



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO
DO DISTRITO FEDERAL

Gabinete

Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de
Vizinhança

Parecer Técnico n.º 12/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO - CPA/EIV
COMPLEXO RESIDENCIAL E COMERCIAL IKEDA

Referência: Processo SEI nº 00390-00002204/2019-39

Interessado: Munique Empreendimentos Imobiliários LTDA.

Assunto: 1ª Análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao parcelamento denominado "IKEDA".

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Trata o presente Parecer Técnico de **1ª análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV, do parcelamento do solo denominado IKEDA**, com área estimada em 51.4617 hectares, localizado na **Região Administrativa de Ceilândia, na Gleba 04, Lote 496 do Projeto Integrado de Colonização Alexandre de Gusmão – PICAG – RA IX**, Distrito Federal.

O projeto em questão tem como objetivo o parcelamento de uma área privada, com criação de lotes de uso Residencial Exclusivo, na categoria de habitação multifamiliar, assim como de lotes de uso misto, sem uso residencial, onde são permitidas as atividades comerciais, prestação de serviços, industriais e institucionais e lotes para postos de gasolina. Além dos usos citados, o empreendimento também prevê lotes para a implantação de Equipamentos Públicos e de áreas verdes e para Espaços Livres de Uso público, mantendo ainda uma Área de Preservação Permanente – APP que compõem a propriedade.

O parcelamento teve o Estudo Preliminar analisado no âmbito do Processo SEI-GDF nº 0429-000535/2016, com fulcro: a) na Lei Complementar nº 803/2009 que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT; b) nas Diretrizes Gerais do Setor - DIUR 05/2018; c) na Lei Complementar nº 948 - Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS; d) no Decreto nº 38.047/2017, que regulamenta o art. 20 da lei Complementar no 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal; e e) no Decreto nº 38.247 de junho de 2017, que trata de procedimentos de apresentação de Projetos de Urbanismo; tendo sido emitidas exigências no Parecer Técnico n.º 565/2020 - SEDUH/SUPAR/UPAR/COPAR (39008320), cópia em anexo (41149897).

A 1ª versão do estudo, elaborado pela empresa Ecotech Tecnologia Ambiental e Consultoria Ltda., foi protocolada em 20/04/2020.

Após pagamento de taxa de análise, em 14/05/2020, a análise da 1ª versão do estudo foi contemplada na pauta da 16ª Reunião Ordinária da CPA/EIV, realizada em 15/05/2020, na qual foi aprovado o presente parecer.

2. ANÁLISE

O estudo apresentado é provido de informações que corroboram com a análise e leitura urbanística da área em questão, abarcando grande parte do conteúdo solicitado no Termo de Referência – TR previamente emitido por esta comissão, restando, todavia, algumas exigências ainda a serem observadas.

Primeiramente, cabe dizer que não foi apresentado no corpo do EIV, nem em seus anexos, o Estudo Preliminar protocolado na SUPAR. O EIV traz um resumo das informações constantes do MDE analisado pela COPAR/UPAR/SUPAR, sendo que a caracterização do empreendimento é feita através de imagens e indicações quanto à sua localização. No item em que discorre acerca do memorial descritivo, a abordagem fica um pouco mais elucidativa, através dos mapas e croquis exemplificando como será a implementação do parcelamento.

A caracterização da vizinhança é realizada principalmente a partir de informações primárias, advindas de pesquisas socioeconômicas, legislações urbanísticas e ambientais e, ainda, de levantamentos fotográficos das proximidades e local do parcelamento, o que possibilitou a compreensão do entorno imediato ao qual será inserido.

O empreendimento está localizado na Zona Urbana Consolidada - ZUC, que é composta predominantemente por áreas urbanizadas ou em processo de urbanização, e como tal possui o seguinte objetivo:

*“Art. 73. Na Zona Urbana Consolidada, **devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:***

I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos; [...]”

(PDOT/ 2009) [grifos acrescidos]

As Diretrizes de Sistema Viário e Mobilidade definidos na DIUR 05/2018 (8775700) complementam as disposições previstas no PDOT/2009 e têm os seguintes Princípios de Urbanização:

“3. Princípios de Urbanização

*3.1. O parcelamento da Região Noroeste de Ceilândia deve promover a integração com núcleos urbanos adjacentes (Ceilândia: QNR e Setores de Materiais de Construção e de Indústria de Ceilândia) **através da continuidade do tecido urbano, com percursos conectados para todos os meios de transporte, priorizando a mobilidade ativa;** “*

[grifos acrescidos]

Para tanto, a DIUR 05/2018 indica as conexões mais importantes que devem ser seguidas a fim de garantir as principais conexões do sistema viário pela continuidade da malha urbana existente e dos novos parcelamentos:



Fig. 01. Diretrizes do sistema viário e mobilidade definidas na DIUR 05/2018. Fonte EIV

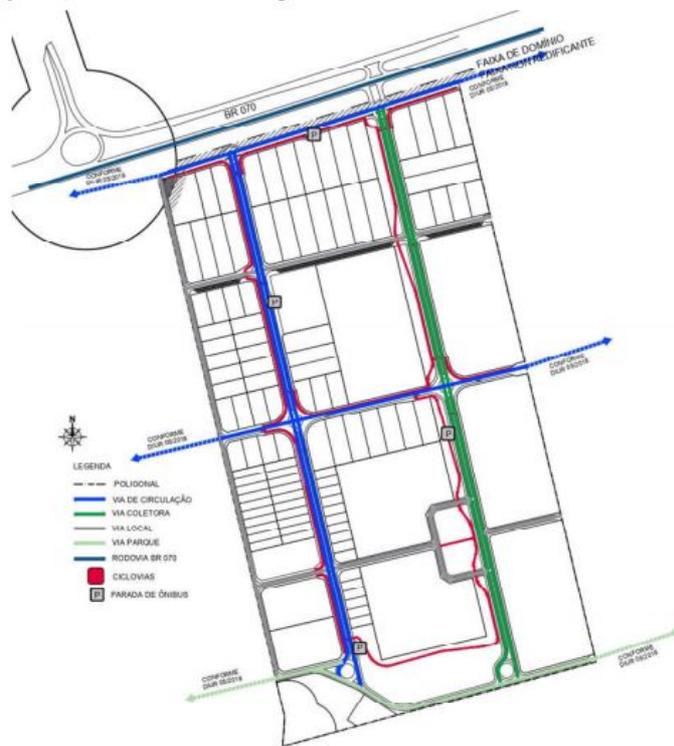
Como informado no EIV, o parcelamento em tela encontra-se na Zona B definida pela DIUR 05/2018, a qual tem como *“função integrar a ocupação urbana existente com os novos parcelamentos que se encontra na Zona C, região extrema da área urbana de Ceilândia”*.

Corretamente, a DIUR 05/2018 orienta que o uso residencial multifamiliar e o uso misto com residencial devem ser propostos, preferencialmente, nas Vias de Circulação. Em relação às áreas de ELUP, define a necessidade de conexão por meio de calçadas e ciclovias formando um sistema de espaços livres públicos integrados, devendo proporcionar lazer e recreação, associadas à vegetação nativa. Em relação às testadas dos lotes voltadas para os logradouros públicos, proíbe as fachadas cegas e permite o cercamento, desde que mantida a permeabilidade visual de 70% e respeitada a altura máxima de 2,50 metros.

Por fachada cega, a DIUR 05/2018 entende *“muros ou fachadas de edificações sem janelas, entradas ou permeabilidade visual”*. Note-se, portanto, que os conceitos de visibilidade e de acessibilidade estão sobrepostos, uma vez que as características dos cercamentos e seus materiais desempenham um papel importante na relação das edificações com o espaço exterior, tanto para a co-presença quanto para a co-ciência, onde a co-presença relaciona-se às propriedades espaciais de acessibilidade e a co-ciência às propriedades espaciais de visibilidade.

Por sua própria definição, uma DIUR *“contém diretrizes para uso e ocupação do solo, traçado dos lotes, do sistema viário, dos espaços livres e das áreas reservadas para equipamento urbano e comunitário, que deverão constar no respectivo projeto urbanístico”*, cabendo, portanto, ao projeto urbanístico a proposição de um desenho urbano alinhado às suas premissas.

No caso em tela, para além das vias traçadas conforme indicação da DIUR 05/2018, o sistema viário proposto no desenho urbano apresentado configura a seguinte malha:



Ao fazer a opção por lotes com grandes testadas contínuas, verifica-se que as possibilidades de vínculos entre o espaço público e o privado no desenho urbano proposto se amparam, quase exclusivamente, nas propriedades da visibilidade. Considerando, ainda, a sua localização dentro da malha e sua destinação ao uso residencial multifamiliar, vê-se que as possibilidades de integração com o espaço circundante são, portanto, bastante frágeis, uma vez que as manifestações mais eficazes de integração urbana ocorrem pelo equilíbrio simultâneo de visibilidade e acessibilidade na malha urbana.



Fig. 02 - Malha do desenho urbano proposto e seus usos. Fonte: RIST (38568815)

Assim, o EIV sugere uma ideia de integração que não se verifica no desenho urbano proposto:

"(...) a junção das funções de moradia, trabalho e lazer nas áreas urbanas promove uma dinâmica de ocupação mais equilibrada e sustentável, à medida que as áreas permanecem ativas durante todos os horários e dias, aumentando também aspectos relativos à segurança e ao conforto de seus ocupantes, que podem usufruir de um espaço mais animado, vivo e pulsante, conforme propõe Jane Jacobs."

