

**Relato CONAM Nº**                /2014

**Referência:** Processo nº 0391-000334/2012

**Interessado:** DER-DF

**Assunto:** Implantação do Sistema de Transporte Coletivo – Corredor Eixo Norte

**Relator:** Bruno Piedade Baptista Campos – Representante da Secretaria de Governo – SEGOV –  
Governo do Distrito Federal

## **APRESENTAÇÃO**

Conforme prevê o Art. 4º, §1º, XII do Regimento do CONAM/DF, o Presidente do referido Conselho designou o representante da Secretaria de Governo do DF para analisar e relatar o presente processo, com vistas à manifestação do Conselho de Meio Ambiente do DF – CONAM-DF acerca do Licenciamento Ambiental do Projeto de Implantação do Sistema de Transporte Coletivo – Corredor Eixo Norte.

Foi elaborado Estudo de Impacto Ambiental que visa identificar os possíveis impactos ambientais significativos (negativos e positivos) gerados pela implantação de sistema de transporte coletivo de passageiros, propondo programas de mitigação desses impactos e acompanhamento e gestão ambiental das atividades de engenharia. As informações apresentadas no relato abaixo foram extraídas do processo em tela.

## **RELATÓRIO**

### **O EMPREENDIMENTO:**

Entre 2007 e 2008 foi desenvolvido o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU) com a finalidade de promover melhores condições de mobilidade e acessibilidade à população distrital, especialmente àquelas de menor renda, com aumento da integração entre os núcleos urbanos existentes no DF.

O PTU é componente do Programa Brasília Integrada, que tem como base uma solicitação de financiamento ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para desenvolver ações de melhoramento do transporte público coletivo urbano no Distrito Federal.

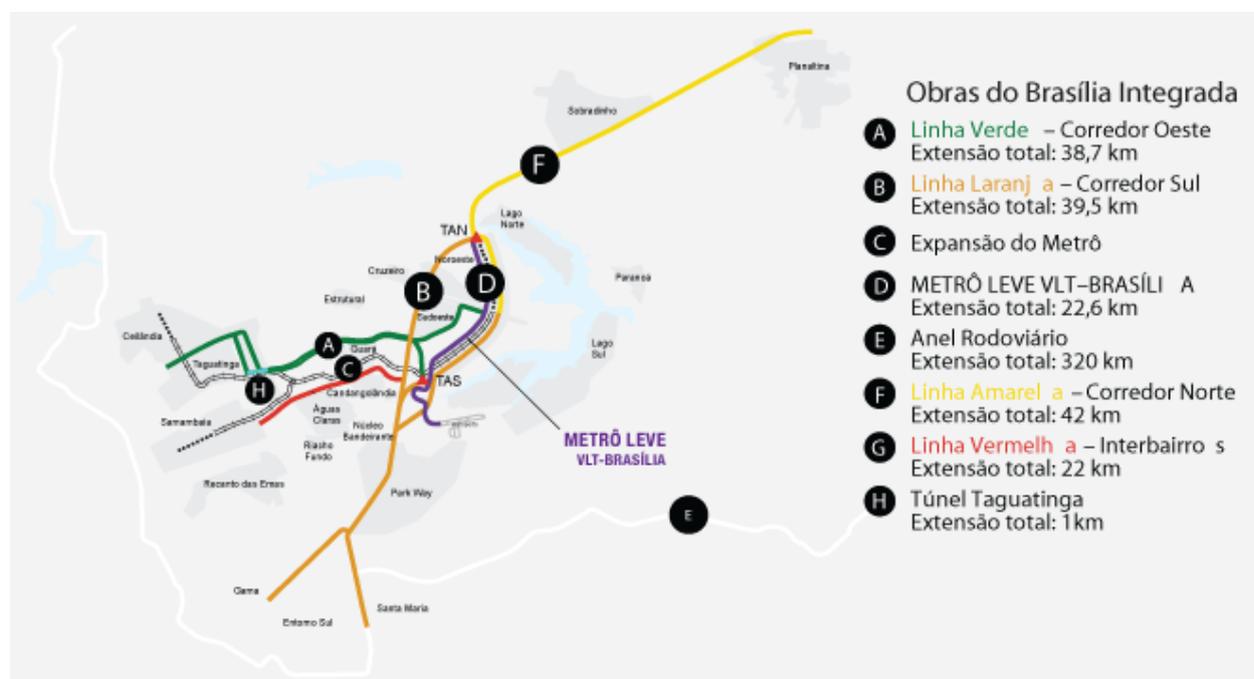
O PTU diagnosticou, com precisão, a lógica dos deslocamentos no DF, ligada à concentração de empregos no Plano Piloto e à dispersão da urbanização no território distrital.

Para isso, elegeram-se como componentes fundamentais da implantação do plano de ação proposto pelo Programa a Operação Integrada (aberta e temporal) - Sistema Integrado de Transporte (SIT); a Bilhetagem eletrônica - Sistema de Bilhetagem Automático (SBA); e a Organização de receitas - Câmara de Compensação de Receitas e Créditos (CCRC). Todos esses componentes fazem parte da proposta para o BRT - Corredor Eixo Norte, no contexto da organização da política de transportes do Distrito Federal.

Ainda em 2008, iniciou-se o desenvolvimento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF, com a proposta de instituir um processo de planejamento de transporte, ou seja, criar modelos de análise e simulações que pudessem ser regularmente revistos.

Além disso, o PDTU aprofundou a questão do gerenciamento de demanda colocada pelo PTU, explicitando estratégias de conjugação de planejamento de transportes ao do uso do solo.

Outra premissa a ser destacada no PDTU é o compromisso com a compatibilização de operação do transporte público do DF com os municípios do Entorno, mediante a indicação de mecanismos de gestão compartilhada e consórcio.



**Figura 1 - Obras do Programa Brasília Integrada.**

Fonte: PDTU (2008)

Ônibus:

- Linha Verde (EPTG): Corredor de Ônibus entre Plano Piloto, Guará e Taguatinga;

- Linha Amarela: Corredor de Ônibus entre Plano Piloto e Planaltina;
- Linha Laranja: Corredor BRT entre Plano Piloto, Gama e Santa Maria;
- Linha Vermelha: Corredor na futura Via Interbairros (tecnologia ainda indefinida).

#### VLT:

- Linha junto à W3: Aeroporto - Terminal Asa Norte (fase prioritária: Terminal Asa Sul - Brasília Shopping).

#### Metrô - DF:

- Extensão (Asa Norte) e estações.

O Brasília Integrada estrutura-se por meio de ações de fortalecimento institucional, implantação de políticas, infraestruturas e modelos operacionais de transporte público coletivo, e de gestão e segurança do trânsito. Tais ações foram traduzidas no Programa pelas seguintes propostas de intervenção, entre as quais se inclui o Corredor Eixo Norte.

Diante do apresentado, considera-se que o BRT - Corredor Eixo Norte é um conceito flexível, que pode ser configurado especialmente para o mercado do Distrito Federal que, atualmente, enfrenta sérios problemas de mobilidade urbana.

O Bus Rapid Transit (BRT) é um sistema de ônibus eficiente e de qualidade que possibilita o aumento da mobilidade urbana através da utilização de corredores exclusivos. O BRT simula o desempenho e outras características atrativas dos modernos sistemas de transporte urbano sobre trilhos, com uma fração do seu custo. Assim, o BRT é cada vez mais reconhecido como uma das soluções mais eficientes da mobilidade urbana e sua implantação têm sido enfatizadas pelo sucesso em diversas cidades como Curitiba, Bogotá e Brisbane (Brasil, Ministérios das Cidades, 2008).

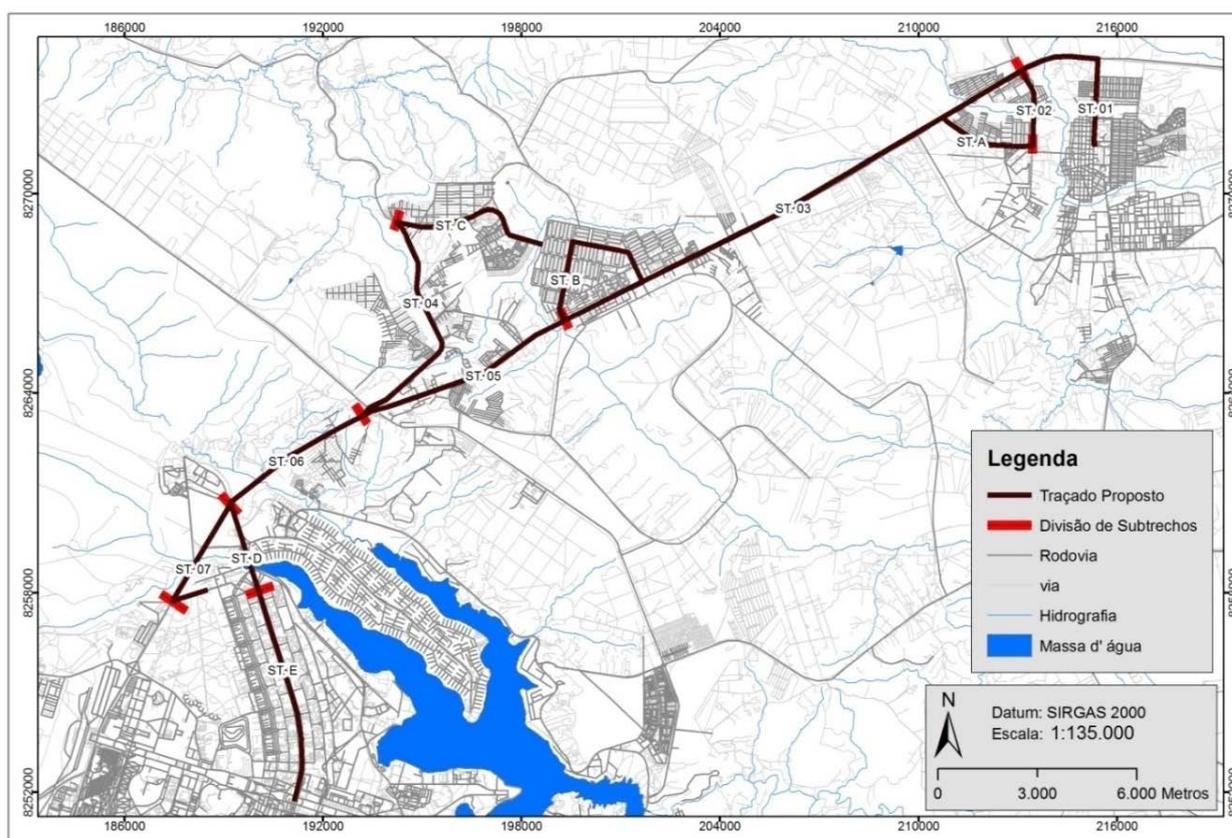
Um sistema de BRT possui um custo, em geral, entre 4 (quatro) a 20 (vinte) vezes menos que um sistema de bondes ou de veículo leve sobre trilhos (VLT) ou entre 10 (dez) a 100 (cem) vezes menos que um sistema de metrô.

