



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 66/2023 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO CPA-EIV

Brasília, 10 de novembro de 2023

Referência: Processo SEI nº 00390-00002199/2023-41

Interessado: CONSTRUTORA LUNER LTDA

Assunto: 2ª Análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento localizado no Setor de Habitações Individuais Sul, Quadra 1, lote "B", Região Administrativa do Lago Sul – RA XVI - CNPQ

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Trata o presente Parecer Técnico da 3ª análise do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV do empreendimento localizado no Setor de Habitações Individuais Sul, Quadra 1, lote "B", Região Administrativa do Lago Sul – RA XVI, Distrito Federal, figurando como 2ª análise da Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV.

O empreendimento está inserido em lote de 8.000 m², destinado ao uso CSII 2 – Tipo B de acordo com a [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#) - Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS.

O Atestado de Viabilidade Legal nº 71/2023 informa se tratar de objeto de Regularização Edilícia, nos termos do art. 151 do Código de Obras e Edificações do Distrito Federal - COE:

Art. 151. As edificações ou as partes de edificações sem licenciamento são passíveis de regularização edilícia mediante procedimento específico, desde que:

I - atendam aos parâmetros urbanísticos vigentes;

II - o parcelamento do solo esteja registrado em cartório;

III - apresentem documento de propriedade reconhecido pelo Poder Público.

§ 1º O procedimento específico de regularização edilícia dispensa a fase de licença de obras e é iniciado conforme regulamento.

§ 2º As edificações situadas em áreas regulares não contempladas por esta Lei são passíveis de regularização por meio do instrumento de compensação urbanística.

Neste sentido, rememora-se que se trata de um projeto arquitetônico de modificação com acréscimo de área, cujas áreas a serem acrescidas são: a criação de depósitos no 3º subsolo e de cobertura da área pergolada no 1º subsolo, no térreo e no piso superior, conforme especificado no Memorial Descritivo (107874955), acostado no Processo SEI nº 0146-000840/1999, que trata da aprovação de projeto.

De acordo com o EIV, a área de construção total estimada em 28.601,53 m², é composta por 4 blocos (A, B, C e D) com 5 pavimentos, sendo estes: 3º subsolo, 2º subsolo, 1º subsolo, térreo e 1º pavimento. O 3º subsolo é destinado à garagem (393 vagas) e instalações técnicas de apoio à edificação (reservatórios, casa de bombas, pressurização etc.). O 2º subsolo é destinado a depósitos e compartimentos técnicos. As modificações a serem acrescidas são: a criação de depósitos no 3º subsolo e de cobertura da área pergolada no 1º subsolo, no térreo e no piso superior.

O Termo de Referência Padrão - EIV nº 2/2023 (108618165) para o empreendimento em tela, enviado em 20 de março de 2023 por meio de Correspondência Eletrônica SEDUH/SELIC//DIEIV (108644158), indica o conteúdo mínimo e define procedimentos para a identificação das áreas de influência do empreendimento, as quais foram identificadas no EIV segundo a figura abaixo:

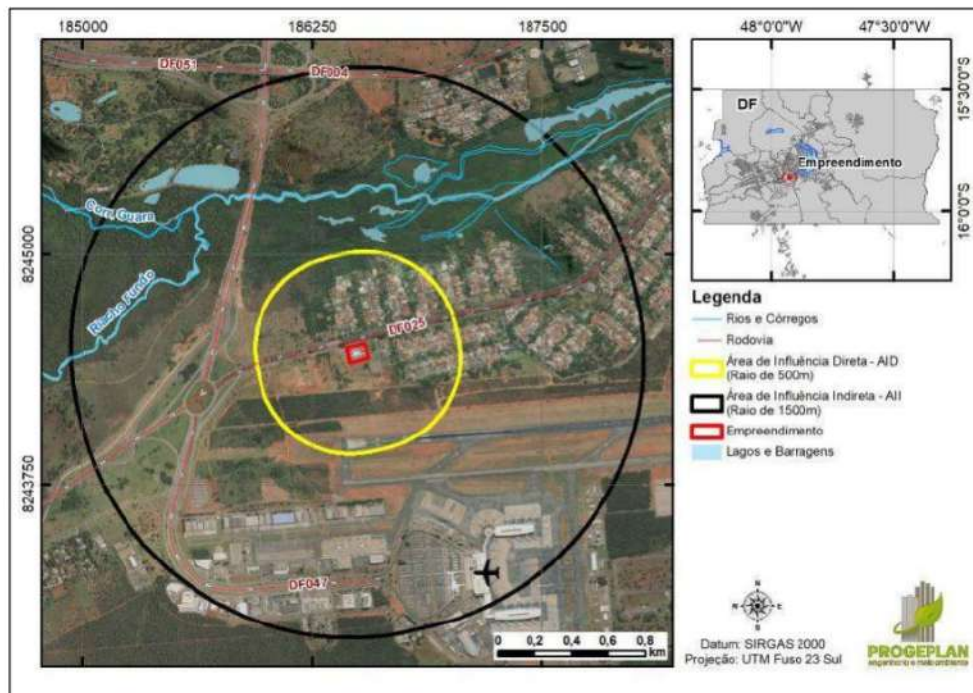


Figura 2.1: Representação da AID e AII.

Figura 01: Área de Influência Direta - AID e Área de Influência Indireta - AII - Fonte: Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 1 - 30 (124103845), página 22

A presente análise dá-se a partir da verificação das exigências e recomendações elencadas no Parecer Técnico 61 (122526388), encaminhado por meio de Correspondência Eletrônica SEDUH/SUALIC/DIEIV (122676539) em 19 de setembro de 2023.