Contrariamente, a disposição dos usos na malha do parcelamento ocorre setorialmente, onde, a Leste tem-se as atividades residenciais, a Oeste, as atividades de comércio e serviços, ao Sul, o parque:

"A proposta de uso e ocupação do empreendimento, de modo geral, concentra nas partes norte e oeste os lotes destinados a indústrias, comércio e uso institucional, a leste o uso residencial multifamiliar, em lotes condominiais, a sul as áreas verdes."

[grifos acrescentados]

Quanto à paisagem, o EIV afirma que:

"Os edifícios obedecerão à altura máxima de 22,5 metros, o que não provoca um impacto visual significativo em relação a paisagem e a morfologia urbana da região, visto que essa altura na escala urbana um representa volume vertical significativo."

[grifos acrescentados]

Mas, ao contrário, vislumbra-se um grande impacto na paisagem decorrente da implantação do parcelamento pelo agrupamento de torres residenciais de 22.5m de altura em contraponto à ocupação predominantemente térrea dos setores adjacentes, expressa nas tipologias das quadras residenciais QNQ 5, QNQ 6, QNQ 7 e QNR, que possuem uma ocupação horizontalizada, adensada e com dimensões dos lotes semelhantes.



LEGENDA - Vermelho: altura máxima de 22m (uso comercial e serviços)

Laranja: altura máxima de 22m (uso multifamiliar)

Amarelo: construções no entorno que variam entre 4 e 6m

Fig. 03. Alturas previstas para o empreendimento e o existente. Fonte: EIV

Deste modo, o EIV deve rever as suas considerações e análises quanto a esses itens a fim de fazer uma ponderação acerca de possíveis impactos daí decorrentes, uma vez que todas as medidas mitigadoras a serem propostas, sejam elas de adequação de projeto, de prevenção, recuperação e mitigação, devem ser definidas com fundamento nos princípios da justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização; da garantia de implantação e funcionamento de infraestrutura urbana e equipamentos públicos comunitários adequados às necessidades da população; mas também, da melhoria da qualidade de vida da população e redução das desigualdades socioespaciais, conforme art. 16 da Lei 5022/2013.

Quanto às medidas mitigadoras, a CPA/EIV observou que as medidas de caráter ambiental parecem ser objeto de Relatório de Impacto de Vizinhança – RIVI solicitadas ao IBRAM em processo específico. São elas:

Medidas mitigadoras objeto do RIVI:

- a) Recuperação da Área de Preservação Permanente - APP da nascente do afluente do córrego das Corujas que aflora na gleba do Complexo IKEDA.
- b) Proteção das nascentes e cursos d'água.
 - Efetuar os abastecimentos de combustíveis e lubrificações em local com piso impermeável, dotado de cobertura e de canaletas de contenção ligadas ao sistema separador de água e óleo, que devem ser constantemente inspecionados e mantidos em condições adequadas de uso, mesmo que essa operação seja efetuada através de caminhão comboio;
 - Usar barreiras de contenção de material betuminoso para evitar a contaminação do solo, do córrego das Corujas e de seu afluente durante as atividades de pavimentação asfáltica;
 - Utilizar barreiras de contenção para evitar a contaminação do córrego das Corujas durante a

implantação do dissipador de energia do sistema de drenagem pluvial;

- Manejar os líquidos poluentes (óleos, combustíveis e outras substâncias perigosas) sobre piso impermeabilizado e interligado a sistema separador de água e óleo, mesmo que provisório, para evitar a contaminação do solo e da água subterrânea; e
- Incluir no sistema de drenagem pluvial, antes do ponto de lançamento final das águas pluviais no córrego das Corujas, bacias de qualidade e vazão para conter sedimentos e preservar a sua calha.

c) Proteção ao patrimônio paisagístico

- Executar a terraplenagem em consonância com o relevo, de forma a compor a paisagem natural;
- Executar as correções topográficas para anular ou mitigar as adversidades do escoamento superficial das águas pluviais; e
- Minimizar as alterações nas margens do córrego das Corujas, limitando as intervenções em sua APP, em especial nas margens, somente ao espaço necessário para obra e adotando os cuidados necessários à preservação dos recursos naturais.

d) Mitigação do incremento da impermeabilização do solo.