O BRT - Corredor Eixo Norte, a partir de equipamentos existentes, será organizado por meio do sistema tronco-alimentado de transporte coletivo urbano, com linhas locais que circulam internamente nas regiões administrativas, e linhas estruturais que percorrem o Eixo Rodoviário, a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) e BR-020 para conectar o Plano Piloto às RAs de Sobradinho e Planaltina em trajetos de cerca de 22 e 38 quilômetros, respectivamente. O pagamento das tarifas de utilização dos serviços do Corredor, de modo a reduzir os tempos de parada nas viagens, deverá ser feito fora dos veículos, seja nas estações de acesso ao sistema, seja nos Terminais.

## LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA:

### BRT - Corredor Eixo Norte

O BRT - Corredor Eixo Norte consiste na implantação de um sistema de transporte com operação regulada por sistema de planejamento, gestão e controle operacional inteligente, circulando em faixa exclusiva e preferencial, com a utilização de veículos de padrão diferenciado, estações localizadas no canteiro central com embarque em nível e pagamento antecipado nas estações. A Figura 2 mostra uma proposição de subdivisão dos trechos de projeto do Corredor Eixo Norte no sentido Planaltina - Sobradinho - Rodoviária do Plano Piloto.



**Figura 2: Divisão em subtrechos do Projeto Corredor Eixo Norte.**

Fonte: Consórcio DF Interligado

O trajeto do BRT - Projeto Corredor Eixo Norte inicia-se na RA de Planaltina, especificamente passando pela Avenida Independência (Rodoviária/Planaltina), seguindo para a via DF 128 (Terminal Rodoviário) e Avenida contorno Estância, ainda na RA de Planaltina, seguindo em direção à BR 020 (Rodovia Luiz Carlos Preste), que dá acesso às vias: Avenida Rua Três, Avenida Rua Quatro e Avenida Rua Um, localizadas na RA de Sobradinho I.

O trajeto segue, depois, para a via que liga as RAs de Sobradinho I e Sobradinho II, seguindo em direção à rodovia estadual longitudinal DF 150 (Balão do Torto), onde retorna para a BR 020, próximo à bifurcação que se divide entre as rodovias estaduais radiais - DF 003 (Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA) e DF 007 (Estrada Parque Torto). No sentido à ponte do Bragueto, percorre a DF 002, conhecida como Eixão, onde liga as “Asas” do Plano Piloto (Norte e Sul); o BRT passará pelo canteiro central entre as vias ERLN e ERWN, com destino à Rodoviária do Plano Piloto.



**Figura 3 - Traçado do Corredor Eixo Norte.**

Fonte: PDTU (2009)

O traçado proposto para o BRT - Corredor Eixo Norte conta com quarenta estações em faixa de ônibus segregada e cinco terminais, sendo dois já existentes, e que deverão ser adequados ao novo subsistema. Além disso, são previstos dezenove pontos de embarque e desembarque simples, os quais serão implantados em trechos que receberão apenas tratamento de readequação e melhoria viária, nos quais não operará o sistema troncal.

O PDTU desenvolve uma série de propostas de implementação de corredores de transporte, de terminais de integração, de implantação de linhas alimentadoras e circulares, de expansão do metrô / VLT e de estudos de viabilidade técnica, tarifária, financeira e econômica, assim como projetos pontuais e específicos como o do PAC da Copa, do sistema cicloviário, da construção e

reforma de terminais, da implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo de ônibus, das licitações do serviço básico, das licitações do serviço de táxis, sinalização, entre outros.

No âmbito do PDTU, verifica-se que dentre as alternativas de otimização da oferta de transporte urbano coletivo para o eixo norte do Distrito Federal tem-se que o BRT Norte apresenta-se como solução ambientalmente viável.

Dentre todas estas medidas e projetos, é importante destacar as propostas estruturadas entorno do corredor de transporte que é o Eixo Norte, cujo objetivo é implantar uma rede integrada de transporte coletivo contemplando a expansão do número de faixas exclusivas que priorizem os modos coletivos e não motorizados bem como a operação regulada por sistema de controle operacional inteligente.

As principais características do BRT - Corredor Eixo Norte são:

- Priorização do transporte coletivo em relação ao individual;
- Implantação de faixa exclusiva e preferencial no canteiro central;
- Utilização de veículos de padrão diferenciado, com acesso universal;
- Integração de modais - Implantação do Sistema Integrado entre diferentes modos de transportes;
- Priorização dos motivos não motorizados.
- Implantação de corredores exclusivos e preferenciais de ônibus, estações de integração, passarelas para pedestres e melhoria na infraestrutura viária;
- Implantação de sistemas de controle de operação que permitirão supervisionar a operação, os terminais e estações em tempo real;
- Implantação de ciclovias;
- Melhoria da acessibilidade;
- Ampliação e construção de terminais de integração;
- “Sistemas inteligente de transportes.”

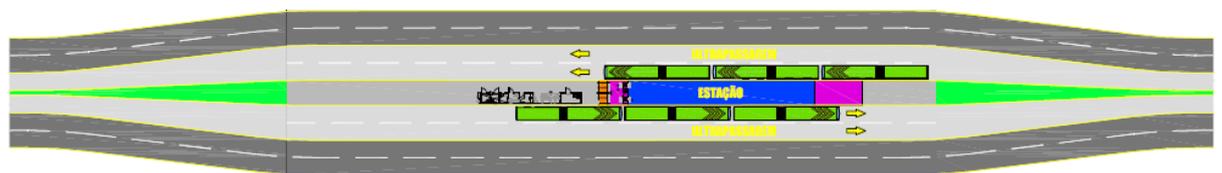
O corredor irá operar com plataforma central, atuando de forma totalmente segregada ao longo da Rodovia BR-020, que constitui o eixo principal. Em Planaltina, a Avenida Independência, que faz a ligação do Terminal com a BR-020, também deverá operar em corredor segregado. Já em Mestre D'Armas, a sugestão inicial será de operação segregada na DF-128, no entanto, os estudos em andamento apontaram para a utilização preferencial do Contorno Estância para soltura dos ônibus.

Em Sobradinho I, a opção será dada por um corredor segregado ao longo das Ruas Um e Quatro, com retorno operacional no Terminal Sobradinho I, e na Estação Sobradinho II, a ser implantada na Via de Ligação entre as RAs Sobradinho I e II. A operação no Terminal Sobradinho II, a ser construído, ainda está em avaliação; segundo informação obtida junto ao DER/DF, trata-se de projeto já aprovado em vias de construção.

A partir do término do trecho em corredor segregado na Via de Ligação entre as RAs Sobradinho I e II, a via deverá receber tratamento no pavimento e adequação viária para receber linhas alimentadoras que farão ligação com o sistema. O tratamento viário deverá ocorrer até o entroncamento com a DF-150, a qual, a partir desse ponto, deverá também ser tratada, devendo seu viário receber adequações e melhorias para o subsistema alimentador.

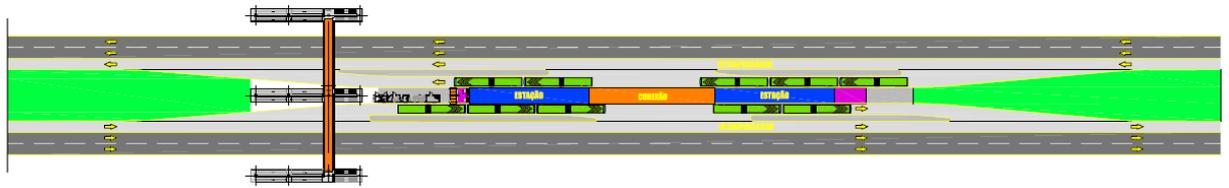
#### Estações-tipo

Para o corredor segregado, foram definidas duas tipologias básicas de estação: i) Paradas simples; e ii) Paradas duplas. Para todas as estações são previstas faixas de ultrapassagem para linhas expressas, bem como área para manobra de entrada e saída na faixa segregada.



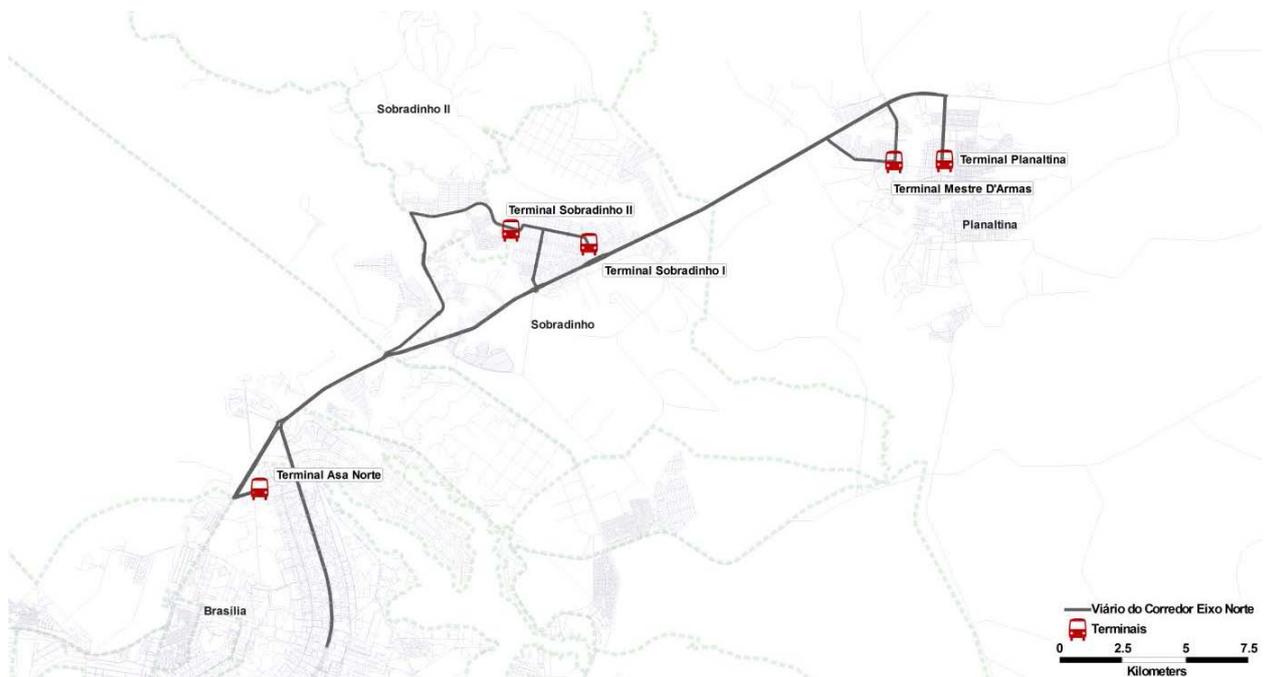
**Figura 4 - Esquema - Parada simples.**

Fonte: PDTU (2009)



