

Relato CONAM Nº /2014

Referência: Processo nº 391.001.400/2010

Interessado: DER-DF

Assunto: Licenciamento Ambiental para obras de melhoria e ampliação da capacidade viária da rodovia DF-003 (EPIA), no trecho compreendido entre os viadutos do Torto e o do Colorado.

Relator: Marise Pereira da Encarnação de Medeiros – Representante da Secretaria de Obras

APRESENTAÇÃO

Conforme prevê o Art. 4º, §1º, XII do Regimento do CONAM/DF, o Presidente do referido Conselho designou a representante da Secretaria de Obras 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 ampliação da capacidade viária e melhorias da DF 003, no trecho compreendido entre o viaduto do Torto e o do Colorado

RELATÓRIO

I – O EMPREENDIMENTO:

A Rodovia DF 003 (EPIA), que coincide com a BR 450, é o principal eixo rodoviário do DF. Interliga diversas Regiões Administrativas além de se constituir numa das principais rotas de ligação entre as regiões sul e norte do país.

O trecho em questão apresenta pista duplicada, com três faixas de rolamento e acostamento em cada sentido, suportando diariamente um alto volume de veículos e congestionamentos constantes nos horários de pico, o que acarreta aumento significativo no tempo de percurso dos usuários, nos custos operacionais dos veículos e na emissão de gases poluentes.

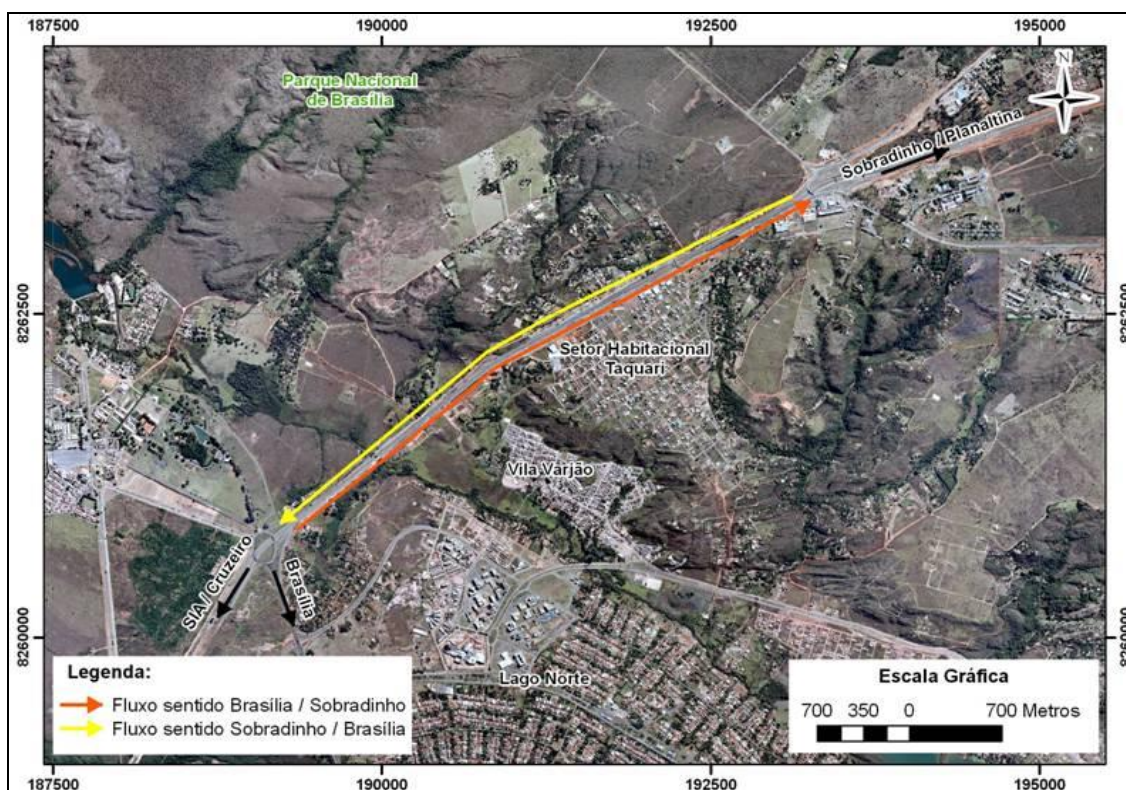
Vale ressaltar ainda o crescimento urbano na área de influência da rodovia oriundo dos condomínios e bairros que surgiram, contribuindo para o aumento do tráfego dos veículos.

Assim, o projeto de implantação e pavimentação da pista suplementar da rodovia DF-003 foi concebido para propiciar uma rota alternativa para os habitantes da região norte do Distrito Federal, assim como aqueles do Entorno Norte, além de oferecer melhores condições de tráfego, uma vez que assumirá uma parcela considerável do tráfego de veículos da rodovia DF-003 (pistas existentes). Destaca-se que as pistas existentes da rodovia DF-003 sofrerão intervenções no pavimento, geometria e sinalização, prevendo-se a sua utilização por longo período de tempo.

Além disso, o empreendimento promoverá a ordenação das atividades econômicas através da otimização da logística de transporte da região, reduzindo o tempo de viagem e os custos principalmente ao transporte público.

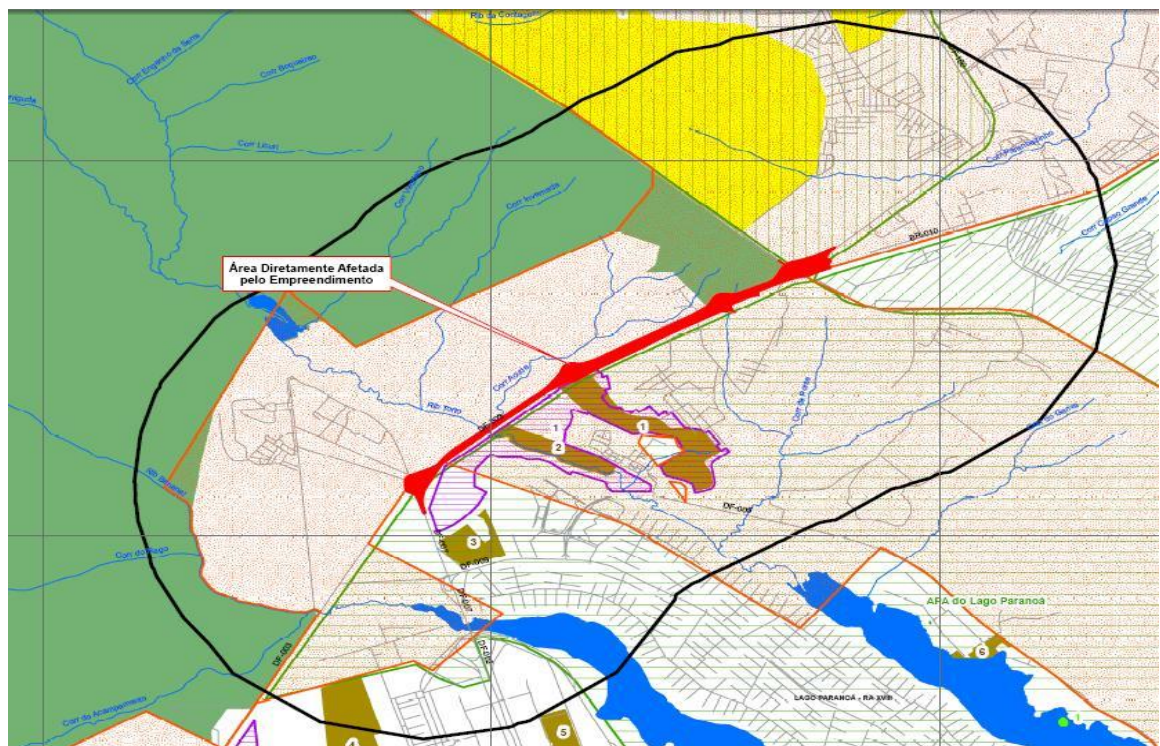
II – LOCALIZAÇÃO:

O empreendimento, localizado na porção norte do Distrito Federal se inicia no Balão do Torto, na Região Administrativa do Lago Norte, indo em direção ao Balão do Colorado, localizado na Administração Regional de Sobradinho, na DF 003 – Estrada Parque Indústria e Abastecimento, sob a jurisdição do Departamento de Estradas de Rodagem – DER/DF.



Hidrograficamente, a área está inserida na Unidade Hidrográfica Santa Maria/Torto, Bacia do Rio Paranoá. Localmente, se situa na Microbacia do Córrego Açude e Microbacia do Córrego da Ponte.

Com relação às Unidades de Conservação, o empreendimento apresenta, de acordo com o mapa de zoneamento ambiental, interferência direta na APA do Planalto Central, APA do Paranoá, APA de Cafuringa e Parque Nacional de Brasília, e interferência indireta na REBIO da Contagem, APA do São Bartolomeu, ARIE do Torto, e Parques do Taquari, Varjão, Lago Norte e Burle Marx.



Unidades de Conservação

- | | | | |
|--------------------|---------------------------------------|--|-----------------------------|
| | APA do Planalto Central | | Parques do Distrito Federal |
| | APA do Rio São Bartolomeu | 01 - Parque Ecológico Taquari | |
| | APA do Lago Paranoá | 02 - Parque Ecológico e Vivencial da Vila Varjão | |
| | APA de Cafuringa | 03 - Parque de Uso Múltiplo do Lago Norte | |
| | Área de Relevante Interesse Ecológico | 04 - Parque Olhos d'Água | |
| 01 - ARIE do Torto | | | Reserva Biológica |
| | Parque Nacional de Brasília | 01 - REBIO da Contagem | |

III – CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO E DA OBRA:

A elaboração do projeto de engenharia rodoviária visa à reabilitação do pavimento com melhoramento e adequação da capacidade da rodovia, por meio de sua restauração, com a realização de serviços de intervenção reparadora, com processos construtivos pontuais e de ajustes de pontos críticos.

O trecho da obra contempla 5,2 km de rodovia, dentro da faixa de domínio de 130 metros (65 metros contados a partir do eixo).

Para o estudo de tráfego (2008) foram realizadas contagens volumétricas classificatórias e direcionais em 7 postos localizados na DF 003, entre o Balão do Torto e o do Colorado, tendo sido apurado todos os movimentos de tráfego permitidos, classificando-se os volumes a cada 15 minutos, de forma a permitir a determinação dos picos horários e os respectivos cálculos de capacidade e avaliação dos níveis de serviço da rodovia.

A partir dos resultados obtidos concluiu-se que a intervenção proposta irá otimizar a utilização da rodovia, trazendo consideráveis melhorias ao seu nível de serviço.

Após esses estudos, optou-se pela implantação de uma pista suplementar à pista existente (DF 003) como alternativa para o acesso à região norte do Distrito Federal e à Rodovia DF150. Esta pista suplementar possibilita uma ligação direta ente o Balão do Colorado e a Rodovia DF 007(EPTT), além de permitir o acesso ao Bairro Taquari, em dois locais diferentes, e outras regiões lindeiras à rodovia.

