (CEB), sendo custeada pelo empreendedor.

A área de abrangência da Medida 7, conforme destacado na Figura 280, engloba os trechos estratégicos onde a iluminação pública será implantada, visando aprimorar a segurança e o conforto dos pedestres que utilizam as rotas próximas ao empreendimento.





**Figura 280 – Área de abrangência da Medida 07. Fonte: Figura 12 do Parecer Técnico (12663987).**

Essa iniciativa não apenas contribuirá para a visibilidade e segurança dos pedestres durante períodos noturnos, mas também promoverá um ambiente mais seguro e acolhedor, aumentando a qualidade urbanística da região. A cooperação entre o empreendedor e a CEB assegura a realização eficiente dessa medida, beneficiando a comunidade local e os usuários dessas rotas.

#### **6.1.8. MEDIDA 8. Implantação de ciclovia para incremento da rede cicloviária**

A Medida 8 engloba a concepção e execução de um projeto de ciclovia, com extensão de 1,9 km, no trecho demarcado na Figura 281. O principal objetivo é ampliar a infraestrutura cicloviária na região, promovendo uma alternativa sustentável de deslocamento.



**Figura 281 – Área de abrangência da Medida 8. Fonte: Figura 13 do Parecer Técnico (12663987).**

Essa iniciativa visa atender às crescentes demandas por meios de transporte mais sustentáveis, proporcionando uma opção segura e eficiente para ciclistas. Além disso, a expansão da rede cicloviária contribuirá para a promoção da mobilidade ativa, saúde e bem-estar da comunidade local.

O projeto será submetido à aprovação das autoridades competentes, garantindo conformidade com as diretrizes urbanísticas e de segurança. A criação da ciclovia, além de estimular o uso de bicicletas como meio de transporte, também pode ter impactos positivos na qualidade ambiental da região, reduzindo a dependência de veículos motorizados e promovendo um ambiente mais sustentável. A medida reflete um compromisso com a melhoria da infraestrutura urbana, alinhado com princípios de mobilidade sustentável e qualidade de vida.

#### **6.1.9. MEDIDA 9. Implantação de vegetação arbórea dentro do lote**

A Medida 9 consiste na complementação do projeto de arquitetura, com o propósito de aprimorar o conforto ambiental tanto na Área de Interesse Direta (AID) quanto na área interna do lote. Essa iniciativa abrange a aprovação e implementação de um projeto de paisagismo no interior do lote, sujeito à aprovação na CPA/EIV.

O projeto de paisagismo será cuidadosamente elaborado, incorporando espécies arbóreas que propiciem sombreamento eficaz e contribuam para a melhoria do conforto

térmico. Essa medida busca não apenas adicionar um componente estético agradável ao ambiente, mas também promover a sustentabilidade, a biodiversidade e o bem-estar dos ocupantes e usuários do espaço.

Ao implantar vegetação arbórea dentro do lote, a medida visa criar um ambiente mais agradável, reduzir o impacto térmico, proporcionar áreas sombreadas para recreação e contemplação, e contribuir para a qualidade do microclima local. Isso alinha-se a práticas de urbanismo sustentável, melhorando a qualidade de vida da comunidade e integrando elementos naturais de forma harmoniosa ao ambiente construído.

Quadro 12 – Quadro de identificação e avaliação dos impactos.