- Implantar o projeto paisagístico para proteger o solo, de forma a deixa-lo o menor tempo possível desprovido de cobertura vegetal, e manter a infiltração de parte da água precipitada sobre a gleba do Complexo IKEDA; e
- No paisagístico das ELUPs do empreendimento, promover rebaixamento suave dos canteiros.

e) Mitigação dos efeitos do lançamento das águas pluviais

- Implantar o sistema de drenagem pluvial dotado de dispositivos que diminuam a velocidade e a quantidade das águas pluviais a serem lançadas no corpo receptor, assim como promovam a detenção de resíduos sólidos, sedimentos e particulados, ou seja, instalar as bacias de detenção e caixas de retardo exigidas pela ADASA antes do ponto de lançamento final das águas pluviais;
- Instalar rede de drenagem de águas pluviais com sistema de retenção de poluentes, em conformidade com a Resolução da ADASA no 09/2011; e
- Promover a remodelagem das 5 bacias de detenção, ao longo da BR-070, assegurando detenção equivalentes e garantido que são atendidas as normativas da ADASA.

f) Mitigação da destinação final dos resíduos sólidos

- Atender as diretrizes do Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil; Efetuar o correto acondicionamento, armazenamento, coleta e destinação final dos resíduos sólidos, segregando-os, ao menos, em orgânico e seco/reciclável;
- Realizar diariamente a coleta dos resíduos orgânicos no Complexo IKEDA;
- Acondicionar os resíduos orgânicos em lixeiras com tampa, identificadas e, diariamente, recolher o conteúdo dessas lixeiras; armazena-lo em container marrom com tampa, que deve ser mantido fechado até a coleta por caminhões próprios para transporte, com a carga coberta, até o aterro sanitário, evitando assim a atração de animais sinantrópicos e a emissão de odores desagradáveis; e
- Instalar baia, coberta, com o piso impermeabilizado, cercada por mureta de 20 centímetros de altura, para abrigar os containers destinados ao armazenamento de resíduos sólidos orgânicos e perigosos.

g) Proteção da cobertura vegetal:

- Limitar a retirada da cobertura vegetal somente nos trechos previstos para urbanização constantes no Estudo Preliminar Urbanístico e nos projetos de infraestrutura;
- Retirar a vegetação de forma gradativa, segmentando a obra em trechos para evitar a exposição

prolongada do solo às intempéries e a suspensão de poeira no ar;

- Aspergir água nos locais onde houver suspensão de poeira no ar até assentá-la;
- Promover a recuperação de processos erosivos incipientes, eliminando as suas causas e corrigindo os seus efeitos; e
- Usar máscara semifacial PFF-2 e óculos para conter as partículas suspensas no ar.

Assim, a revisão do estudo deverá identificar medidas de mitigação de potenciais impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação do empreendimento, indicando que estas medidas consistem em medidas do Relatório de Impacto de Vizinhança - RIVI submetido à análise do Instituto Brasília Ambiental no âmbito de seu licenciamento ambiental, não sendo, portanto, medidas constantes do futuro Termo de Compromisso neste EIV.

No caso das medidas de adequação de projeto, o EIV propôs as seguintes medidas:

I - Alteração de uso de um dos lotes de Posto de Abastecimento de Combustíveis – PAC para Uso Comercial; e

II - Aumento da oferta de vagas de estacionamentos públicos, principalmente na parte comercial do empreendimento onde existe uma atração maior de veículos.

Esta CPA entende que tais medidas, por implicarem em alterações do projeto em análise pela SUPAR, podem ser resolvidas durante o processo de análise do EIV, e não após a conclusão do EIV e de seu respectivo Atestado de Viabilidade.

Deste modo, o cumprimento das exigências do Parecer Técnico n.º 565/2020, e demais análises referentes ao Estudo Preliminar do parcelamento a serem emitidas pela SUPAR, podem ocorrer no âmbito da análise do EIV. Para tanto, as medidas de adequação do projeto decorrente das análises de EIV devem ser apresentadas no Estudo Preliminar em análise, e as correções apontadas no Parecer Técnico n.º 565/2020 - SEDUH/SUPAR/UPAR/COPAR (41149897) devem ser apresentadas anexas à próxima versão do EIV.

Além disso, o EIV deve corrigir a identificação das medidas, classificando aquelas a serem observadas na implantação do empreendimento, como de prevenção, e aquelas após a sua implantação, como de mitigação e compensação, podendo ser agrupadas conforme sugestão abaixo:

1. Medidas de prevenção:

1.1. Cuidados quanto ao canteiro de obras:

- Instalar o canteiro de obras no mínimo a 200 metros de distância da nascente do afluente do córrego das Corujas; e
- Interligar o canteiro de obras ao sistema de esgotamento sanitário operado pela CAESB ou instalar fossas sépticas no canteiro de obras para receber todo efluente sanitário e esgota-lo periodicamente para Estações de Tratamento de Esgoto através de caminhões limpa fossa autorizado.

