



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 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO CPA/EIV

Brasília, 17 de fevereiro de 2022

Referência: Processo SEI nº 0390-000596/2016

Interessado: Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

Assunto: 1ª Análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado **Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga**, Região Administrativa – RA-TAG, Distrito Federal.

1. INFORMAÇÕES PRELIMINARES

Trata o presente Parecer Técnico de 1ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do **projeto executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga** – RA-TAG, Distrito Federal, cuja apresentação do estudo é exigida por força do Atestado de Viabilidade em EIV n.º 2/2020- SEDUH/GAB (42191681), publicado no Diário Oficial nº 116, de 23 de junho de 2020, que aprovou o EIV do projeto básico do Túnel de Taguatinga.

Consoante Parecer Técnico n.º 14/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (41416238), esta análise diz respeito, portanto, aos impactos das *"alterações consubstanciadas no projeto executivo em desenvolvimento pelo Consórcio Novo Túnel, conforme Contrato de Execução de Obras para o Distrito Federal nº 004/2016 – SINESP"*, ou seja, sobretudo em relação àqueles decorrentes do projeto de Sistema Viário - SIV 200/2020, uma vez que os impactos relativos ao Projeto Básico do túnel rodoviário foram contemplados no RIAC e EIV já aprovados e que, consoante Ofício nº 1226/2020 - SODF/GAB/ASSESP - 42314116), não houve mudança de concepção do projeto executivo em relação ao projeto básico.

Neste sentido, convém destacar as questões pertinentes a esta etapa:

Em 23/06/2020, por meio Ofício Nº 1226/2020 - SODF/GAB/ASSESP (42314116), é solicitada a emissão de diretrizes urbanísticas relativas ao sistema viário que possam subsidiar o desenvolvimento do projeto executivo para o Boulevard na Avenida Central de Taguatinga. Na ocasião é informado que o projeto executivo do túnel está sendo finalizado e que não houve mudança de concepção em relação ao projeto básico.

Em 26/06/2020, o Ofício 1931/2020 - SEDUH/GAB (42526745) encaminhou as diretrizes urbanísticas relativas ao sistema viário, exaradas pelo Despacho - SEDUH/SUDEC (42476837) com base em atas de reunião conjuntas com a participação da SEDUH, SODF, SEMOB, Metrô e Administração Regional de Taguatinga, originalmente inseridas no Processo SEI nº 00110-00000088/2020-38 (Documentos SEI nº 36899720 e 36900482).

De acordo com o Despacho - SODF/SUPOP/UNEURB (56091330), o desenvolvimento do Projeto de Sistema Viário - SIV foi pautado nas diretrizes emitidas pela SUDEC/SEDUH, elencadas

abaixo:

- Área da Avenida Central de Taguatinga deve passar a ser toda em nível, sendo eliminada a trincheira prevista no projeto básico, permitindo melhor urbanização da região central com a implantação de um boulevard de convivência urbana; (Ata 03 28/01/2020) - 36899720
- Implantação de acesso direto do corredor de ônibus BRT, que transitará pela Avenida Central com a implantação de um viaduto de aproximadamente 150 metros de comprimento, para ligação com a Avenida Elmo Serejo, adjacente ao viaduto da SAMDU, a ser construído; (Ata 03 28/01/2020) - 36899720
- Locação de nova passagem subterrânea a ser implantada para acesso à estação do metrô. Ficou acordado que a nova passagem subterrânea poderá ser construída para acessar a rampa de acesso à estação do metrô existente na Praça do Relógio e deverá prever um acesso à futura estação do BRT no canteiro Central e outro acesso para a calçada do lado sul da Av. Central. (Ata 03 28/01/2020) - 36899720
- BRT com Sistema troncal deve ser operado no corredor do BRT e o sistema coletor/local nas marginais; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482
- Prever estação única na praça do relógio com dimensão mínima de **200 metros** (para permitir uma futura ampliação da estação caso seja necessário, ficando desta forma o Consórcio Novo Túnel encarregado de desenvolver o projeto estrutural com esta previsão de cargas na estrutura do túnel), com ajustes de localização em razão da rampa de pedestres do metrô e elevador; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482
- A faixa do BRT deve preferencialmente ser integrada fora da estação com dimensão de **10,50 metros** para uma operação mais segura dos veículos, em razão da necessidade de segurança quanto à quebra de veículo; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482
- Prever travessias semaforizadas com botoeira para os pedestres ao longo do trecho da intervenção em diferentes pontos onde exista demanda de travessia com acumulação de pedestres; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482
- Prever o redimensionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC em Taguatinga, na área limdeira da intervenção, após realização de levantamento das linhas de ônibus e micro simulação realizados pela SEMOB; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482
- Implantação de alças de acesso/saída do corredor BRT no Boulevard, solicitadas pela SEMOB. Tais alças foram acatadas em detrimento ao *retorno oeste exclusivo para o transporte público coletivo local*, deliberado inicialmente, excluído em razão da possibilidade de conversões no Boulevard. (Ata 04 03/02/2020) - 36900482

Em 17/02/2021, a SODF, em seu Ofício Nº 294/2021 - SODF/GAB/ASSESP (56153864), solicitou a emissão do Termo de Referência - TR para subsidiar o EIV a ser realizado.

Em 01/03/2021, por meio do Ofício nº 663/2021 - SEDUH/GAB (56897156), foi enviado o Termo de Referência - TR de EIV nº 001/2021 (56749187), constituído integralmente pelo conteúdo do TR 001/2017 (1154766 e 14850409, folhas 49 a 69) consoante a Decisão nº 01/2020-SEDUH/GAB/CPA-EIV (38990641), com alterações dos itens 6.3.3, 6.4 e 6.8, conforme previsão acostada no Parecer Técnico n.º 10/2020 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (39575821).

O TR 001/2021 delimita, para a *Área de Influência Direta - AID* com base em dados coordenadas geográficas, uma poligonal de perímetro aproximado de 6.836,70 m e área de 1.702.947,99 m², abrangendo imóveis, vias locais, principais acessos e interseções viárias.

A *Área de Influência Indireta - AI* por sua vez, estabelece, a partir de um dado ponto central do empreendimento, um raio de 2.500 m, perímetro de 12.566,37 m e área de 12.566.370,61m², objetivando avaliar situações que influenciam e repercutem de forma relevante na dinâmica urbana da região.

A figura abaixo, Anexo I do TR 001/2021, ilustra o empreendimento em azul, a AID em

amarelo e a AII em vermelho:

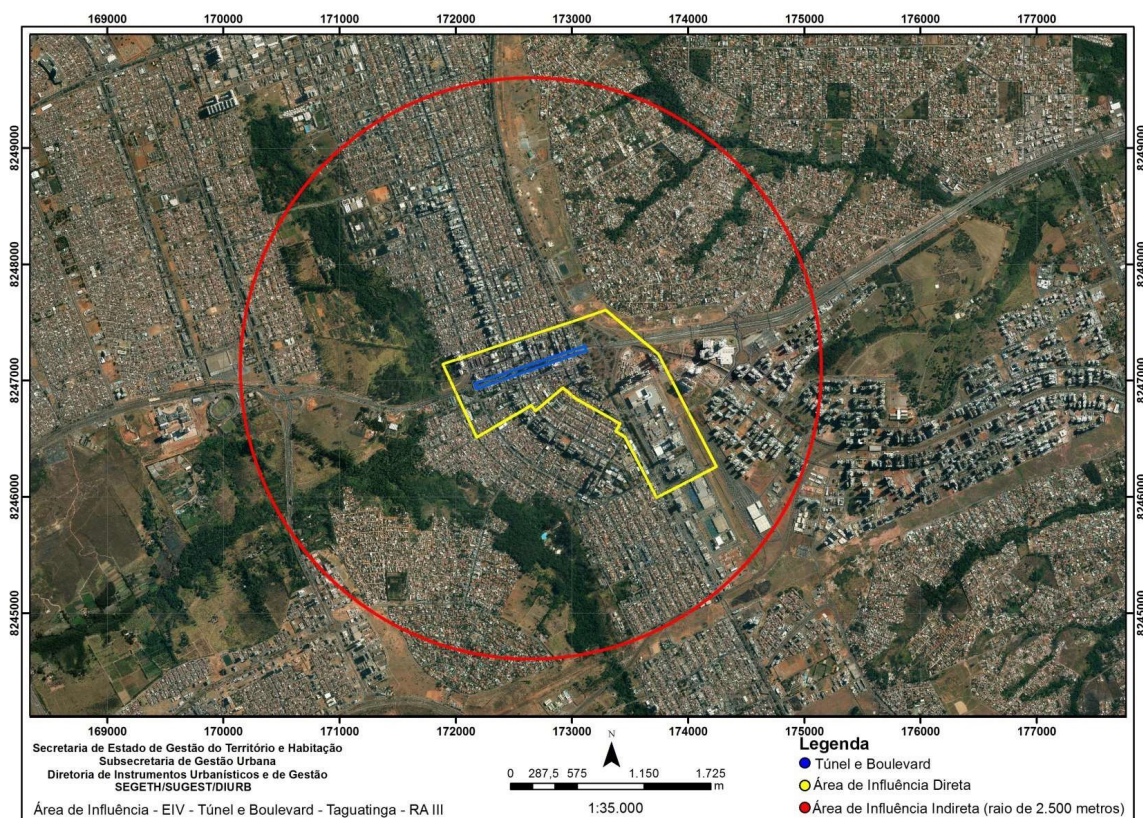


Figura 1: Áreas de Influência Direta - AID, em amarelo, e Indireta - AII, em vermelho, do empreendimento, destacado em azul.

Fonte: TR 001/2021, Anexo I (56749187)

A 1ª versão do EIV, elaborado pela empresa A Rossetto Filho, foi protocolada em 22/11/2021.

Os documentos pertinentes à análise são:

- Projeto - EIV - Volume 1 (74578995);
- Projeto - EIV - Volume 2 (74579067);
- Projeto - EIV - Anexo Parte 1/5 (74579193);
- Projeto - EIV - Anexo Parte 2/5 (74579257);
- Projeto - EIV - Anexo Parte 3/5 (74579304);
- Projeto - EIV - Anexo Parte 4/5 (74579362);
- Projeto - EIV - Anexo Parte 5/5 (74579421);
- Levantamento Topográfico (56090516);
- Projeto Geométrico Executivo do Túnel Rodoviário (56090643); e
- Projeto de Sistema Viário - SIV do Boulevard (56090811 e 56091198).

Destaca-se que, desde a publicação da Lei nº 6744, de 07 de fevereiro de 2020, que dispõe sobre a aplicação de EIV no Distrito Federal, que revogou integralmente a Lei nº 5022/2013, não é mais previsto o pagamento de taxa referente à emissão de TR.

O comprovante de pagamento da taxa de análise de EIV foi apresentado em 14/02/2022, atendendo ao art. 34, §1º, da Lei 6744/2020.

O estudo apresentado abarcou grande parte do conteúdo solicitado no Termo de Referência – TR previamente emitido por esta comissão.

A caracterização do empreendimento é favorecida pela apresentação de desenhos esquemáticos do projeto, subdividido em trechos em razão de sua extensão, e compostos por cores que facilitam sua compreensão. Entretanto, as plantas e as seções longitudinais necessitam ser aprimoradas em escala e resolução, e resente-se também de perspectivas do Boulevard no nível do pedestre a fim de facilitar a leitura da intervenção proposta, uma vez que foi apresentada apenas uma volumetria geral do empreendimento:



Figura 2: Inserção do empreendimento no contexto urbanístico.
Fonte: EIV, Vol. I, pg. 50

O EIV rememora as motivações que deram origem ao empreendimento, apresentando o Boulevard como parte de uma *reorganização da Avenida Central, a partir do redirecionamento do fluxo de veículos para o túnel subterrâneo*. Tal reorganização busca, consoante premissas indicadas no PDTU/DF, “(...) *melhorias do sistema de mobilidade, por meio de ações estruturantes de transporte público coletivo, tais como a criação de corredores exclusivos para a ampliação da capacidade e a integração intermodal.*”

Assim, informa o EIV:

O presente Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV tem por objetivo apresentar o projeto de reformulação do sistema viário para implantação de BRT (Bus Rapid Transit) com a inclusão de grande parte do fluxo dos veículos da Avenida Central de Taguatinga em um novo túnel rodoviário, que é parte integrante do Corredor Oeste de Transporte Público do Distrito Federal. A proposta vem de encontro (sic) com as diretrizes globais de priorização do transporte coletivo, do transporte não motorizado e da mobilidade a pé, além de propor o reordenamento dos estacionamentos públicos e promover segurança e conforto aos usuários com ampliação das calçadas, tornando-as acessíveis, conforme as normas vigentes. (EIV, Vol. I, pg. 20)

[grifos acrescidos]

Assim, o EIV resgata a importância da intervenção para o desenvolvimento urbano sustentável, alinhando-se aos objetivos do instrumento urbanístico que o demandou:

As características do empreendimento incluindo o Projeto do BRT Eixo Oeste em faixa exclusiva, com uma estação de BRT Integrada ao Metrô-DF

na Praça do Relógio e a existência de uma ciclovia na Boulevard da Av. Central alinha-se plenamente à principal diretriz do PDTU/DF de privilegiar os transportes ativos e públicos como meios sustentáveis de deslocamento em longo prazo. (EIV, Vol. I, pg. 26)

[grifos acrescidos]

Neste sentido, é possível atestar que o discurso que motiva, em sua origem, a implantação da intervenção vai em direção ao fortalecimento do transporte público sustentável, aproximando-se, portanto, das premissas do Desenvolvimento Orientado ao BRT, DO-BRT.

Segundo Rodriguez e Vergel (2013)¹, o termo 'Desenvolvimento Orientado Transporte' - DOT é usado "*para descrever o desenvolvimento urbano que se caracteriza por ser compacto com uma mistura de usos dos terrenos, entre os quais se encontram geralmente áreas residenciais, comerciais e de escritórios, bem como um ambiente urbano de elevada qualidade para os pedestres que efetivamente têm acesso ao transporte público*". Se considera que tal desenvolvimento urbano facilita e respalda o transporte público, já que pode concentrar a demanda ao longo das linhas troncais e/ou corredores de transporte, equilibrar os fluxos de passageiros e gerar oportunidades para garantir viagens de caráter intermodal.

Note-se aqui que, ao tratar da *eficiência da mobilidade urbana*, a literatura aponta para uma *certa caracterização do espaço construído*, que coloca, essencialmente, o pedestre e usuários do transporte público em evidência.

No caso da área de intervenção, em que pese já esteja bastante consolidada, é possível aferir que ela apresenta alguns elementos favoráveis à implantação do DOT, tais como: existência de 2 modais massivos (metrô e BRT), densidade populacional e construtiva alta, e diversidade de usos. Resta agora, no entanto, direcionar o olhar para o ponto de vista do pedestre, observando-se a qualidade dos espaços de circulação e permanência, na área de intervenção propriamente dita e na sua vizinhança.

Na área de intervenção propriamente dita, fica evidente que o projeto do Boulevard teve a difícil tarefa de desenvolver-se por entre as diretrizes viárias, que contempla duas vias marginais paralelas em sistema binário (sentido leste-oeste) e a pista do BRT ao centro. Por isso mesmo, a proposta de criação de um canteiro/parque linear, com jardins, caminhos de pedestre, ciclovia e áreas de permanência, incorporando mobiliário de esporte e lazer, evoca preocupações com os potenciais impactos decorrentes da convivência de diversos atores nesse espaço.

Isso porque, apesar da redução da quantidade de veículos que atravessavam a área central de Taguatinga ser ressaltada como um impacto positivo do empreendimento, salta aos olhos que os espaços propostos para o Boulevard, que comporta, ao longo de toda sua extensão, 09 faixas de pedestres, se desenvolvem "*entre vias marginais, onde estima-se a circulação de cerca de 2.300 veículos na hora pico*", em cada sentido, dentro de 15 anos (EIV, pg. 99), além do próprio corredor de transporte rápido.

Assim, convém esclarecer que, apesar dos objetivos idealmente perseguidos, e mesmo dos vários pontos positivos do empreendimento, salientados no estudo, interessa ao EIV verificar como a intervenção viária em tela afeta o *espaço circundante*, tendo em vista que a construção do espaço produz efeitos, ou impactos, para além das (boas) intenções. Destaca-se, por conseguinte, o papel do instrumento do EIV na identificação de efeitos *futuros* decorrentes do novo arranjo espacial na Avenida Central de Taguatinga e na sua vizinhança diretamente afetada, ressaltando-se a natureza preventiva por excelência do instrumento.

No entanto, e a despeito disso, o Item 7.1 "Impactos relacionados ao urbanismo" afirma que os maiores impactos estão na fase de execução da obra.

O estudo não destaca, por exemplo, os elementos fundamentais para a construção de um espaço seguro *quando da operação*, a fim de evitar conversões consideradas perigosas².

A necessidade de gerenciamento da velocidade sobre o Boulevard também não é explorada na análise, apesar da velocidade ser um dos riscos à segurança mais importantes a se

considerar visto que é um dos principais fatores que contribuem para a severidade dos acidentes envolvendo pedestres e ciclistas.

A figura abaixo, por exemplo, ilustra alguns tipos de acidentes mais comuns em sistema de transporte rápido sobre superfície, que poderia ser sido abordados nas análises do EIV:



Fig 3. Tipos comuns de acidentes em sistemas BRT.

Fonte: EMBARQ, pg. 11

Assim, por exemplo, embora o EIV descreva as vias marginais como sendo vias locais, não fica claro quais mecanismos serão utilizados para garantir a baixa velocidade dos veículos. O MDE 200/2020 apenas informa, de maneira pouco elucidativa, o que se segue:

"O projeto de reurbanização da área em superfície leva em conta também as vias exclusivas do corredor de ônibus, inclusive a sua estação, que estará interligada à estação existente do Metrô-DF. Cuidado especial é dado ao acesso de pedestres à Estação Praça do Relógio, sobretudo nos horários de pico dos transportes coletivos e individuais rodoviários."

"(...) estão sendo projetadas duas travessias/interligações para pedestres em nível, nas pontas da estação do BRT, ambas com 8,00 m de largura cada, confortáveis e seguras, localizadas em áreas em que há obrigatoriamente redução de velocidade dos veículos"

[grifos acrescidos]

É possível aferir, no projeto, que não há travessia escalonada (que poderia desencorajar motociclistas a tentar fazer retornos), mas o estudo não aventa nenhuma recomendação sobre outros dispositivos de controle de velocidade.

Assim, o EIV deve avaliar os impactos sobre a segurança do projeto de transporte coletivo prioritário no Boulevard, uma vez que nele residem os potenciais conflitos a serem mitigados, quer seja nas travessias, quer seja na utilização dos espaços propostos para permanência.

Um dos poucos impactos apontados no estudo quando de sua implantação do projeto em si, decorre da existência de vagas de estacionamento propostas entre as vias marginais e ciclovia:

(...) a maior parte das vagas de automóveis projetadas está localizada imediatamente ao lado da ciclofaixa, no canteiro central, de tal modo que a porta do motorista se abre para ela, podendo ocasionar acidentes. Parte das vagas destinadas aos idosos e PCDs está posicionada ao lado de área pavimentada, porém, não há um caminho contínuo para o deslocamento destes até a travessia, o que leva à necessidade de deslocamento pela ciclovia ou área gramada do canteiro central. [grifos acrescidos]

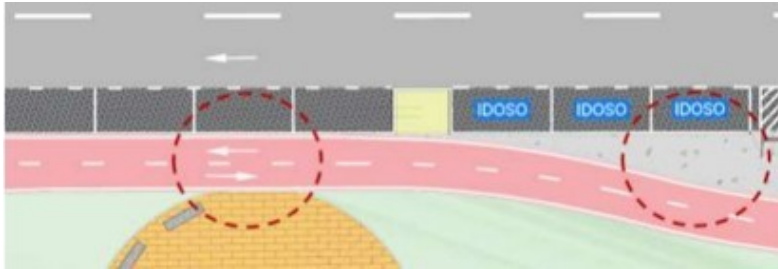


Fig 4. Conflitos apontados no projeto do Boulevard.
Fonte: EIV, Vol. II, pg. 98

O EIV identifica claramente a existência do conflito; propõe "a alteração do projeto do Boulevard no trecho das vagas em baliza que conflitam com a ciclovia"; e identifica, na própria legislação urbanística, o desestímulo à ocorrência de vagas em empreendimentos localizados na área de influência de estações de transporte públicos:

"Também não são encontradas exigências de vagas para os lotes voltados para a via, que serão diretamente influenciados pela intervenção, devido à classificação em que se inserem, conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo do DF. Esses possuem alto grau de acessibilidade, por estarem inteiramente contidos a uma distância de 150m paralelos ao eixo da linha de transporte público de média e alta capacidade (conforme indica o Art.26, § 2º). O Art. 30 da mesma lei indica que: "Não é exigida a oferta de vagas para automóvel prevista no art. 27 em lotes ou projeções classificadas com alto grau de acessibilidade" (DISTRITO FEDERAL, 2019)

[grifos acrescidos]

Mas não avança na análise e perde a oportunidade de, recorrendo à premissa original de privilegiar os espaços voltados a pessoas usuárias do transporte público e não ao veículo individual motorizado, indicar novos locais para as vagas de veículos, ou até de se posicionar contrário à sua existência no Boulevard.

De um modo geral, o que se vê no estudo é que o cenário imaginado para a etapa de operação do empreendimento se restringiu a observar os aspectos positivos inerentes ao desvio do fluxo de passagem para o túnel subterrâneo, ignorando o caráter multidimensional e contraditório das intervenções no espaço urbano, que podem ser uma e outra coisa.

Na vizinhança do empreendimento, o estudo traz menções à ausência de tratamento urbanístico e paisagístico nas descrições do uso e ocupação do solo da vizinhança:

(...) Conforme indicado no Geoportal (2020), o solo dentro da AID é em maior parte coberto por área construída e pelo sistema viário. Identificam-se alguns trechos pontuais de formação campestre e florestal ao longo de toda a sua extensão e trechos de solo exposto no limite leste. (EIV, Vol. I, pg. 110)

"Atualmente, as árvores presentes na Avenida Central não servem para o sombreamento de pedestres em deslocamento, pois estão posicionadas nos estacionamentos ou em praças – em especial na Praça do Relógio - como demonstra a figura a seguir." (EIV, Vol. I, pg. 152)

"Observando a área de interferência direta de vizinhança do

empreendimento, é possível reconhecer o problema do excesso de impermeabilização, escassez de vegetação rasteira e de copas de árvores." (EIV, Vol. I, pg. 161)



Fig 5. Cobertura do solo, com destaque da AID do empreendimento.
Fonte: EIV, Vol. I, pg. 110

O EIV não avança em suas análises da vizinhança, mas é possível depreender que o projeto procura estimular o uso de transporte sustentável, apesar dos investimentos no espaço público estarem circunscritos ao espaço público *locus* do Boulevard.

Assim, esta CPA/EIV recomenda que as análises do EIV sejam norteadas pelo exercício de observação sobre a *lógica do padrão espacial orientado ao pedestre usuário do transporte público* para que a reprodução do padrão de urbanidade *desejado* nas premissas da intervenção possa ter chance de ocorrer e se replicar para além do Boulevard. Recomenda-se, portanto, que o estudo dê atenção ao cenário do empreendimento em funcionamento, atentando-se aos potenciais contrastes e conflitos gerados na vizinhança, tendo como expectativa que o empreendimento produza fluxos de movimentos ligados aos fluxos mais diversos das pessoas. Para tanto, deve lançar seu olhar para as relações *entre o projeto e os demais pontos de atração localizados na vizinhança*, tais como equipamentos urbanos comunitários, centros comerciais e centros culturais, por exemplo.

Rememorando-se a premissa do DOT pela qual o ambiente urbano deve ser favorável ao pedestre usuário do transporte público, também presente nos objetivos originais da intervenção em tela, é necessário que o EIV reflita sobre as melhorias necessárias nas rotas de pedestres que serão intensificadas a partir da implantação do Boulevard. Deste modo, o estudo deve identificar as principais rotas na vizinhança e os pontos focais de interesse, observando as principais rotas-desejo dos pedestres e ciclistas, e a qualidade do espaço público de circulação, que hoje se caracteriza pela falta de caminhabilidade e desconforto térmico. A partir daí, então, deve-se verificar como "ligar os pontos", com qualidade urbana, buscando-se o acesso dos meios não-motorizados, para que as potencialidades do tecido urbano da área central de Taguatinga sejam orientadas à dinâmica do transporte sustentável.

Neste sentido, um plano de circulação, incluindo os vários modais, a ser executado após a implantação do empreendimento pode auxiliar nessa análise, visualizando as dificuldades que podem surgir e buscando corrigi-las.

Recomenda-se também que os dados da pesquisa sejam considerados como subsídio para a compor a leitura do lugar, identificação de impactos e conseqüente proposição de medidas; tendo em conta que a sua importância reside justamente no papel contribuir para chegar ao máximo de satisfação possível para o usuário. Nota-se, por exemplo, que a pesquisa de campo realizada identificou uma expectativa de melhoria da mobilidade e valorização dos espaços públicos a partir do tratamento urbanístico e paisagístico do Boulevard (EIV, pg. 123), devendo, portanto, ser avaliada a

qualidade dos lugares públicos, tais como calçadas, passeios, arborização, iluminação; além dos equipamentos como lixeiras e bancos, e até banheiros públicos.

Neste mesmo contexto, ressalta-se também a importância da Praça do Relógio, que foi pouco explorada no EIV como ponto focal da rota desejo de integração modal pelo acesso à Estação de metrô:

"A Praça do Relógio, localizada no cruzamento das Avenidas Comercial Norte e Central é a única área livre de uso público com destinação de lazer e contemplação identificada dentro da AID." EIV, Vol. I, Pg. 114

[grifos acrescentados]

Em linhas gerais, o EIV apresentado propõe as seguintes medidas mitigadoras listadas abaixo:

1. Faseamento das interdições e restrições da circulação de pedestres e sinalização horizontal e vertical adequada para instrução da população às novas situações no sistema viário, travessias de pedestres e atividades acrescentadas;
2. Plano de monitoramento da ocupação de áreas públicas pelo comércio informal;
3. Alteração do projeto do Boulevard no trecho das vagas em baliza que conflitam com a ciclovia;
4. Especificar no projeto do Boulevard vagas para táxi; carga e descarga; embarque e desembarque; e Corpo de Bombeiros;
5. Alteração do projeto do Boulevard no trecho das Quadras C1, C2 e C3 visando melhores condições de travessia e de estacionamento;
6. Implantação do projeto paisagístico de acordo com a quantidade de massa arbórea prevista no projeto SIV, sem reduções;
7. Expansão do padrão de arborização do Boulevard para as calçadas adjacentes que dão acesso à área de intervenção;
8. Aplicação e Monitoramento de todas as normas regulamentadoras referentes à Segurança e Saúde do trabalhador, em especial a NR 18;
9. Implantação de programa de gerenciamento de resíduos da construção conforme normativas pertinentes (CONAMA e ABNT);
10. Implantação de Programa de Condições e Meio ambiente de trabalho para a construção civil / Programa de gerenciamento de riscos;
11. Aplicação e Monitoramento de todas as normas regulamentadoras referentes à Segurança e Saúde do trabalhador;
12. Implantação da Sinalização adequada para evitar acidentes com a comunidade; e
13. Implantação de programa de gerenciamento de resíduos da construção conforme normativas pertinentes (CONAMA e ABNT).

Destaca-se que identificamos erro na Medida 11 (proposta para mitigar "*o impacto dos estacionamentos em baliza causando impacto no fluxo de veículos*") e na proposição de Medida 13 (proposta para mitigar o "*Conflito com fluxos de veículos de giro à direita com pedestres na Av. Comercial Norte em direção à Ceilândia*"), onde não se verifica relação entre impacto e mitigação. Além disso, a Medida 13 está idêntica à Medida 9 (proposta para mitigar "Geração de resíduos sólidos"). Também não ficou clara a proposição da Medida 10 quanto à mitigação do impacto de "*informação aos usuários como forma de auxílio na circulação, na fase de implantação*".

Destaca-se também que a medida relativa ao "*monitoramento da ocupação de áreas públicas pelo comércio informal*" (Medida 2) constitui uma atividade inerente ao Estado e deve ser desenvolvida pelos órgãos públicos dentro de suas respectivas competências, não devendo figurar

entre as medidas mitigadoras propostas.

Do mesmo modo, as Medidas 8 e Medida 9, relativas ao canteiro de obras, são ações inerentes à execução de obras contratadas pelo poder público, e também deve ser excluída do rol de medidas mitigadoras.

Assim, esta CPA/EIV sugere o agrupamento de algumas medidas mitigadoras e compensatórias, ao mesmo tempo em que propõe outras consoante as observações apontadas no estudo, da seguinte maneira:

MEDIDA 1. Planejamento e publicidade das intervenções no espaço público
(contempla o item 1, proposto originalmente)

Deve-se planejar o faseamento das interdições e restrições da circulação de pedestres, buscando liberar o quanto antes o acesso amplo aos lotes que se encontram prejudicados pela presença dos tapumes.

MEDIDA 2. Elaboração de projeto e obras para desvios de tráfego de veículos, calçadas e travessias de pedestres e estacionamentos provisórios

Deve-se elaborar o projeto a partir da avaliação das interferências no sistema viário e espaços públicos que comprometam ou dificultem a mobilidade e a acessibilidade física na AID e AII do empreendimento. Deve-se observar também os impactos negativos gerados pelas interferências na estrutura viária existente, durante as várias etapas da obra, nas áreas de interferência (vias a fechar ou a serem abertas, equipamentos e sinalização a serem instalados, intervenções físicas, intervenções humanas em horários determinados de pico, etc.) a fim de serem mitigados.

Tal medida deve incluir sinalização temporária, desvio de calçadas, ciclovias e rotas de pedestres e ciclistas, entre outros.

MEDIDA 3. Adequação de projeto SIV 200/2020 (contempla os itens 3, 4 e 5 propostos originalmente)

3.1. Rever o local das vagas de estacionamento.

O EIV deve indicar os locais adequados às vagas de estacionamento de veículos, consoante análises do estudo.

3.2. Especificar vagas para carga e descarga e Corpo de Bombeiros.

Deve-se observar que a permissão para o estacionamento de carga e descarga deve ocorrer apenas fora das horas de pico, sendo vedado entre as 06:00 às 09:00 e entre as 17:00 às 19:00, nos horários de fluxos de maior demanda do Boulevard.

3.3. Implantar sinalização horizontal e vertical orientadora da intervenção.

Deve ser implantada sinalização horizontal e vertical adequada para instrução da população às novas situações no sistema viário, travessias de pedestres e atividades, a ser aprovada no Detran.

3.4. Realocar as faixas de pedestres próximas a interseções com giro à direita.

Na entrada do Boulevard Sul, no sentido Plano Piloto, onde os fluxos das Avenidas Samdu Sul e Elmo Serejo confluem para acesso ao Boulevard, a implantação de primeira faixa de pedestres reduz a área de acumulação de veículos na aproximação do semáforo o que impactará o acesso desses fluxos oriundos da Elmo Serejo e da Av. Samdu Sul.

3.5. Especificar/indicar a quantidade de massa arbórea projetada para o Boulevard.

3.6. Solicitar diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard, junto à SEDUH/SUDEC/DIOEST.

As diretrizes devem ser atendidas quando da aprovação do projeto SIV pela SUPROJ/SEDUH.

3.7. Aumentar a área de baía de ônibus local.

Deve-se ajustar a dimensão e a geometria das baias de ônibus localizadas nas vias marginais, consoante parecer a ser emitido pela SEMOB.

3.8. Atender aos seguintes itens elencados pelo Detran:

A localização das faixas de travessia de pedestres e cruzamentos rodocicloviários deverão ser pré aprovados pelo detran.

Os raios de giro deverão permitir o movimento completo do veículo dentro da faixa de rolamento, com atenção especial para as vias com circulação de ônibus e atender às dimensões mínimas do Decreto da norma viária do Distrito Federal.

Apresentar solução para acessos de veículos existentes na Av. Central, atendendo aos parâmetros exigidos pela legislação ou autorizações/ aprovações pré existentes.

MEDIDA 4. Requalificação paisagística na AID (contempla os itens 6 e 7 proposto originalmente)

4.1. Implantação integral do projeto paisagístico do Boulevard.

Deve ser implantada a quantidade de massa arbórea prevista no projeto SIV 200/2020.

4.2. Requalificação das rotas de acesso à área de intervenção.

Requalificação das calçadas, com arborização adequada, das rotas que dão acesso à área de intervenção, com expansão do padrão de arborização do Boulevard. Devem ser especificados os locais de intervenção, consoante rotas-desejo a serem indicadas no EIV.

MEDIDA 5. Requalificação de espaços culturais e de convivência na AID:

5.1. Requalificação da Praça do Relógio.

Execução de obras do projeto de requalificação da praça em desenvolvimento pela COPROJ/SEDUH.

5.2. Requalificação do Complexo Cultural, que abriga a Escola Taguatinguense de Letras, o Teatro da Praça e a Biblioteca de Braille.

O conjunto faz parte da lista de bens materiais tombados em âmbito distrital (SUPAC/SEC). Tal medida diz respeito à elaboração e execução do projeto de requalificação da edificação.

MEDIDA 6. Plano de circulação incluindo os vários modais para a AID:

6.1 Elaborar proposta de plano de circulação na AID para os diversos atores no espaço (pedestres, ciclistas, veículos), visando a integração dos diferentes modais.

A premissa é o incentivo ao uso do transporte sustentável.

6.2 Elaborar novo estudo de tráfego para a Av. Central, no Boulevard.

A análise deve ocorrer após 2 anos de implantação para considerar a via em pleno funcionamento e demanda instalada, com a integração dos diversos modais, inclusive o BRT.

Deve-se analisar possíveis ajustes de sinalização viária e proposta de possibilidade de criação de retorno para veículos ao final da Avenida Central.

MEDIDA 7. Elaboração de projeto e os planos semaforicos sobre a implantação de cruzamentos e travessias semaforizadas

Elaboração e execução de projeto e planos semaforicos, a serem

Destaca-se que todos os itens da MEDIDA 3 devem ser atendidos como condição para a aprovação do Projeto SIV 200/2020 junto à SUPROJ/SEDUH.

3. EXIGÊNCIAS

Foram constatadas 35 exigências, enumeradas abaixo:

Identificação do Empreendedor e do Empreendimento

1. Apresentar nome e endereço do interessado.
2. Apresentar ART/RRT dos profissionais envolvidos na elaboração do estudo.
3. Descrever objetivo e justificativa do empreendimento, trazendo as informações acostadas no item 2.5.;
4. Apresentar ilustração, com as coordenadas dos vértices das poligonais das AID e All, incluindo as vias de acesso, conforme Estudo Preliminar Urbanístico;
5. Corrigir a descrição da localização da RA de Taguatinga, que encontra-se na porção oeste (UPT Oeste) do DF;

Caracterização do Empreendimento

6. Indicar a poligonal do empreendimento e das suas respectivas AID e All nos mapas apresentados.
7. Apresentar a Planta Geral de Localização e Situação e o Cronograma de Obra em escala e resolução compatível com sua compreensão.
8. Informar percentuais de área construída, de área pavimentada e de área permeável do empreendimento;
9. Informar no projeto os elementos adotados visando a segurança, identificando os principais fatores de riscos e acidentes e sugerindo conceitos de projeto para evitá-los. (quanto ao uso dos equipamentos públicos no canteiro central do boulevard, e nas intersecções viárias)
10. Melhorar a apresentação das imagens em escala gráfica e nitidez adequada à visualização. Em muitas delas não é possível ler a legenda, por exemplo. Apresentar perspectivas, no nível do pedestre, de situações semelhantes que ilustrem a intenção do projeto do boulevard.
11. Reposicionar as fotos indicativas dos pontos do percurso abaixo do texto, para melhor leitura e compreensão.
12. Informar como se dará o controle das travessias de pedestres ao longo de toda a Boulevard, se com sinalização, ou semaforização complementar.
13. Indicar a locação de rampa subterrânea de acesso à futura estação do BRT no canteiro Central e outro acesso para a calçada do lado sul da Av. Central, consoante as diretrizes emitidas.
14.]Indicar informações quanto à acessibilidade para atendimento às pessoas com mobilidade reduzida.
15. Apresentar o projeto com cotas e o detalhamento das propostas de modo legível. Não é possível identificar de forma clara, por exemplo, o perfil longitudinal do viaduto Elmo Serejo com a Avenida Samdu e como se dará esse cruzamento (definição da intersecção e preferências) entre os veículos que trafegam pela Samdu e o BRT.
16. Indicar e esclarecer as motivações para a redução de 3 faixas de rolamento em cada sentido

de circulação, previstas originalmente no projeto básico, para 2 faixas do projeto SIV 200/2020.

17. Esclarecer se o túnel estará liberado no momento em que for interditada a Av. Central para as obras do Boulevard.

18. Apresentar análise e proposição para as vagas de estacionamento indicados no projeto SIV 200/2020, uma vez que a regulamentação do CTB estabelece como infração o estacionamento ao lado do canteiro central. Devem ser avaliadas duas situações: a) nova locação dentro do boulevard e b) completa retirada das vagas. Para ambas situações devem ser estudados e propostas possibilidades viáveis de estacionamento para a demanda imaginada após a implantação do empreendimento. (Atualmente os bolsões existentes já não atendem a demanda do comércio, no entanto é possível que tal demanda diminua, a partir de uma priorização e integração do transporte sustentável). Destaca-se que a proposta indicada deve ocorrer consoante análises do estudo e se incorporar às premissas originais da intervenção, que privilegia o usuário do transporte público.

19. Descrever, com ilustração, os movimentos veiculares considerados no estudo de tráfego para os cruzamentos da Av. central com a Av. comercial e Av. Samdu.

Caracterização da Vizinhança

20. Indicar direção da declividade do terreno na planta planialtimétrica.

21. Descrever o desempenho funcional em termos de mobilidade e do sistema de atividades da área do empreendimento, em diferentes horas do dia, a partir da seguinte abordagem metodológica:

- a) análise a partir do estudo existente no licenciamento ambiental; ou
- b) análise a partir dos dados do PDTT.

OBS: Foi descrito o desempenho funcional, porém não a partir dessas abordagens metodológicas.

22. Incorporar raio de abrangência dos equipamentos comunitários identificados (fig. 99).

23. Inserir imagem do Conjunto do Centro de Ensino Médio Escola Industrial de Taguatinga, um dos elementos marcantes da configuração urbana destacados no estudo.

24. Complementar percurso iconográfico identificando, caracterizando e ilustrando as rotas de desejo ao empreendimento, internas à AID. Identificar, descrever e analisar as relações *entre o projeto e os demais pontos de atração localizados na vizinhança*, tais como equipamentos urbanos comunitários, centros comerciais e centros culturais, por exemplo.

25. Rever o Total Geral da tabela 42.

26. Apresentar em anexo ao estudo as cartas consulta às concessionárias e aos órgãos de trânsito, e respectivas respostas.

27. Esclarecer como se dará a ligação das ciclovias propostas com a rede cicloviária existente e prevista na AID.

28. Apresentar a definição sobre a implantação de cruzamentos ou travessias semaforizadas, assim como o projeto e os planos semaforicos.

29. Apresentar estudo sobre as principais interseções viárias na AID. Foi feito o mapeamento e análise da formação de fila, mas não foi apresentado nada conclusivo.

30. Utilizar os dados obtidos nas contagens volumétricas do Relatório anteriormente apresentados (2017), com as devidas correções nas taxas de crescimento veicular, para balizar as informações atuais. Os dados devem ser comparados com os dados encontrados nas bases de dados acima mencionados.

31. Avaliar os cruzamentos (o volume e a composição do tráfego, o tempo de viagem médio entre as interseções, o comprimento de fila identificado e o nível de serviço das interseções) na extensão da AID e nos seguintes locais:

- a) aproximadamente 850m da Comercial e Samdu Norte, prioritariamente os Cruzamentos: Comercial Norte x CNB 2/3, Comercial Norte x CNB 4/5, Comercial Norte x CNB 6/7, Samdu Norte x QNC 6, Samdu Norte x QNC 4, Samdu Norte x QNC 2;
- b) aproximadamente 1.170m da Comercial e Samdu Sul, prioritariamente os Cruzamentos: Comercial Sul x CSB 1, Comercial Sul x CSB 9, Comercial Sul x Via Setor D Sul, Samdu Sul x QSB 3, Samdu Sul x QSC 18, Samdu Sul x QSB 10 e Samdu Sul x Via Setor D Sul; e
- c) cruzamento Pistão Norte (DF-001) x QNA 39/40 com os retornos vinculados (aprox. 1.170m), cruzamento Pistão Norte (DF-001) x QNA 27/28 (aprox. 850m) com os retornos vinculados e cruzamento EPTG (DF-085) x Av. das Castanheiras (aprox. 1.200m).

Identificação dos Impactos e Identificação das Medidas

32. Avaliar os impactos sobre o ponto de vista da segurança do projeto de transporte coletivo prioritário. Identificar, descrever, analisar e propor mitigações para os potenciais conflitos entre pedestres, BRT, ônibus locais e veículos no Boulevard.
33. Identificar graficamente o local das medidas mitigadoras e compensatórias propostas, detalhando a proposição sempre que possível.
34. Apresentar cronograma de implantação da intervenção viária e de todas as medidas a serem adotadas.
35. Discriminar os responsáveis pela execução das ações e serviços relativos ao Projeto do Túnel e Boulevard e suas respectivas medidas de mitigação e compensação.

4. CONCLUSÃO

Após análise do estudo apresentado, torna-se necessário esclarecer que o EIV não deve pretender (apenas) fazer a defesa do projeto do Boulevard ou mesmo da intervenção viária, os quais se caracterizam como elementos importantes em direção ao transporte sustentável no Distrito Federal. Partindo-se do pressuposto que tais projetos trazem consigo claras premissas urbanísticas para o espaço que propõe, o EIV em tela deve, por isso mesmo, ser uma oportunidade de analisar os impactos do projeto para *além da área de intervenção*, ou seja, para a sua vizinhança, dando sequência aos esforços empreendidos pelo Estado a fim de evitar que o empreendimento reproduza, em poucos anos, as condições perversas que justificaram a proposição do projeto em tela.

Assim, tendo em vista o que dispõe o art. 2º, VII, do Decreto nº 39.865/2019 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.

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

5. ASSINATURAS

SILVIA DE LÁZARI
Coordenadora CPA/EIV

CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMÃO
Titular - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

ANDRÉ BELLO

Suplente - Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano - SUPLAN

ILZA MARIA ARAÚJO SILVA

Titular - Coordenação de Gestão Urbana da Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC/COGEST

TEDER SEIXAS DE CARVALHO

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

MARIA CRISTINA MARQUES RESENDE

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

CLEBIANA APARECIDA DA SILVA

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

RICARDO SÉRGIO DE OLIVEIRA E SILVA

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

ISMAEL ARAÚJO DA SILVA

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

DIEGO DA SILVA CAMARGOS

Suplente - Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal — Brasília Ambiental - IBRAM

GEORGENIS TRIGUEIRO FERNANDES

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

LAÉRCIO CUNHA MOLL

Titular - Companhia Energética de Brasília - CEB

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP

DANIELE SALES VALENTINI

Titular - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN

JAQUELINE M. TORRES DE BRITTO

Suplente - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN

MÁRCIA MARIA SOUSA CORDEIRO

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



Documento assinado eletronicamente por **SÍLVIA BORGES DE LAZARI - Matr.273.821-X, Presidente da Comissão**, em 18/02/2022, às 16:50, 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 **MARCIA MARIA SOUSA CORDEIRO - Matr.0223982-5, Membro da Comissão**, em 18/02/2022, às 17:04, 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 18/02/2022, às 17:06, 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 **TEDER SEIXAS DE CARVALHO - Matr.0136715-3, Membro da Comissão**, em 18/02/2022, às 17:07, 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 **ISMAEL DE ARAUJO MAIA - Matr.0092233-1, Membro da Comissão suplente**, em 18/02/2022, às 17:07, 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 18/02/2022, às 17:13, 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 **DIEGO DA SILVA CAMARGOS - Matr.1689519-3, Membro da Comissão suplente**, em 18/02/2022, às 17:27, 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 **CLEBIANA APARECIDA DA SILVA - Matr.0278508-0, Membro da Comissão suplente**, em 18/02/2022, às 17:30, 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 **ILZA MARIA ARAUJO SILVA - Matr.0132669-4, Membro da Comissão**, em 18/02/2022, às 17:44, 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.0278512-9, Membro da Comissão**, em 18/02/2022, às 18:05, 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 18/02/2022, 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 **JAQUELINE MENDONCA TORRES - Matr.0250361-1, Membro da Comissão suplente**, em 18/02/2022, às 18:13, 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 **LAERCIO CUNHA MOLL - Matr.0008368-h, Membro da Comissão**, em 18/02/2022, às 18:17, 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 **GEORGENIS TRIGUEIRO FERNANDES - Matr.0051957-0, Membro da Comissão suplente**, em 18/02/2022, às 19:27, 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 18/02/2022, às 21:52, 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.



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](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=80439717)
verificador= **80439717** código CRC= **89FBCDF6**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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