**Figura 5 - Esquema - Parada dupla.**  
 Fonte: PDTU (2009)

### Terminais

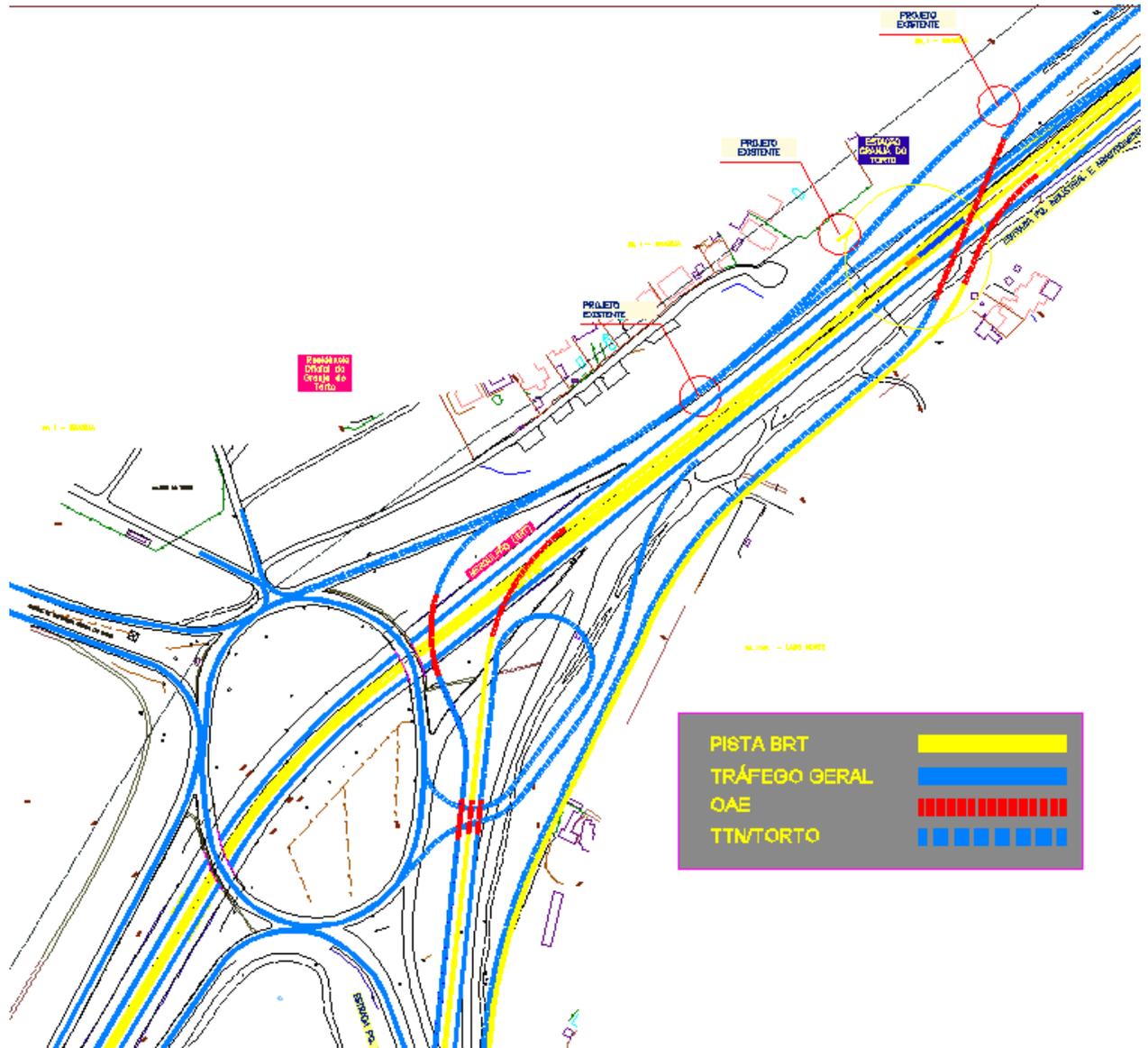


**Figura 6 - Localização dos Terminais.**  
 Fonte: PDTU (2009)

### Balão Torto

Dentre os principais pontos de conflito encontrados na elaboração do projeto do BRT Corredor Eixo Norte, destaca-se o projeto existente para o complexo viário conhecido como Balão do Torto, que faz a ligação entre o Trevo de Triagem Norte (TTN) e a região do Colorado. Para esse trecho, existe, atualmente, um projeto em vias de licitação, no qual não foi prevista a

existência de um acesso ao corredor central de ônibus. As soluções inicialmente apresentadas pelo Consórcio DF Interligado, responsável pela elaboração do projeto do corredor de ônibus, entram em conflito direto com os projetos existentes, e a solução para esse local ainda está sendo analisada em conjunto com o DER/DF e Secretaria de Transportes.



**Figura 7 - Balão do Torto.**  
Fonte: PDTU (2009)

#### Eixo Rodoviário Norte – Eixão

Em função das limitações impostas pela sua condição de Patrimônio Histórico, as propostas que envolvem a utilização do viário dentro do Plano Piloto de Brasília constituem, também, pontos de conflito. Embora parte significativa da demanda de passageiros tenha como

linha de desejo a Rodoviária Central, ponto nodal, cujo acesso dá-se pelas “Asas” do Plano, não há possibilidade de implantação de faixa segregada e sinalização específica para corredor de ônibus no trecho.

Assim, no trecho entre o Balão do Torto e a Rodoviária, os ônibus passam a compartilhar a faixa com o tráfego geral, deixando de haver qualquer sinalização específica para sua circulação. No entanto, em função do volume de viagens previstas para esse trecho, está em análise a utilização de faixa central segregada, atualmente sem uso, para operação preferencial de ônibus nos horários de pico, no sentido mais carregado. Essa faixa, conhecida como “faixa presidencial”, localiza-se no eixo central, entre as faixas de tráfego misto.

### Obras de Arte Especiais (OAE) do BRT - Corredor Eixo Norte

Obra de Arte Especial é uma construção destinada a estabelecer a continuidade de uma via de qualquer natureza, em geral, uma rodovia, uma ferrovia ou uma passagem para pedestres. O obstáculo a ser transposto pode ser de natureza diversa, como cursos d'água, desníveis topográficos ou conflitos viários. Com esse objetivo, ao longo do traçado do BRT - Corredor Eixo Norte, verificou-se a necessidade de utilização de 28 Obras de Arte Especiais. O projeto prevê a implantação de pontes, viadutos e falsos túneis, que deverão ser executados de tal forma a não comprometer o tráfego nas vias existentes.

### Pontes e Viadutos em Estrutura Mista

Tabela 5 - OAE's do longo do BRT - Corredor Eixo Norte Nº

	NOMENCLATURA DA OBRA DE ARTE ESPECIAL
01A e 01B	Trincheira no Acesso a Planaltina
02	Viaduto Sobre a BR-020
03	Ponte Sobre o Córrego Fumal
04	Trincheira Sob Retorno - Mestre D'Armas
05	Ponte Sobre o Ribeirão Mestre D'Armas
06	Trincheira de Acesso à Av. Contorno Estância
07	Trincheira de Acesso à DF-230
08	Trincheira Sob Retorno - Vila DVO
09	Viaduto Sobre BRT - Palmares
10	Trincheira Sob Retorno - Quadra 18
11	Viaduto Central Sobre a Entrada de Sobradinho
12	Ponte I Sobre o Ribeirão Sobradinho
13	Túnel de Acesso a Sobradinho
14	Ponte II Sobre o Rio Ribeirão Sobradinho
15	Viaduto Sobre Retorno - Alphaville

16	Viaduto Sobre Retorno - Império dos Nobres
18	Viaduto de Acesso ao Trevo de Triagem Norte (Elevado)
20	Ponte Sobre o Ribeirão Bananal
21	Viaduto de Acesso ao Terminal Asa Norte

## Descrição das Ações Potencialmente Causadoras de Impactos

### **MEIO :FÍSICO**

#### **IMPACTOS AMBIENTAIS**

ATUAL -Não ocorrem;

POSSÍVEL DE OCORRER NA FASE DE OBRAS –Movimentação de terra, supressão da vegetação, desenvolvimento e ampliação de processos erosivos, produção de ruídos e poeira, acúmulo e produção de lixo, aumento de escoamento superficial e assoreamento de corpos hídricos, contaminação das águas superficiais, aumento da poluição do ar, contaminação por derramamento de combustíveis, lubrificantes e assemelhados, impermeabilização da camada superficial do solo, degradação e alteração da paisagem por uso de áreas de empréstimo, bota-fora, jazidas e resíduos sólidos.

### **MEIO :BIÓTICO**

#### **IMPACTOS AMBIENTAIS**

ATUAL –Não ocorrem;

POSSÍVEL DE OCORRER NA FASE DE OBRAS – Supressão de vegetação (meio Biótico), afugentamento de fauna silvestre, atropelamento da fauna silvestre e exótica, interferência em Unidade de Conservação e APP.

### **MEIO :SOCIOECONÔMICO**

#### **IMPACTOS AMBIENTAIS**

ATUAL – geração de empregos diretos e indiretos, valorização imobiliária de imóveis e glebas lindeiras ao empreendimento, e geração de expectativa na população.

POSSÍVEL DE OCORRER NA FASE DE OBRAS – geração de empregos diretos e indiretos, valorização imobiliária de imóveis e glebas lindeiras ao empreendimento, geração de expectativa

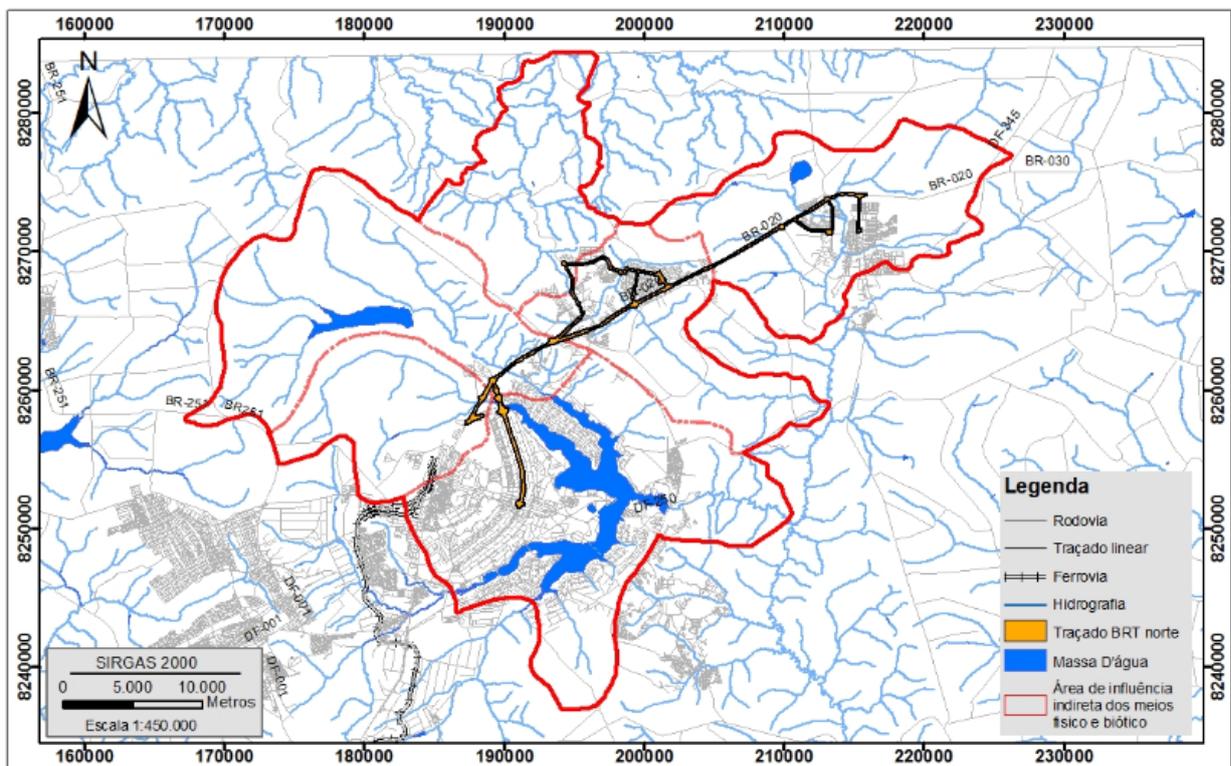
na população, interrupção eventual do tráfego para execução de obras, risco à saúde do trabalhador, níveis de acessibilidade ao trânsito causado por desvios no tráfego, risco de acidente de trânsito, transporte de material para a construção do empreendimento.