Assim, este expediente pauta-se na análise dos documentos acostados no Processo SEI nº 00390-00002199/2023-41, sendo estes:

- E-mail (124103141)
- Carta PGP171-23 (124103217)
- Análise Técnico-Administrativa - Anexo VII 007904-110NT-002-00 Atendimento ao Parecer Técnico (124103245)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 1 - 30 (124103845)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 31 - 60 (124103858)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 61 - 90 (124103862)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 91 - 120 (124103867)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 121 - 150 (124103873)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 151 - 180 (124103878)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 181 - 210 (124103886)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 211 - 240 (124103896)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 241 - 270 (124103903)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 271 - 300 (124103914)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 301 - 330 (124103922)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 331 - 360 (124103928)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 361 - 390 (124103933)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 391 - 420 (124103938)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 421 - 450 (124103945)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 451 - 480 (124103950)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 481 - 510 (124103954)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 511 - 540 (124103961)

- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 541 - 570 (124103971)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 571 - 600 (124103977)
- Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 661 - 991 (124105032)
- E-mail (124202134)

2. ANÁLISE

Nesta versão, o EIV informa que a edificação não se encontra ocupada pelo CNPq e amplia as avaliações quanto às possibilidades de usos futuros no lote, dadas pela LUOS, implicando em um novo enfoque para a análise, na medida em que o empreendimento pode abranger uma série de usos a partir da sua regularização edilícia.

Entretanto, percebe-se ainda no estudo a permanência de vários fragmentos da versão anterior, que preconizava a utilização de atividade específica voltada para a pesquisa, comprometendo o entendimento da proposição no âmbito do Estudo de Impacto de Vizinhança. Por isso, as informações que perpetuam versões anteriores ao atual estágio do empreendimento devem ser revistas visando-se a compreensão e a reflexão acerca dos efeitos urbanísticos frente ao processo de regularização edilícia e das possíveis alterações (de usos e atividades) dele decorrentes, tendo em vista que os cenários avaliados neste EIV propõem o vislumbre de algumas dinâmicas sócio-urbanísticas circunvizinhas que naturalmente acompanham tais alterações.

Neste sentido, é importante que o histórico normativo do empreendimento em tela seja descrito de maneira a permitir aferir que a edificação existente já vivenciou alterações de usos e atividades ao longo de sua existência. Infelizmente, novamente, o estudo apenas apresenta breve descrição e listagem dos normativos, deixando de lado a avaliação das questões normativas já apontadas como importantes para compreender a evolução do planejamento naquela vizinhança, ainda que tal detalhamento já tenha sido realizado pelo empreendedor em outro momento.

Durante a caracterização da vizinhança, por exemplo, o EIV realiza uma avaliação para os usos comerciais, mas não apresenta uma avaliação para a atividade Educacional, já solicitada por essa comissão. Destaca-se, por exemplo, a justificativa apresentada na Anexo VII 007904-110NT-002-00 Atendimento ao Parecer Técnico (124103245):

Essa mesma metodologia é recomendada pela CAESB no Anexo 01 da ND.SCO-002 para cálculo de demandas em edifícios comerciais/escritórios. Sendo assim, a metodologia utilizada é compatível com quaisquer usos futuros da edificação dentre aqueles permitidos para a tipologia do lote (CSII B - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, proibido o uso residencial, conforme LUOS).

Assim, verifica-se que o estudo necessita apresentar metodologia para estimativa da população fixa e flutuante para o uso institucional (educação), uma vez que este tipo de utilização do solo possui como característica os horários de entrada e saída dos alunos e docentes, que ocorrem nos horários de pico, apresentando uma distribuição de viagens que se difere consideravelmente dos demais usos em que há a dispersão das viagens ao longo do dia. Ademais, como a edificação não se encontra ocupada, os volumes considerados nas contagens, representativos dos movimentos de entrada e saída, não representam o real impacto do empreendimento em funcionamento considerando-se tal uso. Tornando, portanto, a adição de incrementos em cima do número base calculado, uma forma imprecisa de avaliação do real carregamento que será adicionado.

Nesta toada, é importante resgatar a definição da população flutuante e da população fixa de um empreendimento, como disposto na Norma Técnica nº 07/2020 - CBMDF como:

“População fixa: aquela que permanece regularmente na edificação, considerando-se o turno de trabalho e a natureza da ocupação, bem como os profissionais terceirizados nestas condições.

(...)

População flutuante: número de pessoas que frequentam a edificação e não se encaixam na definição de população fixa. Será sempre definido pelo número máximo diário de pessoas que podem estar presentes na edificação.”

A partir deste conceito, infere-se que a população fixa do empreendimento opera conforme uma jornada de trabalho, com horários de entrada e saída definidos, de modo que não se pode afirmar que há a pulverização ao longo do dia da população fixa e diluir os impactos ao longo de 24 horas, conforme o estudo faz crer ao apresentar (para o uso institucional) o total de 69 viagens atraídas em horário de pico, mas com a população fixa estimada em 1.173 usuários.

Apesar disso, pode-se dizer que esta versão do estudo possibilitou uma descrição um pouco mais ampliada de questões que tendem a ser potencializadas com a operação do empreendimento, permitindo entrever alguns impactos que, no entanto, não foram devidamente considerados. Algumas dessas questões merecem destaque, em especial quanto ao contexto de transporte, tráfego e sistema viário, mobilidade ativa e infraestrutura urbana, sobre as quais extrai-se do EIV os seguintes fragmentos:

- sobre a necessidade de requalificação e arborização das calçadas:

"De uma forma geral, as calçadas carecem de manutenção, não são sinalizadas com pisos podotáteis e possuem elementos que atrapalham a circulação dos pedestres como postes e tampas de poços

de visita. As calçadas também não possuem outros elementos de acessibilidade, como rebaixamentos para viabilizar o acesso de cadeirantes. O conforto térmico também é prejudicado, pois não há arborização ao longo das calçadas. A implantação de arborização pode ser dificultada pela presença dos postes de distribuição de energia." EIV, pag. 119

"No quesito conforto térmico, também não há arborização que acompanhe esse passeio" EIV, pag. 119

"Nas travessias de pedestres na EPDB, apesar de existir os semáforos atuados, não existe calçamento entre os semáforos ou mesmo elementos de acessibilidade como rebaixamento de calçadas para cadeirantes, obrigando os pedestres a caminhar em leito natural entre as árvores." EIV, pag. 119

"Nas calçadas ao longo da EPDB a arborização, apesar de existir, não está próxima dos caminhos de pedestres "