As principais intervenções a serem efetuadas são as seguintes:

- Recuperação estrutural e funcional das pistas existentes da DF 003 , com o reforço de seus pavimentos, de forma a atender a crescente demanda oriunda do tráfego de veículos pesados;
- Implantação de pista suplementar à rodovia DF 003 , com três faixas de rolamento e acostamento nos dois sentidos, que ajudarão a carrear parte do tráfego, além de possibilitar acessos seguros à região do entorno;
- Implantação de ciclovia, à margem da pista suplementar, possibilitando a ligação do Balão do Colorado ao Balão do Torto, visando à futura integração com a malha cicloviária do DF, e

- Construção de obras de arte especiais nos entroncamentos com a DF 001/DF 150, com a DF007, nos acesso ao Bairro Taquari e a ponte sobre o Ribeirão do Torto, com o objetivo de transpor cursos d'água e promover a separação dos fluxos de veículos da pista suplementar com os da Rodovia DF 003 e aqueles dos acessos ao Taquari, permitindo fluxos diretos e sem interferência com o tráfego de passagem na Rodovia.

TORTO



COLORADO



IV - FAIXA DE DOMÍNIO DA RODOVIA E SUA OCUPAÇÃO

O Decreto nº 27.365/2006 que altera o sistema viário do DF enquadra a Rodovia DF 003 no Grupo de Faixa de Domínio do Grupo 1, que possui largura de 130 metros, divididas simetricamente em relação aos eixos dos canteiros centrais.

O empreendimento se insere na faixa de domínio acima descrita, insuscetível de posse e de propriedade por terceiros e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente, com circunscrição sobre a via – no caso, o DER.

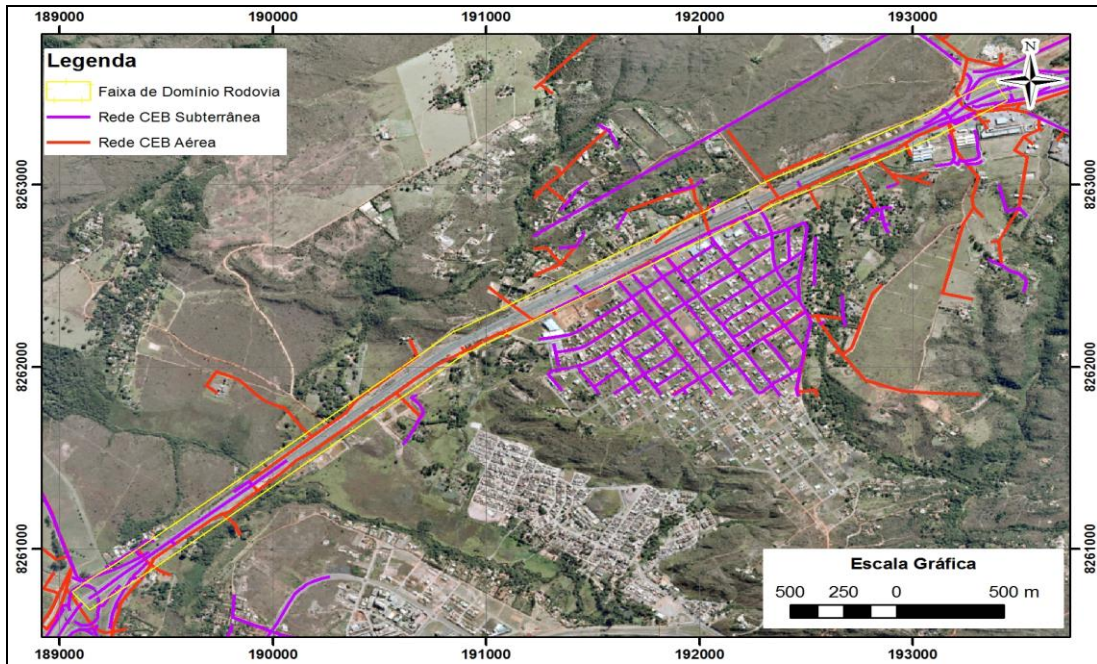
Ao longo da via, inseridas na sua faixa de domínio foram detectadas algumas ocupações que deverão ser objeto de levantamentos cadastrais, com a intenção de desapropriação, inclusive na área correspondente à alça de acesso a ser implantada próximo ao balão do Colorado, que ultrapassa os limites da faixa de domínio da rodovia.

O DER-DF apresentou Projeto de Desapropriação para as 04 ocupações existentes, situadas fora da faixa de domínio, e que sofreram interferências do projeto.

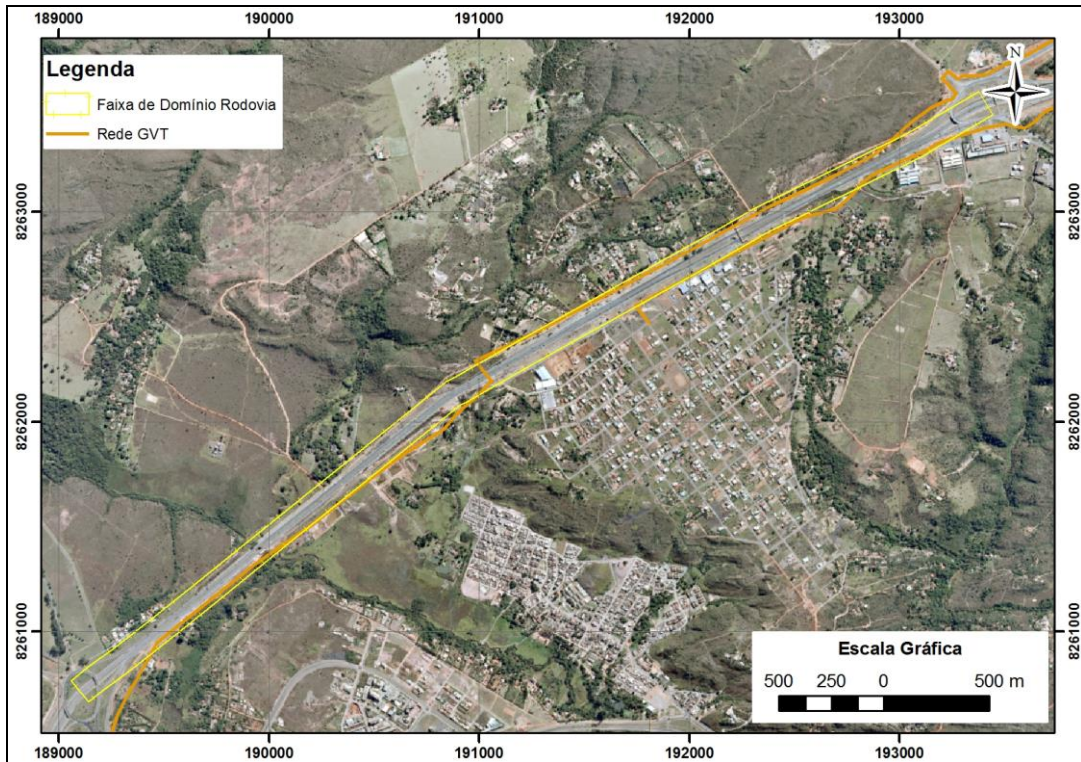
V – INTERFERENCIA DE REDES E INFRAESTRUTURA URBANA EXISTENTE

Quanto às interferências com redes de serviços, foram realizadas consultas à CEB, às Companhias de Telecomunicação (NET, Oi e GVT) e à CAESB, tendo sido respondido que o projeto apresenta interferências com todas as redes (fls. 1209 a 1223).

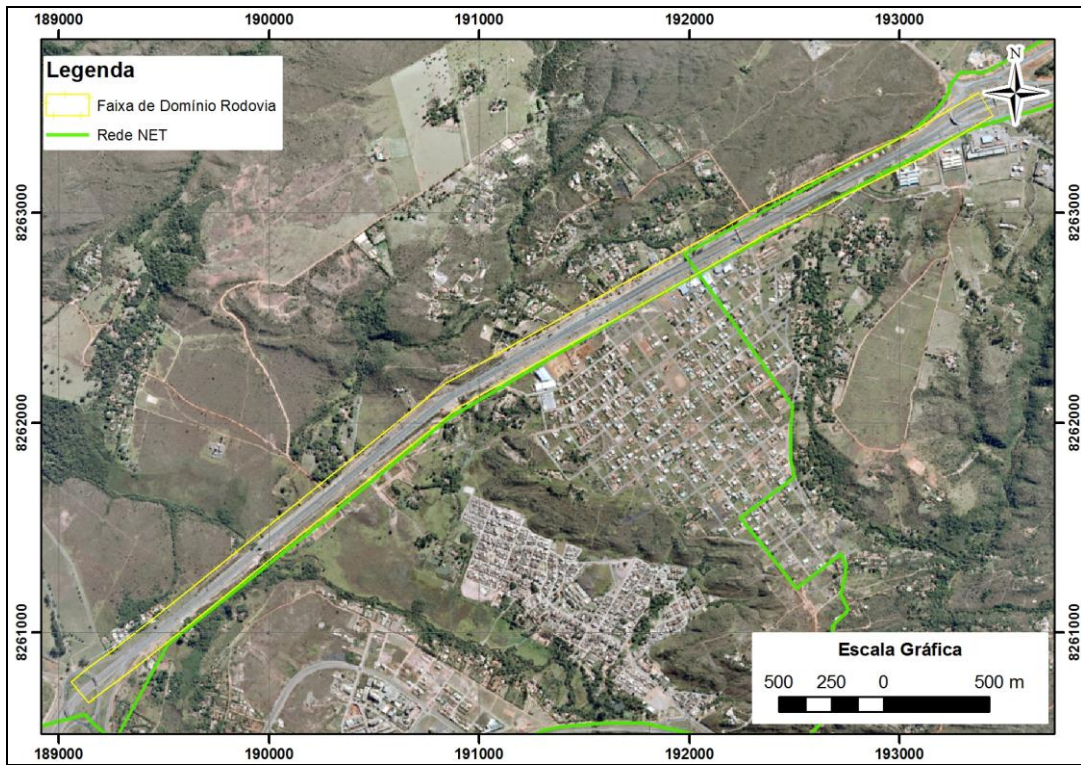
As interferências detectadas deverão ser remanejadas ou respeitadas, sendo observadas as condições das obras nas suas proximidades, de acordo com as normas das respectivas companhias.