Aqui, a CPA/EIV recomenda a incorporação da seguinte medida de prevenção, a ser realizada na fase de implantação do empreendimento:

1.2. Plano de requalificação do pavimento da AIDV após a execução da obra, prevendo um serviço de pavimentação com vida útil de 10 anos, analisado pela NOVACAP.

2. Medidas de Mitigação e compensação:

2.1. Elaboração, aprovação e execução do projeto de Paisagismo - PSG das praças e ELUPs do empreendimento, com implantação dos equipamentos de lazer, cobertura vegetal e arborização;

2.2. Arborização e requalificação de duas praças localizadas no Setor QNR, conforme indicado no EIV;

2.3. Implantação de calçada com acessibilidade, ciclovia, arborização e iluminação pública na parte norte do empreendimento em paralelo a BR-070, até ciclovia existente entre o Setor QNR e o Setor de Indústrias, como indicado no EIV;

2.4. Ajustes no sistema viário do entorno (conforme indicado no RIST - 38568815):

- (1) Alteração da geometria da interseção da BR-070 com a DF-180;
- (2) Inserção de 02 retornos na BR-070 com faixa de aceleração e desaceleração de aproximadamente 100 m, nos trechos indicado;
- (3) Inserção de 02 retornos na BR-070 com faixa de aceleração e desaceleração de aproximadamente 130 m e aceleração de aproximadamente 210 m, no trecho indicado;
- (4) Aumento da capacidade no trecho indicado da BR-070 de 2 faixas de rolamento para 03 faixas de rolamento;
- (5) Inserção de acesso e saída para o empreendimento com faixa de aceleração de aproximadamente 80 m e desaceleração de 40 m; e
- (6) Remoção dos retornos existente na BR 070, no trecho indicado.

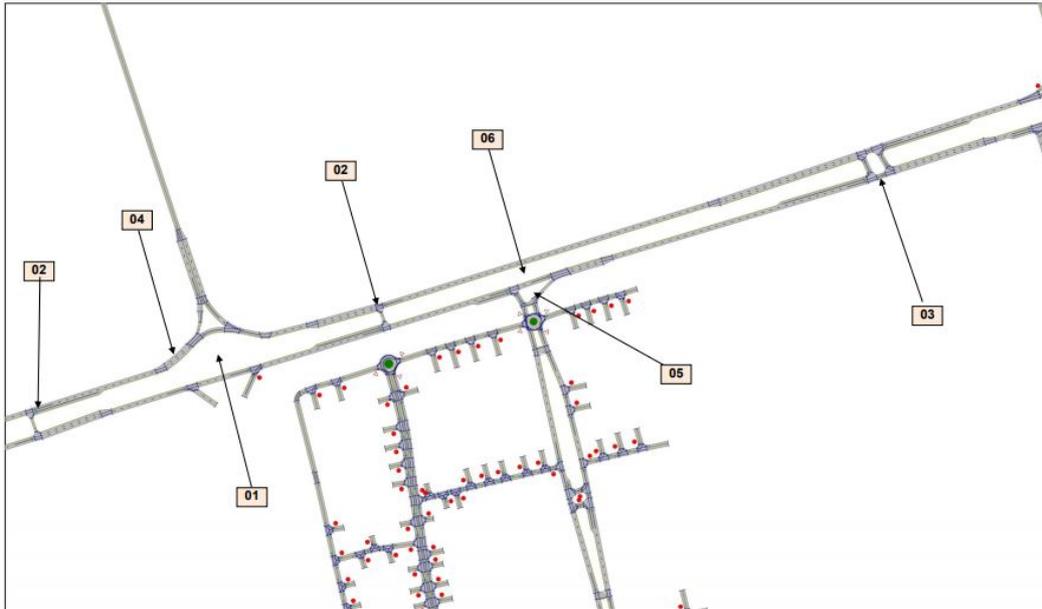


Fig. 04 – medidas mitigadoras – ajustes no sistema viário. Fonte: RIST



Fig. 05 – Medidas mitigadoras. Fonte: EIV

Aqui a CPA/EIV recomenda a incorporação da seguinte medida mitigadora, a ser incorporada no estudo:

2.5. Articulação viária com a área consolidada de Ceilândia, por meio da Via Parque indicada na DIUR 05/2018, condicionada à anuência do proprietário da gleba vizinha.

