



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 2/2024 - SEDUH/GAB/CPA-EIV

PARECER TÉCNICO CPA-EIV
49ª REUNIÃO ORDINÁRIA

Brasília, 02 de abril de 2024

Referência: Processo SEI nº 00390-00009358/2023-38

Interessado: SGM EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS LTDA / Lutfallah Ramez Farah

Assunto: Análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento localizado no "SMDB Área Especial "D", Lago Sul"

1. **INFORMAÇÕES PRELIMINARES**

Trata o presente Parecer Técnico da **1ª análise** do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do empreendimento localizado no Setor de Mansões Dom Bosco - SMDB, área especial "D", Lago Sul, na Região Administrativa do Lago Sul – RA XVI, pela Comissão Permanente de Análise de EIV - CPA/EIV.

Conforme o Atestado de Viabilidade 123/2023 (134111624), o empreendimento está inserido em lote com área de 100.352,65 m², destinado ao uso CSII 3, de acordo com a LC 1.007/2022 - LUOS. O uso e atividade pleiteado é o Uso Comercial/ Comércio varejista (47-G) e Comércio por Atacado, exceto veículos automotores e motocicletas (46-G) - exceto subclasses não permitidas.

O lote já apresenta um bloco edificado, voltado para supermercado, com a área de 9.359,15m² e agora pleiteia o licenciamento de projeto arquitetônico para ampliação de área, com criação de dois blocos: Bloco 2 e 3, com áreas de 5.650,28m² e 8.108,53m², respectivamente, visando compor um conjunto fundamentado na conceituação de *Open Mall*.

O Termo de Referência 5 (128350897) para o empreendimento em tela, enviado em 04 de dezembro de 2023 por meio de Correspondência Eletrônica SEDUH/SUALIC/DIEIV (128424792), 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:

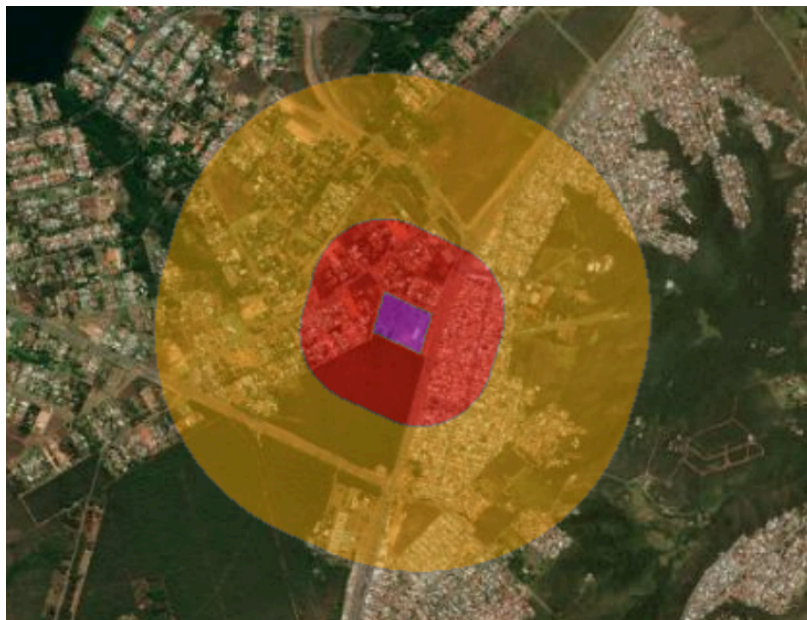


Figura 01: Área de Influência do empreendimento

A equipe técnica responsável pelo estudo fez apresentação em 01 de março de 2024, na 48ª Reunião Ordinária desta CPA/EIV.

A presente análise pauta-se pelo estudo acostado no Processo SEI nº00390-00009358/2023-38, sendo estes:

- Carta de Encaminhamento_3a Versão do EIV (134055585)
- Estudo Urbanístico EIV_SMDB_22-FEV-24_pags 01a58 (1/5) (134085688)
- Estudo Urbanístico EIV_SMDB_22-FEV-24_pags 59a119 (2/5) (134081157)
- Estudo Urbanístico EIV_SMDB_22-FEV-24_pags 120a179 (3/5) (134081175)
- Estudo Urbanístico EIV_SMDB_22-FEV-24_pags 180a240 (4/5) (134081182)
- Estudo Urbanístico EIV_SMDB_22-FEV-24_pags 241a296 (5/5) (134083671)
- Consulta de Campo 1/13 (134094480)
- Consulta de Campo 2/13 (134094430)
- Consulta de Campo 3/13 (134094457)
- Consulta de Campo 4/13 (134094582)
- Consulta de Campo 5/13 (134094616)
- Consulta de Campo 6/13 (134094650)
- Consulta de Campo 7/13 (134094709)
- Consulta de Campo 8/13 (134094667)
- Consulta de Campo 9/13 (134094681)
- Consulta de Campo 10/13 (134094957)
- Consulta de Campo 11/13 (134094861)
- Consulta de Campo 12/13 (134094901)
- Consulta de Campo 13/13 (134094934)
- Atestado de Viabilidade N.º 126/2023_ANEXO 1 (134111624)
- Relatório de Enquadramento - EIV_ANEXO 2 (134111638)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [17] (134111705)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [18] (134111706)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [19] (134111715)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [16] (134111724)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [21] (134111743)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [22] (134111745)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [23] (134111752)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [20] (134111759)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [25] (134111766)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [26] (134111781)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [27] (134111787)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [28] (134111794)
- Projeto _para_Calculo_de_Areas [24] (134111798)
- Projeto Arquitetônico 01/15_Geral_Situacao e locacao (134111995)
- Projeto Arquitetônico 02/15_Geral_Térreo (134111968)
- Projeto Arquitetônico 03/15_Geral_Cobertura (134111983)
- Projeto Arquitetônico 04/15_Geral_Cortes (134111990)
- Projeto Arquitetônico 05/15_Parcial_Bloco 2_Térreo e subsolo (134159385)
- Projeto Arquitetônico 06/15_Parcial_Bloco 2_Mez e cobertura (134159368)
- Projeto Arquitetônico 07/15_Parcial_Bloco 2_Corte e fachada (134159330)
- Projeto Arquitetônico 08/15_Parcial_Bloco 3_Térreo (134159412)
- Projeto Arquitetônico 09/15_Parcial_Bloco 3_Mezanino (134112050)
- Projeto Arquitetônico 10/15_Parcial_Bloco 3_Cobertura (134112029)
- Projeto Arquitetônico 11/15_Parcial_Bloco 3_Corte e fachada (134112039)
- Projeto Arquitetônico 12/15_Det_Circ vertical e acess (134112043)
- Projeto Arquitetônico 13/15_Detalhes_Sanitários (134112066)
- Projeto Arquitetônico 14/15_Detalhes_Sanitários (134112071)
- Projeto Arquitetônico 15/15_Detalhes_Sanitários (134112083)
- Memorial Descritivo do Proj Arquitetura_ANEXO 4 (134112289)

- Relatório de Enquadramento_PGV_ANEXO 5 (134112267)
- Laudo Técnico nº 51/2022_NEOENERGIA_ ANEXO 6 (134112282)
- Despacho _NOVACAP/PRES/DU/DEINFRA/DIPROJ_ ANEXO 7 (134112553)
- Termo de Viabilidade de Atendimento - TVA _CAESB-Planta_ ANEXO 8 (134112527)
- Ofício Nº 90/2022 - SLU/PRESI/SECEX_ ANEXO 9 (134112535)
- Parecer Técnico _IPHAN-DF_ ANEXO 10 (134112544)
- Projeto de Paisagismo_Adote-DOM_R03 ANEXO 11 (134112610)
- Memorial Descritivo Adote-DOM_Requerimento-Memorial_R03 (134112616)
- Memorial Descritivo Adote-DOM_R03_DWG (134112628)
- Registro de Responsabilidade Técnica - RRT _Alba Rodrigues Grilo_ ANEXO 12 (134112716)
- Parecer Técnico n.º 19/2023 - DER_ ANEXO 13 (134112699)
- Certidão de Vistoria nº 98/2023_ Habite-se Novacap_ ANEXO 14 (134112709)
- Despacho - NOVACAP/PRES/DU_ ANEXO 15 (134112778)
- Registro _CUB/m²_ Custos Unitários Básicos de Construção (134112799)

2. ANÁLISE

O EIV nos mostra que o lote do empreendimento em questão possuía originalmente a destinação voltada para Instituição Religiosa, consoante PR11/1, modificada posteriormente em 1981 para Atividade Hospitalar, e alterada recentemente através da LC 1.007/2022 para o uso CSII 3. Além disso, o estudo também apresenta farta descrição da vizinhança através dos diversos normativos de planejamento urbano, buscando identificar o contexto geral e as zonas urbanas em que está inserido o lote.

Esse amplo material finda por mostrar que o empreendimento está localizado em área com camadas de características urbanas bem distintas, onde se verifica, simultaneamente, ocupação residencial de baixa densidade, localizada no Lago Sul (Zona de Uso controlado I), áreas de proteção ambiental (Macrozona de Proteção Integral) e áreas com gradativo aumento de densidade populacional decorrente dos processos de regularização em curso no território, localizadas no Jardim Botânico, logo ali do outro lado da via. (Zona de Uso controlado II).

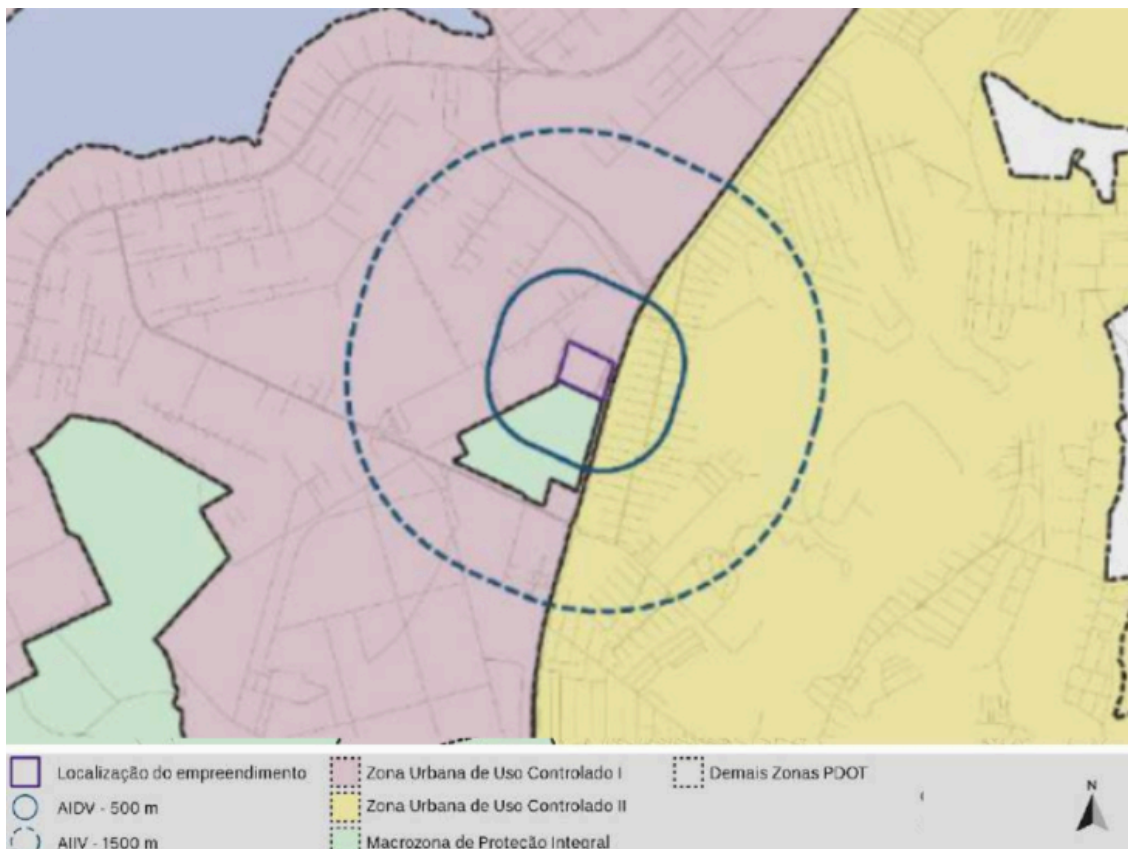


Figura 02: Complexidade e Diversidade de ocupações e incremento populacional porvir na vizinhança.

Fonte: EIV

Em que pese o documento apresentado indique que tal aspecto “não influencia no objetivo do estudo”(EIV pág. 35), fica difícil de sustentar que um estudo cuja natureza é justamente a de olhar para o contexto urbano e analisá-lo sob um viés crítico, não valorize informações tão relevantes para a compreensão da lógica daquele contexto urbano, especialmente em se tratando de empreendimento com alto potencial de atração de pessoas e veículos, no qual é previsto atividades voltadas para o comércio e prestação de serviços de abrangência regional, como é o caso pleiteado.

Em outro momento, no entanto, o estudo admite que foi justamente a intensa dinâmica urbana verificada ao longo dos anos naquela região que motivou a própria alteração de usos e atividades pela legislação e, em última instância, a própria implantação do empreendimento em tela:

"Com a consolidação das áreas predominantemente residenciais, situadas nas proximidades desse projeto, surge a necessidade de prover espaços qualificados capazes de atender às demandas de comércio, serviços e mesmo lazer da população com a ampliação de uso promovida a partir da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal, Lei Complementar no 948/2019 e sua revisão no 1.007/2022, foi possível a proposição do projeto já implantado no lote e o atual projeto de ampliação.

Sob a ótica econômica e social, a justificativa de implantação do empreendimento se dá pela demanda latente de espaços qualificados voltados à prestação de serviços e ao comércio, para atendimento regional e mesmo local, reconhecendo as dinâmicas populacionais já estabelecidas na vizinhança e permitindo a consolidação e qualificação da área. Além da oferta de novos postos de trabalho que gerarão oportunidades de trabalho na região." (EIV, pág. 44)

Não se questiona aqui a alteração de uso, a qual é objeto de outorga onerosa, mas os impactos decorrentes da implantação e funcionamento de tais atividades em uma vizinhança com características urbanas tão complexas. Por isso, reitera-se que para além de ser um compilado de informações técnicas, o objetivo do estudo a ser perseguido é o realizar uma análise crítica da inserção do empreendimento no contexto urbano.

Ampliando-se o campo de visão naquela vizinhança, ver-se-á que o empreendimento e sua área de influência fazem parte de um sistema urbano que tem a rodovia DF- 001 como eixo de mobilidade de várias localidades, em especial daquelas localizadas na Região Administrativa do Jardim Botânico; a qual cresceu de 91 km² para 292 km², assim como sua população, que saltou de cerca de 28 mil habitantes para mais de 140 mil pessoas, em apenas 5-6 anos, com tendência que continua de crescimento nos próximos anos, segundo dados do GDF in Agência Brasília.

Considerando-se a AII como uma "amostra" da realidade da região como um todo, o EIV traz dados alarmantes sobre a mobilidade naquela vizinhança:

"No que tange ao deslocamento para o trabalho 97,5% informaram utilizar automóvel no Lago Sul e 80,7% no Jardim Botânico. E em relação ao principal meio de deslocamento para estudo, no Lago Sul 76,9% declaram ter o automóvel como o principal meio de deslocamento e em relação aos moradores do Jardim Botânico, a maioria também se desloca de automóvel, representando 58,8%." (EIV, pág. 72)

"Com base nos dados da PDAD-2021, a maioria dos residentes de Lago Sul desloca-se para o Plano Piloto (59,5%) e para o Lago Sul (27,7%) por motivos laborais, predominantemente utilizando automóvel (97,5%). A utilização de modos ativos não foi divulgada devido à insuficiência de amostra, totalizando 2,5% ao considerar os modais a pé, bicicleta, metrô, ônibus e transporte privado." (EIV. 214)

"Com base nos dados, pode-se observar que os moradores da região não possuem o hábito de utilizar os transportes não motorizados para seus

deslocamentos relacionados a trabalho e estudo, sendo o automóvel o principal meio de transporte. Apesar da infraestrutura relativamente satisfatória do sistema de circulação de pedestres e ciclistas no entorno do empreendimento, esses modos de deslocamento não são amplamente adotados pela população." (EiV pág. 215)

Tais informações confirmam que o padrão de mobilidade dos moradores daquela vizinhança ocorre preferencialmente por meio de veículo individual automotivo, deixando claro, por outro lado, que os moradores dali não possuem o hábito de utilizar os transportes não motorizados.

No entanto, os dados simulados no estudo indicam que após a implantação do empreendimento (já considerando-se a finalização da obra do viaduto da interseção entre DF-001 com a DF-035), o sistema viário irá apresentar níveis de serviços insatisfatórios em determinadas interseções. Ou seja, mesmo com as obras de mitigação que serão executadas pela implantação do parcelamento Quinhão 16, (Cenário 2 EIV, pág. 189) a taxa de serviço da via permanecerá em "F", indicando que o trânsito continuará bem perto do limite que a via comporta:

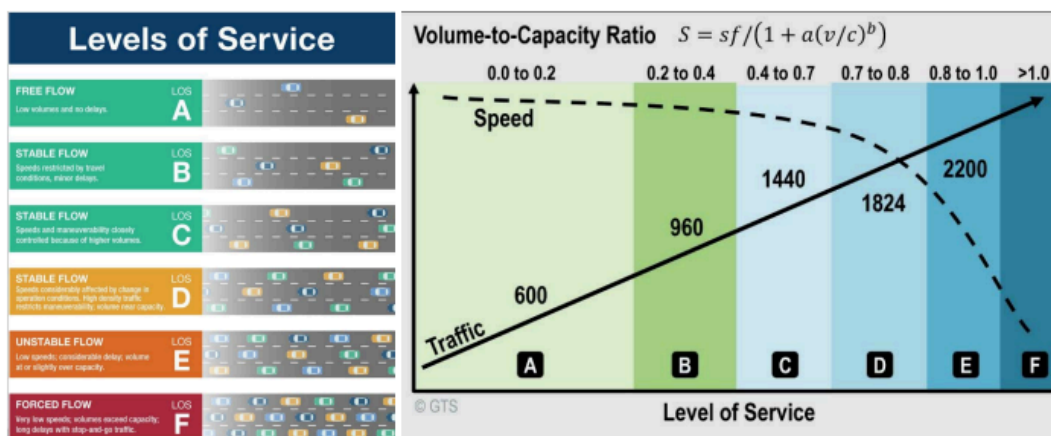


Figura 03: Relação entre níveis de serviço e a velocidade da via.

Fonte: <https://ncdot.publicinput.com/2117/> e Transportation Research Board (1994) Highway Capacity Manual, 3rd Edition.

Tomando em conta que os dados oficiais utilizados nos cenários do EIV ainda não incluem o adensamento populacional porvir, ou seja, aquele decorrente da futura e ampla ocupação daquela região cujos projetos encontram-se em fase de aprovação e/ou implantação; pode-se afirmar que o sistema de transporte atual, voltado preferencialmente ao transporte motorizado individual, precisa ser revisto.



Figura 04: Complexidade e Diversidade de ocupações e incremento populacional porvir na vizinhança.
Fonte: Geoportal/SEDUH.

É claro que existem questões muito mais amplas envolvendo a mobilidade do Distrito Federal, as quais devem ser trabalhadas em instrumentos da Política Urbana, cujas revisões estão em curso. No entanto, embora se tenha como certo que o empreendimento não é, isoladamente, responsável por tal situação, não se pode ignorar que sua implantação contribui para o agravamento do trânsito sobre o sistema de vias, já tendo sido enquadrado como Pólo Gerador de Viagens mesmo utilizando (ainda) metade do potencial construtivo permitido para o lote.

Assim, ainda que a análise do EIV em tela esteja restrita aos impactos de um único empreendimento, deve-se ter clareza que estamos diante de um *sistema*, de modo que ações localizadas podem repercutir, paulatinamente, no todo. Afinal, *"são soluções simples de desenho (calçadas de qualidade, infraestrutura cicloviária, medidas de moderação de velocidade, prioridade ao transporte coletivo), mas que, em conjunto, promovem mudanças fundamentais para um futuro com cidades mais humanas."* (BATISTA, B. in Revista Urbanidade - MPDFT - Dez 2023).

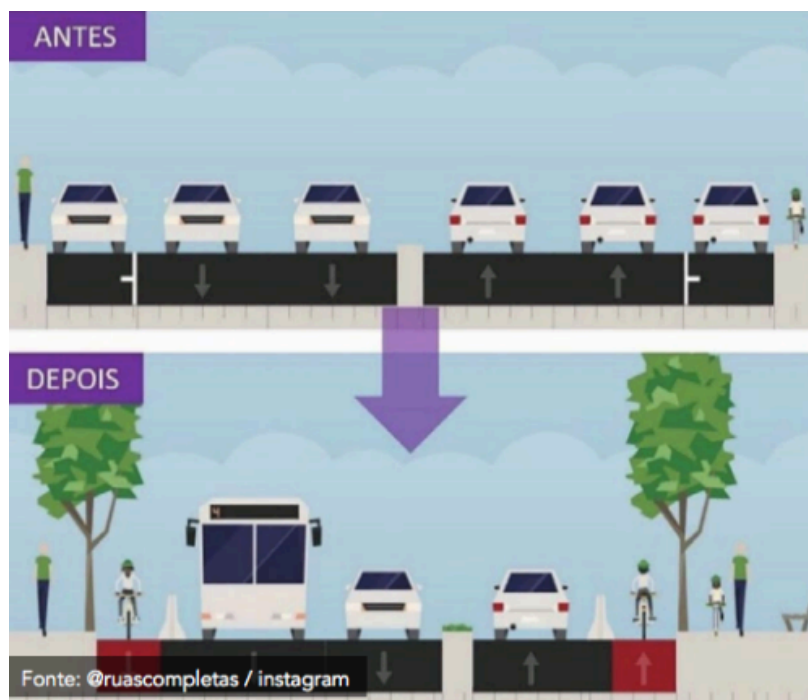


Figura 05: Mudança de paradigma de mobilidade.

Nesta toada, a preocupação da Semob, compartilhada por toda CPA/EIV, reside nas dificuldades para implantação de corredores exclusivos e dedicados ao transporte público, em face das inúmeras soluções direcionadas aos veículos particulares que dificultam beneficiar novas soluções para os ônibus, sem que exija soluções de continuidade com desapropriações ou com impedimentos de passagem. Por isso, esta Comissão avalia que a manutenção do acesso para carros pela frente do empreendimento implica em dificuldades ainda maiores para o planejamento de transporte público do Distrito Federal naquele local, tendo em vista a que a DF-001 figura como importante eixo viário para a ligação do Plano Piloto com o Setor Leste, e onde, futuramente, deverá ser implantado o Corredor BRT Leste. Deste modo, os acessos de veículos motorizados ao lote devem ser revistos para que ocorram pela via de menor hierarquia, consoante disciplinado pelo Decreto do Sistema Viário - 38.047/2017.

De outra parte, o estudo apresentado traz notável material colhido *in loco*, reconhecendo que a infraestrutura urbana voltada para outras opções de transporte que não o carro, está deficiente. Há consistentes relatos de deficiência de iluminação e arborização nas rotas de pedestres e ciclistas, o que contribui para a subutilização da infraestrutura existente pela população, atestadas tanto na caracterização do lugar quanto pela pesquisa de campo realizada:

"Além disso, a infraestrutura de calçadas revela-se insuficiente, uma vez que a maioria delas não possui continuidade para possibilitar um percurso completo, prejudicando a fluidez e a segurança dos pedestres. A falta de conexão efetiva entre as calçadas impacta diretamente na acessibilidade dos pontos de interesse próximos, como comércios e pontos de ônibus, comprometendo a qualidade do deslocamento para os usuários. Esses achados destacam a necessidade premente de intervenções para melhorar e garantir a acessibilidade de forma abrangente na região da AID/AIDT." (EIV pág. 222)

"Sob uma perspectiva quantitativa, não foram detectadas travessias de pedestres nem rampas e rotas de acessibilidade contíguas ao empreendimento, possibilitando o acesso aos pontos de ônibus localizados em sua proximidade. A análise evidenciou a existência de apenas uma travessia no buffer de 500 metros do empreendimento." (EIV pág. 225)

"Concluindo, apesar da existência de infraestrutura em alguns locais, observa-se a necessidade de melhorias, especialmente nos pontos críticos identificados, visando a promover a mobilidade ativa de pedestres e ciclistas na Área de Influência Direta do empreendimento, conforme levantamentos de campo e a rota-desejo apresentada na Figura 191." (EIV pág. 226)

"Observou-se que a vegetação não foi plantada com intenção de sombreamento das calçadas e por isso não atende com qualidade as rotas-desejo dos pedestres." (EIV pág. 228)

"Ao examinar as rotas-desejo de pedestres na região do projeto, torna-se evidente que a infraestrutura de calçadas ao longo da DF-001 não atende de maneira satisfatória à circulação preferencial dos pedestres. A falta de calçadas adequadas e acessíveis representa um desafio significativo para a mobilidade a pé na área imediata do empreendimento." (EIV pág. 229)

Apesar disso, não se encontrou previsão de realização de ações voltadas para essas questões de mobilidade entre a listagem das medidas mitigadoras propostas. Ações orientadas à promoção da *mobilidade sustentável*, tais como a liberação de espaço físico da faixa de domínio da DF 001 (permitindo-lhe futura implantação de corredores exclusivos de transporte público), requalificação de calçadas, implantação e aumento da conectividade de ciclovias arborizadas, por exemplo, ficaram fora das proposições apresentadas. Por isso, esta CPA/EIV avalia que embora o estudo reconheça que há ações necessárias para mitigar e compensar os impactos da implantação do empreendimento em tela, deixou de se implicar como parte desse sistema, deixando-se de fora até mesmo das suas próprias recomendações.

Neste sentido, tomando-se a ideia de *sistema* e *conjunto* (de edificações dentro do lote), esta Comissão não vê óbices à inserção das obrigações prévias, decorrentes da implantação do Bloco 1,

neste EIV. Entretanto, há de se ter em mente que elas não refletem o impacto total do empreendimento; ao contrário. Já é possível vislumbrar que a utilização completa do potencial construtivo do lote pela construção do restante das edificações que irão compor esse conjunto, cujo cenário não foi abordado até o presente momento, ensejará impactos ainda mais significativos para o sistema de mobilidade naquela vizinhança.

Por isso, ainda que o pedido de licenciamento de futuros blocos do conjunto ensejem novo enquadramento em EIV, consoante Lei 6744/2020, considerando-se a natureza preventiva deste instrumento, esta Comissão recomenda que seja incluído um cenário de avaliação dos impactos que o empreendimento trará à vizinhança tendo seu potencial construtivo inteiramente utilizado. Ainda que se reconheça que a análise da situação futura esteja circunscrita às limitações de uma simulação, sua mitigação pode, eventualmente, ensejar medidas mais robustas que suplantem ações mais brandas e de duração limitada ao período de implantação dos blocos ora pleiteados.

Diante da necessidade de ajustes e complementos a serem realizados no estudo, esta CPA/EIV entende que as propostas de mitigação e compensação de impactos estarão aptas para serem avaliadas na próxima versão do estudo, na qual se espera ver incorporadas as recomendações e as reflexões aqui abordadas.

3. EXIGÊNCIAS

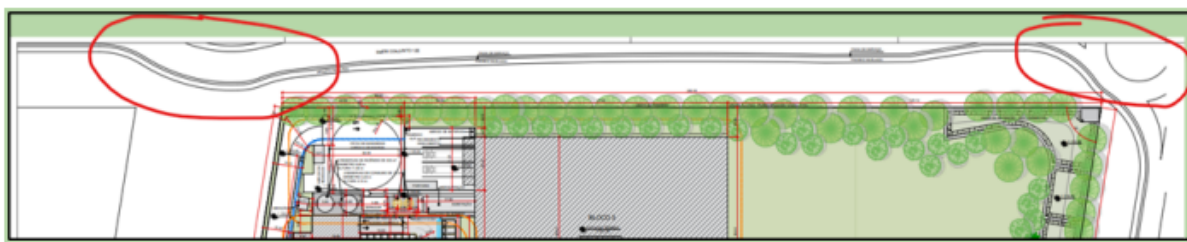
Após a análise e avaliação realizada, foram identificadas 40 exigências, enumeradas a seguir:

Metodologia

1. Corrigir a menção de que o empreendimento se trata de um “galpão de armazenamento”. Pág. 25
2. Esclarecer e justificar os dados usados na matriz de viagens. Há menção de que a matriz de viagens foi baseada no PDAD do Lago Sul (pág.26), enquanto a pág. 123 indica que está sendo utilizada do Jardim Botânico.

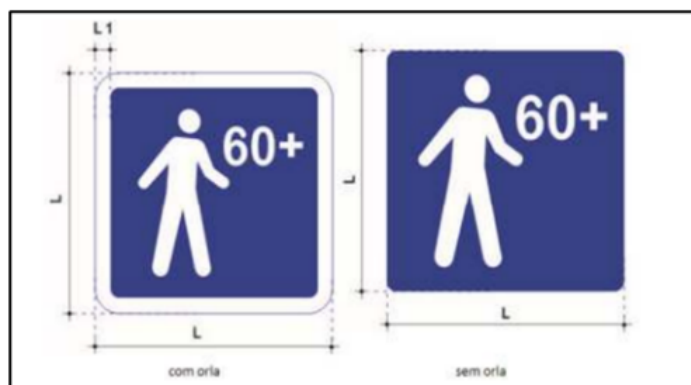
Caracterização do Empreendimento

3. Esclarecer a diferença em relação ao C.A apresentado (0,21) e o valor que a área apresentada resulta (0,31).
4. Indicar os materiais a serem utilizados nas fachadas dos blocos propostos.
5. Indicar os prazo estimado para implantação dos blocos 2 e 3.
6. Rever os acessos ao empreendimento, os quais devem estar localizados na via de menor hierarquia viária funcional, conforme previsto no Decreto 38.047/17.
7. Corrigir o desenho urbano utilizado nas áreas vizinhas ao lote, que não são compatíveis com o último projeto urbanístico registrado para região. Tanto no projeto arquitetônico quanto nas figuras dos estudos, é possível observar uma menção à rotatórias na via lindeira, que não estão previstas no projeto de urbanismo e nem são existentes no local.



8. Ajustar os acessos de veículos. Estes não podem comprometer a acessibilidade e continuidade da calçada, sendo necessária a manutenção do nível do passeio. (Decreto 38.047/2017 – Art. 20, II).

9. Adequar a sinalização das vagas reservadas para pessoa idosa ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Vol. IV - Sinalização Horizontal) alterado pela Resolução CONTRAN n°973/2022, que criou o "Símbolo indicativo de local de estacionamento de veículos que seja conduzido por pessoas com 60 anos ou mais - IDS". Disponível no site https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of_04_MBST_Vol_IV_Sinalizacao_Horizontal.pdf (página 107).



10. Adequar a sinalização das vagas para recarga elétrica ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Vol. IV - Sinalização Horizontal), utilizando o " Símbolo indicativo de local de estacionamento de veículos elétricos durante o período de recarga (SIRVE)". Disponível no site https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of_04_MBST_Vol_IV_Sinalizacao_Horizontal.pdf (página 112).
11. Adequar a sinalização das travessias elevadas ao Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito (Vol. VI – Dispositivos auxiliares). Disponível no site https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/docs/copy_of_06_MBST_Vol_VI_Dispositivos_Auxiliares.pdf (item 5.2). Observar que a cor vermelha na sinalização viária tem indicações específicas, que não inclui a aproximação de travessias elevadas conforme apresentado na figura 19 na página 54 do EIV
12. Cotar as vagas e circulação de veículos, garantindo as dimensões mínimas determinadas pelo Anexos V do Decreto 43.056/2022. E ainda, em relação às vagas perpendiculares reservadas para pessoas com deficiência, garantir largura mínima de 2,50m e demais parâmetros conforme Resolução CONTRAN n° 965/2020 (Disponível no site <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/conteudo-Senatran/resolucoes-contran>)
13. Apresentar projeto de sinalização viária da circulação comum na área interna ao lote.

Caracterização da Vizinhança

14. Atualizar os dados relativos a densidade demográfica. Foram apresentados dados de 2015. (tabela 17-pag. 61)
15. Acrescentar análise da relação entre densidade urbana e renda domiciliar, bem como taxa de crescimento, do Jardim botânico. Foram apresentadas apenas do Lago Sul.
16. Atualizar dados demográficos para o censo de 2022.
17. Incluir na análise do uso do solo a previsão de adensamento por novos parcelamentos, bem como as áreas já urbanizadas objeto de regularização. (ver Geoportal)
18. Complementar o estudo de trânsito com cenário para a situação futura, contemplando a utilização de todo o potencial construtivo do lote.
19. Complementar o estudo de trânsito com cenário que contemple apenas o empreendimento, contendo os Blocos 1, 2 e 3 (sem o empreendimento Quinhão 16), para mensurar os impactos que são exclusivamente causados pelo objeto do estudo.

20. Refazer a distribuição das viagens geradas e a simulação de fluxos, no caso de ser feita a alteração do acesso de veículos ao empreendimento.
21. Verificar se haverá necessidade de requalificação destas vias e o impacto para os lotes da região. É possível observar que as vias DB 28 A e DB 12 vêm sendo utilizadas como atalho de ligação entre a EPCT e a EPCV. E com a implantação do empreendimento, a utilização destas vias será ainda maior.
22. Analisar as vias que já operam em nível de serviço F quando o empreendimento produzir algum acréscimo na via durante o comparativo dos níveis de serviço atual e com volume de veículos projetado pelo empreendimento. Como exemplo dos trechos ID 2038 e 2055 no período da manhã (página 158 do EIV).

Tabela 37: Comparativo dos Níveis de Serviço atual e com volume de veículos projetado pelo empreendimento no período da manhã – trecho 03 – Cenário 02.

ID	Nome	Volume Atual	Volume Atual + Frota	Volume Projetado	Acréscimo Veicular	V/C Atual + Frota	Nível de Serviço Atual	V/C Projetado	Nível de Serviço Projetado	Acréscimo (%)
2037	Via local	200,00	207,96	207,96	0,00	0,11	B	0,11	B	0,00
2038	Via local	1812,00	1884,12	2043,12	159,00	1,03	F	1,11	F	7,78
2039	Via local	82,00	85,26	85,26	0,00	0,05	A	0,05	A	0,00
2041	Via local	15,00	15,60	15,60	0,00	0,01	A	0,01	A	0,00
2045	Via local	215,00	223,56	223,56	0,00	0,12	B	0,12	B	0,00
2050	Via local	50,00	51,99	51,99	0,00	0,03	A	0,03	A	0,00
2051	Via local	20,00	20,80	20,80	0,00	0,01	A	0,01	A	0,00
2054	Via local	50,00	51,99	51,99	0,00	0,03	A	0,03	A	0,00
2055	Via local	1822,00	1894,52	2053,52	159,00	1,03	F	1,12	F	7,74
2056	Via local	195,00	202,76	202,76	0,00	0,11	B	0,11	B	0,00

23. Em todos os cenários futuros, considerar o acesso pela via de menor hierarquia.
24. Analisar as possibilidades de acesso pela utilização da via interior ao Lago Sul para acesso ao empreendimento.
25. Indicar em mapa as medidas mitigadoras dos empreendimentos citados no estudo (Quinhão 16 e supermercado) – pag. 197-199
26. Indicar se há medidas mitigadoras sobrepostas, quais são e onde estão localizadas.
27. Apresentar Parecer Técnico SEI- GDF nº 8/2020-DER-DF/DG/SUTRAN/DITRA/GEAPO
28. Rever o Cenário 3, pois não traz o carregamento da via com a implantação dos blocos 2 e 3.
29. Corrigir dados da tabela 47. pág. 191, sobre viagens do empreendimento (bloco 2 e 3) - 336. (Cenário 2A)
30. Esclarecer qual é o empreendimento "vizinho 1" - pág. 191
31. Na pág. 221, indicar em mapa os trechos de problemas na ciclovia.
32. Apresentar análises e simulações de conforto ambiental referente à arborização dentro do lote e do espaço público.

Identificação e Avaliação dos Impactos

33. Rever a Tabela 50 com base nas análises já realizadas no estudo e nas recomendações deste parecer. O cenário de operação do empreendimento apenas apresenta pontos positivos, o que não condiz com os dados apresentados e os apontamentos deste parecer.

Identificação das Medidas Mitigadoras

34. Rever a proposição de medidas mitigadoras a partir das avaliações realizadas no estudo e nas novas análises a serem realizadas consoante apontamentos feitos neste Parecer.

35. Deixar explícito na medida mitigadora 1 a execução da sinalização viária quando da recuperação do pavimento.

Sugestão de texto: “b) Plano de recuperação do pavimento após a execução da obra, prevendo um serviço de pavimentação com vida útil de 10 anos e respectiva sinalização viária, a ser analisado pela NOVACAP.”

36. Apresentar estudos para executar uma passarela “semi-enterrada”, de forma que proporcione segurança aos usuários e distâncias a serem percorridas menores que as passarelas tradicionais, pois sabemos que o pedestre se arrisca atravessando em nível.

37. Remover das medidas mitigadoras as obrigações inerentes ao empreendedor em relação ao canteiro de obras.

38. Reavaliar a medida mitigadora de implantação de praça, para que esta tenha uma abrangência que beneficie também a vizinhança.

39. incluir no escopo das medidas propostas as seguintes observações: a) as travessias deverão passar por avaliação e aprovação do Núcleo de Projetos da Diretoria de Engenharia do Detran (medida mitigadora 3); b) o encaminhamento do projeto de sinalização viária para o Detran poderá ser em momento oportuno, quando já definida a necessidade das travessias no projeto decorrente do programa Adote uma Praça citado na Medida mitigadora 2.

40. Na tabela 53, indicar que o prazo de execução das obras é até o Habite-se dos blocos 2 e 3.

4. CONCLUSÃO

Consoante a análise realizada no presente parecer técnico, torna-se necessário esclarecer que o EIV constitui instrumento capaz de avaliar antecipadamente impactos que podem ser mitigados, podendo incluir indicação de ajustes no projeto arquitetônico na medida em que um projeto se conforma a partir de uma série de decisões que privilegiam certos aspectos em detrimento de outros.

Assim, 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, a 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 não impede a emissão de novas exigências decorrentes da continuidade da análise.

Feitas essas considerações, tendo em vista a presente análise realizada pelos membros da CPA, restituo os autos à Diretoria de Gestão de EIV para, na condição de secretaria executiva da comissão, proceda a notificação do interessado para as providências pertinentes com vistas à continuidade do feito.



Documento assinado eletronicamente por **SAMUEL ARAUJO DIAS DOS SANTOS - Matr.0274256-X, Presidente da Comissão suplente**, em 02/04/2024, às 17:40, 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= **136960451** código CRC= **F2650B66**.

"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
