



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 51/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO CPA/EIV

Brasília, 20 de maio de 2022

Referência: Processo SEI nº 0390-000596/2016

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

Assunto: 2ª 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 2ª análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do **projeto executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga** – RA III (RA-TAG), Distrito Federal, cuja apresentação do estudo é exigida por força do Atestado de Viabilidade em EIV nº 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.

A presente análise dá-se a partir da verificação das exigências e recomendações elencadas no Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (80439717), relativo à análise da 1ª versão do estudo, consolidado na 33ª Reunião Ordinária desta Comissão Permanente de Análise do EIV - CPA/EIV em 17/02/2022.

A 2ª versão do EIV foi originalmente encaminhada pelo Ofício Nº 976/2022 - SODF/GAB/ASSESP (83729130), em 05/04/2022.

Em 06/04/2022, no âmbito do Processo SEI nº 00390-00002301/2022-27, foram emitidas *diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard*, pela Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades – SUDEC/SEDUH, as quais tinham sido requeridas pela CPA/EIV no Parecer Técnico nº 45/2022, conforme destacado:

"MEDIDA 3. Adequação de projeto SIV 200/2020

(...)

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. "

As citadas diretrizes estão consubstanciadas no documento SEI nº 83846512 (DIPA 01/2022 – Diretrizes de Paisagismo – Boulevard na Avenida Central de Taguatinga) e foram encaminhadas à SODF por meio do Ofício Nº 1437/2022 - SEDUH/GAB (83879016), em 07/04/2022.

Em 11/05/2022, a fim de detalhar a medida mitigadora proposta no EIV (medida 3.1 inserta no Projeto - EIV - Volume 2 Parte 2/2 - 85290758), a SUDEC/SEDUH encaminhou à CPA/EIV

indicação dos “locais para estudo de requalificação urbana, qualificação de calçadas, adequação de estacionamentos implantados e para medidas mitigadoras”, consubstanciadas nas Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST (86180732).

De acordo com o documento:

“O Sistema Viário da área circunvizinha ao projeto SIV/MDE 200/2020 está consubstanciado na PR 358/1, registrada em 23/10/1992, na qual apresentava originalmente pontos para estacionamento público, mas com o decurso do tempo foram implantados novos estacionamentos que não tiveram projeto de sistema – SIV localizado, conforme destacado na Figura 1.

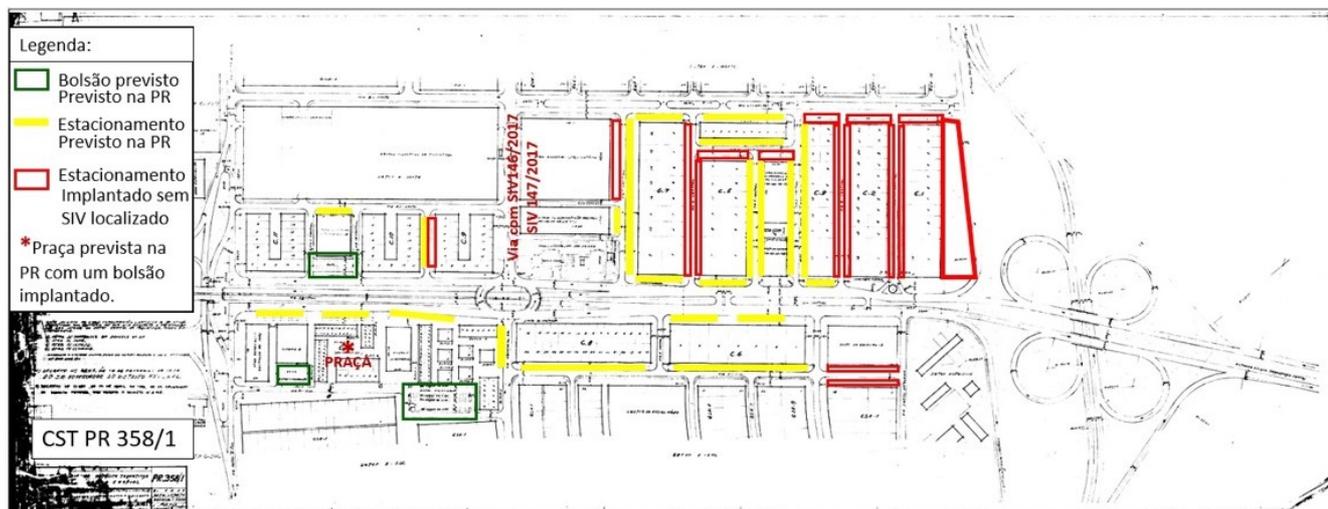


Figura 1. Projeto CST PR 358/1 com indicação de estacionamentos previstos no projeto e áreas com estacionamentos sem SIV localizado.

Portanto, levando em consideração o contexto viário e a necessidade de regularizar outros trechos de vias implantados sem o projeto SIV aprovado, bem como trazer qualificação urbana para os Espaços Livres de Uso Público – ELUPs e as rotas de pedestres, as indicações no documento em tela visa além de regularizar algumas das situações fáticas, proporcionar a integração da via e dos demais espaços públicos com as áreas vizinhas ao SIV/MDE 200/2020."

Isto posto, verificou-se a necessidade de ajustes de redação nos documentos encaminhados por meio do Ofício 976 (83734478) e Adendo 01 (85290922), a fim de incorporar as Diretrizes emitidas pela SUDEC/SEDUH, consoante informado no Despacho - SODF/SUPOP/UNEURB (86862830).

Deste modo, o presente Parecer Técnico contempla a análise dos seguintes documentos:

- Carta de Respostas às exigências apresentadas pela CPA/EIV (83727161);
- Estudo de Impacto de Vizinhança, Volume 1 (86856262) e Volume 2, Parte 1/2 (86856642) e Parte 2/2 (86856777);
- Anexo 1 (86856940), composto por Anotações e Registros de Responsabilidade Técnica, Memorial Descritivo - MDE 200/2020 e Projeto de Sistema Viário - SIV 200/2020;
- Anexo 2 (86861074), composto por MDE 146/2017, MDE 147/2017 e MDE 011/2020;
- Anexo 3 (86861164), composto por Projeto de Sistema Viário - SIV 200/2020, Ata de Audiência Pública, Licença para Obra de Urbanização em área pública

nº 029/2020 e Memorial de cálculo das lajes de cobertura, emboque e passarela e Projeto Executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga;

- Anexos 4 (86861359) e 5 (86861536), compostos por Projeto de Desvio de Tráfego aprovado pelo Detran e Der e Projeto de sinalização viária;
- Anexos 6 (86861661) e 7 (86861811) compostos por Atestado de Viabilidade Técnica nº 02/2020, Cartas Consulta às Concessionárias e Cronograma Físico Financeiro; e
- Anexo 8 (86862257), composto pelas as Diretrizes de Paisagismo - DIPA 01/2022 - SEDUH/SEGEST/COGEST/DIOEST.

Assim, a análise da 2ª versão do estudo em tela integrou a pauta da 9ª Reunião Extraordinária da CPA/EIV, realizada em 20/05/2022, na qual foi consolidada o presente parecer.

2. VERIFICAÇÃO DAS EXIGÊNCIAS

O Parecer Técnico nº 45/2022 identificou a necessidade de cumprimento de 35 exigências, as quais se encontram satisfatoriamente atendidas através da documentação apresentada, devidamente indicadas no documento intitulado "Carta de Respostas às exigências apresentadas pela CPA/EIV" (83727161).

3. VERIFICAÇÃO DAS RECOMENDAÇÕES

Verificou-se que o EIV foi corrigido e ajustado para atender integralmente ao Parecer Técnico nº 45/2022 da CPA/EIV, emitido após sua primeira avaliação pela Comissão, a qual recomendou, entre outras, a necessidade de solicitação "*diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard*".

Destaca-se que as citadas diretrizes trazem uma avaliação da SUDEC/SEDUH quanto ao conceito de parque urbano, concluindo que:

"O espaço resultante entre as vias, conforme proposto por meio do projeto de Sistema viário - SIV 200/2020 (Processo SEI nº 00110-00002798/2020-01) , **não apresenta vocação para parque urbano nos moldes da legislação vigente**, uma vez que sua localização não é propícia para atividades com permanência prolongada. Além disso, para ser configurado como parque, ele deve promover a permeabilidade do solo, promover a melhoria da qualidade e da umidade do ar, bem como garantir espaços para as atividades próximas aos locais de moradia."

[grifos originais]

A análise da SUDEC/SEDUH segue, destacando-se, ainda, a necessidade de privilegiar o desenho orientado a pedestres e ciclistas, conforme texto indicado abaixo:

"No entanto, é necessário que os espaços destinados à coletividade sejam planejados e qualificados, em especial nos projetos que resultam em uma grande transformação da malha urbana, de modo que não sejam meros espaços residuais, pois considerando que a cidade é consequência das relações entre a sociedade, o Estado e o ambiente Físico (natural ou construído) onde estão estabelecidos, os locais são reorganizados e adaptados conforme as necessidades ocorridas com o passar do tempo e a vocação dos espaços da área objeto das diretrizes complementares, em tela, deve ser planejada de modo que favoreça os pedestres e usuários dos modais não motorizados e se integre de forma menos conflituosa com

as vias do BRT (*Bus Rapid Transit*) e com as marginais, conforme indicado no Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV SEI n.º 80439717.

(...)

Dessa forma, entendemos que a cidade deve agregar as diferentes modalidades de circulação mantendo as relações entre os espaços urbanos e os seus usuários, sendo elemento fundamental para preservar a ambiência pretendida na localidade e por isso ressaltamos a necessidade de minimizar os conflitos entre pedestres e veículo (motorizados ou não), proporcionar rotas acessíveis que façam conexão entre os espaços livres de uso público, vias e lotes, priorizando o pedestre por meio de percursos arborizados, iluminados e com calçadas adequadas."

Após rememorar o histórico que motivou a intervenção viária, fazer uma análise detida da legislação específica e pontuar a caracterização da área de estudo, a SUDEC/SEDUH definiu Diretrizes de Projeto, classificadas em *Diretrizes Gerais* (item 7.1) e *Diretrizes Específicas* (item 7.2), que contemplam questões afetas ao paisagismo, ao sistema viário e à acessibilidade, concluindo o seguinte:

"Com isso, enfatizamos que a proposta do Boulevard deve contemplar a integração dos espaços com as características do local, calçadas acessíveis, arborização e mobiliário urbano, boa iluminação, bem como demais elementos que proporcionem uma adequada urbanização do local para atendimento das necessidades da comunidade. Nesse sentido o Guia de Urbanização (<http://www.seduh.df.gov.br/guia-urbanizacao/>) elaborado pela então Suplan/Segeth pode ser usado como referência na elaboração dos projetos em questão, no qual estão disponíveis essas e outras orientações e informações."

Por fim, ressaltamos que as áreas de convívio do Boulevard, as vias e os estacionamentos não são elementos dissociados das demais interações que ocorrem no tecido urbano e precisam ser estudados de forma integrada com o fluxo das vias e de pedestres, qualificação dos espaços e os usos das áreas circunvizinhas e com isso as alterações no projeto executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central que interfiram com a área analisada para as diretrizes elaboradas no presente documento devem ser informadas para que sejam reavaliadas e atualizadas as diretrizes do presente documento.

Ressalta-se que as diretrizes ensejaram ajustes nas medidas preliminarmente recomendadas por essa Comissão relativas à adequação do projeto SIV 200/2020, em especial as Diretrizes Específicas de Mobiliário Urbano (item 7.2.2 das Diretrizes de Paisagismo - DIPA 01/2022 - SEDUH/SEGEST/COGEST/DIOEST - 83846512), uma vez que recomenda:

"Retirar os mobiliários urbanos incompatíveis com as atividades estabelecidas nas áreas circunvizinhas à Avenida Central de Taguatinga, em especial as áreas para pista e skate, pista de street bike e parque infantil, pois conforme identificado no documento em tela, essas atividades estão em área de conflito viário e próximo a vias de grande circulação de veículos, que geram insegurança para as crianças e demais usuários, bem como estão próximas às fontes geradoras de poluição sonora e do ar"

[grifos acrescidos]

Deste modo, a nova versão do EIV, encaminhada pelo Despacho - SODF/SUPOP/NEURB (86862830), traz os ajustes pertinentes que visam adequar-se às *Diretrizes de Paisagismo - DIPA 01/2022 - SEDUH/SEGEST/COGEST/DIOEST*(83846512) e incorporar a recomendação das *Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOES*(86180732), contemplando diversas indicações no enfrentamento dos impactos identificados ao longo do estudo.

As medidas mitigadoras finais recomendadas no EIV estão indicadas abaixo:

MEDIDA 1. Planejamento e publicidade das intervenções no espaço público

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 All 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

3.1. Atender as diretrizes elaboradas pela SEDUH

O Projeto SIV 200/2020 deve atender às Diretrizes Urbanísticas emitidas pela SEDUH, constantes do Parecer Técnico nº 45/2022 CPA/EIV (80439717) e as Diretrizes Urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard (83846512), como condição para sua aprovação junto à SUPROJ/SEDUH.

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. Aumentar a área de baia 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.

3.4. Compatibilizar o Projeto SIV com o Projeto de Sinalização de Trânsito, devidamente aprovado pelo DETRAN, atendendo aos seguintes itens elencados:

a) A localização das faixas de travessia de pedestres, cruzamentos rodociclovitários, semáforos e vagas especiais, deverão ser pré-aprovados pelo Detran, para previsão da acessibilidade.

b) Os raios de giro deverão ser compatíveis aos movimentos de conversão dos veículos, permitindo o movimento completo 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.

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

3.5. Retirar as vagas de estacionamento nos trechos onde é verificado o conflito dos automóveis com a ciclovia.

Redução do número de vagas e atendimento aos idosos e P.N.E; e

Taxi, carga e descarga e Corpo de Bombeiros (que devem ser especificados no projeto e não foram).

Caso se mantenha alguma vaga adjacente ao canteiro central, deve haver o

afastamento devido, que permita a descida segura do veículo e a pavimentação de faixa adequada à caminhada dentro do canteiro.



Figura 2. Bolsões e faixas mais amplas de estacionamento dentro da AID.
Fonte, EIV, Vol. 2, Parte 2/2, pág. 167.

3.6. 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.

Deve haver a criação de recuo das faixas de pedestre situadas muito próximas às áreas de conversão, para dar espaço para acomodação dos veículos, como na via St. Central C6.

MEDIDA 4. Requalificação urbanística na AID

4.1. Implantação integral do projeto paisagístico do Boulevard.

Deve ser implantada a quantidade de massa arbórea prevista, obedecendo o número mínimo de espécies plantadas, conforme quadro presente 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 nas calçadas de todo o Setor Central, dentro da AID, sobretudo aquelas mais próximas à Avenida Central. Destaca-se, principalmente, a relevância da intervenção nas passagens pedonais da Quadra C12 e as vias entre as Quadras QNA5 e QNA 7, que ligam a Praça do Relógio à Praça do DI.

Recomenda-se a expansão do padrão de arborização do Boulevard para as calçadas adjacentes que dão acesso à área de intervenção, no intuito de proporcionar trajetos sombreados e melhor integrados à proposta projetual, e, por consequência, mais agradáveis para os usuários.

4.3. Requalificação da Avenida das Palmeiras.

Melhoria das calçadas (manutenção da pavimentação, correção de desníveis e retiradas de bloqueios ao fluxo de pedestres).

Reestabelecimento do sentido duplo de circulação dos veículos, como anterior ao início das obras.

4.4 Requalificação urbana para adequação de estacionamentos implantados

Elaboração de projeto e execução de projeto de requalificação urbana segundo as Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST (86180732), exarado pela SEDUH, e demais legislações de trânsito, nos seguintes locais:



Figura 3. Indicação de áreas para regularização de estacionamentos implantados sem SIV, objeto da medida mitigadora 4.4. Fonte: EIV Vol. 2, Parte 2/2, pág. 169.

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 . Integração da ciclovia projetada.

Elaboração e execução de projeto para integração da ciclovia indicada no Boulevard com o sistema cicloviário já existente e com as propostas nos projetos de requalificação das Avenidas SAMDU, Comercial e Hélio Prates.

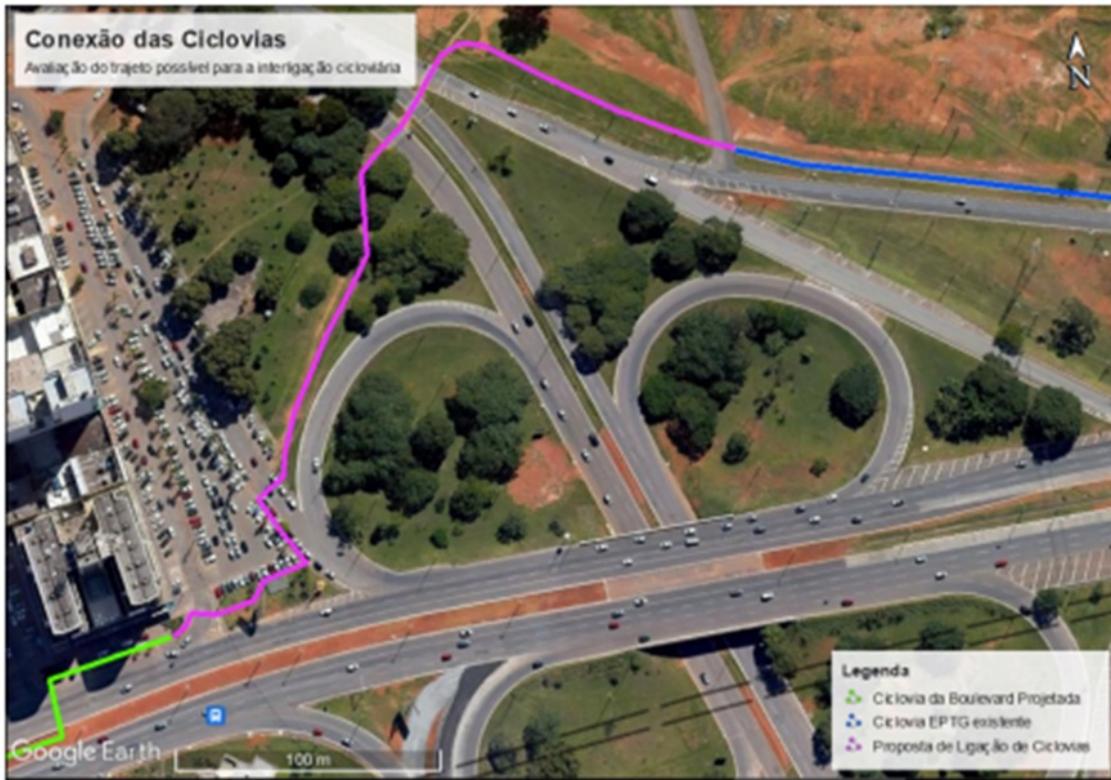


Figura 4. Proposta de ligação ciclovista ao trecho de ciclovias existente.
Fonte: EIV, Vol. 2, Parte 2/2, pág. 170.

O projeto de requalificação das Avenidas SAMDU Sul e Comercial Sul prevê trechos cicloviários que poderão ser interligados à ciclovias previstas na Av. Boulevard por meio de passeios compartilhados, por exemplo, até as faixas de pedestre previstas. Essas alternativas deverão ser avaliadas na compatibilização do projeto executivo a ser executado nos projetos que serão iniciados posteriormente.

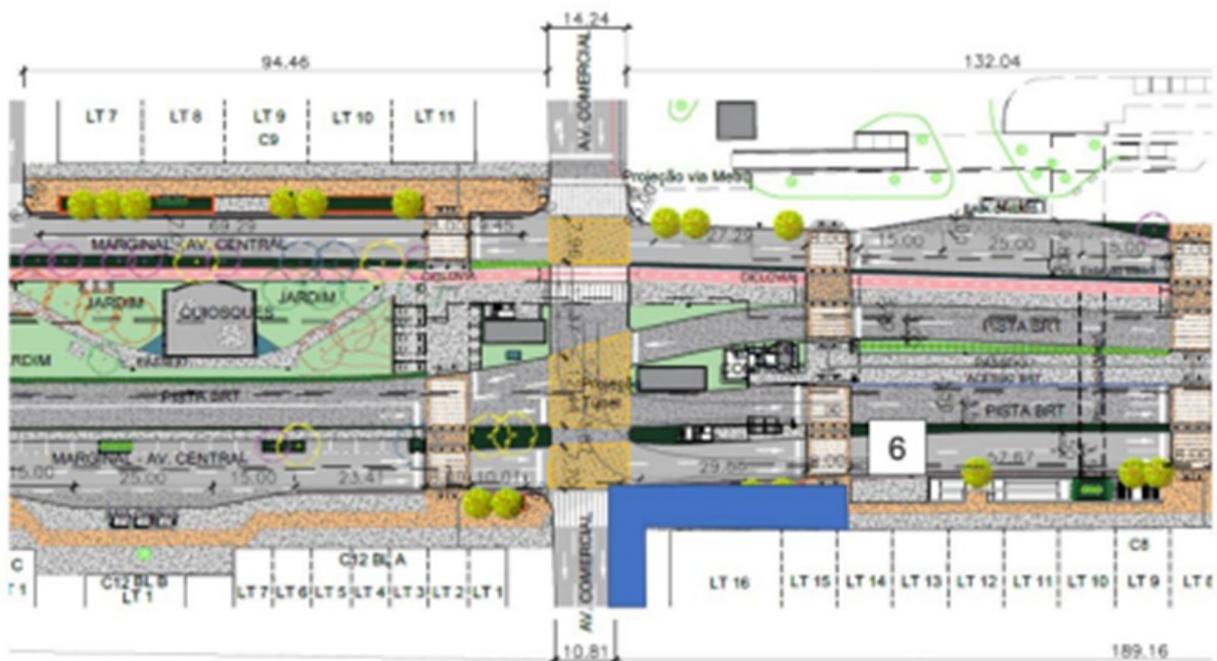


Figura 5 - Ajuste de projeto para criação de passeio compartilhado que permitirá a interligação de ciclovias previstas na Comercial Sul e Av. Boulevard. Fonte: EIV, Vol. 2, Parte 2/2, pág. 171.



Figura 6 - Ajuste de projeto para criação de passeio compartilhado que permitirá a interligação de ciclovias previstas na SAMDU e Av. Boulevard. Fonte: EIV , Vol. 2, Parte 2/2, pág. 171.

O projeto de requalificação do Binário Av. SAMDU Norte x Av. Comercial Norte apresentado no MDE 146/2017 propõe uma ciclovia margeando os Quarteirões Leste da Av. Comercial. Na chegada à Av. Central, essa ciclovia poderá ser integrada à proposta de requalificação da Praça do Relógio (medida mitigadora 5.1), permitindo a passagem do fluxo cicloviário até o canteiro central da Av. Boulevard.

Destaca-se que, como o MDE 146/2017 não detalha como será essa chegada ao Setor Central, deve ser compatibilizado esse projeto como medida mitigadora.

6.2 Elaboração de novo estudo de tráfego para a Av. Central, no Boulevard, para ajustes operacionais no período após a implantação.

Como o projeto do BRT Oeste ainda estará em implantação, deve ser elaborado um estudo de avaliação de desempenho do trânsito, 2 anos após a implantação do empreendimento da Av. Boulevard, de forma a proceder os ajustes operacionais necessários nas programações semaforicas inicialmente estabelecidas com o funcionamento do BRT e dos demais modais de transporte previstos.

Verificar a necessidade de possíveis ajustes de circulação ou de geometria viária que colaborem com a segurança e fluidez do trânsito, observando por exemplo, a necessidade de implantação de retorno no extremo oeste, após o Boulevard da Av. Central, próximo à Av. Samdu.

MEDIDA 7. Elaboração dos planos semaforicos

7.1 Elaboração dos planos semaforicos sobre a implantação de cruzamentos e travessias semaforizadas

Ressalta-se que a implantação dos planos semaforicos depende de uma articulação DETRAN/SEMOB para viabilizar a implantação de um plano semaforico compatível com as tecnologias usadas pelo DETRAN e que priorize o pedestre, o ciclista e sistema de transporte público do BRT. Essa articulação deve envolver os parâmetros de como deverá funcionar o sistema de BRT (a cargo da SEMOB), considerando que esse sistema ainda estará em implantação na Av. Elmo Serejo, por exemplo. Assim, a partir da continuação do projeto de BRT, os planos semaforicos deverão ser continuamente revistos para englobar novas fases do projeto BRT Oeste.

A área de intervenção objeto das medidas 4 e 5 estão identificadas na figura abaixo:

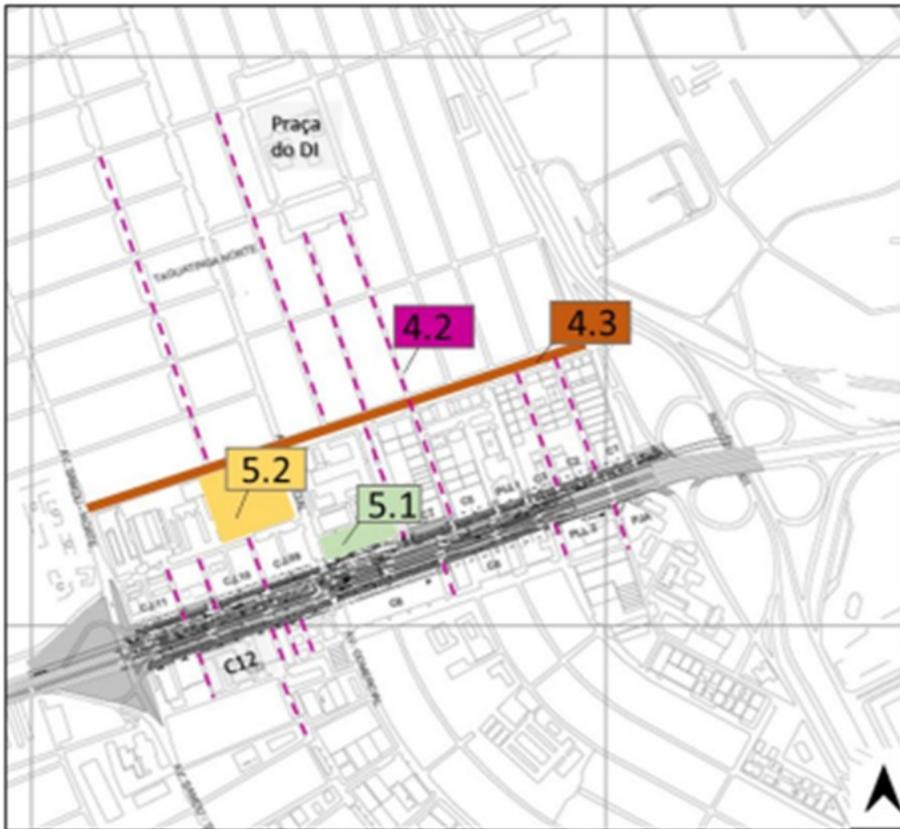


Figura 7 - Esquema ilustrativo com indicação das medidas 4 e 5. Fonte: EIV, Vol. 2, Parte 2/2, pág. 173.

Destaca-se que as intervenções que envolvem projeto, nas Medidas 4, 5 e 6, seguindo o devido rito processual, devem ser precedidas de diretrizes dos órgãos afetos.

E, onde está escrito PNE, leia-se PcD (Pessoa com Deficiência).

4. CONCLUSÃO

Como demonstrado neste documento, verifica-se que o EIV apresentado por meio do Despacho - SODF/SUPOP/UNEURB (86862830) foi corrigido e ajustado para atender integralmente ao Parecer Técnico nº 45/2022 desta CPA/EIV, tendo as medidas mitigadoras propostas no estudo contemplado também as Diretrizes de Paisagismo - DIPA 01/2022 - SEDUH/SEGEST/COGEST/DIOEST (83846512) e Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST (86180732), que incorporou a sugestão contida no Parecer Técnico nº 101/2022 SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST (85281946).

Deste modo, esta CPA/EIV atesta a consistência técnica do EIV e destaca a importância da realização das medidas mitigadoras identificadas no estudo, de modo a possibilitar a inserção harmônica da proposição viária na sua área de influência, sobretudo na vizinhança diretamente afetada.

As premissas que nortearam as análises do EIV vão em direção à concretização de um plano de desenvolvimento urbano sustentável que visa o fortalecimento do transporte público, aproximando-se das premissas do Desenvolvimento Orientado ao BRT, DO-BRT. Busca-se alcançar, com as mitigações propostas, um espaço construído com mais qualidade e segurança para os pedestres, ciclistas e usuários do transporte público, visando-se em última instância, *umentar a eficiência da mobilidade urbana sustentável*.

Isto posto, esta CPA/EIV recomenda o prosseguimento aos demais procedimentos cabíveis ao caso em tela.

Neste sentido, destaca-se a Nota Jurídica N.º 126/2022 - SEDUH/GAB/AJL (85684461),

inserta originalmente no Processo SEI nº 00110-00001999/2019-49, que informa o que se segue sobre a realização de audiência pública para o EIV em tela, em resposta ao Relatório Circunstanciado n.º 1/2022 - SODF/SUPOP/UNEURB (85684076):

“58. Nota-se que, aparentemente, exigiu-se a apresentação de um "novo EIV" específico para a etapa de projeto executivo.

59. No ponto, cumpre ressaltar que, s.m.j., a Lei nº 5.022, de 2013, não consta qualquer dispositivo que fragmenta o EIV em etapas (um para projeto básico e outro para projeto executivo).

60. Assim, considerando que já foi tecnicamente atestada a realização da audiência pública, conforme indicado no Atestado de Viabilidade EIV 2 (42191681), esta tendo sido subsidiada pela instrução processual, vislumbra-se regular o cumprimento do requisito "audiência pública" para a apreciação do EIV.

(...)

62. Ainda, nos termos do art. 25, da Lei nº 5.022, de 4 de abril de 2013, compete à comissão multissetorial (Comissão Permanente de Análise do EIV – CPA/EIV): VII – recomendar a dispensa de elaboração de EIV quando for julgado que todos os elementos necessários estão contemplados em estudos existentes; e XII – realizar outras atribuições definidas no regulamento desta Lei.

63. Diante do exposto, se a CPA/EIV pode recomendar a dispensa de elaboração do próprio estudo com base em elementos contemplados em estudos existentes, a referida comissão igualmente pode avaliar a necessidade de repetir ato já praticado.

64. Nesse sentido, já tendo sido atestado o cumprimento integral dos procedimentos previstos no Capítulo V, Seção I, da Lei do EIV, mediante a emissão do Atestado de Viabilidade EIV 2 (42191681), vislumbra-se que o ato específico, objeto da demanda, encontra-se superado.”

[grifos acrescidos]

Deste modo, tendo em vista o posicionamento jurídico exarado na Nota Jurídica N.º 126/2022 (85684461), verifica-se que a aprovação deste Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do projeto executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga – RA-TAG está apta ser formalizada por meio de Relatório Final desta CPA/EIV e posterior emissão de Certificado de Viabilidade de Vizinhança - CVV, com a indicação das medidas de mitigação e respectivas competências e prazos, nos termos disciplinados pela Lei 6744/2020.

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

ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI
Titular - Coordenação de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília - SEGESP/COGEB

MAYSA RIBACIONKA GÓES DE ARAÚJO

Suplente - Coordenação de Gestão do Conjunto Urbanístico de Brasília - SEGESP/COGEB

ILZA MARIA ARAÚJO SILVA

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

RICARDO JOSÉ CÂMARA LIMA

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

CAROLINE FERNANDES DO NASCIMENTO

Titular - Subsecretaria de Projetos - SUPROJ

JULIA SANT'ANNA ZABOT

Suplente - Subsecretaria de Projetos - SUPROJ

TEDER SEIXAS DE CARVALHO

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

CARLOS RENATO COLEN DE MELO

Suplente - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA

Titular - Coordenação de Aprovação de Projetos - CAP

ALESSANDRA LEITE MARQUES

Titular -Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

ANA CAROLINA FAVILLA COIMBRA

Suplente -Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - SUPAR

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 DE ARAÚJO MAIA

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

BRUNO HENRIQUE SOUZA CORRÊA

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

DIEGO DA SILVA CAMARGOS

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

ÉRIKA APARECIDA DA SILVA

Titular - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

GEORGENIS TRIGUEIRO FERNANDES

Suplente - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB

LAERCIO CUNHA MOLL

Titular - Companhia Energética de Brasília - CEB

JORGE RÊGO

Suplente - Companhia Energética de Brasília - CEB

HELMA RIBEIRO FISCHER VIEIRA

Titular - Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP

SÉRGIO ANTÔNIO GURGEL DE OLIVEIRA

Suplente - 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

JOAQUIM VIEIRA DA SILVA FILHO



Documento assinado eletronicamente por **SÍLVIA BORGES DE LAZARI - Matr.273.821-X, Presidente da Comissão**, em 20/05/2022, às 18:30, 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 **CRISTIANE GOMES FERREIRA GUSMAO - Matr.0158358-1, Membro da Comissão**, em 23/05/2022, às 11:51, 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 23/05/2022, às 11:57, 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 23/05/2022, às 12:02, 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 **ARTUR LEONARDO COELHO ROCCI - Matr.0274974-2, Membro da Comissão suplente**, em 23/05/2022, às 12:02, 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 23/05/2022, às 12:05, 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 **TEDER SEIXAS DE CARVALHO - Matr.0136715-3, Membro da Comissão**, em 23/05/2022, às 12:10, 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 23/05/2022, às 12:41, 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 DE BRITTO - Matr.0250361-1, Membro da Comissão suplente**, em 23/05/2022, às 12:54, 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 23/05/2022, às 13:30, 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 **RICARDO JOSÉ CAMARA LIMA - Matr.0158036-1, Membro da Comissão suplente**, em 23/05/2022, às 14:38, 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 **JULIA SANTANNA ZABOT - Matr.0270345-9, Membro da Comissão suplente**, em 23/05/2022, às 15:04, 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 **ILZA MARIA ARAUJO SILVA - Matr.0132669-4, Membro da Comissão**, em 23/05/2022, às 16:30, 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 **TIAGO ARCOVERDE DA ROCHA - Matr.0270565-6, Membro da Comissão**, em 24/05/2022, às 09:05, 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 **MAYSA RIBACIONKA GOES DE ARAUJO - Matr. 0274675-1, Membro da Comissão suplente**, em 24/05/2022, às 16:15, 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.



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=86917629)
verificador= **86917629** código CRC= **46B03FBA**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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