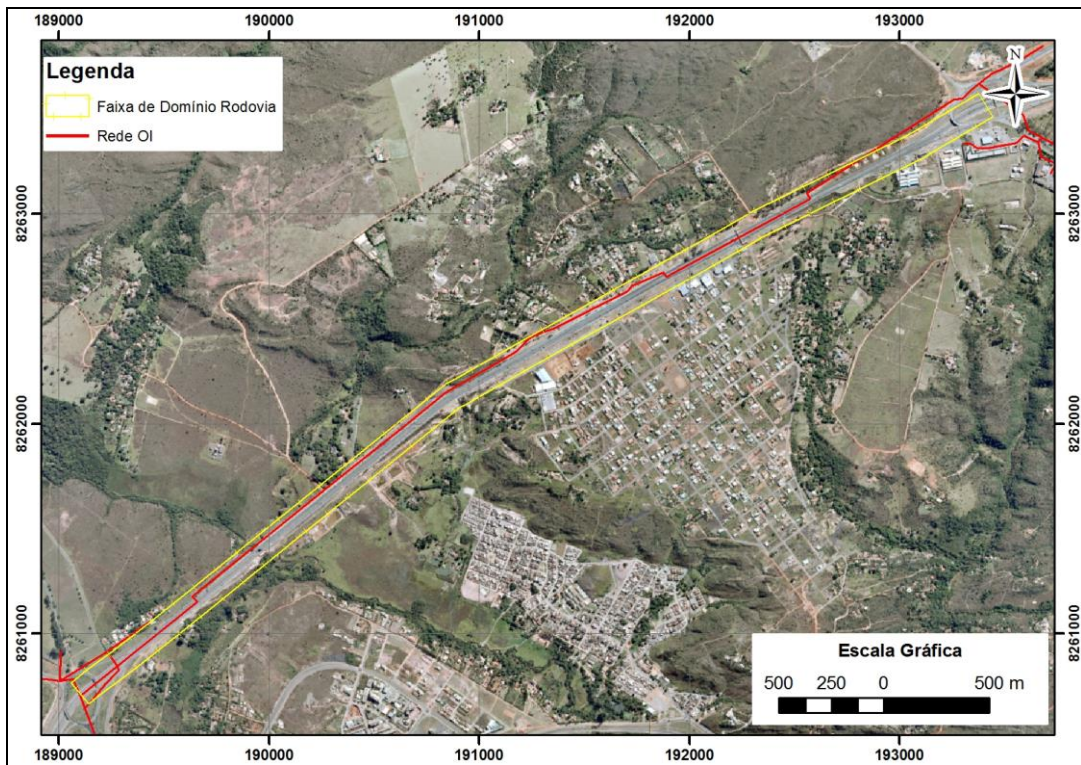
CEB



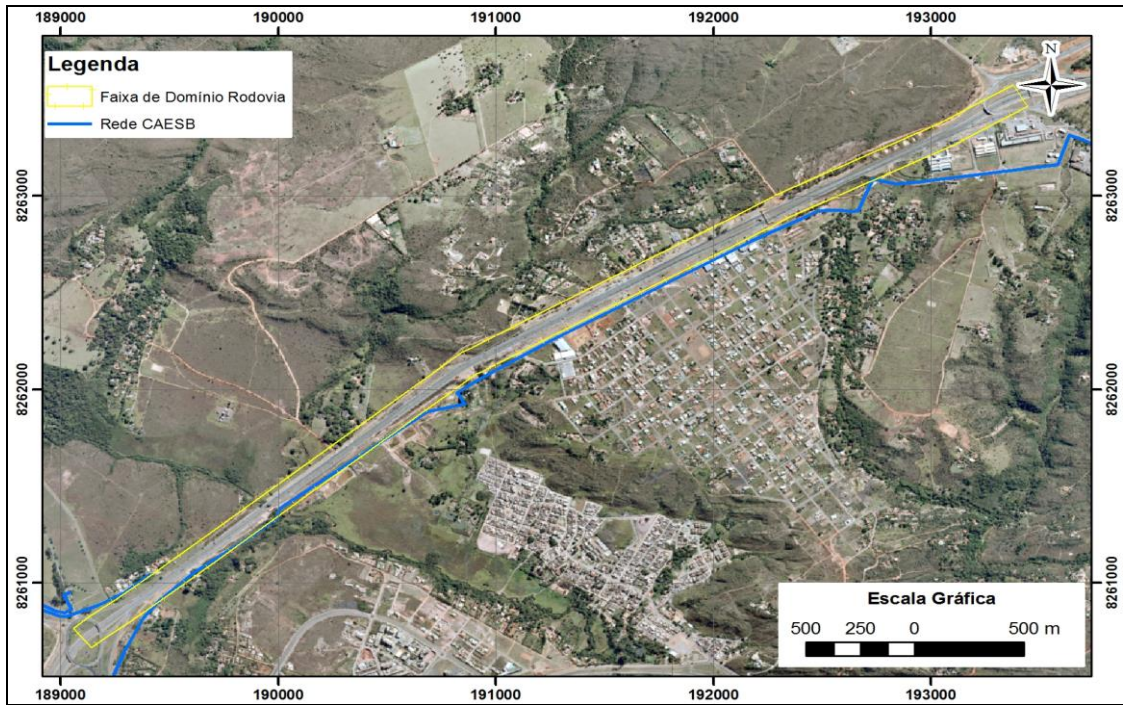
GVT



NET

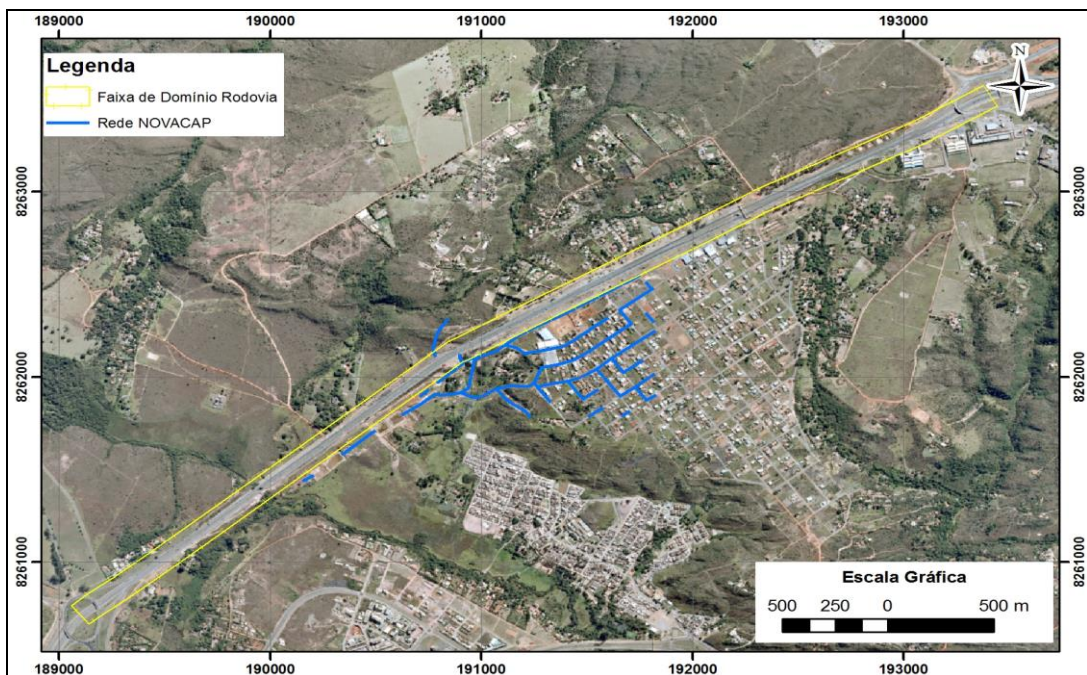


OI



CAESB

No que diz respeito ao sistema de drenagem pluvial – NOVACAP, foram detectadas redes somente nas proximidades do Setor Habitacional Taquari, não havendo necessidade de remanejamento desde que as obras não atinjam a cota que garanta a integridade da tubulação existente. (fl. 1220).



VI- ASPECTOS AMBIENTAIS

O projeto de implantação de pista com pavimentação asfáltica, auxiliar à rodovia DF-003, entre o Balão do Colorado e o Balão do Torto deverá ser realizado sobre estrada não pavimentada, pré-existente.

A região de implantação desta pista auxiliar é cortada por outras estradas não pavimentadas de acesso a chácaras, parcelamentos de terra irregulares, comércios, residências unifamiliares, entre outras atividades. Seu ambiente natural foi alterado de forma significativa e encontra-se fortemente perturbado pela ação antrópica.

A vegetação nativa foi suprimida na maior parte da área, tendo sido substituída por gramíneas exóticas, estando poucos estratos em bom estado de conservação.

Foi introduzida grande quantidade de espécies exóticas nos pomares domésticos, para sombreamento de áreas residenciais e para formação de cercas vivas.

As Áreas de Preservação Permanente – APP's foram alteradas pela supressão da vegetação das matas ciliares e invasão por gramíneas exóticas.

Os cursos d'água sofrem, de forma contínua, assoreamento em decorrência dos processos erosivos visíveis em toda a região, além de acumular ao longo de suas margens e leitos, resíduos de lixo doméstico e industrial.

As nascentes não foram preservadas, sua vegetação natural foi suprimida e seu ambiente natural modificado, implicando em ocupações não permitidas.

O relevo foi alterado pela construção da DF-003 que está situada sobre aterro de grande magnitude e provocou movimentação de grande volume de solo.

O EIA desta pista auxiliar à DF-003 observou rigorosamente as recomendações de recuperação de áreas já degradadas e a serem degradadas, bem como na indicação de medidas de contenção do aumento das degradações do ambiente local.

Visando atender às necessidades de proteção ambiental das áreas ambientalmente sensíveis, o DER, por meio das observações, especificações, exigências e orientações constantes no Termo de Referência e anexos do Edital de licitações, contratou a empresa ECOTECH Consultoria Ambiental para elaborar o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o respectivo Relatório do Impacto Ambiental (RIMA) para o empreendimento em tela.

A realização do EIA/RIMA para esse local decorre da necessidade de atendimento às exigências estabelecidas na Resolução CONAMA nº 001/86, retificada e complementada pela Resolução CONAMA nº 237/97, na lei nº 041/89 do DF e no decreto nº 12.960, de 28 de dezembro de 1990.

VI.1 – ALTERNATIVAS ESTUDADAS

O EIA/RIMA estabeleceu os aspectos ambientais restritivos à ocupação urbana e considerou cinco alternativas:

- **Alternativa 1: Não implantação do empreendimento**

Essa alternativa considera a hipótese de não implantação de qualquer trajeto, duplicação, marginal, vias alternativas ou ampliação do empreendimento.

Segundo a Rede Integrada de Transporte Coletivo do Distrito Federal (2011), o acréscimo de veículos de passeio em Brasília no último ano, foi de 21% com conseqüente aumento de congestionamento nas rodovias em todo o DF. Esses números não deixam dúvidas quanto ao crescimento da frota de veículos em ritmo acelerado. As rodovias não estão acompanhando a crescente demanda, gerando impacto negativo na qualidade de vida dos cidadãos, principalmente, tendo-se em vista não existir, ainda, sistema de transporte público adequado, de modo a garantir diminuição de número de carros de passeios nas rodovias. A DF 003 não é diferente, uma vez que absorve todo o tráfego de Planaltina, Sobradinho I e II, Condomínios do Grande Colorado e entorno, e da BR 020, que interliga Brasília ao Nordeste e Norte do Brasil.