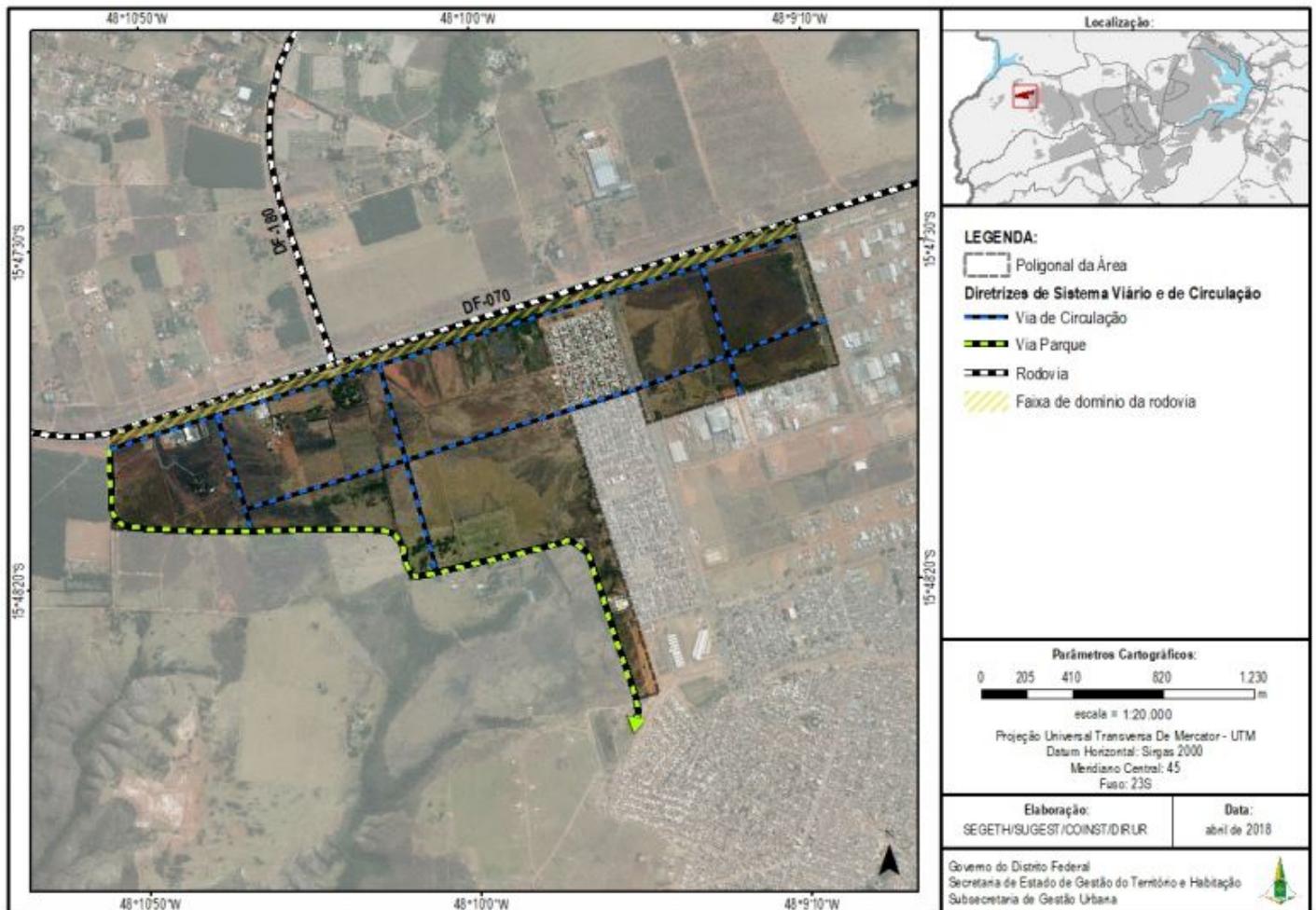


Fig. 06 – Indicação da Via Parque. Fonte: DIUR 05/2018

3. EXIGÊNCIAS

Constatou-se a existência de 36 exigências. São elas:

I - Informações Gerais

1. Apresentar o Nº da RRT.

- Item 1.2 do TR.

2. Assinar o estudo, tanto responsável técnico quanto o responsável legal.

- Item 1.2 do TR.

II - Caracterização do Empreendimento

3. Inserir empreendimento e seu entorno imediato; detalhar o mapa com as AIDV e AIIV, indicando as interferências descritas no texto; apresentar mapa com os novos limites estipulados das AIIV, conforme informado no texto.

- Item 2.1 do TR.

4. Inserir croqui de situação fundiária elaborado pela Terracap; corrigir dimensão da Via Paralela a BR 070 (via de acesso), que conforme análise do Estudo Preliminar deve ser uma Via de Circulação e não de Circulação de Vizinhança; melhorar a vinculação entre os perfis das vias e o mapa de hierarquia viária para facilitar a compreensão

- Item 2.2 do TR.

5. Inserir documentação informações referentes ao histórico de licenciamento, em especial o que está sendo contemplado no RIVI.

- Item 2.4 do TR

6. Informar o horizonte de implantação do parcelamento, e se será implantado e entregue em uma única etapa. Caso seja implantado em duas ou mais etapas, apresentar cronograma de implantação.