Figura 02: Calçadas ao longo da EPDB; calçadas em frente ao empreendimento; e trecho do canteiro central sem calçamento e acessibilidade. Fonte: Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 91 - 120 (124103867), página 118

- sobre os conflitos existentes entre ônibus, ciclistas e pedestres:

"As paradas de ônibus mais próximas ao empreendimento possuem abrigos em vidro e estrutura metálica, mas não possuem recuos para a parada dos ônibus, obrigando os ônibus a pararem em parte do acostamento existente. Nas paradas de ônibus não há elementos de acessibilidade a deficientes visuais como pisos podotáteis ou rebaixamento de calçadas para facilitar o acesso de cadeirantes." EIV, pag. 121

(...) ausência de calçamento no canteiro central para a travessia de pedestres. 124

"a ciclofaixa, é muito utilizada por ciclistas todos os dias." EIV pag. 131



Figura 03: Ponto de ônibus localizado em frente ao empreendimento; ponto do lado oposto ao empreendimento; e faixa de pedestres semaforizada em frente ao empreendimento. Fonte: Estudo Técnico de Impacto de Vizinhança 121 - 150 (124103873), páginas 120 e 122

- sobre as rotas prioritárias de deslocamento de pessoas, que utilizam transporte individual, e não tem opção de utilizar ciclovias:

"As principais origens das viagens diárias com destino no empreendimento, pelo modo individual motorizado, serão o Plano Piloto, o Guará, o próprio Lago Sul e a região de Águas Claras." EIV, pag. 117

- sobre a ausência de praças e parques próximos ao empreendimento:

"Muito embora 59% dos indivíduos se mostrem satisfeitos em relação aos equipamentos públicos comunitários, não foram localizadas opções praças, pistas esportivas ou quadras na área de influência do empreendimento." EIV pag. 140

"alguns pontos de insatisfação são gritantes como a falta de transporte público, iluminação pública, ciclovias, rampas de acesso, acessibilidade aos Portadores de Necessidades Especiais – PNE, calçadas e qualidade viária." EIV pag. 141

"Considerando o uso e ocupação do solo da área de influência do empreendimento, as sugestões apresentadas pelos entrevistados que mais se justificam são a implantação de praças, estabelecimentos de alimentação e comércio, principalmente." EIV pag. 142

Tais questões, entretanto, estão ausentes das análises realizadas e, portanto, do Quadro de Medidas apresentado, que resumidamente, propõe o seguinte:

1. Elaboração e execução de um Programa de Monitoramento de Obra;
2. Destinar percentual das vagas a serem geradas na obra para a população da RA Lago Sul e RA adjacentes;
3. Adequar as calçadas localizadas nas proximidades do empreendimento e as que ligam as paradas de ônibus;
4. Melhorar a arborização da área de estacionamento.

Nota-se que a medida relativa ao *"Programa de Monitoramento de Obra"*, já constitui obrigação do empreendedor, consoante exigido na Norma Regulamentadora 1- NR 18 e Código de Edificações do DF - COE/DF, não figurando como medidas mitigadoras de EIV, devendo ser retirada do Quadro de Medidas Mitigadoras. Da mesma maneira, a medida relativa à *"Destinar percentual das vagas a serem geradas na obra para a população da RA Lago Sul e RA's adjacentes"*, deve ser retirada uma vez que entende-se que não haverá obras para o licenciamento em tela, já que se trata de regularização edilícia.

Ademais, percebe-se nas propostas apresentadas no EIV que medidas de mitigação em direção a ampliar a relação entre espaço circundante e a edificação, em diversas possibilidades de usos, estão ausentes, embora apresente argumentos que justificam olhar um pouco além da situação fática a fim de ordenar e qualificar os espaços públicos que são utilizados pelo empreendimento.

Assim, considerando que as propostas de medidas ocorrem a partir da identificação e avaliação dos impactos decorrentes da instalação do empreendimento, e; considerando as dimensões listadas no art. 37 do Estatuto da Cidade (adensamento populacional; equipamentos urbanos e comunitários; uso e ocupação do solo; valorização imobiliária; geração de tráfego e demanda por transporte público; ventilação e iluminação; e paisagem urbana e patrimônio natural e cultural), foram listadas outras medidas correlatas ao diagnóstico feito pelo EIV e na verificação in loco as quais devem integrar o quadro de medidas mitigadoras proposto. São elas:

- Medida 1: Requalificação da área pública adjacente ao empreendimento

Tal medida visa qualificar o espaço público na margem da via EPDB, ordenando o acesso de veículos ao empreendimento.

A área de intervenção da medida está indicada na figura abaixo:



Figura 04: Destaque da área pública a ser requalificada.

Para tanto, deve ser elaborado e implantado Projeto Sistema Viário - SIV, a partir de diretrizes a serem emitidas pela Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC/SEDUH, considerando-se os seguintes pressupostos indicados no croqui abaixo:

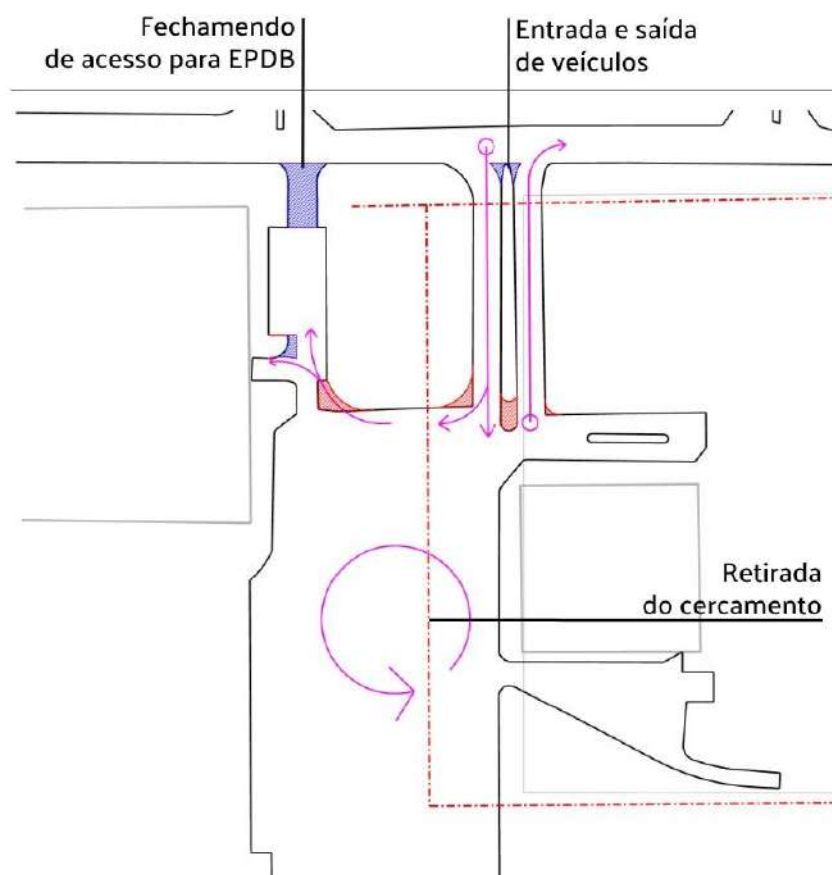


Figura 05: Croqui da proposta para o acesso ao estacionamento subterrâneo do empreendimento e ao estacionamento em área pública

A medida inclui ainda arborização, sinalização viária (horizontal e vertical), implantação de mobiliário urbano, e outras eventualmente consideradas pertinentes quando da emissão das diretrizes. No entanto, fica sob responsabilidade do poder público a retirada do cercamento existente no local, em tempo hábil para permitir a intervenção.

- Medida 2: Requalificação do estacionamento constante da URB 18/84, com integração à área pública.

Tal medida visa qualificar o estacionamento constante da URB 18/84 (indicado em amarelo), adequando-o ao Decreto nº 38.047/17 e Decreto nº 38.274/17, requalificação de área pública adjacente (indicada em marrom), prevendo-se, também caminho a ser qualificado (azul), conforme indicado abaixo:



Figura 06: Áreas públicas adjacentes ao estacionamento previsto na URB 18/84 (em amarelo), a serem qualificadas.

Para tanto, deve ser elaborado e implantado Projeto Sistema Viário - SIV a partir de diretrizes a serem emitidas pela Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC/SEDUH, na seguinte área de abrangência:



Figura 07: Área de intervenção da medida 2.

A medida inclui ainda arborização, sinalização viária (horizontal e vertical), implantação de mobiliário urbano, e outras eventualmente consideradas pertinentes quando da emissão das diretrizes.

- Medida 3: Criação de ciclovia ao longo da Estrada Parque Dom Bosco - EPDB

Trata-se de requalificação da rede cicloviária através da elaboração de projeto e implantação de elementos físicos e sinalização (horizontal e vertical) para a ciclofaixa localizada ao longo da EPDB, em ambos sentidos da via, tornando-a ciclovia, nos seguintes trechos localizados dentro da AI:

- a. trecho compreendido entre a rotatória do aeroporto e a quadra SHIS QI 03 conjunto 06/07 (indicado em vermelho), e;

- b. trecho compreendido entre a rotatória do aeroporto e a quadra SHIS QI 04 conjunto 02 (indicado em laranja)

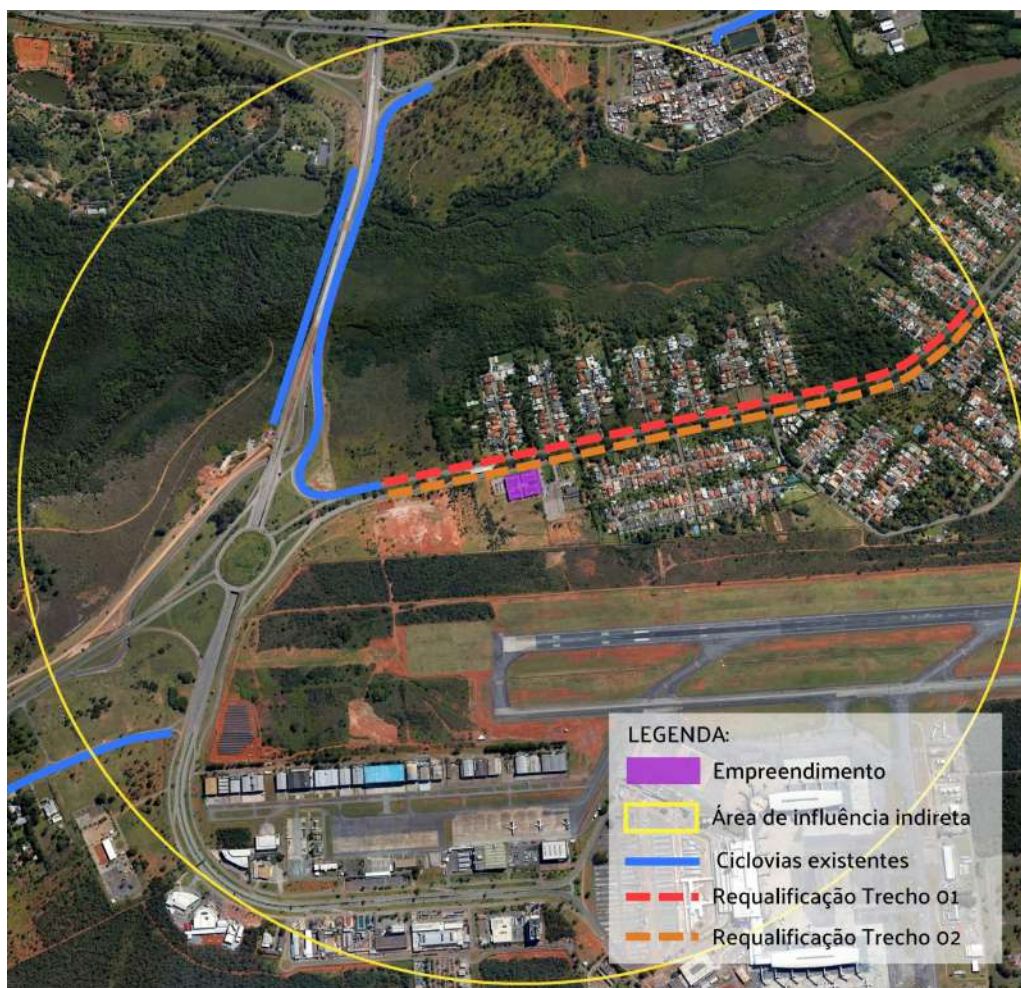


Figura 08: Área de intervenção da medida 3.

O projeto da ciclovie deve ser aprovado no DER e deve contemplar também as áreas de discontinuidades, na aproximação das paradas de ônibus, e prever a implantação de jardineiras delimitando fisicamente o espaço, bem como pintura e tachões/ sinalizadores, conforme ilustrado abaixo, podendo servir para ser replicado para outras áreas ao longo da EPDB, localizadas fora da AII.



Figura 09: exemplos de sinalização de ciclovie, com utilização de canteiro com vegetação. Fonte: <https://momentummag.com/the-future-of-transportation-the-role-of-bike-lanes/>

- Medida 4: Implantação de ciclovia para integração da rede cicloviária com o Plano Piloto.

Trata-se da elaboração e implantação de projeto de ciclovia no trecho compreendido entre a Estrada Parque Aeroporto - EPAR e via L4.

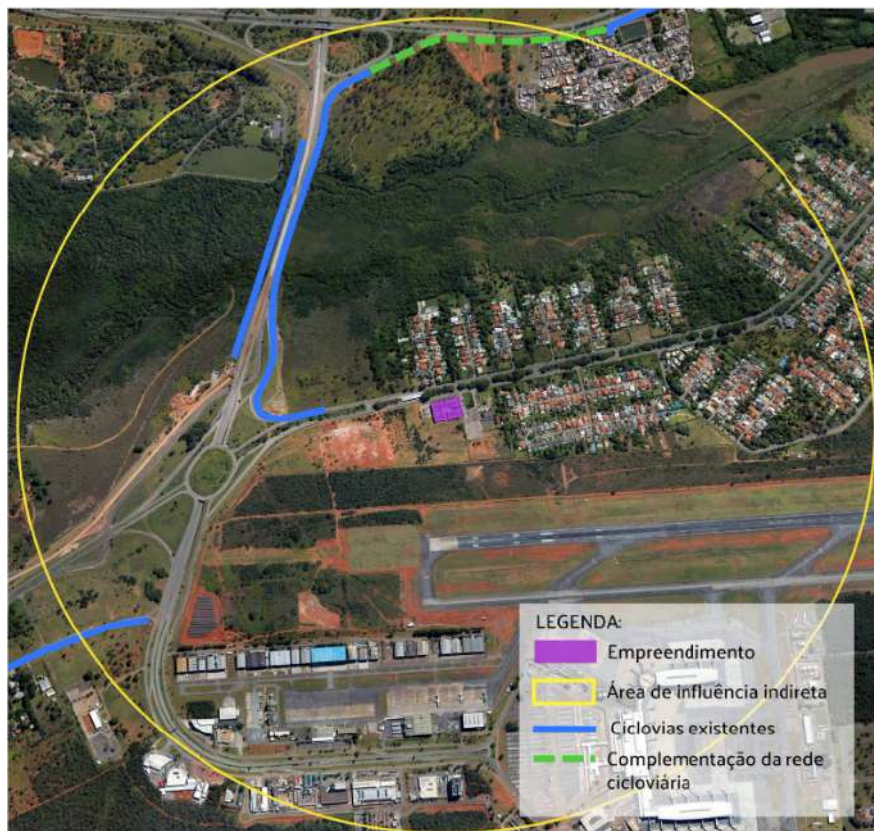


Figura 10: Área de intervenção da medida 4 no contexto urbano.



Figura 11: Detalhe da área de intervenção da medida 4

A medida inclui também a sinalização horizontal e vertical da ciclovia no trecho indicado.

- Medida 5: Adequação de calçadas na EPDB, na AID do empreendimento.

Trata-se de elaboração de projeto e implantação para ajustes nas calçadas localizadas ao longo da EPDB, visando-se garantir acessibilidade e sombra aos caminhos dos pedestres, através do aumento da largura das calçadas, adaptação ao desenho às pessoas com necessidades especiais e previsão de arborização com árvores de sombra.

O projeto deve incluir também ajustes no canteiro central para as travessias da via EPDB e sinalização de faixas de pedestres, as quais devem ser localizadas prioritariamente próximas ao local das paradas de ônibus



Figura 12: Área de abrangência da medida 5

- Medida 6: Elaboração de plano de ocupação para o Parque Urbano da QI 1

Trata-se de medida de compensação que consiste na elaboração de Plano de Ocupação a partir das Diretrizes de Plano de Ocupação de Parque Urbano - DIEPO 02/2022, a ser aprovado na SEDUH, consoante demanda apresentada no âmbito do processo 00146-00001122/2019-87.

A medida não inclui a implantação do projeto do parque, que deve ficar a cargo do poder público.



Figura 13: Área da medida 6.

A figura abaixo resume as medidas mitigadoras e compensatórias recomendadas pela CPA/EIV para mitigar/compensar os impactos do empreendimento em tela, considerando-se os cenários futuros:



Figura 13: Indicação geral da área de abrangência das medidas de mitigação /compensação relativas à qualificação dos espaços públicos.

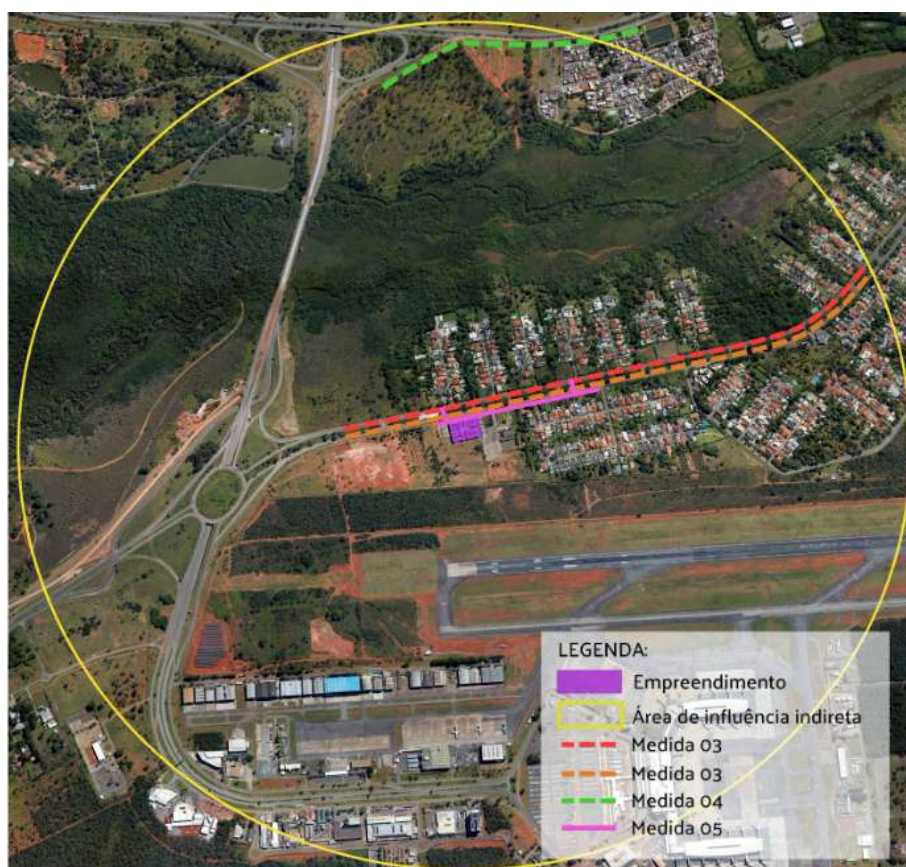


Figura 14: Indicação geral da área de abrangência das medidas de mitigação relativas à mobilidade.

Destaca-se, entretanto, que a análise a ser feita decorrente do conteúdo dos estudos de trânsito que ainda necessitam ser feitos pode implicar em novas proposições de mitigações no sistema viário.

3. EXIGÊNCIAS

Após a análise e avaliação realizada, foram identificadas 20 exigências, enumeradas a seguir:

Informações Gerais

1. Rever, em todo o estudo:

- a. os trechos que abordam o empreendimento como se ainda estivesse ocupado (simulações e dados);
- b. referências a um uso específico do lote. Corrigir, por exemplo, a afirmação de que se trata de um lote "destinado exclusivamente ao desenvolvimento de atividades de prestação de serviços". Foram encontradas inconsistências narrativas nas páginas: 19, 23, 29, 31, 36, 94, 152.
- c. indicações de obras a serem realizadas, que não são objeto da regularização pleiteada neste licenciamento. Se o empreendimento em questão pleiteia a regularização edilícia, não se compreende porque são propostas mitigações para um período de obras, que já devem ter ocorrido.

Caracterização do Empreendimento

2. Complementar o histórico normativo do empreendimento estabelecendo relação entre o licenciamento (alvarás) e uso/ normativo utilizado para que seja possível ter um entendimento das alterações que culminaram na situação atual do edifício- item 3.3. **reincidência**
3. Discorrer sobre os acessos ao empreendimento, indicando-os também em planta. o estudo apresenta apenas fotos, sem indicar a localização em planta e sem fazer distinção se é para veículos ou pedestres. - item 3.5.4 **reincidência**

Caracterização da Vizinhança

4. Apresentar população fixa e flutuante para os usos permitidos no lote seguindo as metodologias dos boletins 32 e 36 da CET. Foi estimada a população fixa e seu acréscimo apenas para o uso comercial. Rever o cálculo da população fixa e flutuante utilizando o modelo de atração de viagens para escolas de educação - rede particular de ensino.
5. Justificar a supressão dos fluxos de origem e destino no subitem 4.5.6.1.2, Tabela resumo de níveis de serviços e relações v/c para a situação hipotética da não existência do edifício (SITUAÇÃO SEM EMPREENDIMENTO), uma vez que o edifício se encontra desocupado.
6. Apresentar a metodologia utilizada para definição dos níveis de serviço volume/capacidade.
7. Rever a distribuição dos fluxos para o uso institucional. Os valores da Tabela 4.44 não retratam a situação do funcionamento de um uso institucional, como por exemplo, uma escola particular. A população flutuante deste uso neste local, possui horários, origens e destinos e modais muito semelhantes para realizar suas viagens. Considerar os dados conforme indicado na exigência 4.

Tabela 4.43. Níveis de serviço e relações v/c

SITUAÇÃO ATUAL

Interseção	Pico Manhã		Pico Tarde	
	08:00-09:00		17:00-18:00	
	v/c	Nível de Serviço	v/c	Nível de Serviço
A	9,00%	C	2,00%	B
B	7,00%	B	14,00%	D
C	4,00%	C	2,00%	B
D	1,00%	C	1,00%	B
E	2,00%	B	3,00%	C
F	2,00%	C	1,00%	B
G	0,00%	B	3,00%	C
H	12,00%	C	6,00%	B
I	2,00%	C	3,00%	B
J	2,00%	B	3,00%	C

Tabela 4.44. Níveis de serviço e relações v/c

USO INSTITUCIONAL

Interseção	Pico Manhã		Pico Tarde	
	08:00-09:00		17:00-18:00	
	v/c	Nível de Serviço	v/c	Nível de Serviço
A	11,00%	C	2,00%	B
B	8,00%	B	16,00%	D
C	4,00%	C	2,00%	B
D	2,00%	C	2,00%	B
E	2,00%	B	4,00%	C
F	2,00%	C	1,00%	B
G	0,00%	B	3,00%	C
H	12,00%	C	6,00%	B
I	5,00%	C	4,00%	B
J	3,00%	B	5,00%	C

8. Complementar as análises dos funcionamentos dos retornos considerando a utilização dos estacionamentos nos diferentes usos. Atualmente, os veículos que acessam o estacionamento público à oeste do empreendimento, utilizam o primeiro retorno (interseção B) para se dirigirem em direção ao balão do aeroporto. Já os veículos que acessam o estacionamento público à leste do empreendimento, utilizam a interseção E, para a mesma finalidade. Com o uso institucional, estes retornos possuirão um aumento significativo de veículos (automóveis e vans) nos horários de pico. 1. Dessa forma, é importante uma análise minuciosa do funcionamento dos estacionamentos e das viagens que serão geradas por este uso.
9. Apresentar os dados que justifiquem no horário de pico da tarde, na simulação do uso comercial (subitem 4.5.6.1.5), as interseções C e G apresentarem um nível de serviço F.

10. No subitem "4.5.6.6. Quadro/tabela com a estimativa de viagens geradas e atraídas pelo empreendimento alocadas espacialmente por modais de deslocamento, diária e em período de pico" (pág. 110), como também em outros pontos do documento, verificou-se análises considerando o empreendimento em pleno funcionamento. Porém, neste Estudo de Impacto de Vizinhança, foi dito que atualmente o prédio se encontra desocupado. Dessa forma, é necessário rever os valores referentes às viagens geradas e atraídas pelo empreendimento.
11. Utilizar os dados obtidos na PDAD-2021 para realizar a distribuição de viagens ao longo do dia.
12. Remover da tabela 4.54. Os equipamentos públicos que não se encontram localizados dentro da AI ou que não estão implantados. São mencionados o Jardim Botânico de Brasília, o Parque Urbano da QI 01 e o Salão do Reino das Testemunhas de Jeová. Atualmente, o parque não está implantado, e os demais itens encontram-se fora da área de influência indireta. Portanto, eles não podem ser usados como equipamentos públicos a serem avaliados no âmbito deste estudo, uma vez que a AI não pode ser ampliada nem reduzida apenas para atender aos critérios estabelecidos no TR.
13. Realizar simulação de trânsito para verificar fluidez viária considerando-se a supressão de um dos retornos indicados na figura abaixo:



14. Rever as conclusões do item 4.5.8. considerar nas conclusões os dados da pesquisa bem como os dados informados ao longo do estudo. A avaliação realizada na valorização imobiliária, por exemplo, não abrange os novos usos, descrevendo brevemente que há impacto, mas não são mensurados e quantificados. A implantação de uma escola ou faculdade afetará os valores dos lotes ao redor de forma significativa se comparado a um lote de clínicas, por exemplo. Esse diferenciamento permite a identificação dos impactos dos diferentes usos permitidos para a edificação, complementando a avaliação da vizinhança.
15. Complementar a análise do cenário futuro, considerando os impactos das alterações de uso nos vários itens do estudo, sobretudo no sistema de mobilidade. **reincidência**

Identificação e Avaliação dos Impactos

16. Corrigir o erro de referência na página 138 - "Isso corrobora com o apresentado no item **Erro! Fonte de referência não encontrada**"
17. Rever os cenários 2 e 3 tendo em vista se tratar de regularização edilícia, onde entende-se não estarem previstas novas obras.
18. Inserir os impactos "Aumento do fluxo de pedestres", "Aumento da demanda por estacionamento" nos rol de impactos do cenário de operação do empreendimento com a ampliação, na Tabela 5.1: Quadro de identificação e avaliação dos impactos.

Identificação das Medidas Mitigadoras

19. Suprimir as medidas que constituem as obrigações do empreendedor, conforme indicado neste parecer, e aquelas que indiquem obras, que não fazem sentido em se tratando de regularização edilícia.
20. Formular propostas para redução ou eliminação dos impactos, a partir da caracterização dos usos, atividades e porte do empreendimento indicadas na análise no corpo do estudo, conforme apontado neste parecer. Ajustar cronograma físico financeiro. Preencher o quadro resumo e o cronograma físico-financeiro com todas as medidas propostas para mitigação/compensação/potencialização. **reincidência**

4. CONCLUSÃO

Consoante a análise realizada no presente parecer técnico, e tendo em vista o que dispõe o art. 27, IX, da Lei 6744/2020 quanto à competência da CPA/EIV de emitir recomendações acerca da adequação do projeto e das medidas de prevenção, recuperação, mitigação ou compensação a serem adotadas, quando for o caso, esta comissão avalia que o EIV apresentado precisa ser complementado, conforme as recomendações e exigências elencadas neste parecer.

Cabe destacar que a nova versão a ser apresentada deve possuir uma narrativa coerente, permitindo sua compreensão não apenas àqueles mais diretamente envolvidos no processo, como é o caso dos membros desta CPA/EIV, uma vez que, sendo um instrumento de controle do licenciamento de empreendimentos de grande porte pelo Estado, o EIV prevê a participação popular em seu rito de análise e aprovação a fim de garantir a gestão democrática das cidades, como preconiza o art. 43 da Lei Federal Nº 10.257, de 10 de Julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

Por fim, sendo a proposição de medidas mitigadoras e compensatória integralmente acatadas na forma indicada neste parecer, essa CPA/EIV entende que a próxima versão do estudo pode ser apresentada para análise específica dos órgãos vinculados ao conteúdo a ser complementado, a saber: Der e Dieiv/Seduh.

Em sendo atendidas as exigências e recomendações de eventuais mitigações decorrentes da próxima análise dos citados órgãos, não se vislumbra óbices ao prosseguimento para a realização de Audiência Pública nos termos disciplinados pela Lei 6744/2020.

5. ASSINATURAS**MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA**Presidente - **CPA/EIV**Titular do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal - **SEDUH****SAMUEL ARAÚJO DIAS DOS SANTOS**Suplente do órgão gestor do Planejamento Urbano e Territorial do Distrito Federal - **SEDUH****CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO**Titular da Unidade Gestora de EIV - **DIEIV/SEDUH****FELLIPE CAVALCANTE**Suplente da Unidade Gestora de EIV - **DIEIV/SEDUH****VITOR RECONDO FREIRE**Titular da Unidade de Elaboração e Aprovação de Projetos de Urbanismo, Paisagismo e Sistema Viário - **SUPROJ/SEDUH****CAROLINE FERNANDES DO NASCIMENTO**Suplente da Unidade de Elaboração e Aprovação de Projetos de Urbanismo, Paisagismo e Sistema Viário - **SUPROJ/SEDUH****RICARDO AUGUSTO DE NORONHA**Titular da Unidade de Gestão do Território - **SCUB/SEDUH****ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI**Suplente da Unidade de Gestão do Território - **SCUB/SEDUH****ANDRÉA MENDONÇA DE MOURA**Titular da Unidade de Gestão do Território - **SUDEC/SEDUH****LETICIA LUZARDO DE SOUSA**Suplente da Unidade de Gestão do Território - **SUDEC/SEDUH**

JULIANA MACHADO COELHO

Titular da Unidade de Planejamento Urbano - **SUPLAN/SEDUH**

SÍLVIA BORGES DE LÁZARI

Suplente da Unidade de Planejamento Urbano - **SUPLAN/SEDUH**

CRISTIANO MANGUEIRA DE SOUSA

Titular do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal - **DF LEGAL**

ANTÔNIO DIMAS DA COSTA JUNIOR

Suplente do órgão responsável pela Fiscalização de Obras Públicas no Distrito Federal - **DF LEGAL**

LUCIANO CARVALHO DE OLIVEIRA

Titular do órgão responsável pela Execução de Obras Públicas no Distrito Federal - **SODF**

CLEBIANA APARECIDA DA SILVA

Suplente do órgão responsável pela Execução de Obras Públicas no Distrito Federal - **SODF**

FLAVIO MURILO GONÇALVES PRATES DE OLIVEIRA

Titular do órgão responsável pela Gestão e Políticas de Mobilidade do Distrito Federal - **SEMOB**

RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA

Suplente do órgão responsável pela Gestão e Políticas de Mobilidade do Distrito Federal - **SEMOB**

RONEY TANIOS NEMER

Titular do órgão executor de Políticas Públicas Ambientais e de Recursos Hídricos do Distrito Federal - **IBRAM**

NATHALIA LIMA DE ARAÚJO ALMEIDA

Suplente do órgão executor de Políticas Públicas Ambientais e de Recursos Hídricos do Distrito Federal - **IBRAM**

LUÍS ANTÔNIO ALMEIDA REIS

Titular - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - **CAESB**

ÉRIKA APARECIDA DA SILVA

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - **CAESB**

EDISON ANTÔNIO COSTA BRITTO GARCIA

Titular - Companhia Energética de Brasília - **CEB**

BRUNA GONÇALVES RODRIGUES

Suplente - Companhia Energética de Brasília - **CEB**

FERNANDO RODRIGUES FERREIRA LEITE

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - **NOVACAP**

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRASuplente - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - **NOVACAP****TAKANE KIYOTSUKA DO NASCIMENTO**Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - **DETRAN****JAQUELINE MENDONÇA TORRES DE BRITTO**Suplente - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - **DETRAN****FAUZI NACFUR JÚNIOR**Titular - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - **DER/DF****LORENA MILEIB BURGOS**Suplente - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - **DER/DF****MARIANA ALVES DE PAULA**Titular da Unidade de Licenciamento de Obras - **CAP/SEDUH****TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA**Suplente da Unidade de Licenciamento de Obras - **CAP/SEDUH**

Documento assinado eletronicamente por **RICARDO AUGUSTO DE NORONHA - Matr. 091439-8, Membro da Comissão**, em 10/11/2023, às 15:11, 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.



Documento assinado eletronicamente por **LUIS ANTONIO ALMEIDA REIS - Matr.0039432-7, Membro da Comissão**, em 10/11/2023, às 15:15, 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 **BRUNA GONÇALVES RODRIGUES - Matr.0007509-4, Membro da Comissão suplente**, em 10/11/2023, às 15:19, 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 **MARIANA ALVES DE PAULA - Matr.0158072-8, Membro da Comissão**, em 10/11/2023, às 15:23, 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 10/11/2023, às 15:42, 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 **LUCIANO CARVALHO DE OLIVEIRA - Matr.0276552-7, Membro da Comissão**, em 10/11/2023, às 16:20, 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 **TAKANE KIYOTSUKA DO NASCIMENTO - Matr.0254615-9, Membro da Comissão**, em 10/11/2023, às 16:23, 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 **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Membro da Comissão suplente**, em 10/11/2023, às 17:56, 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 FERNANDES DO NASCIMENTO - Matr.0269823-4, Membro da Comissão**, em 10/11/2023, às 18:09, 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 **ANTONIO DIMAS DA COSTA JÚNIOR - Matr.0091451-7, Membro da Comissão suplente**, em 11/11/2023, às 10:18, 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 **ERIK A APARECIDA DA SILVA - Matr.0052579-0, Membro da Comissão**, em 13/11/2023, às 09:55, 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 **NATHALIA LIMA DE ARAUJO ALMEIDA - Matr.0197865-9, Membro da Comissão suplente**, em 13/11/2023, às 15:26, 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 **RICARDO SERGIO DE OLIVEIRA E SILVA - Matr.0273773-6, Membro da Comissão**, em 13/11/2023, às 16:34, 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 **TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA - Matr.0270565-6, Membro da Comissão**, em 14/11/2023, às 11:30, 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 MACHADO COELHO - Matr.0126694-2, Membro da Comissão**, em 14/11/2023, às 15:09, 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 **SAMUEL ARAUJO DIAS DOS SANTOS - Matr. 274256-X, Presidente da Comissão suplente**, em 14/11/2023, às 18:11, 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.



Documento assinado eletronicamente por **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 16/11/2023, às 11:56, 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 **LORENA MILEIB BURGOS - Matr.0221606-X, Membro da Comissão suplente**, em 16/11/2023, às 12:14, 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?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **126683897** código CRC= **4BC10F5A**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF

Telefone(s):

Sítio - www.seduh.df.gov.br