CENÁRIO	IMPACTO	ASPECTO RELACIONADO	NEGATIVO OU POSITIVO	DIRETO OU INDIRETO	IMEDIATO, MÉDIO OU LONGO PRAZO	TEMPORÁRIO OU PERMANENTE	GRAU DE REVERSIBILIDADE	PROPRIEDADE CUMULATIVA OU SINÉRGICA	DISTRIBUIÇÃO DE ÔNUS OU BENEFÍCIOS SOCIAIS
CENÁRIO 0 – SEM O EMPREENDIMENTO	Subutilização do terreno	Uso e ocupação do solo	N	D	L	T	R	X	O
	Inibição de geração de serviços industriais e logísticos	Aspectos socioeconômicos	N	D	L	T	R	X	O
	Falta de contribuição para a estabilização da malha urbana	- Espaços públicos, circulação e transporte - Infraestrutura e Serviços Públicos	N	D	L	T	R	X	O
	Conflito com as finalidades econômicas e sociais para as quais o terreno foi destinado	Aspectos socioeconômicos	N	D	L	T	R	X	O
CENÁRIO 1 – DURANTE A IMPLANTACÃO DO EMPREENDIMENTO	Geração de empregos	Socioeconômico	P	D	I	T	R	X	B
	Promover ocupação de um lote vazio	Uso e Ocupação do Solo	P	D	I	P	I	X	B
	Incremento de demanda de serviços	Socioeconômico	P	D	I	P	I	X	B
	Diminuição da vida útil do pavimento das vias existentes na AID	Infraestrutura e Serviços Públicos	N	D	L	P	R	X	O
	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas	Espaço público, circulação e transporte	N	D	I	T	R	X	O
	Aumento do volume de tráfego veículos pesados	Espaço público, circulação e transporte	N	D	I	T	R	X	O
	Incômodos durante a obra	Valorização e Desvalorização imobiliária	N	D	I	T	R	X	O
CENÁRIO 2 – DE OPERAÇÃO DO EMPREENDIMENTO	Geração de empregos	Socioeconômico; Adensamento populacional	P	D	I	T	R	X	B
	Promover ocupação de um lote vazio	Uso e Ocupação do Solo	P	D	I	P	I		B
	Aumento de tráfego de veículos pesados	Espaço público, circulação e transporte; Infraestrutura e Serviços Públicos	N	D	I	P	I	X	O
	Incremento na demanda de rotas para pedestres e ciclistas	Espaço público, circulação e transporte; Adensamento populacional	N	D	M	P	R	X	B
	Incremento de atração e geração de viagens	Espaço público, circulação e transporte; Adensamento populacional	N	D	M	T	R	X	O
	Valorização dos imóveis vizinhos	Valorização e Desvalorização imobiliária	P	D	L	T	R	X	O

## 7. QUADRO RESUMO DAS MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS

Quadro 13 – Quadro resumo das medidas mitigadoras e compensatórias.

Nº DA MEDIDA	CARÁTER DA MEDIDA	PRAZO	DESCRIÇÃO	IMPACTO RELACIONADO	PLANO DE ACOMPANHAMENTO
1	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Projeto de sinalização e implantação da rótula de acesso à DF 290, constante da URB283/2022.	Circulação e Transporte	O projeto deve seguir o disposto em diretrizes estabelecidas pelo projeto com acompanhamento SEDUH e DER/DF
2	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Requalificação das calçadas e acessibilidade nas rotas-desejo	Conforto Ambiental	Elaboração e execução de projeto geométrico - SIV e de paisagismo -PSG, contemplando a implantação de calçadas, com acessibilidade e vegetação.
3	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento <sup>1</sup>	Requalificação dos abrigos de parada de ônibus e inscrição no programa "Adote um Abrigo"	Espaço público, Circulação e Transporte	Alinhamentos das tratativas necessárias junto à SEMOB
4	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento <sup>2</sup>	Inventário de pavimento, a ser avaliado pela Novacap.	Infraestrutura	Apresentação de relatório com a situação do pavimento, com avaliação da NOVACAP
5	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Implantação de ELUP da URB 283/2022	Espaço público, Circulação e Transporte.	Elaboração e execução de Projeto PSG, a ser aprovado pela SEDUH e implantando pelo empreendedor
6	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Arborização da área da porção sul da faixa de domínio da DF-290	Conforto Ambiental e	Elaboração e implantação de projeto de Paisagismo - PSG
7	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Implementação de Iluminação em Trecho Designado Próxima ao Polo JK	Infraestrutura	Execução mediante contrato com a Companhia de energia elétrica CEB.
8	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Implantação de ciclovia para incremento da rede cicloviária	Espaço público, Circulação e Transporte	Elaboração e implantação de projeto a ser aprovado junto à SEDUH
9	MITIGADORA	Até o Habite-se do empreendimento	Implantação de vegetação arbórea dentro do lote	Conforto Ambiental e	Aprovação e implantação de projeto de paisagismo no interior do lote, a ser aprovado na CPA/EIV

OBS.:

- Para melhor entendimento das medidas a serem executadas é indispensável a verificação do item 6.1. Descrição das Medidas Mitigadoras no capítulo 6. Identificação das Medidas Mitigadoras.
- As ações de compensação se darão por meio de pagamento de contrapartida de EIV.

<sup>1</sup> Deverá ocorrer uma manutenção de até 24 meses após o Habite-se.