7. Quanto aos acessos, apresentar projeto funcional com indicação de cotas das dimensões básicas de projeto, sinalização horizontal e vertical e, se houve previsão, dispositivos auxiliares. Para o Projeto de Acesso à BR-070, observar os parâmetros estabelecidos nas Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários, do DNIT.

8. Apresentar caracterização das vias internas por meio de classificação de hierarquia viária e de projeto funcional com indicação de cotas das dimensões básicas de projeto, de sinalização horizontal e vertical e, se houve previsão, de dispositivos auxiliares. Informar a capacidade calculada para o sistema viário interno. (Não há caracterização das vias internas do parcelamento e indicação das respectivas capacidades calculadas.)

9. Apresentar um projeto de sinalização prévia, que conste a sinalização das principais intersecções do parcelamento, incluindo largura e sentido das vias, cotas dos raios de giro e sinalização das travessias nas ciclovias projetadas.

10. O projeto do parcelamento deverá atender as vagas especiais em área pública, motos e bicicletário;

11. Apresentar a análise das principais intersecções internas ao parcelamento, demonstrando os atrasos e níveis de serviço projetados com, no mínimo, a análise e avaliação da situação projetada e situação futura (média crescimento da frota dos últimos cinco anos).

12. A Figura 19 – Alocação manhã das viagens nas vias da AID do empreendimento, demonstra por meio de macrossimulação o volume de tráfego para as vias internas, porém não faz análise da situação nem demonstra que a geometria e as soluções adotadas serão suficientes para garantir a fluidez interna ao empreendimento.

13. Esclarecer se no cenário 3 as mitigações propostas foram capazes de melhorar a situação encontrada no cenário 2 (fig. 64), na rotatória na saída do empreendimento, pois na figura 71 não é possível identificar a situação.

III - **Caracterização da Vizinhança**

14. Inserir modelo de questionário aplicado para melhor compreensão da pesquisa realizada.

- Item 3.2.1 do TR

15. Apresentar cópias da pesquisa realizada em forma de anexo (digitalizado).

- Item 3.2.3 do TR

16. Apresentar mapa com a identificação das vias públicas pavimentadas a serem utilizadas durante a execução das obras de implantação do parcelamento e previsão de sua recuperação, caso necessário.

- Item 3.5.3 do TR

17. Apresentar documentação comprobatória do IPHAN e MGeo/UNB referente ao relacionado no item.

- Item 3.6.2 do TR.

18. Informar o raio adotado para a AIIDV.

19. Indicar percursos de desejo. Estão restritos à indicação da distância de pontos de parada.

20. Indicar a necessidade de implantação de infraestrutura.

21. Indicar as atividades atratoras de viagens a pé/de bicicleta próximos ao parcelamento.

22. Detalhar os polos de atração de viagens nas proximidades do parcelamento, mapear os trajetos até eles;

23. Detalhar melhor os parâmetros adotados para distribuição de fluxo por origem/destino, indicando de forma tabular ou gráfica os percentuais para outras RAs. Podem ser agrupamentos de Regiões, desde que os possíveis trajetos sejam coincidentes até os limites da área de influência indireta.

IV - Identificação e Avaliação dos Impactos

24. No Cenário 01, adotar para o cálculo de crescimento natural da frota o período correspondente ao horizonte de implantação total do parcelamento. Informar na descrição deste cenário qual o horizonte adotado e se coincide com o de implantação total do parcelamento.

25. No cenário 2, procurar dar destaque aos resultados que demonstram alteração do desempenho viário entre este Cenário e o Cenário 01. Indicar de forma gráfica ou tabular (com destaques em negrito ou em diferenciação por cores) as alterações em relação aos níveis de serviço em relação ao Cenário 01 e os percentuais de acréscimo de veículos nos trechos viários.

26. O cenário 2 (Pico da tarde - atrasos- Trecho 1) apresenta resultados de nível de serviço melhores do que os indicados no Cenário 01, com uma redução de atrasos que não é compatível inclusive com os volumes de veículos já estimados para o cenário anterior. Esclarecer.

27. Apresentar projeto funcional de implantação/complementação/revitalização de infraestrutura para deslocamentos não motorizados (mobilidade ativa) nos trajetos mapeados, com o adequado tratamento de travessias, indicando as cotas das dimensões básicas de projeto e a sinalização.

28. Identificar possíveis impactos decorrentes da malha apresentada (lotes residenciais de grandes dimensões e com grandes testadas concentrados).

29. Identificar possíveis impactos decorrentes da diferenciação delatora em relação ao entorno já existente.

V - Identificação das Medidas Mitigadoras

30. Detalhar as medidas mitigadoras por meio de projeto funcional com indicação de cotas das dimensões básicas de projeto, sinalização horizontal e vertical e, se houve previsão, dispositivos auxiliares.