### Delimitação das Áreas de Influência dos Impactos Socioambientais

áreas de influência - AII, AID e ADA	ADA	AID	AII
<b>MEIO</b> Físico e Biótico	Traçado do projeto BRT	*Faixa de domínio DER e Área da jazida de exploração bem como seus caminhos de acesso	Unidade Hidrográfica cortada pelo projeto BRT
Socioeconômico	Buffer de 01 km.	Região Administrativa	Distrito Federal

### Unidade Hidrográfica

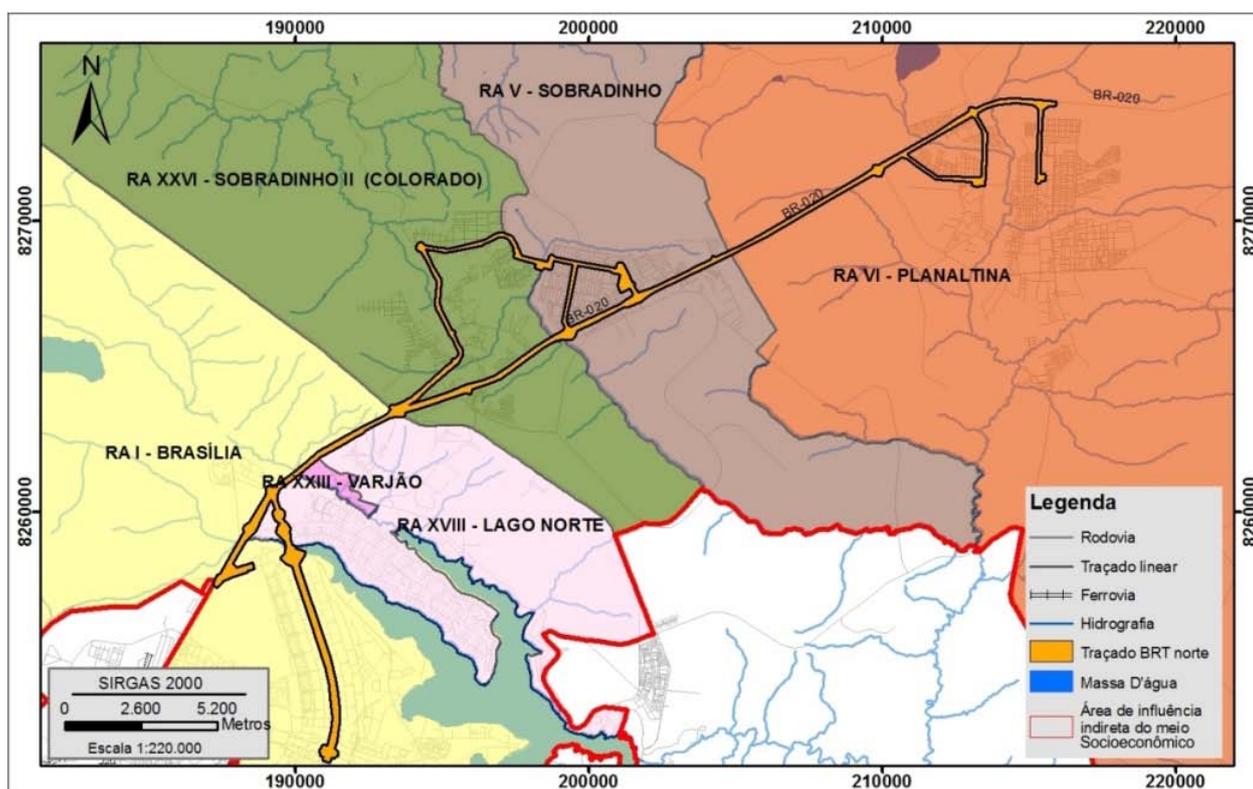
A Unidade Hidrográfica é uma área fisiográfica drenada por um curso d'água ou por um sistema de cursos de água conectados e que convergem, direta ou indiretamente, para um leito ou para um espelho d'água, constituindo numa unidade ideal para o planejamento integrado do manejo dos recursos naturais no meio ambiente por ela definido.



**Figura 8 - AII do Meio Físico e Biótico.**  
Fonte: TOPOCART (2013).

## Regiões Administrativas

A escolha da AID da socioeconomia levou em consideração todas as Regiões Administrativas (RAs) a serem afetadas pelo empreendimento. Com isso, foram elencadas as seguintes RAs: Brasília, Varjão, Lago Norte, Sobradinho I, Sobradinho II e Planaltina.



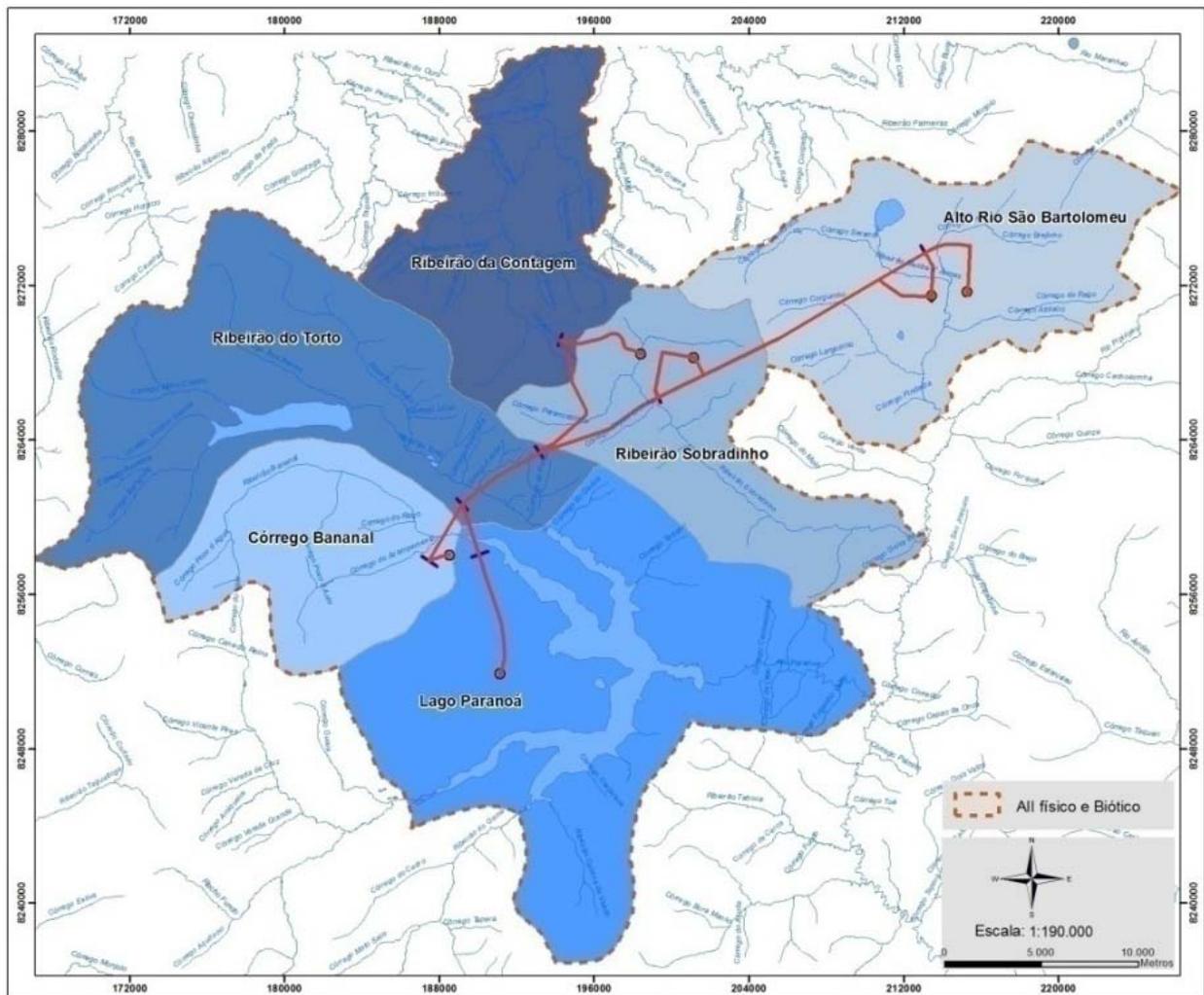
**Figura 9 - AID do Meio Socioeconômico.**

Fonte: TOPOCART, 2013.

## Caracterização das Bacias e Unidades Hidrográficas de Inserção do Empreendimento

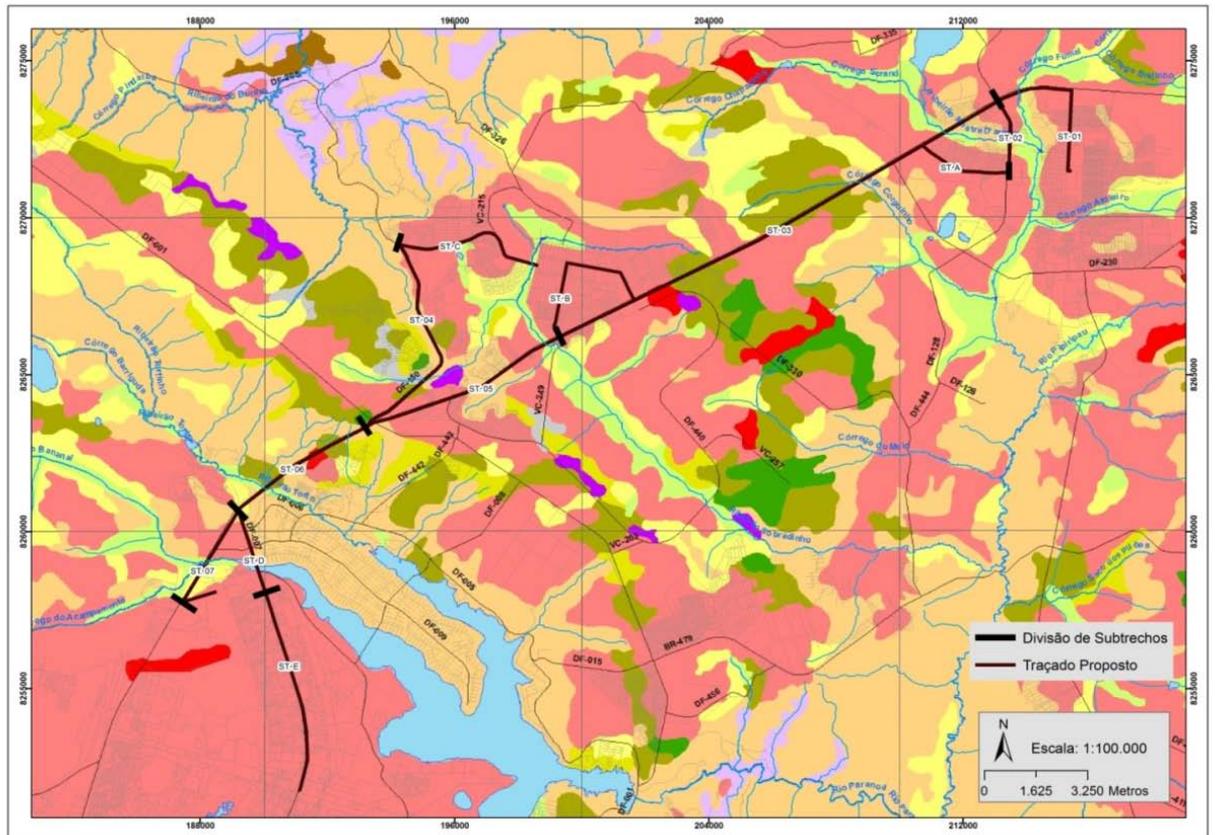
Os 68 km que correspondem à extensão do projeto em estudo englobam três bacias hidrográficas: (i) Rio Paranoá, (ii) Rio São Bartolomeu e (iii) Maranhão, as quais são subdivididas em unidades hidrográficas. Dentro da área em estudo, destacam-se as seguintes unidades hidrográficas:

- Unidades Hidrográfica da Bacia do Rio Paranoá: Bananal, Torto e Lago Paranoá;
- Unidades Hidrográficas da Bacia do Rio São Bartolomeu: Sobradinho e Alto Bartolomeu;
- Unidades Hidrográficas da Bacia do Rio Maranhão: Contagem.