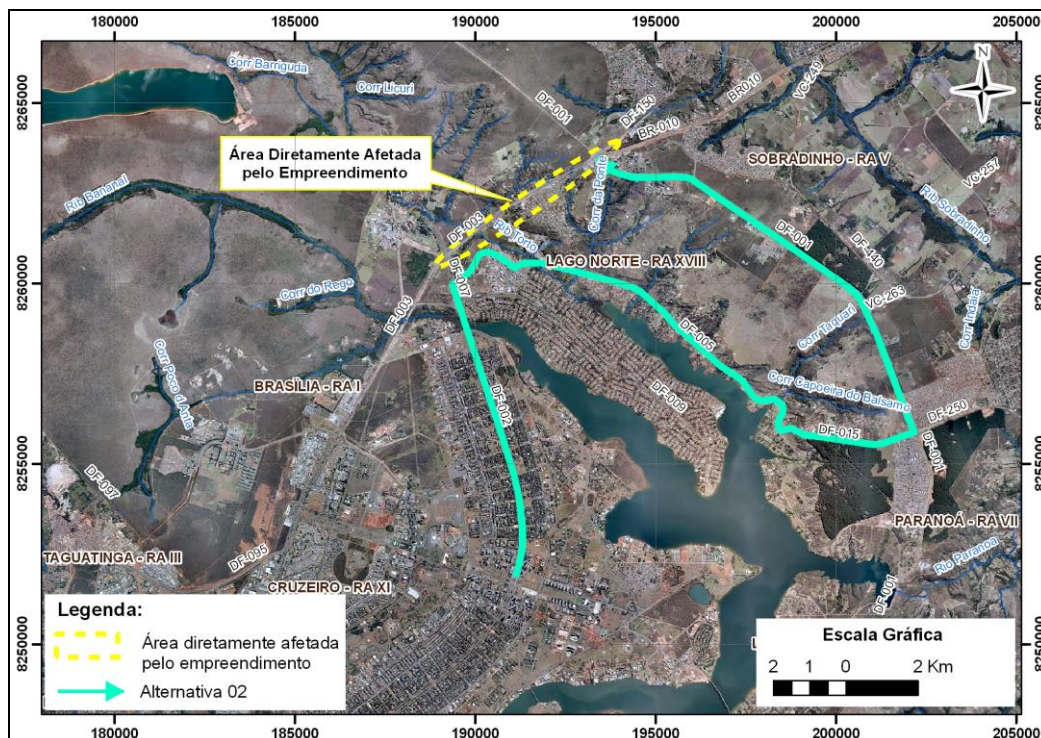
A não implantação do empreendimento dificultará, cada vez mais, o deslocamento de grande parte da população do Distrito Federal e de cidades do seu entorno. Isto implicaria em aumento no tempo de deslocamento da população residente na parte norte do Distrito Federal e seu entorno e na dificuldade do escoamento de cargas para as regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Quanto aos aspectos ambientais, a duplicação do trecho evitará altas concentrações de emissão de CO₂ durante os congestionamentos diários em horários de pico do trânsito, no trecho do Balão do Torto ao Balão do Colorado. As alterações da paisagem e o impacto sobre os recursos naturais não serão de grande monta e tão pouco irreparáveis, visto que o trecho a ser duplicado já foi bastante alterado na

implantação da rodovia DF-003/BR-020 e está situado sobre estrada não pavimentada, já existente e com solo compactado pelo tráfego diário de moradores da região.

- **Alternativa 2: Deslocamento pelo Lago Norte**

Tem início na DF-007, após a Ponte do Bragueto, entrada para a DF-006 (Núcleo Rural do Torto). Desta, pela DF-005, até a entrada para a DF-015. Daí até o Balão da DF-001 com a DF-250, retornando ao Balão do Colorado pela DF-001.

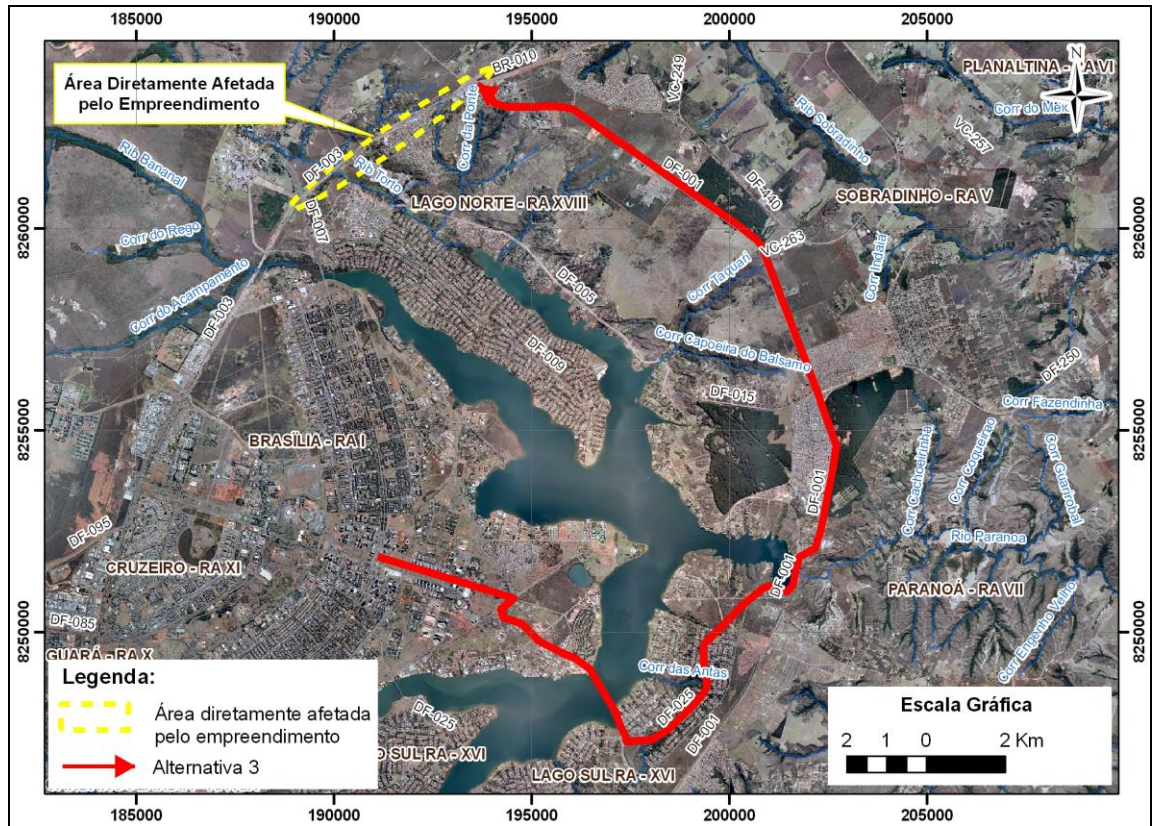


Esta alternativa implica em aumento de 36,6 km em relação ao trajeto Balão do Torto - Balão do Colorado e incide em trecho que já conta com fluxo intenso de tráfego de veículos nos horários de pico, devendo causar congestionamentos não desejáveis, caso seja aumentado o número de veículos que por ali circula diariamente.

- **Alternativa 3 - Deslocamento pela Ponte JK**

O trajeto nesta alternativa, parte da rodoviária do Plano Piloto até a Ponte JK no Lago Sul e segue pela DF 025 até a DF 001. Por esta última, desloca-se até o Balão do Colorado.

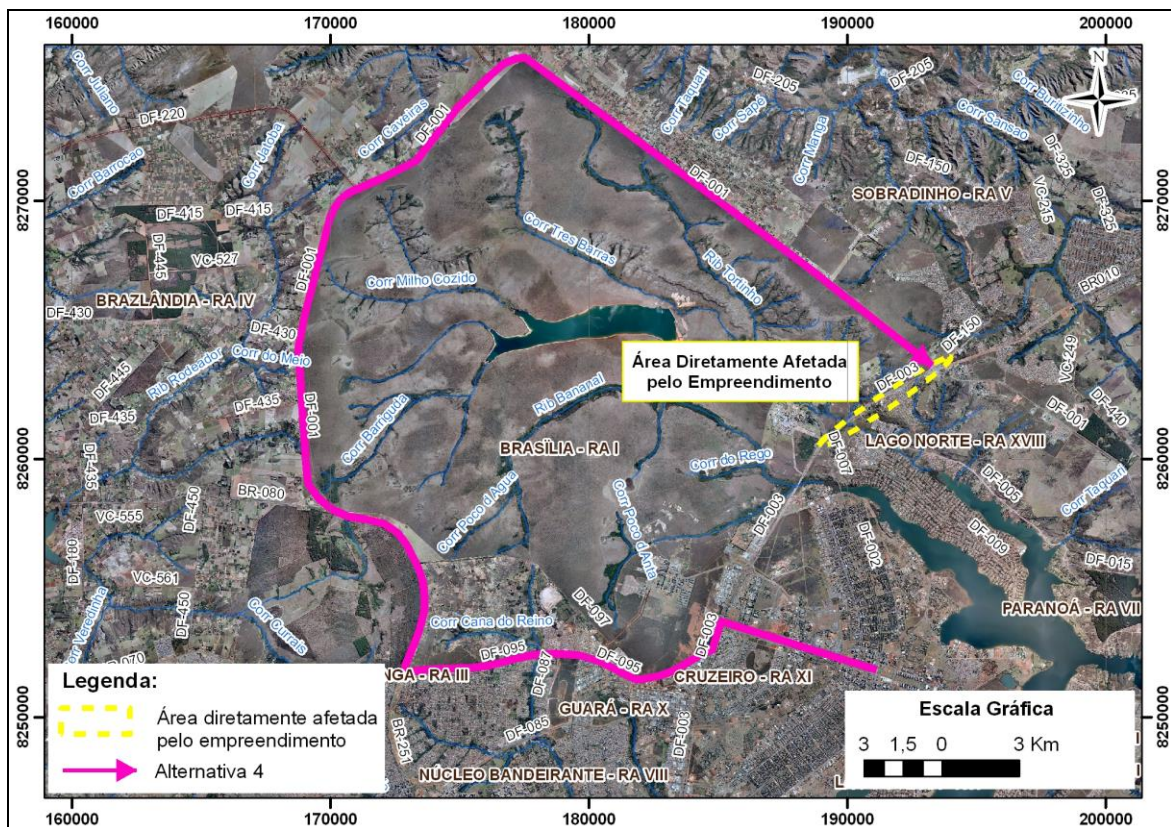
Esta alternativa implica em aumento de 33,1 km em relação ao trajeto Balão do Torto - Balão do Colorado além de aumentar o fluxo de trânsito sobre a ponte, que já se encontra com serviço sobrecarregado em horários de pico.