<sup>2</sup> Deverá ocorrer uma avaliação pós-obra.

**8. CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO**

Tabela 66 – Cronograma físico-financeiro.

CRONOGRAMA FÍSICO FINANCEIRO GERAL DE MEDIDAS								
ITEM	ATIVIDADE	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5	%	VALOR R\$
		2º SEM	1º/2º SEM	1º/2º SEM	1º/2º SEM	1º SEM		TOTAL ITEM
MEDIDA 1	Projeto de sinalização e implantação da rótula de acesso à DF 290, constante da URB283/2022	R\$ 100.000,00					7,08%	R\$ 100.000,00
MEDIDA 2	Requalificação das calçadas e acessibilidade nas rotas-desejo		R\$ 192.550,00				13,64%	R\$ 192.550,00
MEDIDA 3	Requalificação dos abrigos de parada de ônibus e inscrição no programa "Adote um Abrigo"			R\$ 60.000,00				R\$ 60.000,00
MEDIDA 4	Inventário de pavimento, a ser avaliado pela Novacap.			R\$ 25.000,00			1,77%	R\$ 25.000,00
MEDIDA 5	Implantação de ELUP da URB 283/2022			R\$ 124.750,00	R\$ 134.525,00		18,37%	R\$ 259.275,00
MEDIDA 6	Arborização da área da porção sul da faixa de domínio da DF-290			R\$ 60.000,00				R\$ 60.000,00
MEDIDA 7	Implantação de iluminação pública na AID		R\$ 299.750,52				21,24%	R\$ 299.750,52
MEDIDA 8	Implantação de ciclovia para incremento da rede cicloviária			R\$ 375.000,00				R\$ 375.000,00
MEDIDA 9	Implantação de vegetação arbórea dentro do lote		R\$ 40.000,00					R\$ 40.000,00
TOTAL		R\$ 100.000,00	R\$ 532.300,52	R\$ 644.750,00	R\$ 134.525,00			R\$ 1.411.575,52
TOTAL ACUMULADO		R\$ 100.000,00	R\$ 632.300,52	R\$ 1.277.050,52	R\$ 1.411.575,52			

Tabela 67 – Quadro Resumo final.

ITEM	MEDIDAS DE MITIGAÇÃO	ELABORAÇÃO DO PROJETO	APROVAÇÃO DO PROJETO	EXECUÇÃO DA OBRA	VALOR ESTIMADO*
		PRAZO	ÓRGÃO RESPONSÁVEL	PRAZO	
1	Projeto de sinalização e implantação da rótula de acesso à DF 290, constante da URB283/2022	180 dias a partir do Alvará	DER SEDUH	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 100.000,00
2	Requalificação das calçadas e acessibilidade nas rotas-desejo	180 dias a partir do Alvará	SEDUH	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 192.550,00
3	Requalificação dos abrigos de parada de ônibus e inscrição no programa "Adote um Abrigo"	180 dias a partir do Alvará	SEMOB	Até o Habite-se do empreendimento <sup>1</sup>	R\$ 60.000,00
4	Inventário de pavimento, a ser avaliado pela Novacap	180 dias a partir do Alvará	NOVACAP	Até o Habite-se do empreendimento <sup>2</sup>	R\$ 25.000,00
5	Implantação de ELUP da URB 283/2022	180 dias a partir do Alvará	SEDUH	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 259.275,00
6	Arborização da área da porção sul da faixa de domínio da DF-290	180 dias a partir do Alvará	DER	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 60.000,00
7	Implantação de iluminação pública na AID	PROJETO JÁ ELABORADO PELA CEB-IP	CEB-IP	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 299.750,52
8	Implantação de ciclovia para incremento da rede cicloviária	180 dias a partir do Alvará	SEDUH	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 375.000,00
9	Implantação de vegetação arbórea dentro do lote	180 dias a partir do Alvará	DIEIV/CPA	Até o Habite-se do empreendimento	R\$ 40.000,00

\* O presente quadro resumo será atualizado até a aprovação final do EIV, com base no Índice Nacional de Custo da Construção - INCC, calculado pela Fundação Getúlio Vargas - FGV, ou outro fator de correção equivalente, nos termos do art. 9º da Lei 6744/2020

<sup>1</sup> Prazo de manutenção dos abrigos de parada de ônibus de 24 meses após o habite-se.

<sup>2</sup> Deverá ter uma avaliação pós-obra.