**Figura 10 - Localização das bacias e respectivas unidades que englobam o empreendimento.**  
 Fonte: TOPOCART, 2013.

## Pedologia dos Setores do BRT - Corredor Eixo Norte



### LEGENDA

#### Sistema Viário

— Vicinal - Sem Pavimentação

— Ruas

#### Corpos D'água

— Hidrografia

— Lagos e Reservatórios

#### Solos - Embrapa

**LATOSSOLO VERMELHO** - Textura (>15 e <=35% - média) relevo plano a suave ondulado profundo a muito profundo, com estrutura granular no horizonte A e estrutura granulosa em profundidade.

**LATOSSOLO VERMELHO** - Textura (>35 e <=60% - argiloso) relevo plano a suave ondulado profundo a muito profundo, com estrutura granular no horizonte A e estrutura granulosa em profundidade.

**LATOSSOLO VERMELHO-AMARELO** - Textura (>15 e <=38% - média) relevo plano a suave ondulado, districo, profundo a muito profundo, com estrutura granular média comum em A e estrutura granulosa em B. Localmente endoconcrecionário.

**LATOSSOLO VERMELHO-AMARELO** - Textura (>35 e <=60% - argiloso muito cascalhento) relevo plano a suave ondulado, districo profundo a muito profundo, com estrutura granular média comum em A e estrutura granulosa em B. Localmente endoconcrecionário.

**LATOSSOLO VERMELHO-AMARELO** - Textura (>35 e <=80% - argiloso) relevo plano a suave ondulado, districo, profundo a muito profundo, com estrutura granular média comum em A e estrutura granulosa em B. Localmente endoconcrecionário.

**CAMBISSOLO HÁPLICO** - Textura silício-argilosa, argilosa comumente cascalhenta, relevo ondulado a forte ondulado, districo e apenas localmente eutrófico, raso, contido o horizonte C pode alcançar vários metros quando desenvolvido de rochas pelicas. Rochosidade pode ser comum em áreas com maiores declividades. Podem ocorrer associações com NEOSSOLO LITÓLICO.

**NISSOLO VERMELHO** - Textura argilosa a muito argilosa, estrutura granular comum, relevo ondulado, diminuição de condutividade em profundidade, desenvolvendo principalmente de calcários e margas.

**ARGISSOLO VERMELHO e VERMELHO-AMARELO** - Textura argilosa a muito argilosa, estrutura granular comum, relevo ondulado, desenvolvido principalmente de rochas carbonáticas. Podem ocorrer em associação com pequenas manchas de CHERVISSOLO.

**ESPODISSOLO FERILÚMICO** - Textura arenosa, relevo plano a suave ondulado, em estrutura ou com estrutura granular pequena. Ocorre em associação com PINTOSSOLO.

**GLEBSSOLO HÁPLICO** - Textura muito argilosa, plástica, districo, com estrutura granular no horizonte superficial, relevo plano, fase vegetal igualmente adaptada, comumente com horizontes húmicos e em associação com ORGANOSSOLO.

**PINTOSSOLO PÉTRICO** - Cascalhento, concorrenciais ou contido horizonte litoplítico. Relevo suave ondulado ou bordas de chapadas. Districo a álico.

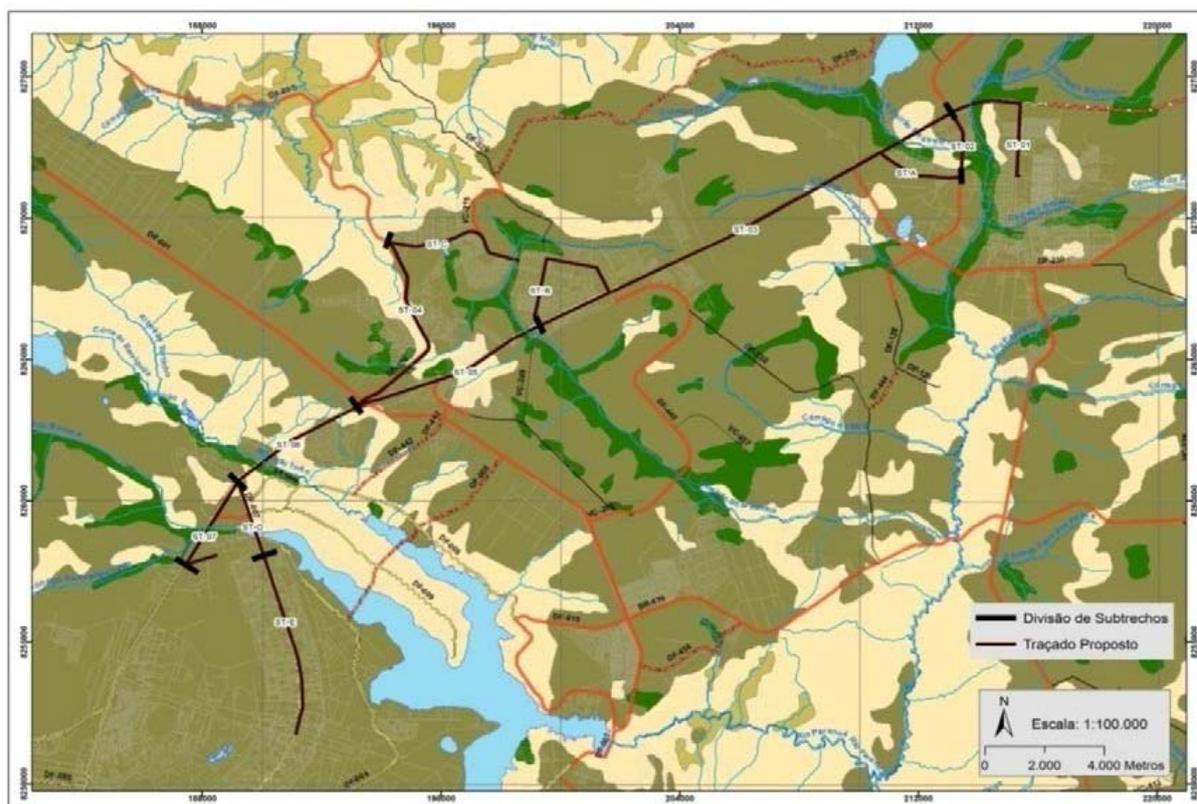
**NEOSSOLO QUARTZARÊNICO** - Textura arenosa, relevo plano, districo, sem estrutura granular comumente com rochosidade e nível de água profundo quando situados em bordas de chapadas. Pode ocorrer em associação com NEOSSOLO LITÓLICO.

**NEOSSOLO FLÚMICO** - Textura variável de argilosa a arenosa, pode apresentar pedregosidade e rochosidade, districo ou eutrófico, relevo plano e comumente com teco forrada.

Figura 11: Mapa de localização dos trechos do BRT em relação às unidades pedológicas.

Fonte: Zoneamento Ecológico Econômico do DF - 2010.

## Aptidão Agrícola nos Subtrechos do BRT - Corredor Eixo Norte



### LEGENDA

#### Sistema Viário

- Asfalto - Pista Dupla
- Asfalto - Pista Simples
- Obra Duplicação
- Obra Pavimentação
- Planejada
- Sem Pavimentação
- Vicinal - Sem Pavimentação
- Ruas

#### Corpos D'água

- Hidrografia
- Lagos e Reservatórios

#### Aptidão Agrícola

- 1(b)C - Terras com aptidão boa em lavouras com baixo nível tecnológico, restrita no nível tecnológico médio e inapta em alto nível tecnológico.
- 4(p) - Terras com aptidão restrita para pastagem plantada.
- 5 - Terras com aptidão para pecuária a partir de pastagem nativa, representada pela cobertura vegetal de gramíneas.
- 6 - Terras sem aptidão para uso agrícola, adequadas para preservação ambiental.
- Malha Urbana

Classe de aptidão agrícola	Lavouras			Tipo de utilização		
	A	B	C	Pastagem plantada	Silvicultura	Pastagem natural
Nível de manejo	A	B	C	B	B	A
Boa	A	B	C	P	S	N
Regular	A	b	c	P	s	n
Restrita	(a)	(b)	(c)	(p)	(s)	(n)
Inapta	-	-	-	-	-	-

**Figura 12 - Localização dos trechos do BRT - Corredor Eixo Norte em relação à aptidão agrícola.**

Fonte: Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal / ZEE, 2010.

## Identificação das Unidades de Conservação (UC's) no entorno do empreendimento

Em termos das possíveis estratégias para a conservação da biodiversidade, especial atenção é dada por este Estudo de Impacto Ambiental. Deste modo, foram identificadas as áreas ambientalmente protegidas por lei no entorno de 3 km a partir do traçado do empreendimento em estudo. A relação das principais unidades identificadas são:

- Parques

- Canela de Ema
- Colégio Agrícola de Brasília
- DER
- Ezechias Heringer
- Jequitibás
- Lagoa Joaquim Medeiros
- Nacional de Brasília
- Parque Burla Marx
- Parque Sara Kubitcheck
- RA Lago Norte
- Retirinho
- Sobradinho
- Sobradinho II
- Sucupira
- Vila Varjão
- Vivencial Estância

Área de Proteção de Mananciais (APM)

- Paranoázinho
- Contagem
- Corguinho
- Mestre D'armas
- Fumal

Estação Ecológica (EsEc)

- Águas Emendadas

Áreas de Proteção Ambiental (APA)

- Lago Paranoá
- Planalto Central
- São Bartolomeu

## Áreas de Relevante Interesse Ecológico (ARIE)

- Torto

## Reservas Biológicas (Reviu)

- Contagem

## Outros Espaços ambientalmente Protegidos

- Áreas de reflorestamento - Projetos do PROFLORA.

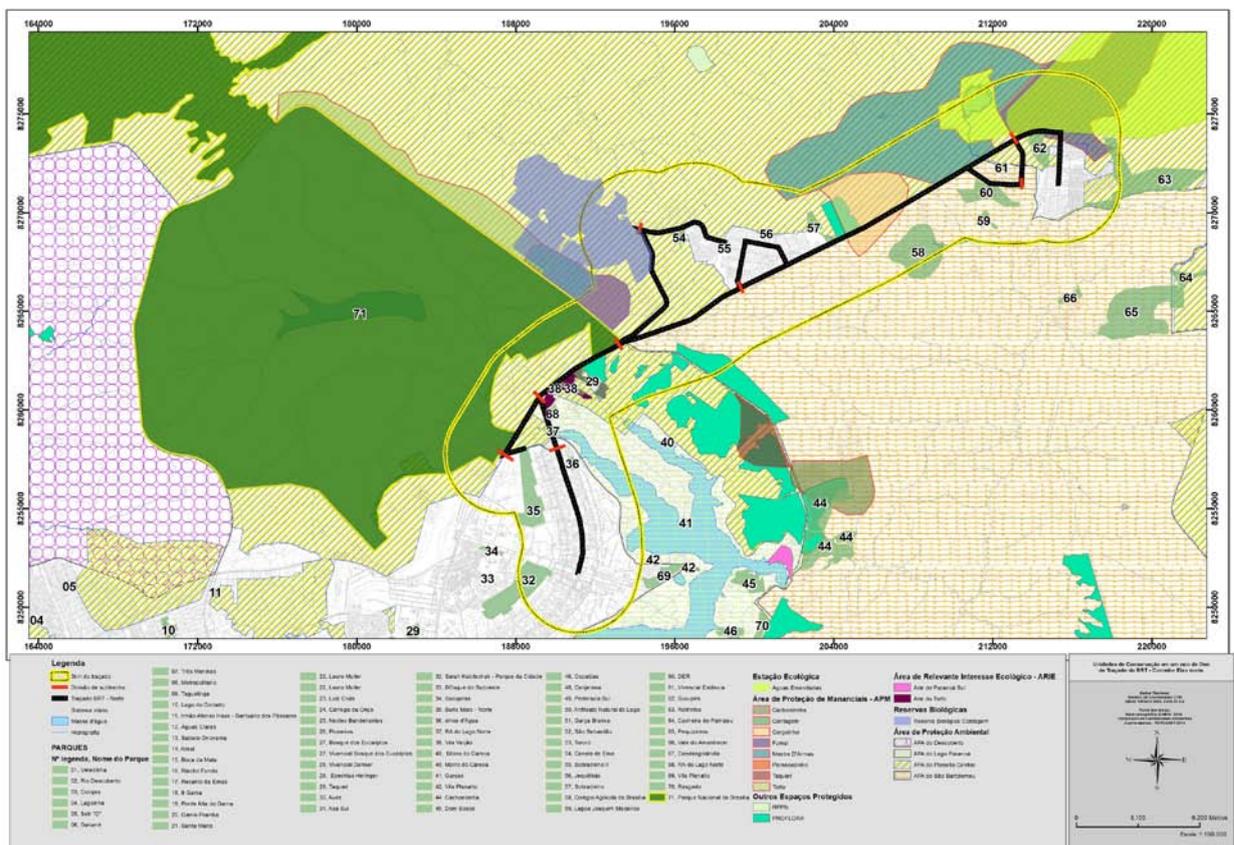


Figura 11 - Unidades de conservação em torno do empreendimento

Fonte: TOPOCART, 2013.

## Diretrizes para Elaboração do Estudo Ambiental

As diretrizes básicas idealizadas para a composição do Estudo de Impacto Ambiental centraram-se em documentos oficiais do Brasil, cujas políticas urbanas e de conservação ambiental estão representadas pela Lei do Estatuto das Cidades (Lei Nº 10.257/2001), pelo Novo Código Florestal (Lei Nº 12.651/12 e suas alterações) e pela Política Nacional do Meio Ambiente (Lei Nº 6938/1981). A partir das diretrizes estabelecidas por estas normativas, foi elaborado o EIA, tendo como premissa a sustentabilidade ambiental, a função social da propriedade e a equidade social.

## Cartas Consultas aos Órgãos e Entidades Públicas e Privadas

**CARTA CONSULTA** - faz se necessário a coleta de todas as informações referentes às Infraestruturas Urbanas existentes e/ou previstas na área de influência do estudo em enfoque.

<b>CARTA CONSULTA Nº e RESPONSÁVEL</b>	<b>SOLICITAÇÃO/ASSUNTO TOPOCART</b>	<b>RESPOSTA</b>
<b>º 001/2013 – FUNAI Maria Augusta Boulitreau Assirati – Diretoria de Proteção ao Desenvolvimento Sustentável - DPDS</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao Projeto em questão, no que tange a possíveis interferências com terras indígenas, sob a sua administração.	-----
<b>Nº 002/2013 – SECult-DF Hamilton Pereira da Silva – Secretário de Estado de Cultura do Distrito Fe al.</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes à obra em questão, no que se refere às possíveis interferências com os Equipamentos Comunitários sob a sua administração.	-----
<b>Nº 003/2013 – SEDF Denilson Bento da Costa Secretário de Estado de Educação do Distrito Federal</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes à obra em questão, no que se refere às possíveis interferências com os Equipamentos Comunitários sob a sua administração.	-----

**Nº 004/2013 – SES**  
**Rafael de Aguiar Barbosa**  
**Secretário de Estado da Saúde**  
**do Distrito Federal**

No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao Projeto em questão, no que tange à Saúde Pública, tais como: possíveis interferências com Equipamentos Comunitários de Saúde (hospitais, postos de saúde etc.), relação de endemias na região de abrangência do projeto, e outras.

Aproveitamos a oportunidade para solicitar informações a respeito do número de unidades de saúde, bem com sua respectiva localização nas seguintes regiões administrativas: Brasília, Lago Norte, Varjão, Sobradinho I e II e Planaltina.

Em resposta a carta consulta a Secretaria de Estado da Saúde do DF emitiu em anexo a relação de unidades de Saúde da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal e suas respectivas localizações nas Regiões Administrativas de Brasília, Lago Norte, Varjão, Sobradinho I e II e Planaltina.

**Nº 005/2013 – SEsp/DF**  
**Júlio César Ribeiro**  
**Secretário de Estado de Esporte**  
**do Distrito Federal**

No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes à obra em questão, no que se refere às possíveis interferências com os Equipamentos Comunitários sob a sua administração.

-----

**Nº 038/2013 – Oi Brasil Geo. DF**  
**Luizmar Mendes da Costa**  
**Gerência de Implantação Centro**  
**Oeste**

Reiteramos a solicitação, principalmente no que tange a rede de cabos ópticos ao longo da BR 020, visto que, uma vez definido o traçado da via exclusiva para os ônibus do novo sistema de transporte coletivo, as eventuais interferências deverão ser removidas pelos respectivos responsáveis.

-----

**Nº 039/2013 – Embratel**  
**João Khallil Akkari**  
**Gerência de Solução e Entrega**

Reiteramos a solicitação, principalmente no que tange a rede de cabos ópticos ao longo da BR 020, visto que, uma vez definido o traçado da via exclusiva para os ônibus do novo sistema de transporte coletivo, as eventuais interferências deverão ser removidas pelos respectivos responsáveis.

-----

**Nº 041/2013 – TIM**  
**Celular Centro Sul**

No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais das infraestruturas de telecomunicações existentes na área em questão, notadamente ao longo da rodovia BR 020.

-----

<b>Nº 043/2013 – Nextel Telecomunicações</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais das infraestruturas de telecomunicações existentes na área em questão, notadamente ao longo da rodovia BR 020.	-----
<b>Nº 045/2013 - NET</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais das infraestruturas de telecomunicações existentes na área em questão, notadamente ao longo da rodovia BR 020.	-----
<b>Nº 001/2012 – ADASA Diógenes Mortari Superintendência de Recursos Hídricos</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao projeto em questão, no que tange aos aspectos sob sua jurisdição.	Segundo a ADASA à implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros entre as cidades de Planaltina, Sobradinho e o Plano Piloto – Corredor Eixo Norte, Brasília – DF, dependerão, prévia e obrigatoriamente, de outorga do direito de uso de recursos hídricos superficiais (com apresentação de projetos, memoriais descritivos, ou outros documentos pertinentes) (Art. 5º da resolução nº 350/2006). Verificar as resoluções, nº 350/2006 e nº 009/2011.
<b>Nº 002/2012 – CAESB Companhia de Abastecimento de Saneamento Ambiental de Brasília Cristiano Magalhães Pinto Diretoria de Engenharia e Meio Ambiente</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais sobre os Equipamentos Urbanos, tais como rede de água e esgoto, ETA, Estação Elevatória, ETE, e outros; existentes ou eventualmente projetados, naquela região, contendo dados como: informações recentes sobre o sistema de água e esgoto das regiões previstas para receberem novos terminais; Considerações sobre estas áreas no Plano Diretor de Água e Esgoto; Possíveis locais de lançamento de drenagem pluvial ao longo dos trechos; etc.	Em resposta a carta consulta a CAESB enviou informações acerca do cadastro das redes de água e esgotos das áreas citadas, (anexo em meio digital no formato shapefile e dxf).
<b>Nº 003/2012 – Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal Cel. Gilberto Lopes da Silva</b>	No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao Projeto em questão, no que tange às necessidades e/ou demanda de Equipamento do Corpo de Bombeiros em toda a extensão das áreas de influência do projeto em questão.	-----

**Nº 004/2012 - CEB  
Companhia Energética de Brasília  
Mauro Martinelli Pereira  
Superintendência de Engenharia**

No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais sobre os Equipamentos, tais como redes de energia elétrica, Subestações, iluminações públicas, e outros; existentes ou eventualmente projetados, naquela região, bem como se há outras considerações a serem efetuadas (demandas, implicações, observações, etc.)

Em resposta a CEB enviou informações cerca do cadastro técnico da CEB/D (anexo em meio digital). No entanto afirmou que as informações da base de ativos elétricos são atualizadas diariamente, o que pode implicar em trechos de rede ausentes nos arquivos em anexos.

**Nº 005/2012 – Defesa Civil  
Paulo Roberto Matos  
Secretaria de Estado da Defesa  
Civil do DF**

No sentido de nos informar se existem no seu âmbito, dados históricos de área de risco na região em questão.

Segundo a Defesa Civil nos trechos previstos para a implantação do sistema de transporte coletivo não há nenhuma área de risco. Ainda a título de complementação ao estudo a Defesa Civil informou que a Região Administrativa de Sobradinho II, constam no levantamento desta Secretaria caracterizados, como áreas de risco a Vila Rabelo I e II, e o Condomínio Vale da Sucupira. (material em anexo em formato digital).

**Nº 006/2012 – DNIT  
Departamento Nacional de  
Infraestrutura de Transporte  
Hilderaldo Luiz Caron  
Diretoria de Infraestrutura  
Terrestre**

No sentido de nos fornecer todas as informações sobre possíveis interferências com os equipamentos, existentes ou projetados, sob a vossa jurisdição.

-----

**Nº 007/2012 – DER  
Departamento de Estrada de  
Rodagem do Distrito Federal  
Roberto Leda Saldanha  
Superintendência Técnica**

No sentido de nos fornecer todas as informações sobre possíveis interferências com os Equipamentos Urbanos, existentes ou projetados, sob a vossa jurisdição. Quaisquer outras informações consideradas pertinentes tais como projetos de novas vias para aquela área, ou providência de implantação de algum parcelamento ou destacamento na região

Resposta a carta consulta o DER encaminhou material descrevendo o levantamento da infraestrutura existente na faixa de domínio das rodovias em que será instalado o Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros entre as cidades de Planaltina, Sobradinho e Plano Piloto – Corredor Eixo Norte. Esse material descreve informações também a cerca das faixas de domínio das vias DF 002 (ERN), 003 (EPIA), 007 (EPTT), 150 e 128.

**Nº 008/2012 – Embratel  
Empresa Brasileira de  
Telecomunicações  
João Khallil Akkari  
Gerência de Solução e Entrega**

No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais das infraestruturas de telecomunicações existentes na área de abrangência do projeto em tela, bem como de possíveis previsões de implantações desta natureza naquela área.

-----

<p><b>Nº 009/2012 – FURNAS</b>  <b>Centrais Elétricas S/A</b>  <b>José Vicente Fortini</b>  <b>Gerência de Representação no DF</b></p>	<p>No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao projeto em questão, no que tange a transmissão de energia elétrica, sob a sua administração.  Se existem projetos de novas infraestruturas para a área;  Se há outras considerações (interferências, demandas, implicações, observações, etc.</p>	<p>Segundo a Furnas não terá interferências com os empreendimentos de FURNAS e que até a presente data não existem projetos de Furnas que possam vir interagir com a vossa obra.</p>
<p><b>Nº 010/2012 – IBAMA</b>  <b>Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e de Recursos Renováveis</b>  <b>Gisele Damm Forattini</b>  <b>DILIC - Diretoria de Licenciamento Ambiental</b></p>	<p>No sentido de nos informar da existência de possíveis restrições à implantação do projeto em foco, em toda a sua extensão.</p>	<p>-----</p>
<p><b>Nº 011/2012 – IBRAM</b>  <b>Instituto de Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal</b>  <b>Nilton Reis Batista Junior</b>  <b>Presidência</b></p>	<p>No sentido de nos informar da existência de possíveis restrições à implantação do projeto em foco, em toda a sua extensão.</p>	<p>-----</p>
<p><b>Nº 013/2012 – ICMBio</b>  <b>Rômulo José Fernandes Barreto Mello</b>  <b>Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade</b></p>	<p>No sentido de nos informar da existência de possíveis restrições à implantação do projeto em foco, em toda a sua extensão.</p>	<p>-----</p>
<p><b>Nº 014/2012 – IPHAN</b>  <b>Instituto Patrimônio e Artístico Nacional</b>  <b>Alfredo Gastal</b>  <b>Diretoria Regional</b></p>	<p>No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao projeto em questão, tais como a existência de sítios arqueológicos ou de valor histórico, monumentos naturais ou culturais, na área considerada ou no seu entorno.</p>	<p>Segundo o IPHAN parte do trecho do corredor Eixo Norte interfere na poligonal tombada, portanto recomenda-se a contratação de estudos arqueológicos preventivos a serem desenvolvidos como forma de mitigação de impactos negativos da obra em questão.</p>
<p><b>Nº 015/2012 – METRÔ</b>  <b>Companhia Metropolitana do Distrito Federal</b>  <b>Ivelise Maria Longhi Pereira da Silva</b>  <b>Diretoria Técnica</b></p>	<p>No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao projeto em questão, no que tange aos aspectos sob a sua jurisdição e outras considerações (implicações, observações, etc.).</p>	<p>Em resposta, a Companhia do Metropolitano do DF – Metrô pede-se que resguarde a área do canteiro entre as vias Eixinho W Eixão Norte, para abrigar não só o túnel do futuro ramal metroviário Asa Norte como da suas respectivas “Faixa de Servidão”, assim formalizada no Artigo 21 do Decreto nº 33.741, de 28 de junho de 2012.</p>

**Nº 016/2012 – NOVACAP  
Companhia Urbanizadora da  
Nova Capital do Brasil  
Erinaldo Pereira Silva Sales  
Diretoria de Urbanização**

No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais sobre os Equipamentos Urbanos, tais como redes de drenagem pluviais, estações elevatórias, lagoas de retenção, e outros; existentes ou eventualmente projetados, naquela região, contendo dados como: as vazões de projeto das redes pluviais existentes e seus respectivos lançamentos; eventuais projetos de infraestrutura de drenagem para a área, incluído as vazões consideradas; eventuais projetos de urbanização para a área considerada.

Segundo a NOVACAP, existe rede pública de água pluviais implantadas e/ou projetadas em determinados trechos do Corredor Eixo Norte. E informam ainda que não há cópias dos cadastros e projetos, diante disto, os mesmos se encontram a disposição do interessado na condição de empréstimo para reprodução.

**Nº 017/2012 – Oi Brasília Geo. /  
DF  
Luzimar Mendes da Costa  
Gerência de Implantação Centro  
Oeste / Diretoria de Implantação  
e Operação Região II**

No sentido de nos fornecer todas as informações cadastrais das infraestruturas de telecomunicações existentes na área de abrangência do projeto em tela, bem como de possíveis previsões de implantações desta natureza naquela área.

-----

**Nº 018/2012 – Petrobras  
Petróleo Brasileiro S.A –  
Transpetro  
Carlos Roberto Borton  
Gerência de Terminais e Dutos  
do Centro Oeste**

No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao projeto em questão, no que tange aos aspectos sob a sua jurisdição: Se existem projetos de infraestrutura para a área; Se há outras considerações (demandas, implicações, observações, etc.)

Em resposta a Petrobras informa que não encontrou dutos, faixa de servidão sob a responsabilidade desta empresa ou projetos futuros para a área em questão. Deste modo, o projeto apresentado não interfere com instalações da mesma e não há considerações a serem feitas sobre o empreendimento.

**Nº 019/2012 – RFFSA  
José Francisco da Silva Cruz  
Rede Ferroviária Federal  
Sociedade Anônima**

No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes ao projeto em questão, no que tange aos aspectos sob a sua jurisdição e outras considerações (demandas, implicações, observações, etc.)

A RFFSA recomendou que a consulta em questão fosse formulada aos referidos Órgãos sucessores.

**Nº 020/2012 – SLU  
Serviço de Limpeza Urbana  
João Monteiro Neto  
Diretoria Geral**

No sentido de nos fornecer todas as informações sobre: frequência de coleta na área do projeto; destino final de resíduos coletados; a quantidade e o tipo de veículos coletores atuantes naquela área; as dimensões mínimas das vias para a perfeita circulação dos veículos coletores; e se há previsão de implantação de coleta seletiva e construção de novo aterro sanitário.

-----

**Nº 021/2012 – SSP**  
**Sandro Torres Avelar**  
**Secretário de Estado da**  
**Secretaria de Segurança Pública**

No sentido de nos fornecer todas as informações consideradas pertinentes à obra em questão, no que tange à segurança pública.

Em resposta informaram que os terminais previstos para a região do Mestre D'armas e da Rodoviária de Planaltina, ambas vinculadas à área de atuação desta 16ª DP, não se faz justificável a implantação de uma delegacia de polícia ou mesmo posto da Polícia Civil, tendo UEM vista o diminuído número de policiais existentes no quadro, bem como a proximidade desses locais ao atual endereço desta circunscricional. Caso seja conveniente a implantação de posto policial, a Polícia Militar do DF seria a mais indicada para a análise de sua instalação nos terminais referidos, visto que, a forma preventiva é a melhor maneira de evitar criminalidade.

**Nº 022/2012 – TERRACAP**  
**Companhia Imobiliária de**  
**Brasília**  
**Luís Antônio Almeida Reis**  
**Diretoria Técnica**

No sentido de nos fornecer todas as informações a respeito da situação fundiária das áreas consideradas no projeto em tela.

Segundo a TERRACAP (croqui em anexo a carta consulta em resposta) mostram três situações em que classificam como os trechos do projeto estão posicionados, ou seja, alguns trechos estão localizados em terras desapropriadas e incorporadas ao patrimônio da TERRACAP (Bananal, Brejo ou Torto, Paranoazinho e Mestre D'armas); outros trechos estão em terras não pertencentes ao patrimônio da TERRACAP; e ainda aqueles trechos localizados no imóvel Sálvia, destacando do Imóvel Mestre D'armas, desmembradas do Município de Planaltina – GO e incorporadas ao território do Distrito Federal, em Terras desapropriadas pela União Federal.

## HISTÓRICO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

### **Processo 0391-000334/2012**

Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal

Licença Ambiental para Implantação do Sistema de Transporte Coletivo- Corredor Eixo Norte

Destino: IBRAM/Protocolo – Data 19/03/2012

- . Protocolagem de Requerimento com solicitação para obtenção de Licença Prévia – LP;
- . Anexação de documentação exigida, publicações no DODF, Edital de Concorrência Nº 008/2011, Anexo I – Quadros, AnexoII – Termo de Referência de Elaboração de Projeto Executivo de Engenharia e EIA/RIMA, destinado à Implantação do BRT – Corredor Eixo Norte, Minuta de Contrato, todos encaminhados pelo Despacho de 08 de dezembro de 2011, da SULFI à Coordenação de Licenciamento Ambiental, assinado pela Sra. Karine Karen M. dos Santos, e posteriormente encaminhado pela Sra. Danielle Mello, da COLAM, à Gerência de Licenciamento de Acompanhamento e Controle de Atividades, solicitando análise e manifestação.
- . Informação Técnica 018/2012 – GELAC/COLAM/SULFI
- . Solicita a apresentação de documentação para a continuidade das análises do pedido de Licença Prévia LP.
- . OFÍCIO Nº 100.000.501/2012 – PRESI/IBRAM
- . Encaminha ao Sr. Diretor Geral do DER cópia de Informação Técnica Nº 018/2012 e do Termo de Referência para elaboração do EIA/RIMA referente à implantação do “Corredor Eixo Norte”.
- . Por meio do OFÍCIO Nº019/2012-DIMAM/DER-DF,o Sr. Diretor de Meio Ambiente encaminha ao Sr. Superintendente de Licenciamento e Fiscalização, Aldo Vieira, comprovante de pagamento de taxa referente à Análise do Processo Nº 391.000.334/2012.
- . O Sr. Reinaldo Teixeira Vieira, Diretor Geral Substituto do DER encaminha o OFÍCIO Nº 0647/2012 – GDG/DER/DF, prestando esclarecimento sobre o fornecimento de documentos

para auxílio da empresa vencedora do processo licitatório para a elaboração do referido estudo ambiental, e também sobre as responsabilidades dos contratantes e contratados.

. É encaminhada pelo DER e Consórcio DF Interligado a CARTA-CONSULTA Nº 011/2012 solicitando informações acerca da existência de possíveis restrições à implantação do projeto em foco, em toda a sua extensão, que posteriormente é encaminhada pela carta nº 777.000.855-12, pelo Sr. Geraldo Neto, Analista em Atividade de Meio Ambiente, ao Sr. Superintendente da SULFI, sugerindo manifestação da GELAC quanto ao pedido em questão.

. DESPACHO do Sr. Luís Fábio de Mesquita à GELOI, para continuidade das análises do processo.

. DESPACHO do Sr. Rafael Fonseca, com referência ao OFÍCIO nº 640/2-13 – TCDF, à COLAM, retornando o processo com vistas à GELOI.

. OFÍCIO Nº 020/2013 – DF Interligado, enviado pela Sra. Gisele Victor Batista, Executiva de Projeto de Meio Ambiente, solicitando o Termo de Referência para elaboração do Inventário Florístico da área em estudo.

. DESPACHO à COLAM com vistas à SULFI, emitido pela Sra. Ana Cobalchini, Gerente de Licenciamento de Obras de Infraestrutura, encaminhando o Termo de Referência para Inventário Florestal.

. DESPACHO à GELAC, emitido pelo Sr. Wellington dos Santos, Coordenador de Licenciamento Ambiental, devolvendo os autos para continuidade das análises técnicas, após envio de Ofício ao DER-DF.

. DESPACHO à SULFI, emitido pelo Sr. Roger de Oliveira Souza, Gerente da Gerência de Licenciamento e Acompanhamento de Condicionantes, exarando sobre a constituição de comissão de análise do estudo EIA/RIMA, sob a coordenação do Sr. Irving Martins e também solicitando que se complete o material em meio digital apresentado para análise.

. OFÍCIO Nº 1358/2013 – DG do DER, encaminhando à Superintendência de Licenciamento e Fiscalização versões do EIA e RIMA impressas e em formato digital.

. OFÍCIO nº 1396/2013 – DG, do DER, encaminha ARTs dos profissionais técnicos responsáveis pela elaboração do EIA/RIMA do empreendimento.

. OFÍCIO Nº 1561/2013 – DG, do DER, enviado pelo Sr. Diretor Geral do DER, Fauzi Nacfur Junior, encaminhando complementação de informações relativa ao EIA/RIMA.

. INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 400.000.121/2013 – SULFI/IBRAM, apresentando análise prévia do EIA/RIMA apresentado ao IBRAM para subsidiar o processo de Licenciamento Ambiental do BRT, e exigindo complementações ao estudo para continuidade da análise.

. DESPACHO, à SULFI, do Sr. Coordenador da Comissão de Análise, encaminhando a Informação Técnica nº 400.000.121/2013- SULFI/IBRAM, para conhecimento e providências cabíveis.

. OFÍCIO Nº 114/2013 – DF Interligado, encaminhando documentação complementar para continuidade da análise.

. INFORMAÇÃO TÉCNICA Nº 400.000122/2013, apresenta a análise técnica de estudo de Impacto Ambiental e solicita complementações.

. OFÍCIO Nº 12/2014 – DG, informando da realização de Audiência Pública, referente à apresentação e discussão do EIA/RIMA para a obra do BRT.

. OFÍCIO Nº 100.003.537/2013 – PRESI/IBRAM, informado da ausência nos autos da Outorga Prévia para Lançamento de águas pluviais em corpos hídricos emitida pela ADASA.

. OFÍCIO Nº 006/2014/Apa do Planalto Central/ICMBio, encaminhando ao IBRAM parecer do ICMBio a respeito do EIA do Projeto BRT Norte e comunicando da necessidade de complementações às informações.

. Parecer Técnico Conjunto N° 01/2014 – APA do Planalto Central/Parna de Brasília/ Rebio da Contagem, analisando o EIA/RIMA.

. OFÍCIO N° 09/2014- DF Interligado, encaminha versão atualizada do EIA/RIMA.

. PARECER TÉCNICO N° 521.000.009/2014 – GEUNI/COUNI/SUGAP, exarando o posicionamento da Gerência de Planejamento de Unidades de Proteção Integral sobre a implantação do BRT e seus impactos sobre as Unidades de Conservação Distritais no trajeto da obra e análise do EIA/RIMA.

. INFORMAÇÃO TÉCNICA N° 400.000.012/2014 – SULFI/IBRAM, analisando a complementação aos estudos ora apresentados e solicitando complementações.

. OFÍCIO N° 100.000398/2014 – PRESI/IBRAM, enviando ao Sr. Chefe da Área de Proteção Ambiental do Planalto Central as complementações do Estudo de Impacto Ambiental ao tempo que solicita a autorização do órgão para o Licenciamento Ambiental do Empreendimento BRT – Corredor Eixo Norte.

. OFÍCIO N° 100.000.549/2014 – PRESI/IBRAM, envia ao Sr. Diretor Geral do DER cópia da Informação Técnica nº 400.000.012/2014 para conhecimento e providências no sentido de sanar as pendências encontradas no processo em tela.

É o Relato.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando que:

- todos os ritos do licenciamento ambiental foram cumpridos;
- o PDTU traça diretrizes claras com a finalidade de promover melhores condições de mobilidade e acessibilidade à população distrital, especialmente àquelas de menor renda, com aumento da integração entre os núcleos urbanos existentes no DF;
- o Empreendimento BRT - Corredor Eixo Norte apresenta-se como uma nova concepção da operação para o sistema básico do STPC/DF, com integração multimodal;
- o Empreendimento BRT - Corredor Eixo Norte apresenta proposta com grande malha cicloviária e tratamento especial para pedestres;
- o empreendimento tem forte importância socio-econômica, com o objetivo de reduzir o déficit social urbano representado pela carência de infraestrutura de transportes públicos no DF, atendendo às demandas da população inscrita nos programas integrantes da política habitacional do Governo do Distrito Federal;
- o Empreendimento apresenta Programa de Compensação Ambiental e mitigação dos impactos ambientais causados pela execução da obra e sua operação que atende às exigências legais ambientais previstas em legislação;
- o Empreendimento contribuirá para a melhoria da gestão e fortalecimento institucional da entidade gestora (DFTrans);
- o Metrô - DF apresenta demanda com alto caráter pendular, o que aumenta seus custos e compromete a eficiência das linhas.
- o Empreendimento prioriza o transporte público coletivo e os modos não motorizados visando o desenvolvimento sustentável;
- o Empreendimento apresenta Acessibilidade universal;

- haverá aumento da fluidez, eliminação de congestionamento nas horas de pico, redução do custo operacional e do tempo de viagem e redução da poluição ambiental proveniente da emissão de gases poluentes;

- os impactos negativos a serem gerados poderão ser prevenidos, mitigados, corrigidos ou compensados, por meio de medidas de controle ambiental e Programas de Monitoramento Ambiental, que deverão ser executados durante as fases de implantação e operação;

- o projeto existente para o complexo viário conhecido como Balão do Torto, que faz a ligação entre o Trevo de Triagem Norte (TTN, Concorrência 002/2013 do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal), e a região do Colorado prevê a existência de um acesso ao corredor central de ônibus, solução esta analisada em conjunto pelo DER/DF e Secretaria de Transportes e aprovada pelo CONAM/DF em 01/10/2013. As soluções inicialmente apresentadas pelo Consórcio DF Interligado, responsável pela elaboração do projeto do corredor de ônibus, que apresentavam conflitos de traçado viário, relatadas no EIA/RIMA do empreendimento, foram alteradas e compatibilizadas com o projeto do TTN – Trevo de Triagem Norte.

- o projeto do “Trevo de Triagem Norte” integra um conjunto de soluções para o tráfego na Saída Norte de Brasília, que se associa às vias em construção para o BRT-Norte (Bus Rapid Transit), visando a uma solução integral de mobilidade, integradora de alternativas para o transporte público (figura 16, página 1533 do Processo nº 391.001.088/2009);



- o IBRAM comunicou, quando da tramitação do processo ao conselheiro relator, da emissão da GRU pelo ICMBio, referente ao Licenciamento em tela, e que a mesma necessita apenas de pagamento para que o órgão emita parecer favorável à emissão da LP;

- o processo de execução do BRT – Sul, aprovado para licenciamento pelo CONAM/DF e ainda em andamento, tem mostrado sérios problemas de gestão dos impactos ambientais diretos e indiretos, imediatos e atemporais, causados pela execução da obra principal e demais interferências provisórias, gerando enorme prejuízo socioeconômico e ambiental com grave impacto negativo na qualidade de vida dos usuários das vias de circulação de veículos na região conhecida como “Saída Sul”;

- as experiências práticas relacionadas aos impactos ao meio ambiente ocorrentes no empreendimento do BRT – Sul devem ser levadas em consideração por este CONAM, quando da avaliação da possibilidade de se condicionar a aprovação da concessão da LP – Licença Prévia Ambiental, a um programa mais rígido de controle dos impactos ambientais a serem gerados pela obra do BRT – Corredor Eixo Norte, de forma a tentar, com isso, evitar que se repitam erros já cometidos ou que sejam aceitas propostas técnicas ineficazes no que tange o tráfego de veículos;

- devem ser adotadas medidas na seara do planejamento de transportes urbanos, em conjunto com os órgãos fiscalizadores das vias e rodovias envolvidas, para que sejam analisadas diferentes propostas para a gestão completa do tráfego de veículos nas áreas afetadas durante a obra do BRT- Eixo Norte, em detrimento dos improvisos criados pela empresa vencedora da licitação para execução do BRT- Sul e também da insuficiência de fiscalização de trânsito.

- e, considerando, por fim, que até o presente momento o IBRAM aguarda pela complementação das informações técnicas pendentes solicitadas na Informação Técnica nº 400.000.012/2014, quais sejam:

- O DETRAN, que deverá manifestar quanto à viabilidade do empreendimento com relação aos impactos no trânsito em vias sob sua responsabilidade, assim como o DNIT, com relação à rodovia federal BR 020 e o DER com relação às rodovias de Distritais. Tanto o DETRAN, quanto o DER e DNIT devem apresentar anuência ao estudo de tráfego apresentado.

- A CAESB, apesar de ter sido consultada, deverá também anuir às interferências em Áreas de Proteção de Manancial - APM.
- A carta direcionada à ADASA foi respondida apenas com informação sobre os pontos de monitoramento existentes na área de influência do Projeto. Contudo, é necessária a apresentação de Outorga Prévia do direito de uso dos recursos hídricos, principalmente relacionada ao lançamento de águas pluviais, e também no caso de necessidade de captação durante a implantação do empreendimento, se for o caso. O interessado deverá proceder conforme a orientação daquela Agência, apresentando os Projetos Básicos e demais documentos pertinentes à obtenção da referida Outorga.
- Com relação às Unidade de Conservação e Áreas Protegidas na área de influência do Projeto, ICMBio e SUGAP/IBRAM foram consultados formalmente, contudo até a presente data o ICMBio não retornou a sua manifestação, enquanto a SUGAP emitiu o Parecer Técnico nº 521.000.009/2014 – GEUNI/COUNI/SUGAP (Fls. nº 214 - 216), que solicita esclarecimentos e complementações ao EIA apresentado. Ressalta-se que as solicitações daquele Parecer Técnico deverão ser integralmente atendidas para que aquela gerência possa anuir a viabilidade do empreendimento.

Diante de todo o exposto, VOTO pelo prosseguimento do Licenciamento Ambiental do Empreendimento BRT – Corredor Eixo Norte, nos moldes propostos nos autos, desde que atendidas as manifestações técnicas apresentadas pelas concessionárias e órgãos integrantes deste Colegiado, devendo ser observadas as condicionantes, exigências e restrições apresentadas pela Comissão de Análise do EIA/RIMA para o licenciamento em epígrafe, bem como a anuência do ICMBio quanto à emissão da LP; respeitados os dispositivos previstos na legislação em vigor, o Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal e demais normas supervenientes.

Brasília, 25 de março de 2014.

---

**BRUNO PIEDADE BAPTISTA CAMPOS**

CONSELHEIRO RELATOR