- Alternativa 4 - Deslocamento ao redor do Parque Nacional de Brasília**

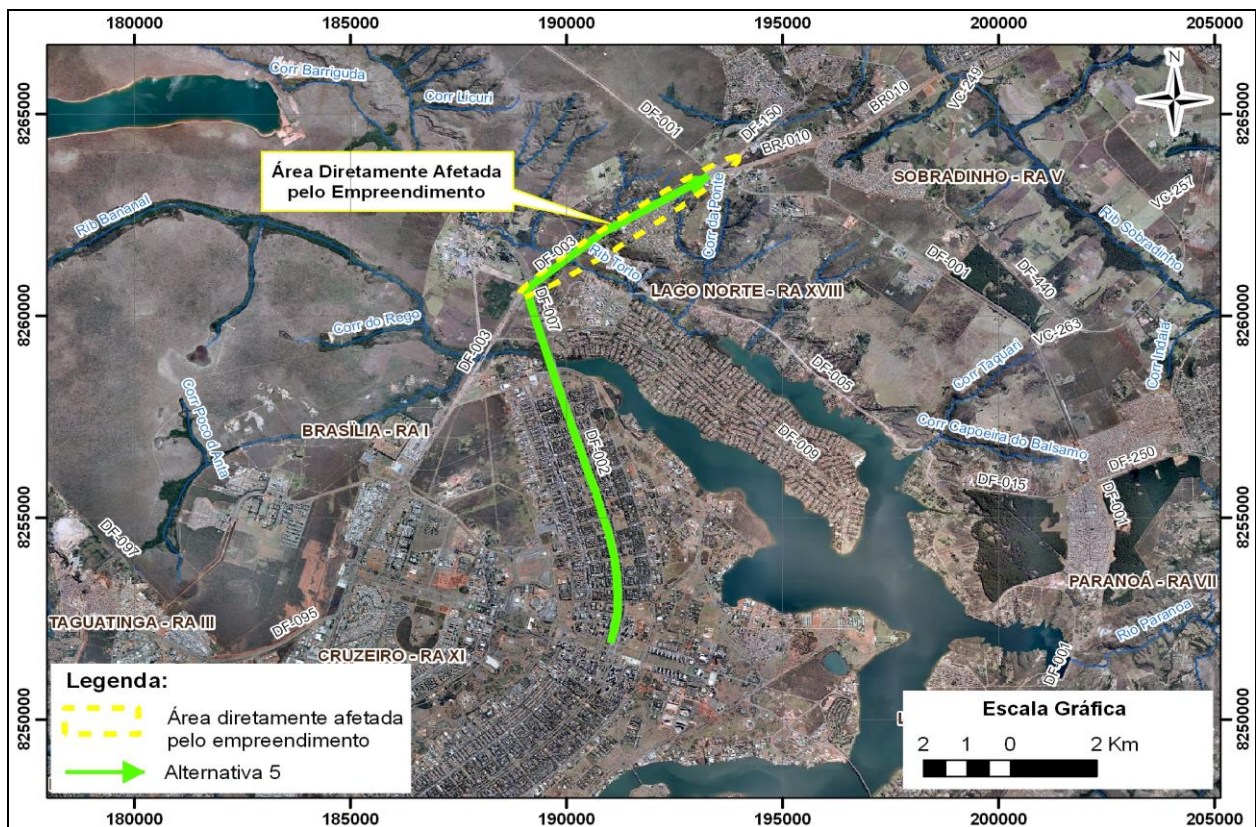
Esta alternativa, que contorna o limite do Parque Nacional de Brasília, Unidade de Conservação de Proteção Integral, além de aumentar o percurso em 69,9 km, se comparada ao trecho Balão do Torto – Balão do Colorado, se escolhida, provocará impacto na Unidade de Conservação, aumentando risco de atropelamento de fauna e de incêndio florestal, além da degradação do ambiente natural pela provável drenagem pluvial, do empreendimento, para o interior do Parque Nacional.

Por estas razões, o Instituto Chico Mendes, administrador da Unidade de Conservação, vem negando, há mais de cinco anos, o licenciamento ambiental ao GDF, para a pavimentação da estrada que dá acesso ao bairro Lago Oeste, que coincide com este trajeto.



- **Alternativa 5 – Alternativa de duplicação/ampliação/via marginal da rodovia DF-003 no trecho Balão do Torto ao Balão do Colorado**

Esta alternativa, por ser o trajeto usual diário da população do nordeste do Distrito Federal (Planaltina, Sobradinho I e II, Condomínios do Grande Colorado e da região), da sua vizinhança (Planaltina de Goiás e Formosa, principalmente) e de ligação do Norte e Nordeste às demais regiões brasileiras, e por apresentar impactos em áreas já degradadas por ocasião da implantação da DF-003/BR-020, com possibilidade de recuperação ambiental pelo empreendedor da obra, foi a escolhida para o desenvolvimento do Estudo de Impacto Ambiental – EIA, levando em consideração as vantagens para a população que utiliza este trajeto.



Na questão social destacam-se as promoções e intensificações das atividades econômicas através da otimização da logística de transporte da região e contratação de mão de obra durante a fase de implantação, além da questão de redução do tempo de viagem e dos custos associados ao transporte e a manutenção dos equipamentos viários.

Quanto às questões ambientais, destacam-se a redução do consumo de combustível, menor quantidade de emissão de CO₂ na atmosfera, menor utilização de recursos minerais (areia, cascalho, brita), menores áreas de exploração e degradação (jazidas, bota-fora, aterro e corte), menores áreas impermeabilizadas em função do menor percurso adotado, além da diminuição da formação de processos erosivos, devido às obras de drenagem. Para esta alternativa de trajeto foram estudadas três opções antes de desenvolver o projeto, a saber:

- **Alternativa 5.1 – Marginais com 2 (duas) vias de cada lado da DF - 003**

Esta alternativa de traçado sugeriu proposta de pista dupla, com operação permanente nos dois sentidos de tráfego, uma de cada lado da rodovia DF-003.

Os principais pontos negativos desta alternativa locacional é a interferência com equipamentos de drenagem de parte do Setor Habitacional do Taquari, localizadas do lado direito da DF-003, sentido Balão do Torto – Balão do Colorado.

- **Alternativa 5.2 – Faixa Tráfego/Acostamento tipo reversível**

Nesta opção considerou-se a implantação de nova pista posicionada à direita do traçado atual da DF-003, no sentido Balão Colorado - Balão do Torto, com a seguinte composição:

- 2 (duas) faixas de tráfego com 3,50m de largura, cada uma; e,
- 2 (dois) acostamentos com 2,50m de largura, cada um.

Funcionaria como o sistema de tráfego atual da Rodovia EPCL - Estrada Parque Ceilândia - DF-095, conhecida como Estrutural, ou seja, reversível nos horários de pico. As “Pistas Reversíveis”, ocorreriam no sentido “Balão Colorado - Balão do Torto” no período da manhã, das 6:45 às 7:45 horas e no sentido “Balão do Torto - Balão Colorado” no período da tarde, das 18:30 às 19:30 horas.

Operacionalmente, esta opção tornou-se inviável, pois se implantado o projeto em 2011, permitiria a operação nos níveis de serviço desejáveis até o ano de 2020, e, posteriormente, não conseguiria absorver o tráfego da época, sendo necessárias mais obras de engenharia para oferta de melhores serviços. Também, a exemplo da “estrutural”, exigiria mobilização contínua de recursos humanos durante os dias úteis da semana para realização do controle direcional de tráfego.

Ambientalmente, o principal aspecto negativo desta alternativa é a maior movimentação de terra para a realização das obras, já que, obrigatoriamente, a ampliação da rodovia teria que seguir o mesmo greide do terreno existente.

- **Alternativa 5.3 – Duplicação com Vias Novas Independentes**

À partir desta alternativa foi concebido o projeto da STRATA, por apresentar vantagens operacionais e provável menor impacto ambiental e econômico. Este plano de ocupação é objeto específico do EIA apresentado.

O traçado segue ao lado direito da DF-003, sentido Balão do Colorado - Balão do Torto, de forma independente da rodovia existente e pode ser utilizado como pista marginal à DF-003. Com duas intervenções de passagens inferiores, ou seja, túneis

localizados estrategicamente entre as rodovias, fará que seja possível o uso da via em ambos os sentidos, de forma alternada, conforme a demanda do fluxo de trânsito em horários de pico.

Este traçado é o que apresenta menor impacto por ser a alternativa com menor extensão, ensejando economia de tempo para a realização do percurso, menor utilização do recurso natural e conseqüente menor custo financeiro para a execução do empreendimento.

Ressalte-se a vantagem ambiental devido à recuperação de passivos ambientais proveniente da atual ocupação do local (áreas com solo exposto, processos erosivos ativos e falta de manutenção no atual sistema de drenagem).

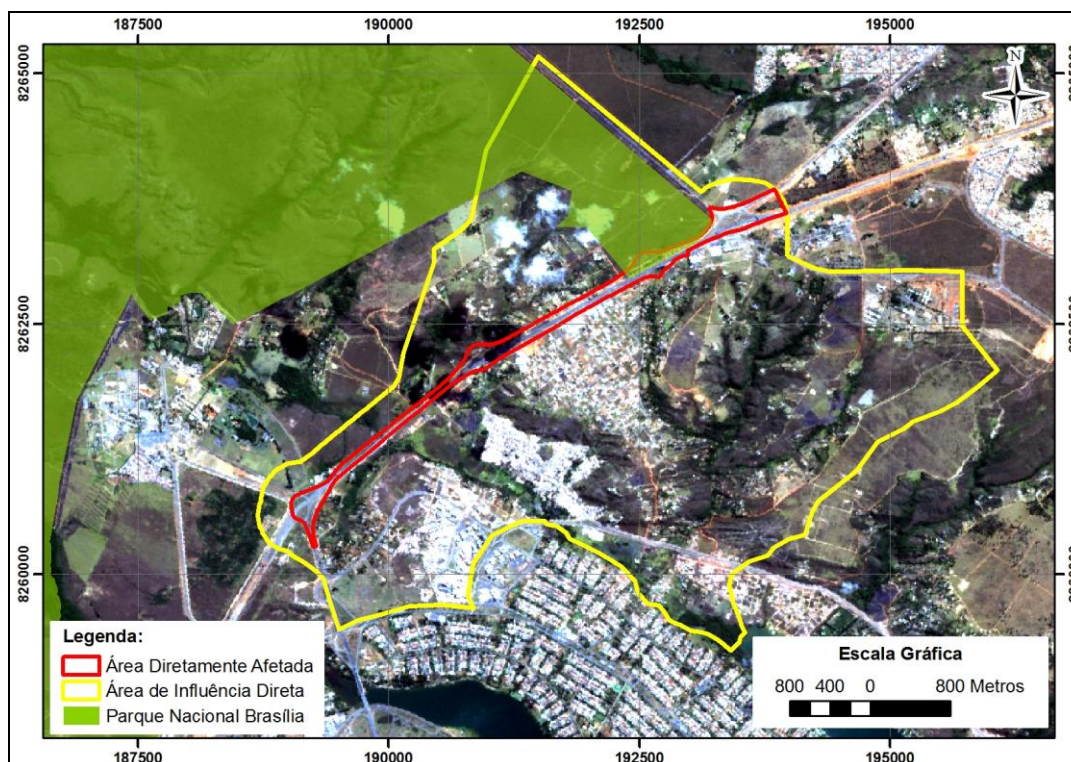
Ainda destaca-se que ocorrerão menores áreas de corte, aterro, bota-fora e menor necessidade de materiais minerais para construção da via (areia, brita, cascalho, entre outros).

Salienta-se a preocupação com a previsão de uma rota alternativa para as pistas principais da DF-003, que são interditadas em caso de acidentes, desviando o seu tráfego e, conseqüentemente, aumentando, demasiadamente, o trajeto para os usuários desta via. Desta forma, a pista suplementar poderia carrear o tráfego das pistas interditadas da rodovia existente. Destaca-se que a implantação da pista suplementar é fundamental para mitigar os transtornos que advirão com as obras para implantação do sistema de transporte coletivo de passageiros denominado BRT – Eixo Norte, que se encontra em fase de licitação.

VI.2 – ÁREAS DE INFLUÊNCIA DO EMPREENDIMENTO

Área Diretamente Afetada

A Área Diretamente Afetada inicia-se na intersecção da DF-003 com a DF-007 (Balão da Granja do Torto) e finaliza-se no entroncamento das rodovias DF-003, DF-001 e DF-150 (Balão do Colorado), Região Administrativa de Sobradinho RA V, perfazendo extensão total de 5,20 km. É definida pelo terreno a ser efetivamente ocupado e modificado, ou seja, é a área geométrica do Projeto de Pavimentação, definida pelo DER.



Área diretamente afetada pelo empreendimento (Imagem de Satélite ALOS – 2009).

Área de Influência Direta – AID

Está área (AID) foi proposta em função dos impactos ambientais diretos (meio físico, meio biótico e meio antrópico) advindos da implantação do empreendimento. Para isso, foram incluídos: A Microbacia do córrego Açude (lado direito da rodovia no sentido Sobradinho – Plano Piloto), a Microbacia do córrego da Ponte (Lado esquerdo da rodovia no sentido Sobradinho – Plano Piloto), sendo o limite o ponto onde o ribeirão do Torto desemboca diretamente no lago Paranoá, também as regiões lindeiras do Setor Habitacional do Taquari, Vila Varjão e Centro de Atividades do Lago Norte.

Vale ressaltar que na AID, em relação aos fatores bióticos, constam conectores ambientais (Torto) conforme definidos pela LEI COMPLEMENTAR Nº 803, DE 25 DE ABRIL DE 2009 – PDOT. Esses Conectores Ambientais são porções de ecossistemas naturais, parques e equipamentos urbanos como vias públicas, calçadas, canteiros centrais, praças e playgrounds, providos de arborização e áreas verdes, utilizados como elementos de conexão entre espaços naturais preservados e demais unidades de conservação e áreas protegidas, possibilitando maior fluxo genético entre as espécies vegetais e o trânsito da fauna local.

Área de Influência Indireta – All

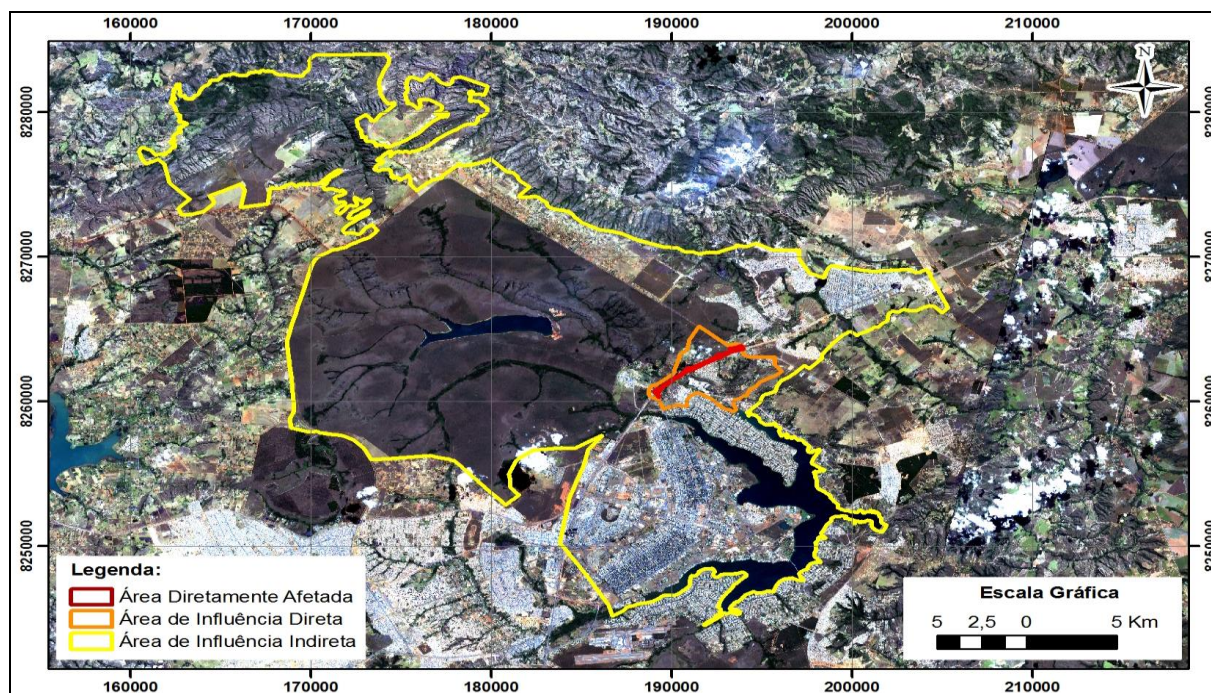
A All é delimitada pelas Unidades Hidrográfica de Santa Maria/Torto e Bananal e por parte da Unidade Hidrográfica do Lago Paranoá.

Entende-se que há conexão entre essas Unidades Hidrográficas, o Parque Nacional de Brasília e o empreendimento.

A Microbacia do Bananal foi incluída na All, em virtude de questões como corredor de fauna, hidrografia e conexão com o Parque Nacional de Brasília, que atuaram com impactos indiretos a essa Unidade Hidrográfica.

Portanto, essa a All consiste na área sujeita aos impactos indiretos da implantação e operação do empreendimento, delimitada geograficamente com as localidades interceptadas ou próximas ao trecho do empreendimento.

Essa área de influência indireta, também indica áreas para eventual retirada de solo para aterro (caixas de empréstimo) e instalação de obras de contenção de erosão, drenagens, canteiros, entre outros.



Para a determinação da área de influência do sistema de transporte e tráfego, considerou tanto os condomínios situados na região lindeira à rodovia DF-003 como a Região Administrativa de Sobradinho I e II, do Setor Habitacional Taquari, Vila BASEVI, Núcleo Rural Lago Oeste, Grande Colorado, Planaltina, Planaltina do Goiás, Formosa,

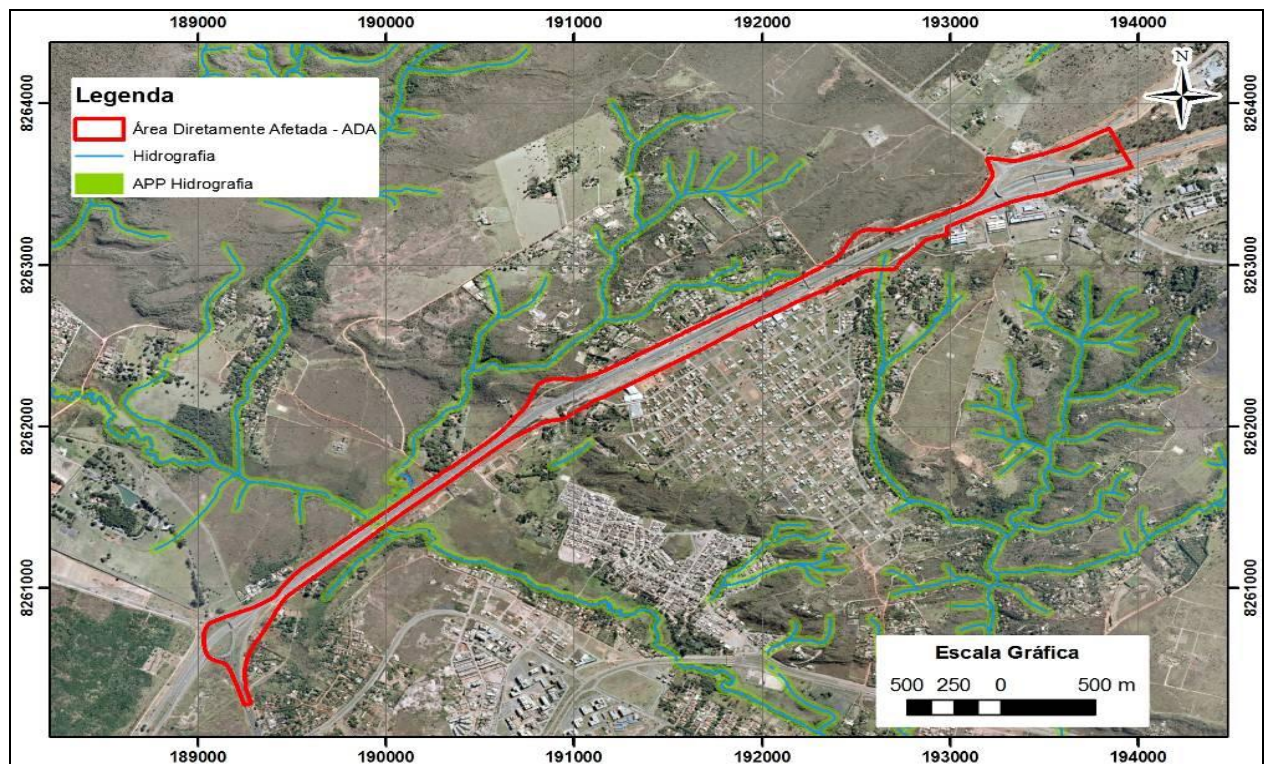
Brasília e demais localidades cuja população utiliza a rodovia, inclusive para ligações Interestaduais.

Essa área de influência indireta, também indica áreas para eventual retirada de solo para aterro (caixas de empréstimo) e instalação de obras de contenção de erosão, drenagens, canteiros, entre outros.

Foi incluída na nova delimitação, a Microbacia do Bananal, em virtude de questões como corredor de fauna, hidrografia e conexão com o Parque Nacional de Brasília, que atuaram com impactos indiretos a essa Unidade Hidrográfica.

VI.3 – ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

Conforme figura abaixo, os cursos d'água que sofrerão impactos advindos do empreendimento são o Ribeirão do Torto, córrego do Açude e do Urubu.



A intervenção ou a supressão de vegetação nativa em Área de Preservação Permanente somente ocorrerá nas hipóteses de utilidade pública, de interesse social ou de baixo impacto ambiental previstas em lei (Art. 8, Lei Federal nº 12.651/2012 – Novo Código Florestal).

VI.4 – MANIFESTAÇÃO DE OUTROS ÓRGÃOS

IPHAN

Por meio da carta nº 399.100/2010, a Ecothec consultou o IPHAN acerca do Diagnóstico Arqueológico da Duplicação da DF 003, e , conforme manifestação do CNA/DEPAM/IPHAN à fl. 1226, a Coordenação de Pesquisa e Licenciamento Ambiental do CNA/IPHAN, aprovou o referido diagnóstico e o considerou apto a receber a Licença Ambiental Prévia para o empreendimento, ressaltando que, para as demais etapas de licenciamento - LI e LO, o empreendedor deverá atender às condicionantes elencadas na Informação Técnica nº 149/2010-CNA/DEPAM/IPHAN, acostada às fls. 1227 a 1229.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE - ICMBio

Em atendimento à solicitação do ICMBio o IBRAM encaminhou o Termo de Referência, o EIA/RIMA e cópia integral do processo de licenciamento do projeto em análise, que se manifestou, em um primeiro momento, de forma contrária ao empreendimento devido a sua interferência com o Parque Nacional de Brasília , por se tratar de Unidade de Conservação de Proteção Integral.

Foi sugerido que o empreendedor apresentasse proposta alternativa, compatibilizando sua geometria às poligonais das Unidades de Conservação afetadas.

Em atendimento, o DER encaminhou novas plantas, com os ajustes solicitados, esclarecendo que o novo projeto geométrico adotou soluções que não interferem com a poligonal do Parque Nacional.

O novo projeto foi encaminhado ao ICMBio, pelo IBRAM, em 18 de setembro de 2013.

Em outubro de 2013, o ICMBio solicitou a locação em planta apenas da faixa de domínio da rodovia, tendo sido atendido por meio do ofício nº 400.000.288/2013-SULFI/IBRAM, de 5 de dezembro de 2013.

Até a presente data, o ICMBio não se manifestou a respeito do novo projeto apresentado.

ADASA

Por meio do Despacho nº 277 de 28 julho de 2011 a ADASA concedeu a Outorga Prévia ao DER, permitindo a utilização dos recursos hídricos para lançamento de águas pluviais nos Córregos Açude e Urubu, e no Ribeirão do Torto, (Bacia Hidrográfica do Rio Paranoá), por meio do sistema de drenagem pluvial atendendo à determinação de execução de bacias de qualidade e quantidade, assim como a vazão outorgada no ponto de lançamento.

VI.5 - SOLUÇÃO DE DRENAGEM PLUVIAL

A implantação da nova pista acarretará o aumento da área impermeável na região do empreendimento, causando aumento na vazão contribuinte para o córrego Açude e para o Ribeirão do Torto.

Conforme citado no estudo apresentado o sistema existente de drenagem pluvial é composto por bueiros implantados no canteiro central da pista existente.

Atualmente o lançamento destes bueiros é realizado de forma difusa ao longo do trecho estudado provocando pequenos ravinamentos nos locais de lançamento.

É importante lembrar que, segundo o projeto de drenagem apresentado, não haverá o aproveitamento das estruturas existentes por estarem fora do eixo de projeto ou não serem compatíveis com a nova geometria, bem como por apresentarem: insuficiência de vazão e estruturas quebradas, bem como em precárias condições de utilização.

Os lançamentos nas APPs limítrofes ao empreendimento não gera, atualmente, processos de assoreamento ou degradação.

Por normativa da ADASA deverão ser adotadas bacias de retenção qualitativas para a redução desta carga poluidora quando da implantação do empreendimento, bem como bacias qualitativas para amortecimento das vazões.

Com relação às vazões de lançamento, a determinação conclusiva das mesmas só poderá ser feita quando da apresentação, por parte do DER, dos projetos executivos das bacias de retenção exigidas pela normativa 09/2011 da ADASA.

É importante lembrar que, conforme citado nos estudo apresentado, a drenagem da marginal a ser implantada se dará pela complementação e adequação das

estruturas existentes nas pistas centrais da DF-003, onde serão implantados também novos dispositivos de captação e condução de águas pluviais, tais como valetas e sarjetas, para condução até os pontos onde se localizam os bueiros.

VI.6 - MEDIDAS DE MITIGAÇÃO E CONTROLE AMBIENTAL

ACÇÃO	IMPACTOS	CARACTERÍSTICAS DOS IMPACTOS	MEDIDAS PREVENTIVAS E MITIGADORAS				
IMPLANTAÇÃO 2. Movimentação de Equipamentos e Maquinário e Canteiro de obras <ul style="list-style-type: none"> Higiene, segurança e medicina do trabalho, Canteiro de obra Mobilização de mão de obra e instalação do canteiro de obra, Depósito de Bota-fora. 	A) Poluição dos solos e dos corpos hídricos pela disposição irregular de entulho proveniente dos canteiros de obra. Custo e transtorno no transporte de bota-fora do local do empreendimento para outras áreas	N-D-L-MP-T-R-C	A) Utilização de áreas degradadas, após consulta aos órgãos competentes, como depósito de entulho antes de se proceder à sua recuperação. Incorporação do excedente de material de entulho no corpo dos aterros na pavimentação da DF 003 e em áreas que necessitem de recuperação. Se necessário instalar sistemas para coleta de efluentes líquidos em tanques de captação, de modo que não sejam drenados para o interior de corpos hídricos e nem se infiltrem no solo.				
	B) Promover a implantação da obra dentro do padrão previsto para projetos, com o mínimo de riscos à saúde e com segurança aos operários contratados, tanto na área destinada ao canteiro de obras quanto nas frentes de serviços.	P-D-R-I-P-R-M	B) Avaliar a saúde da mão-de-obra contratada, mediante exame admissional que possibilite o diagnóstico de doenças relevantes para a atividade a ser realizada; Preservar a saúde dos empregados da obra, mediante realização de exames médicos periódicos; Colaborar para a manutenção das condições sanitárias favoráveis à população empregada; Prestar assistência médica à população trabalhadora no caso de ocorrência de acidentes e de doenças; Esclarecer e orientar os empregados sobre as doenças sexualmente transmissíveis mediante campanhas educativas. Disponibilizar equipamentos de proteção individual e coletiva, e conscientizar os colaboradores da importância de seu uso na prevenção a acidentes no trabalho.				
	C) Drenagens mal projetadas solos colapsíveis ou recobertos por entulho de obras com possibilidade de danos aos leitos viários.	N-D-L-MP-T-R-M	C) Planejamento da drenagem adequada com lançamento da água no sistema pluvial. Recuperação de áreas expostas e degradadas através de revegetação com espécies nativas. Execução de estudos geotécnicos para determinar a capacidade de carga e resistência dos solos colapsíveis.				
	D) Implementar medidas de infraestruturas durante a instalação da obra e canteiro de obras, se necessário e assegurar estes serviços durante toda a fase de construção do empreendimento.	P-D-L-I-T-R-M	D) Implantar sistema de abastecimento de água potável; Implantar sistema de destinação dos esgotos sanitários; Implantar sistema de destinação dos efluentes de oficinas e lavadores; Dar destinação adequada aos resíduos sólidos gerados; Implementar o sistema de rede elétrica provisório.				
CARACTERÍSTICAS DOS IMPACTOS	POSITIVO P NEGATIVO N	DIRETO D INDIRETO - I	LOCAL - L REGIONAL R ESTRATEGICO - E	IMEDIATO - I MEDIO PRAZO - ME LONGO PRAZO - LP	TEMPORARIO - T PERMANENTE - P CICLICO - C	REVERSIVEL - R IRREVERSIVEL - I	FRACO - F MODERADO - M CRITICO - C

VI.7 - PLANO DE MONITORAMENTO E PROTEÇÃO AMBIENTAL



OBRAS DE MELHORIA E AMPLIAÇÃO DA CAPACIDADE DA RODOVIA DF-003 (EPIA), TRECHO COMPREENDIDO ENTRE O BALÃO DO COLORADO E O BALÃO DO TORTO



PLANO DE MONITORAMENTO E PROTEÇÃO AMBIENTAL

PRINCIPAIS PROGRAMAS

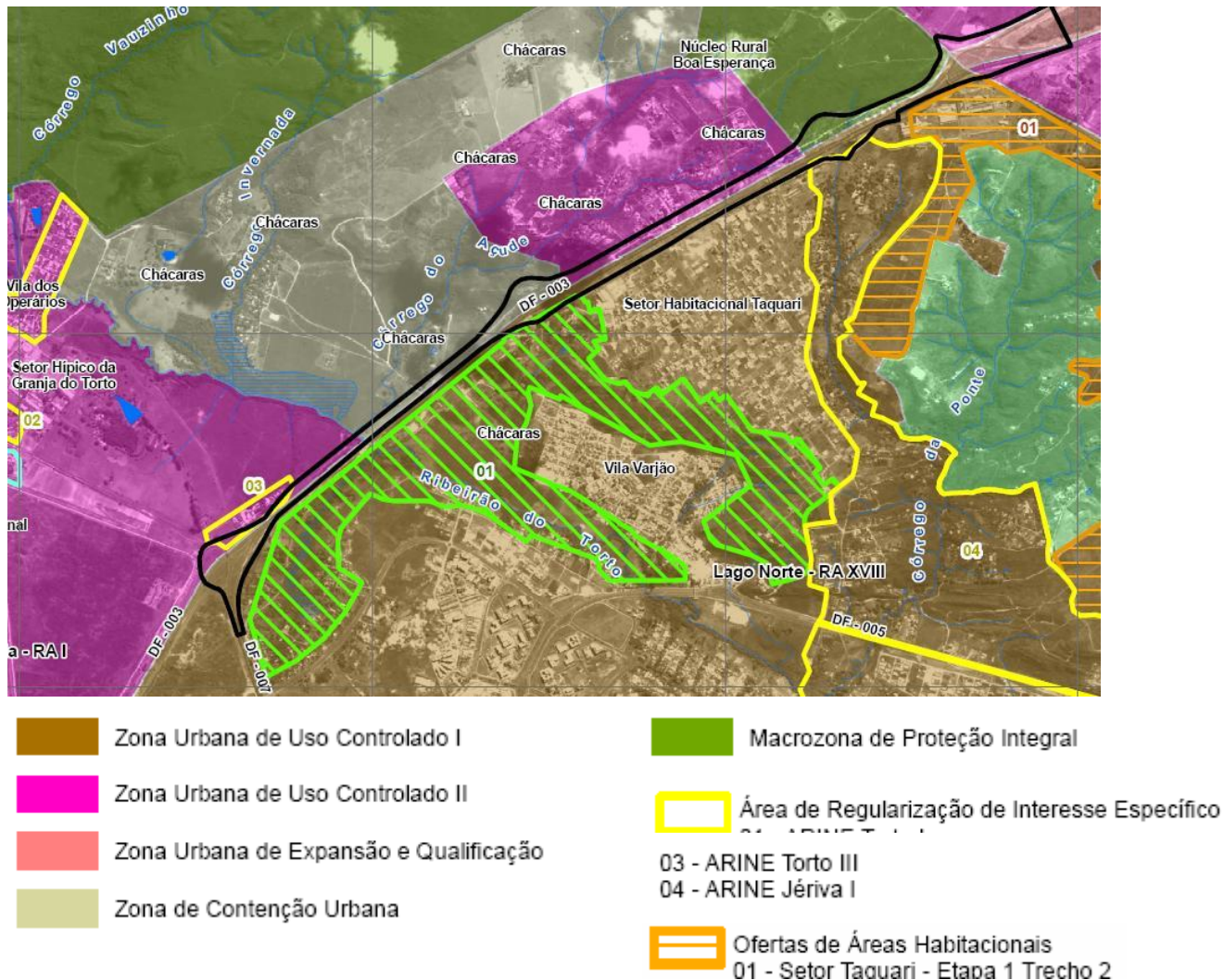
- PROGRAMA DE MONITORAMENTO DOS RECURSOS HÍDRICOS;
- PROGRAMA DE CONTROLE DE EROSIÃO;
- PROGRAMA DE PAISAGISMO E RECUPERAÇÃO DE ÁREAS DEGRADADAS;
- PROGRAMA DE GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS; E
- PROGRAMA DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL.

VII – ASPECTOS URBANÍSTICOS

VII.1 - Zoneamento em relação ao Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT/2009) – Lei Complementar nº 803/2009

Segundo o PDOT/2009, a área objeto de intervenção incide sobre Zonas Territoriais Urbanas, definidas como Zona Urbana de Expansão e Qualificação, Zona Urbana de Uso controlado I e II, e Zona de Contenção Urbana, além de incidir sobre o Conector Ambiental que liga o Ribeirão do Torto ao Parque Nacional de Brasília.

A área se sobrepõe, ainda à uma porção da Macrozona de Proteção Integral.



VII.2 – Acessos e interseções

Para a concepção das interseções e dos acessos foram considerados os estudos de tráfego, aspectos relativos à fluidez e acessibilidade, e à segurança e conforto dos usuários, compatibilizando-os com aspectos operacionais satisfatórios.

Os estudos de tráfego indicaram a necessidade de adoção de soluções em diferentes níveis, definindo ainda as dimensões das faixas adicionais de aceleração e desaceleração, assim como as larguras das diversas pistas do sistema viário proposto.

VII.3 – Sinalização e dispositivos de segurança

Foram observados os dispositivos legais do CONTRAN além daqueles previstos na Publicação 705/100 e nas especificações do DNER, considerando os elementos de sinalização vertical, horizontal, além dos dispositivos de segurança.

VII.4 – Transporte Coletivo

As principais cidades do DF e do entorno cujas populações utilizam a DF 003 são: Planaltina, Sobradinho, Planaltina de Goiás e Formosa, além de linhas interestaduais que interligam o DF com o leste de Goiás, Bahia e demais estados do nordeste.

Além dos pontos de embarque e desembarque existentes na via, estão previstos outros a serem implantados em locais estratégicos, visando à boa operação do sistema de transporte público, que contará também com passarelas para travessias com segurança.

VII.5 – Ciclovias

Para a ciclovia, a ser implantada ao longo da borda esquerda da pista suplementar, foi prevista uma faixa de 3,00 metros, separada do acostamento externo por um canteiro com 1,00 metro de largura, e deverá ser integrada à malha cicloviária do DF.

Esta ciclovia terá a espessura de 15 cm, imprimação com asfalto diluído, e revestimento em concreto asfáltico usinado a quente – CBUQ.

Em locais com aterros elevados serão instaladas cercas com tela, com o intuito de proteger os ciclistas contra eventuais saídas de pista.

VIII – HISTÓRICO DO PROCESSO

- **Requerimento de Licença Prévia, publicação no DODF e Relatório Preliminar de Avaliação Ambiental** – peças 01 a 57;
- **Informação Técnica nº 562/2010 – GELAM/DILAM/SULFI** – solicitação de EIA/RIMA e demais documentos iniciais, acompanhada de Termo de Referência EIA/RIMA – peças 59 a 61;
- **Carta nº 071/2011 Ecotech Ambiental** – Envio da primeira versão EIA/RIMA – peças 84 a 516;
- **Ofício nº 279/2011 GABIN/PNBICMBio** - solicitação de via impressa e TR para EIA/RIMA por parte do Parque Nacional de Brasília – peça 532;
- **Informação Técnica nº 268/2011 – GELAM/DILAM/SULFI** - Solicitações de complementações técnicas ao EIA/RIMA apresentado conforme análise da Comissão criada para análise do mesmo – peças 533 a 555;
- **Ofício nº 926/2011 GEMAM/DER-DF**- Publicação convite de Audiência Pública referente ao empreendimento- peça 555 a 558;
- **Carta nº 345/2011 Ecotech Ambiental** – Envio da primeira versão Relatório de Impacto Ambiental – peças 562 a 737;
- **Ofício nº 349/2011 NPD/PARNA BRASÍLIA ICMBio**– Solicitação de encaminhamento TR EIA/RIMA, envio da versão final em papel e cópia integral do processo de licenciamento, notificação quanto ao não atendimento ao Ofício nº 279/2011 GABIN/PNB ICMBio – peças 738 a 742;
- **Carta nº 374/2011 Ecotech Ambiental** – Envio de Gravação, degravação em formato digital de Audiência Pública- peças 744 a 787;
- **Carta nº 440/2011 Ecotech Ambiental** – Envio de segunda versão do EIA, conforme correções da IT 268/2011 – GELAM/DILAM/SULFI, Respostas às cartas consulta expedidas pela CAESB, IPHAN, CEB, empresas de telefonia, NOVACAP – peças 789 a 1.229;
- **Outorga prévia ADASA** - lançamentos de águas pluviais nos córregos Açude, Urubu e Ribeirão do Torto – peça 1.230;
- **ARTs referentes ao EIA RIMA** – peças 1.235 a 1.241;

- **Informação Técnica nº 004/2012 – GELAC/COLAM/SULFI**- solicitação de complementações necessárias ainda inexistentes na segunda versão do EIA/RIMA – peças 1.334 a 1.338;
- **Carta nº 313/2011 Ecotech Ambiental** – Envio das complementações, mapas e anexos conforme IT nº 004/2012 GELAC/COLAM/SULFI- peças 1.344 a 2.121;
- **Ofício nº 1650/2012 GDG/DER-DF** – Resposta ao Ofício nº 400.000.101/2012 PRESI/IBRAM informando sobre elaboração do EIA/RIMA elaborado pela empresa Ecotech Ambiental – peça 2.124;
- **Carta nº 602/2012 Ecotech Ambiental** – Encaminhamento de Caderno de Complementações solicitadas na Informação Técnica nº 004/2012 – peças 2.126 a 2.229;
- **Informação Técnica nº 046/2013 GELOI/COLAM/SULFI** – Aceite do estudo ambiental apresentado quanto ao Termo de Referência expedido pelo IBRAM – peças 2.232 a 2.236;
- **Ofício nº 100.001.289/2013 PRESI IBRAM** – Encaminhamento do estudo ambiental em resposta aos ofícios nº 279/2011 GABIN/PNB/ICMBio e 349/2011 NPD/PNB/PARNA BRASÍLIA ICMBio – peça 2.237;
- **Ofício nº 100.001.461/2013 PRESI IBRAM** – Autorização para realização de Audiência Pública e discussão do EIA/RIMA e respectivas publicações no DODF e jornal de grande circulação – peça 2.239;
- **Ofício nº 826/2013 – DG DER-DF**–Esclarecimentos sobre realização de Audiência Pública em 12/07/2013 e respectivas publicações – peça 2.240 a 2.247;
- **Ofício nº 832/2013 – DG DER-DF** – Convite para participação em Audiência Pública em 12/07/13 – peça 2.248;
- **Ofício nº 1162/2013– DG DER-DF** – Encaminhamento de Lista de presença, Relatório impresso e gravação da Audiência Pública e mídia com o arquivo digital de áudio e arquivos digitais correlatos – peças 2.249 a 2.288;
- **Ofício nº 029/2013 APAPC/ICMBio (cópia)**–Negativa por parte do ICMBio para implantação do empreendimento conforme projeto apresentado. Ressalta-se, ainda, a possibilidade de implantação no Parque Nacional de Brasília com interferência nula, conforme Resolução CONAMA Nº 428/2010 e Instrução Normativa V ICMBio – peça 2.290;

- **Ofício nº 028/2013 APAC/ICMBio(cópia)**– Encaminhamento do posicionamento do Chefe da Reserva Ecológica da Contagem acerca de informações complementares a serem apresentadas pelo empreendedor no EIA/RIMA – peças 2.291 e 2.292;
- **Ofício nº 1221/2013-DG/DER, ao IBRAM**, encaminhando plantas com as alterações solicitadas pelo ICMBio, esclarecendo não ter sido possível evitar que o traçado da rodovia interferisse com a poligonal do Parque Nacional – peças nº 2293 a 2295;
- **Ofício nº 1288/2013-DG/DER, ao IBRAM**, encaminhando o projeto geométrico, com nova solução viária – peças nº 2298 a 2300;
- **Ofício nº 100.002.6662013-IBRAM** ao ICMBio encaminhando a nova solução – peça nº 2304;
- **Ofício nº 117/2014-DG/DER, ao IBRAM**, encaminhando a justificativa Técnica da Ecotech com relação aos dados referentes à Reserva Biológica da Contagem, em atenção à exigência do ICMBio – peças nº 2312 a 2314;
- **Parecer Técnico nº 400.000.018/2013-/SULFI** – Aprovação do estudo ambiental e recomendações para a emissão da LP– peças 2.316 a 2.325;
- Despacho para a GEUNI/IBRAM, – peça 2328, e
- Envio do processo ao CONAM – peça 2330.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Considerando,

Que em termos de impactos ambientais há uma predominância dos impactos positivos sobre os negativos, dada a situação das condições da rodovia no trecho estudado;

Que a implantação da obra proposta trará melhorias no que diz respeito à economia, conforto e segurança para os usuários, como:

- aumento da fluidez;
- eliminação no congestionamento nas horas de pico;
- redução do custo operacional e do tempo de viagem;
- redução da poluição ambiental proveniente da emissão de gases poluentes;
- redução do número de acidentes;
- Organização do fluxo de tráfego,e

- Maior conforto e rapidez para os usuários do transporte público;

Que haverá a melhoria do escoamento produtivo, tendo em vista que a referida rodovia é usada para transporte de produtos para outros Estados, municípios (Norte e Nordeste);

Que existe uma via alternativa não pavimentada, usada irregularmente por veículos que acessam paralelamente a DF 003, que favorece o aumento de erosão do solo e o assoreamento dos cursos d'água próximos;

Que 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,

E que o IBRAM concluiu pela aprovação do EIA/RIMA, tendo este sido submetido à audiência pública e que houve manifestação dos órgãos competentes de forma favorável ao empreendimento,

VOTO

Voto que o CONAM/DF se pronuncie **favoravelmente** acerca da viabilidade ambiental do empreendimento e que seja procedido o devido **licenciamento ambiental** para ampliação da capacidade viária e melhorias da DF 003, no trecho compreendido entre o viaduto do Torto e o do Colorado, a ser concedida em favor do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, nos termos do PARECER TÉCNICO Nº 018/2013 –SULFI – Comissão de trabalho nº 074/2013, referente ao presente processo, com as seguintes condicionantes:

- pronunciamento da SUGAP com relação às interferências em áreas de proteção ambientais sob sua administração,e
- anuência do ICMBio quanto às alterações do projeto apresentado.

Brasília, 14 de março de 2014.

MARISE PEREIRA E. DE MEDEIROS

CONSELHEIRO RELATOR