31. O projeto do acesso à rodovia BR-070 não deve ser considerado como medida mitigadora, posto que a sua implantação com a configuração adequada é inerente à elaboração do projeto urbanístico do parcelamento.

32. Informar as distâncias entre os retornos e acessos (entrada/saída) nos trechos rodoviários inseridos na área de influência, e as distâncias entre os conjuntos de retorno.

33. Para os projetos de inserção/retirada de retornos na BR-070 (ou na DF-180) e alteração da configuração da interseção entre a DF-180 e a BR-070, observar os parâmetros estabelecidos nas Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários, do DNIT.

34. Além do disposto no Parecer Técnico n.º 565/2020 - SEDUH/SUPAR/UPAR/COPAR (39008320), o sistema viário lindeiro à poligonal de parcelamento, quando se encontrar com o entroncamento da DF 180 com a BR 070, deve respeitar a faixa de domínio do DER indicada na figura 14, podendo ser implantado na faixa non-aedificandi de 15m.

35. Identificar medidas de mitigação de potenciais impactos ambientais gerados nas fases de implantação e operação do empreendimento, indicando que estas medidas consistem em medidas do Relatório de Impacto de Vizinhança - RIVI submetido à análise do Instituto Brasília

Ambiental no âmbito de seu licenciamento ambiental, não sendo, portanto, medidas constantes do futuro Termo de Compromisso neste EIV.

36. Corrigir a identificação das medidas, classificando aquelas a serem observadas na implantação do empreendimento, como de prevenção, e aquelas após a sua implantação, como de mitigação e compensação, podendo ser agrupadas conforme sugestão constante deste Parecer.

4. **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Tendo em vista as competências da CPA/EIV dispostas no §1º, art. 25 da Lei 5022/2013, essa Comissão, ao longo deste Parecer Técnico, emitiu recomendações e identificou 32 exigências, as quais espera serem atendidas na próxima versão do estudo.

Além das recomendações discorridas no corpo deste Parecer, a CPA exige, ainda, duas alterações na organização do estudo: inverter sua ordem dos itens 2.2 e 2.3 no corpo do EIV para facilitar a compreensão das soluções do projeto; e adotar a seguinte estrutura no item relativo à infraestrutura e serviços públicos:

- i. Apresentação do resumo das cartas consultas de interferência e viabilidade de atendimento, realizadas no processo de parcelamento do solo SEI-GDF nº 0429-000535/2016;
- ii. Apresentação apenas da solução a ser adotada, tanto no caso de eventuais interferências (remanejamento/manutenção) quanto de atendimento (concepção); e
- iii. Aprovação dos projetos de concepção das infraestruturas a serem implantadas, com a documentação comprobatória anexa.

Ressalta-se, por fim, que o cumprimento das exigências e recomendações indicadas neste Parecer podem ensejar novas exigências.

5. **ASSINATURAS**

VICENTE CORREIA LIMA NETO

Coordenador CPA/EIV

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO

Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

ANDRÉ BELLO

Suplente - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

CAROLINE PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA

Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

TEDER SEIXAS DE CARVALHO

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

FERNANDO DE OLIVEIRA LOPES

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

ANA CAROLINA FAVILLA COIMBRA

Titular - Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

ALESSANDRA LEITE MARQUES

Suplente -Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE

Titular - Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

THIAGO MELO DE OLIVEIRA B. SALES

Titular - Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP

DANIELE SALES VALENTINI

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN

JULIANA SOARES DAS NEVES

Titular - Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal - DER/DF



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 02/06/2020, às 15:29, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA - Matr.0075144-8, Membro da Comissão**, em 03/06/2020, às 09:46, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDRÉ BELLO - Matr.1267248-8, Membro da Comissão-Suplente**, em 03/06/2020, às 10:31, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **DANIELE SALES VALENTINI - Matr.0079269-1, Membro da Comissão**, em 03/06/2020, às 15:17, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **VICENTE CORREIA LIMA NETO - Matr.0268852-2, Presidente da Comissão**, em 04/06/2020, às 15:25, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO MELO DE OLIVEIRA BASTOS SALES - Matr.0275911-x, Membro da Comissão-Suplente**, em 04/06/2020, às 15:31, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **CAROLINE PEREIRA PIRES DE OLIVEIRA - Matr.0274732-4, Membro da Comissão**, em 04/06/2020, às 15:38, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE - Matr.0275274-3, Membro da Comissão**, em 04/06/2020, às 15:52, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO DE OLIVEIRA LOPES - Matr.0126795-7, Membro da Comissão**, em 05/06/2020, às 09:35, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **JULIANA SOARES DAS NEVES - Matr.0182145-8, Membro da Comissão**, em 05/06/2020, às 10:11, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **41150109** código CRC= **3859886F**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF