



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL
Coordenação de Projetos Especiais

Relatório Técnico - SEMOB/SUPAR/COPE

RELATÓRIO DE CONSULTA E AUDIÊNCIA PÚBLICAS

VIA PONTE PARANOÁ

OBJETO: construção, conservação e manutenção de toda a infraestrutura viária da continuação e duplicação de trecho da DF-001, inclusive Ponte sobre o córrego Paranoá (Via Ponte Paranoá)

MARÇO/2021

1. INTRODUÇÃO

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB está conduzindo o processo de concessão da gestão de trecho da DF-001, conforme objeto descrito acima.

Tendo em vista que se pretende viabilizar o empreendimento em questão por meio de Parceria Público-Privada (PPP) e que o projeto está estruturado por meio de Procedimento de Manifestação de Interesse- PMI, publicada na Edição Extra do DODF em 15 de maio de 2014, fez-se necessária a realização de Consulta e Audiência Públicas em atendimento ao inciso VI e § 3º do art. 10 da Lei Distrital nº 3.792, de 2 de fevereiro de 2006 e ao art. 23 do Decreto nº 39.613, de 3 de janeiro de 2019.

O procedimento de Consulta e Audiências Públicas encontra-se regido pelo Aviso de Consulta e Audiência Públicas, publicado no DODF em 06 de novembro de 2020 e pelo Comunicado Relevante publicado no DODF em 13 de novembro de 2020, que estabeleceram o prazo para contribuições no período de 06 de novembro de 2020 à 11 de dezembro de 2020, e a realização de Audiência Pública em 27 de novembro de 2020.

Caberia a Assessoria Especial de Parcerias, conforme o art. 14 do Aviso de Consulta e Audiências públicas, elaborar o presente Relatório, porém ela foi sucedida e absorvida integralmente pela Subsecretaria de Parcerias e Concessões – SUPAR, conforme publicado no DODF 09 de dezembro.

Diante do exposto, a SUPAR elaborou o presente relatório, que está estruturado da seguinte forma:

1. INTRODUÇÃO
2. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES
3. ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA
4. CONSOLIDAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES E RESPECTIVAS RESPOSTAS
5. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTOS

O conteúdo correspondente aos incisos I e III do art. 14 do Aviso de Consulta e Audiências públicas constam do item 4, enquanto que o conteúdo correspondente ao inciso II consta do item 3 deste Relatório.

2. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES

São objeto de análise as seguintes contribuições:

- Recebidas no âmbito da Consulta Pública. As contribuições foram encaminhadas por mensagem eletrônica para o endereço consultaviaponte@semob.df.gov.br.
- Recebidas no âmbito da Audiência Pública. As contribuições ocorreram de forma presencial bem como pelo aplicativo WhatsApp, na forma de texto ou áudio.

O quadro abaixo sintetiza as contribuições recebidas, bem como identifica as contribuições:

Contribuições

Número	Identificação	Meio de contribuição
1	Carlos Eduardo Alves Coelho	e-mail
2	Roseli Candido	e-mail
3	José Alex Portes	e-mail
4	Elicio Santos	e-mail
5	Marcelo	e-mail
6	Kelly dos Santos Penga	e-mail
7	Paulo Roberto Kerr	e-mail

8	Wanildo Moreira	e-mail
9	Ilton de Queiroz Júnior	e-mail
10	Jânio Freita Lima	e-mail
11	Adolfo Marques da Costa	presencial-AP
12	Deliomar Louzeiro	presencial-AP
13	Leonilson Andrade	presencial-AP
14	Luiz Gonzaga Lopes da Silva	presencial-AP
15	Vicente de Jesus	presencial-AP
16	Raimundo Paz	presencial-AP
17	José Ribeiro	presencial-AP
18	Kelly dos Santos	presencial-AP
19	Júlio Marcelo de Oliveira	presencial-AP
20	Fernando Omega	Whatsapp
21	Samia Waleska	Whatsapp
22	Fátima Silva	Whatsapp
23	Mariana Miranda	Whatsapp
24	Nara	Whatsapp
25	Verusca	Whatsapp
26	José Iro Souza Morais	Whatsapp

Com relação ao item 4 deste Relatório , observa-se o seguinte:

- As contribuições são apresentadas conforme a sequência exibida no quadro acima.
- O nome dos interessados é apresentado da forma como estes se identificaram.
- As contribuições foram transcritas, da forma como foram encaminhadas, sem alterações no texto mesmo em caso de erros ortográficos. Apenas os aspectos de cumprimentos dos e-mails e de formatação (fonte, espaçamento, negrito, etc.) foram alterados de forma a uniformizar o padrão do Relatório.
- Foram consideradas as contribuições enviadas no corpo do e-mail e aquelas enviadas como anexo (âmbito consulta pública), para as encaminhadas por WhatsApp, foram consideradas as mensagens na forma de texto e de áudio.
- Anexos complementares encaminhados por e-mail, que não constituem a pergunta ou contribuição em si, mas que foram enviados para auxiliar na análise, nem sempre foram reproduzidos neste relatório. Tais anexos, juntamente com a divulgação deste Relatório no site da SEMOB, serão

divulgados a parte, sendo identificados pelo número da resposta correspondente constante do item 4.

- As manifestações e respostas dadas durante a Audiência Pública foram degravadas e reproduzidas neste relatório. Quando necessário, as questões serão complementadas.
- As contribuições enviadas no âmbito da Audiência Pública para as quais não houve tempo de serem apreciadas durante o evento, também foram consolidadas e respondidas no item 4.

3. **ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA**

A Audiência Pública ocorreu no dia 27 de novembro de 2020, com início às 14 horas e teve duração de 1 hora e 56 minutos no endereço fornecido no Aviso, o Auditório do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF, localizado no Edifício Sede do DER/DF, SAM – Bloco C – Setor Complementares, Brasília-DF.

Conduziram a sessão os seguintes servidores:

- Presidente da Mesa: Henrique Oliveira Mendes (Subsecretário de Parcerias e Concessões).
- Equipe de Apoio Técnico: Bruna Pinheiro de Melo e Mariana Dutra Moraes Gomes.

O evento foi transmitido ao vivo pelo canal da SEMOB no Youtube.

A participação ocorreu de forma presencial e de forma online, por meio do aplicativo WhatsApp, na forma de texto e áudio.

O vídeo com o registro integral do evento encontra-se disponível e pode ser acessado por qualquer interessado através do link <https://www.youtube.com/watch?v=axZVgXZ1PsE>

O evento transcorreu da seguinte forma (entre parênteses os tempos no formato h:mm:ss registrados no vídeo gravado do início e final de cada etapa):

- Abertura da sessão pelo Subsecretário de Parcerias e Concessões Henrique Oliveira Mendes (0:00:00 - 0:07:55)
- Apresentação do projeto efetuada pela Assessora Especial Bruna Pinheiro de Melo (0:07:55 - 0:35:12)
- Participação social, com a leitura das contribuições e respostas pelos integrantes da mesa (0:35:12 - 1:55:53)
- Encerramento da sessão pelo Subsecretário de Parcerias e Concessões Henrique Oliveira Mendes (1:55:53 - 1:56:40)

A sessão transcorreu normalmente sem interrupções e ao todo foram recebidas 09 contribuições orais, que foram respondidas presencialmente, e 7 contribuições pelo whatsapp.

4. **CONSOLIDAÇÃO DAS CONTRIBUIÇÕES E RESPECTIVAS RESPOSTAS**

CONSULTA PÚBLICA - contribuições recebidas no período 06 de novembro de 2020 a 08 de dezembro de 2020 via e-mail.

NÚMERO: 1

NOME: Carlos Eduardo Alves Coelho

CONTRIBUIÇÃO: Seguem sugestões referentes ao projeto de construção da segunda via do DF-001 e Ponte Via Paranoá:

1) Uma vez que o projeto será executado pela iniciativa privada, que busca lucros, deve-se tomar cuidado pra que, na busca desse lucro, não se corte gastos em detrimento do interesse público. Assim, solicitamos especial atenção aos traçado das vias. Nesse sentido, quando as curvas forem inevitáveis, elas devem ser sobrelevadas com inclinação para que as forças resultantes no veículo apontem para o centro da curva. Vejam que há um erro grave na pista de acesso à avenida da Ponte JK que passa por debaixo do Viaduto próximo a PGR. Mesmo em velocidade baixas, há acidentes constantes na via. Por favor, não repitam esse erro. Eles serão permanentes.

RESPOSTA: O Anteprojeto Geométrico elaborado contém o cadastramento das principais características da rodovia, com a definição das curvas horizontais, superelevações, seções transversais, rampas e curvas verticais e teve como base os estudos topográficos, geotécnicos e ambientais realizados. O projeto executivo a ser elaborado pelo Parceiro Privado deverá atender todas as normas técnicas e obter todas as aprovações exigidas, portanto, superelevações serão aplicadas sempre que necessárias para cumprimento dos requisitos de segurança.

2) O projeto deve prever todos os tipos de expansões futuras que se possam vislumbrar. Por ora, duas faixas em cada sentido podem parecer compatível com a realidade atual. Contudo, o projeto não pode inviabilizar a possibilidade futura de uma terceira faixa, espaço para corredores exclusivos para linhas de transporte coletivo e viadutos em pontos de cruzamento e retenção de trânsito.

RESPOSTA: Os estudos abrangem a avaliação dos dados oficiais existentes, e dentro desta realidade o projeto proposto é capaz de atender adequadamente o cenário atual e os projetados, com duas faixas por sentido sem inviabilizar futuras obras de expansão para três faixas. Para a Ponte, devido a maior complexidade da obra de alargamento do tabuleiro e à oportunidade surgida com a diminuição do trecho de duplicação da DF-001, a proposta no projeto já é de execução de 3 faixas por sentido. Sobre a disponibilização de áreas para ampliação da rodovia, mantidas as condições de projeto, o espaço previsto para a faixa de domínio deve ser suficiente. À época da apresentação e aprovação dos projetos executivos, por comum acordo, a empresa vencedora da licitação e o GDF podem propor alterações no projeto.

3) O projeto deve prever a separação das vias de acesso ao Condomínio Ville de Montagne e do Condomínio Mansões Itaipu. Essas vias de acesso se juntam em um único ponto de acesso para a via DF-001 formando uma tremenda confusão e gerando frequentemente vários acidentes de trânsito. O ideal não é a construção de um balão, mas de uma nova via independente de acesso à DF-001 para as Mansões Itaipu um pouco mais a frente. Seguem fotos para melhor identificar o ponto de confusão:

CAPÍTULO XVI SOLUÇÃO DE CONFLITOS

CLÁUSULA 46 - SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIAS TÉCNICAS

46.1 Para a solução de eventuais divergências de natureza técnica e econômico- financeira acerca da execução do CONTRATO, será constituída, nos 30 (trinta) dias seguintes à celebração do CONTRATO, uma COMISSÃO TÉCNICA.

46.2 Os membros da COMISSÃO TÉCNICA serão designados da seguinte forma:

46.2.1 Um membro efetivo e o respectivo suplente, servidores públicos, de comum acordo entre a CONTRATANTE.

46.2.2 Um membro efetivo e o respectivo suplente, pela CONTRATADA, às suas expensas.

46.2.3 Um membro efetivo e o respectivo suplente, de comum acordo entre as PARTES, às expensas da CONTRATADA se não forem servidores públicos.

46.3 O membro efetivo e o respectivo suplente deverão ser profissionais com conhecimento técnico e de conceito reconhecido.

46.4 A COMISSÃO TÉCNICA será competente para emitir pareceres fundamentados, com efeito vinculante, sobre questões submetidas pela CONTRATANTE ou pela CONTRATADA, relativamente a divergências que venham a surgir quanto aos aspectos técnicos das OBRAS e SERVIÇOS relacionados ao objeto do CONTRATO.

46.5 Para a apuração da NOTA FINAL DE QID, a COMISSÃO TÉCNICA submeter-se-á às regras e prazos previstos na cláusula 15.7.4.5.

46.6 O procedimento para solução de divergências iniciar-se-á mediante a comunicação, pela parte que solicitar o pronunciamento da COMISSÃO TÉCNICA, à outra parte, de sua solicitação, fornecendo cópia de todos os documentos ligados ao objeto da divergência levantada.

46.7 No prazo de 15 (quinze) dias, a contar do recebimento da comunicação referida no item anterior, a PARTE reclamada apresentará as suas alegações relativamente à questão formulada, encaminhando à COMISSÃO TÉCNICA cópia de todos os documentos apresentados por ambas as partes.

46.8 O parecer da COMISSÃO TÉCNICA será emitido em um prazo de 15 (quinze) dias, a contar da data do recebimento, pela COMISSÃO TÉCNICA, das alegações apresentadas pela PARTE reclamada, se outro prazo não for estabelecido pelas PARTES, de comum acordo, e aceito pela COMISSÃO TÉCNICA.

46.9 Os pareceres da COMISSÃO TÉCNICA serão considerados aprovados se contarem com o voto favorável de, pelo menos, 2 (dois) de seus membros.

46.10 A submissão de qualquer questão à COMISSÃO TÉCNICA não exonera a CONTRATADA de dar integral cumprimento às suas obrigações contratuais e às determinações da CONTRATANTE, incluindo as emitidas após a apresentação da questão, nem permite qualquer interrupção no desenvolvimento dos SERVIÇOS objeto deste CONTRATO.

46.11 Se qualquer das PARTES não aceitar o parecer aprovado pela COMISSÃO TÉCNICA, poderá acionar o mecanismo amigável de solução de conflitos previsto na cláusula 48 e, no caso de fracasso deste, deverá submeter a questão ao Juízo Arbitral nos termos das cláusulas 49 e 50.

CLÁUSULA 47 - SOLUÇÃO DE DIVERGÊNCIAS E APURAÇÃO DE FATOS COM REPERCUSSÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

47.1 Para a solução de eventuais divergências de natureza econômico-financeira na execução do CONTRATO, o assunto será submetido à COMISSÃO TÉCNICA estabelecida na forma da cláusula 46 e adotará as mesmas regras lá expostas.

47.2 A COMISSÃO TÉCNICA adotará o procedimento para dirimir eventuais divergências de natureza econômico-financeira na execução do CONTRATO, mediante a realização de cálculos e apurações, e iniciar-se-á mediante a comunicação, pela PARTE que solicitar o seu pronunciamento.

47.3 O parecer da COMISSÃO TÉCNICA será emitido em um prazo de 30 (trinta) dias, a contar da data do recebimento da solicitação, se outro prazo não for estabelecido pela PARTES, de comum acordo.

CLÁUSULA 48 - MECANISMO AMIGÁVEL DE SOLUÇÃO DE CONFLITOS

48.1 Em caso de conflito ou controvérsia resultante dos direitos e obrigações contemplados neste CONTRATO ou de sua execução, o assunto controverso será comunicado, por escrito, aos representantes legais da CONTRATANTE e da CONTRATADA, para que os mesmos possam, utilizando-se do princípio da boa-fé, solucionar o conflito ou controvérsia, amigavelmente, no prazo de 30 (trinta) dias contados da data em que o último representante for notificado.

48.2 Não sendo dirimida consensualmente a questão conflituosa ou controversa, a PARTE inconformada poderá iniciar o processo de arbitragem.

CLÁUSULA 49 - PROCESSO DE ARBITRAGEM

49.1 Os eventuais conflitos que possam surgir entre as PARTES e que versem sobre direitos patrimoniais disponíveis atinentes a este CONTRATO, caso não sejam solucionados amigavelmente nos termos das cláusulas anteriores, serão resolvidos pelo processo de arbitragem.

49.2 A submissão de qualquer questão à arbitragem não exonera as PARTES do pontual e tempestivo cumprimento das disposições do CONTRATO e das determinações da CONTRATANTE a ele atinentes, nem permite qualquer interrupção do desenvolvimento das atividades objeto da CONCESSÃO ADMINISTRATIVA, que deverão continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão, assim permanecendo até que uma decisão final seja obtida relativamente à matéria em causa.

49.3 A CONTRATADA obriga-se a dar imediato conhecimento à CONTRATANTE da ocorrência de qualquer litígio e a prestar-lhe toda e qualquer informação relevante relativa à sua evolução.

CLÁUSULA 50 - JUÍZO ARBITRAL

50.1 A escolha da câmara arbitral será exercida pelo CONTRATANTE, dentre as instituições de notório reconhecimento, em até 10 (dez) dias contados da apresentação da controvérsia por qualquer das PARTES, via comunicação formal à outra.

50.2 Caso o CONTRATANTE não indique a câmara arbitral competente no prazo acima indicado, caberá à CONTRATADA fazê-lo, no mesmo prazo, observados os mesmos critérios de escolha.

50.3 O procedimento arbitral obedecerá ao regulamento da câmara arbitral adotada, bem como o disposto na Lei nº 9.307/1996 e subsequentes alterações, assim como com as disposições constantes deste CONTRATO.

50.4 A arbitragem será processada e julgada no idioma da língua portuguesa, de acordo com o Direito Brasileiro, sendo vedado o julgamento por equidade.

50.5 As PARTES concordam que a CONTRATADA arcará com os custos do procedimento de contratação da câmara de arbitragem e de todo o procedimento até que seja proferida a sentença arbitral, independentemente da PARTE que solicitar o início da arbitragem.

50.6 Após a sentença arbitral, se ela for inteiramente desfavorável à CONTRATANTE, esta deverá reembolsar a CONTRATADA pelas despesas incorridas, logo no mês ou meses subsequente(s) ao da respectiva decisão. Obs.: a contratante, obrigatoriamente, terá que cumprir a decisão. Na hipótese de sucumbência parcial de ambas as PARTES, as despesas decorrentes do procedimento arbitral serão rateadas conforme indicado na sentença arbitral, podendo-se observar, em relação aos valores devidos pela CONTRATANTE, o disposto no item anterior.

50.7 Cada uma das PARTES arcará com seus próprios custos referentes a honorários advocatícios, independentemente da sucumbência determinada na sentença arbitral.

50.8 A sentença arbitral poderá incluir dispositivo sobre a alocação e razoabilidade dos custos incorridos.

50.9 O Tribunal Arbitral será composto por 3 (três) árbitros, dentre pessoas naturais de reconhecida idoneidade e conhecimento da matéria objeto da controvérsia, cabendo a cada PARTE indicar um árbitro.

50.9.1 O árbitro presidente será escolhido de comum acordo pelos dois coárbitros indicados pelas PARTES.

50.10 Caso uma PARTE deixe de indicar um árbitro ou caso os dois coárbitros indicados pelas PARTES não cheguem a um consenso quanto à indicação do árbitro presidente, a nomeação faltante será feita de acordo com as regras do regulamento da câmara arbitral.

50.11 Caso seja necessária a obtenção de medidas coercitivas ou de urgência antes da constituição do Tribunal Arbitral, ou mesmo durante o procedimento amigável de solução de divergências, as partes poderão requerê-las diretamente ao Poder Judiciário.

50.12 Caso tais medidas se façam necessárias após a constituição do Tribunal Arbitral, elas deverão ser solicitadas nos termos do art. 22, § 4º da Lei nº 9.307/1996.

50.13 Será competente o foro de Brasília, Distrito Federal, para dirimir qualquer controvérsia não sujeita à arbitragem nos termos do CONTRATO, assim como para apreciar as medidas judiciais previstas no item anterior, ou eventual ação de execução da sentença arbitral.

50.14 As decisões do Tribunal Arbitral serão definitivas para o impasse e vincularão as PARTES, ressalvado o previsto no art. 33 da Lei nº 9.307/1996.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Os itens serão ajustados.

NÚMERO: 3

NOME: José Alex Portes

CONTRIBUIÇÃO: Gostaria de registrar minha contribuição para a audiência pública do projeto denominado "Via Ponte Paranoá".

Em consulta a algumas diretrizes de planejamento de expansão dos sistemas de transporte público do Distrito Federal, pude verificar a existência de um projeto futuro de um BRT, denominado "Expresso Leste", ligando a BR-020, na altura da região do Colorado ao Jardim Botânico, passando pelo projeto que

está sendo debatido, e chegando a um futuro terminal no Jardim Botânico.

Deste modo, considerando as diretrizes da Política Nacional e Distrital de Mobilidade Urbana que estipula que o transporte público deve ter prioridade sobre o transporte individual, em termos de alocação de recursos, acredito ser pertinente que o projeto a ser executado pela iniciativa privada considere a necessidade da faixa de domínio já ter o espaço necessário para alocação das faixas de rodagem necessárias à passagem do modal, bem como que a Obra de Arte Especial sob o córrego do Paranoá seja projetada com três faixas de rodagem em cada sentido, sendo uma delas destinada à operação futura do BRT.

Considerando também que cabe ao Estado zelar pelo princípio administrativo da economicidade, os dois projetos devem ser avaliados de forma conjunta, o que permitirá que os custos de implantação sejam menores.

RESPOSTA: Não localizamos no PDTU o mencionado "Expresso leste", porém comunicamos que projeto da Ponte desta PPP foi alterado com a inclusão de mais uma faixa por sentido, com potencial de no futuro ser convertida em faixa exclusiva para o transporte público coletivo. Para a via foi mantida sua característica original, com 2 faixas em cada sentido, sem inviabilizar futuras obras de expansão para 3 faixas.

NÚMERO: 4

NOME: Eliecio Santos

CONTRIBUIÇÃO: Não identifiquei no site da SEMOB nenhum documento referente à Consulta Pública titulada "Construção, conservação e manutenção de toda a infraestrutura viária da continuação e duplicação de trecho da DF-001, inclusive Ponte sobre o córrego Paranoá (Via Ponte Paranoá)".

No Link <http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/> não consta nenhum documento atrelado a essa consulta pública. Não se sabe quais são as diretrizes do projeto, tampouco há alguma manifestação técnica sobre o objeto dessa consulta.

Diante disso, fica muito difícil oferecer qualquer contribuição.

Por gentileza, podem encaminhar-me os documentos já produzidos que tipifiquem melhor essa consulta pública e seu objeto???

RESPOSTA: foi encaminhado e-mail com o seguinte conteúdo:

Bom dia

O material está nos links da página, conforme figura abaixo

Presencial

Data: [27 de novembro de 2020](#)

Local: Auditório do DER-DF, localizado no Edifício Sede do DER/DF, SAM - Bloco C - Setor Complementares, Brasília-DF.

Horário: 14h

As regras de controle higiênico e sanitário, para quem tiver interesse em participar de forma presencial do encontro, preveem o uso obrigatório de máscaras de proteção facial, distanciamento seguro entre os assentos e aferimento de temperatura, a fim de evitar que pessoas febris acessem o local da audiência. A entrada na sessão, que terá vagas limitadas, será por ordem de chegada. Todos os detalhes serão publicados, posteriormente, no [site da Semob](#).

Além da participação presencial, a audiência será transmitida em tempo real pela internet e o link para acesso será disponibilizado no [canal da SEMOB/DF no Youtube](#)., havendo recebimento de contribuições online pelo tempo que durar a sessão presencial, em áudio ou vídeo para o WhatsApp 99233.2726 ou por e-mail consultaviaponte@semob.df.gov.br.

[Aviso de Audiência Pública](#)

[Estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica e respectivos anexos:](#)

[Minuta de Edital e respectivos anexos:](#)

[Minuta de Contrato e respectivos anexos:](#)

[Planilha referente à modelagem econômico-financeira e](#)

[Comunicado relevante](#)

[Minuta PPP Via Ponte Paranoá](#)

Att
AESP/SEMOB

...

NÚMERO:5

NOME: Marcelo

CONTRIBUIÇÃO: Como é? Estão fazendo concessões de toda Brasília?

Alguém demita toda equipe....De onde estão saindo ideias tão infelizes?

Acaba logo com GDF e facilita o serviço...

Como vcs tem coragem?

RESPOSTA: A Consulta e Audiência pública são um meio de comunicar e apresentar projetos que impactam substancialmente a vida do cidadão e do usuário, bem como os que demandam grandes investimentos do poder público previamente ao processo licitatório. Estes estudos buscam subsidiar a tomada de decisão do órgão competente, não sendo obrigatório a decisão pela abertura do procedimento de licitação.

NÚMERO: 6

NOME: Kelly dos Santos Penga

CONTRIBUIÇÃO: Em atenção a Consulta Pública, de 06/11/2020 a 11 de dezembro de 2020, sobre a Construção, conservação e manutenção de toda a infraestrutura viária da continuação e duplicação de trecho da DF-001, inclusive Ponte sobre o córrego Paranoá (Via Ponte Paranoá), a CEB Geração, Subsidiaria Integral da Cia Energética de Brasília, responsável pela concessão da Pequena Central Hidrelétrica do Paranoá (PCHPA), o que inclui a manutenção, segurança e operação da Barragem Paranoá, por meio deste, vem solicitar a V.Exa. detalhes técnicos sobre o tema em questão.

Com efeito, percebe-se que parte da infraestrutura viária do projeto em questão não constam detalhes dos necessários estudos sobre a segurança da Barragem do Paranoá. Assim, serve-se da presente, para indagar:

a. A infraestrutura viária está localizada numa área de risco, mais especificamente sobre a tubulação adutora da PCHPA, quaisquer interferências que possam ocasionar vibrações ou recalques no solo tem a capacidade de causar danos e até mesmo o rompimento desta tubulação, desse modo, devem ser previstos a instrumentação e o monitoramento da adutora durante o período de construção e concessão da via.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Foi adicionado ao orçamento da obra o monitoramento da adutora durante o processo construtivo e monitoramento.

b. Por menores que sejam as probabilidades de uma interferência, deve-se ter a garantia que o processo construtivo não ocasione nenhuma influência na estabilidade da Barragem Paranoá, isso pode ser realizado com a instalação e monitoramento de, por exemplo, sismógrafos em regiões estratégicas durante o período construtivo.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Foi adicionado ao orçamento da obra o monitoramento da barragem durante o processo construtivo.

c. Deve ser previsto espaço, entre a Obra de Arte Especial (OAE) e a tubulação de adução, suficiente para que não sejam prejudicadas as ações de manutenção ou correções de avarias neste conduto.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Será incluído no Anexo 10 do contrato DIRETRIZES MANDATÓRIAS GERAIS o item com as seguintes diretrizes:

-Devem ser previstos no projeto executivo da OAE, a) espaço suficiente entre a estrutura e a tubulação de adução, de forma que não prejudique as ações de manutenção ou corretivas da tubulação, b) barreiras físicas dinâmicas de proteção da tubulação de adução, c) a realização de estudo contemplando o modelo de inundação, considerando a vazão máxima do vertedouro da barragem de 540m³/s;

d. Devem ser vedados processos construtivos que ocasionem vibrações excessivas no local, como por exemplo: desmonte a fogo ou bate-estacas.

RESPOSTA: Existe a previsão no Anexo 10 do contrato DIRETRIZES MANDATÓRIAS GERAIS, de que:

5. A execução da terraplanagem para desmonte de material de 3ª categoria não poderá ser realizada com a utilização de explosivos;

e. Devem ser realizados estudos, contemplando modelo de inundação, considerando a vazão máxima do vertedouro da Barragem Paranoá de aproximadamente 540 m³/s.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Será incluído no Anexo 10 do contrato DIRETRIZES MANDATÓRIAS GERAIS o item com as seguintes diretrizes:

-Devem ser previstos no projeto executivo da OAE, a) espaço suficiente entre a estrutura e a tubulação de adução, de forma que não prejudique as ações de manutenção ou corretivas da tubulação, b) barreiras físicas dinâmicas de proteção da tubulação de adução, c) a realização de estudo contemplando o modelo de inundação, considerando a vazão máxima do vertedouro da barragem de 540m³/s;

f. A guarita principal e a via de acesso a casa de força e a tubulação de adução não poderão ser prejudicados, devendo ter acesso independente ao trânsito local.

RESPOSTA: Existe a previsão contratual na cláusula 13 OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA E DA SPE IMOBILIÁRIA, subcláusula 13.1.22:

13.1.22. Responsabilizar-se pelos danos que causar à CONTRATANTE, a terceiros ou ao meio ambiente, por si ou por seus representantes, na execução das OBRAS e SERVIÇOS, não se responsabilizando, contudo, por danos ao meio ambiente praticados por terceiros ou pela própria CONTRATANTE, mantendo-se indene quanto aos referidos danos.

g. Após a construção, devem ser previstas barreiras físicas dinâmicas de proteção contra quedas de possíveis detritos e acidentes com automóveis que possam danificar a área de influência da PCHPA, em especial a tubulação de adução e áreas de banho a jusante da barragem.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Será incluído no Anexo 10 do contrato DIRETRIZES MANDATÓRIAS GERAIS o item com as seguintes diretrizes:

-Devem ser previstos no projeto executivo da OAE, a) espaço suficiente entre a estrutura e a tubulação de adução, de forma que não prejudique as ações de manutenção ou corretivas da tubulação, b) barreiras físicas dinâmicas de proteção da tubulação de adução, c) a realização de estudo contemplando o modelo de inundação, considerando a vazão máxima do vertedouro da barragem de 540m³/s;

h. Acrescentando ao exposto, informamos a necessidade de envolvimento da empresa mantenedora do trecho viário no Plano de Ação de Emergência da Barragem Paranoá, prestando todas as informações necessárias à CEB Geração.

RESPOSTA: Contribuição acolhida. Será incluída na Cláusula de 13. OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA E DA SPE IMOBILIÁRIA a subcláusula :

13.1.56. Ter conhecimento e realizar tratativas com o EMPREENDEDOR sobre o Plano de Ação de Emergência- PAE da Barragem do Paranoá.

i. Quaisquer eventuais danos ocasionados na área de influência da Barragem Paranoá, em virtude da construção e/ou operação e manutenção Via Ponte Paranoá (DF-001), deverão ser de responsabilidade da construtora /ou concessionária.

RESPOSTA: Existe a previsão contratual na clausula 13 OBRIGAÇÕES DA CONTRATADA E DA SPE IMOBILIÁRIA, subclausula 13.1.22:

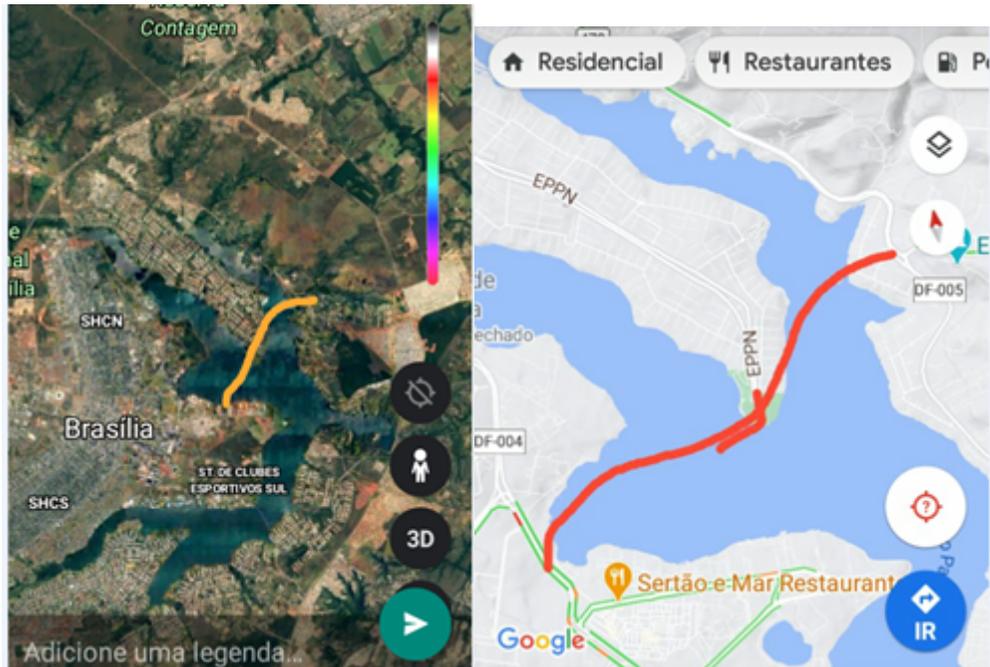
13.1.22. Responsabilizar-se pelos danos que causar à CONTRATANTE, a terceiros ou ao meio ambiente, por si ou por seus representantes, na execução das OBRAS e SERVIÇOS, não se responsabilizando, contudo, por danos ao meio ambiente praticados por terceiros ou pela própria CONTRATANTE, mantendo-se indene quanto aos referidos danos.

NÚMERO: 7

NOME: Paulo Roberto Kerr

CONTRIBUIÇÃO: Saindo da L4, próximo ao IATECLUBE, na direção da EPPN balão da 479 com a DF-005, passando pelo Parque Das Garças, abrindo acesso para EPPN, com nome sugestivo de "PONTE RAIAS NORTE" ou "PONTE GOVERNADOR ROCHA".

Esta atenderá uma área imensa com economia de deslocamento de várias comunidades, livrará o fluxo na barragem e consecutivamente da ponte JK tbm, diminuindo consideravelmente a distância.



RESPOSTA: O projeto objeto da Consulta e Audiência tem como o escopo a complementação e duplicação de trecho da DF-001. O traçado sugerido é muito próximo do que está sendo estudado na PPP Nova Saída Norte, que possui outro escopo e diretrizes a serem cumpridos, portanto, não será acatado.

NÚMERO: 8**NOME:** Wanildo Moreira**CONTRIBUIÇÃO:** Essa pista tem que liga DF 001 a DF 130 região norte.**RESPOSTA:** As diretrizes e escopo do presente estudo não envolvem a ligação da DF-001 com outras rodovias. Entretanto, outros projetos de infraestrutura podem ser analisados pelo Poder Público sem interferência alguma com esta PPP.**NÚMERO: 9****NOME:** Ilton de Queiroz Júnior**CONTRIBUIÇÃO:** O Movimento Comunitário do Jardim Botânico, ora chamado Movimento, Organização da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP), sem fins econômicos, de direito privado, apartidário e com autonomia administrativa e financeira, com sede na SHJB Etapa III Qd.1 cj.A Lt. 1Sala 9 (Fundos Paróquia Sta. Clara e S. Francisco) - Jardim Botânico-DF, inscrito no CNPJ sob o nº 23.583.083/0001 -94, que atualmente representa 55 dos 67 condomínios horizontais e associações de moradores da Região Administrativa do Jardim Botânico no DF, incluindo o Setor Habitacional Tororó, Jardins Mangueiral e Altiplano Leste, conforme estipulado na Consulta Pública relacionada à "Construção, conservação e manutenção de toda a infraestrutura viária da continuação e duplicação de trecho da DF-001, inclusive Ponte sobre o córrego Paranoá (Via Ponte Paranoá)", publicada no site da Secretaria de Transporte e Mobilidade, na seção de Consultas e Audiências Públicas, no link[goog_1136686228] <http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/>, vimos por meio deste solicitar respostas para as seguintes perguntas:

1. É de conhecimento dos órgãos de trânsito e mobilidade do GDF que a ponte JK não suporta o atual fluxo de veículos nos horários de pico, engarrafando praticamente todas as suas vias de acesso. Assim, gostaríamos de receber o estudo do impacto de trânsito e do aumento de fluxo de veículos na Ponte JK, que será gerado por essa obra, principalmente no horário de pico da manhã, do Paranoá sentido Plano Piloto?

RESPOSTA: Estudos de tráfego são baseados em matrizes de origem e destino de viagens e os trajetos prováveis para um determinado volume de tráfego. Analogamente, estudos de impacto de trânsito possuem como diretriz o aumento do número de viagens e seu impacto no modal em estudo. Dessa forma, por definição, uma obra de infraestrutura viária sozinha não demanda estudo de impacto de trânsito por não afetar o número de viagens e volume de tráfego existente. Ou seja, o escopo da PPP Via Ponte Paranoá (VPP), qual seja: duplicação da DF-001 e construção de ponte alternativa à Barragem Paranoá, não interfere no volume médio diário de veículos que trafegam pela Ponte JK, considerando que o fluxo de veículos vindo da região Paranoá-Itapoã para acessar a Ponte JK vem atualmente pela EPDB. Com a implantação da VPP, o fluxo de veículos será menor na EPDB e maior na DF-001 que será duplicada.

Para as questões relativas ao acesso da DF-001 na EPJK (que é o ponto crítico da EPJK) existe a previsão de abertura do processo licitatório no primeiro semestre de 2021, pelo DER-DF, referente à construção de um viaduto substituindo a rotatória existente. Essa obra deve desafogar a entrada do Jardim Botânico/DF-001 e do trecho da DF-001 prevista neste projeto.

2. Verificamos que a área pleiteada pela construtora para fazer a PPP na área de Proteção Ambiental da Bacia do Rio São Bartolomeu é repleta de nascentes, córregos e atualmente possui o projeto de um parque em estudo pelo BRASÍLIA AMBIENTAL. O estudo deste parque foi levado em consideração na construção deste projeto? Houve consulta prévia? Foi enviado algum “termo de referência”?

RESPOSTA: É de conhecimento da SEMOB a realização de uma consulta pública para subsidiar a criação de uma RVS, publicada no DODF de 17 de agosto de 2020, que poderia afetar o imóvel considerado nos estudos como remuneração/aporte que financiarão as obras de infraestrutura viária objeto deste projeto de PPP. A exploração econômica da gleba oferecida como aporte deverá seguir todas as legislações, normas e diretrizes urbanísticas vigentes, portanto, não afetará quaisquer áreas de nascentes e vegetação nativa. Destaca-se que a não disponibilização ou o atraso na disponibilização do imóvel ou de parte dele, desde que o parceiro privado não seja responsável pelo fato, está alocado como risco do parceiro público, conforme previstas nas cláusulas da minuta de contrato apresentada e no seu anexo 18.

3. Considerando o anteriormente exposto, qual é a posição do BRASÍLIA AMBIENTAL em relação à utilização da área solicitada pela construtora, como “pagamento” para execução do projeto Via Ponte?

RESPOSTA: O IBRAM emitiu diretrizes ambientais para o parcelamento de solo, de modo que só será possível o parcelamento do solo se cumpridas todas as suas exigências ambientais.

4. É de nosso conhecimento que existem outros projetos que consideram a ligação direta Paranoá - Plano Piloto, incluindo a possibilidade de fazer uma ponte ou via de acesso do Paranoá diretamente para o Plano Piloto, ao invés de deslocar todo o fluxo de veículos do Paranoá e do Itapoã para o Jardim Botânico e depois para a Ponte JK. Por que esses estudos não foram considerados nessa consulta pública?

RESPOSTA: : Entendemos que se refere ao projeto da Nova Saída Norte, cujas diretrizes não têm relação com este projeto, portanto, não há necessidade de compatibilização de escopos.

5. O GDF fez algum cálculo da potencialidade econômica da área pleiteada pela construtora para a PPP, para averiguar se o valor da obra proposta não está abaixo do valor de potencialidade econômica da área? Se sim, porque ele não foi divulgado?

RESPOSTA: Sim, o modelo econômico da PPP foi feito baseado Laudo de Avaliação elaborado pela Terracap e nas Diretrizes Urbanísticas do Setor Habitacional São Bartolomeu, emitidas pela Secretaria de Desenvolvimento Habitacional e Urbano- SEDUH do Distrito Federal. O laudo de avaliação feito pela TERRACAP faz parte da minuta do contrato disponibilizada, no seu anexo 17.

6. Por que não fazer um edital aberto, para ouvir outras construtoras e outras soluções para solução da barragem, ao invés de direcionar todas as ações para uma única proposta?

RESPOSTA: O processo da PMI realizado foi exclusivo para a estruturação do projeto de PPP, que poderá ou não ser realizada, conforme decisão do Poder Público. À época da publicação do edital, apenas duas empresas manifestaram interesse em desenvolver os estudos, sendo que apenas uma apresentou a

proposta no prazo dado. Sobre a solução apresentada, ela está baseada em premissas determinadas pelos órgãos responsáveis e pelos estudos, e deverá ser detalhada na confecção do projeto executivo pela empresa vencedora da licitação, que por sua vez deverá atender todas as normas técnicas e obter todas as aprovações exigidas.

7. A região do Jardim Botânico notoriamente sofre com a escassez de água e depende dos córregos e nascentes localizados na região de Proteção Ambiental da Bacia do Rio São Bartolomeu, local pleiteado pela construtora para um novo empreendimento. Qual será a solução para a água e esgoto proposto pela construtora, para o empreendimento da PPP em questão?

RESPOSTA: Assim como todo empreendimento imobiliário, a exploração econômica da Gleba só será possível com o cumprimento de todas as exigências administrativas cabíveis, inclusive com a aprovação dos projetos de infraestrutura nas suas respectivas concessionárias e também com o devido cumprimento das exigências do processo de licenciamento ambiental.

NÚMERO: 10

NOME: Jânio Freitas Lima

CONTRIBUIÇÃO: Prezados Gestores da SEMOB, sou o Jânio Freitas Lima, Presidente da Associação de Moradores do Condomínio do Lago Sul, encaminho-lhes a nossa contribuição para a Consulta Pública do Projeto Via Ponte Paranoá.

Contribuição para a Consulta Pública do Projeto Via Ponte Paranoá

A Associação de Moradores do Condomínio do Lago Sul, localizado à SHIS QI 31, Setor Habitacional Dom Bosco, Brasília, DF, por meio de seu Presidente, Jânio Freitas Lima, RG 657.737, SSP-DF, vem, tempestivamente, oferecer a presente contribuição para a consulta pública aberta para o projeto de construção, conservação e manutenção de toda a infraestrutura viária da continuação e duplicação de trecho da DF-001, inclusive Ponte sobre o córrego Paranoá (Via Ponte Paranoá).

De fato, é necessária a construção de novo acesso rodoviário entre a região do Paranoá e o Lago Sul, uma vez que o atual acesso se encontra já mais que saturado, apresentando engarrafamentos cada vez maiores e mais duradouros nos momentos de maior fluxo.

A região administrativa do Paranoá apresenta crescimento expressivo, com a consolidação de condomínios de grande porte e implantação de novos conjuntos habitacionais. A maior parte dessa população necessita se deslocar diariamente para o Plano Piloto, por meio da Ponte JK (caminho atualmente mais curto), e para o Lago Sul, locais onde trabalham e/ou estudam. Além disso, trata-se de região com importante crescimento de produção agrícola, que necessita de vias de escoamento dessa produção, vias que suportem o tráfego de veículos longos, lentos e pesados.

Após análise dos documentos disponíveis no endereço eletrônico (<http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/>) da Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (Semob), a Associação entende que o projeto necessita de importantes correções para melhor beneficiar a população afetada, tanto nos aspectos de segurança e fluidez do tráfego, como no da prestação de serviço de transporte público e, ainda, para mitigar riscos e prejuízos aos moradores afetados.

É exatamente para essa finalidade que se presta o processo de audiências públicas: apontar erros, omissões e inconsistências e propor soluções para contorná-los.

O projeto deve adaptar-se às necessidades da população e não apenas aos interesses econômicos imediatos da empresa proponente. É plenamente possível conjugar o atendimento da população, por meio de um traçado mais adequado, com a viabilidade econômico-financeira do projeto e cumpre ao GDF promover exatamente essa conjugação de interesses para que a população seja bem servida de vias e linhas de transporte público.

Para corrigir o projeto nos aspectos de segurança e fluidez do tráfego, bem como no da prestação de serviço de transporte público e, ainda, para mitigar riscos e prejuízos aos moradores afetados, esta Associação propõe a alteração do traçado da via, em duas novas possibilidades, detalhadas a seguir.

1. Sugestões de novos traçados

1.1 Proposta 1 – Mantém o projeto original até pequeno trecho depois da ponte sobre o rio Paranoá.



1.2 Proposta 2 – Nova via começa na DF-001 (EPCT), antes do encontro com a DF-001 com a DF-005 (EPPR)





Handwritten signature in blue ink, appearing to be 'HAC'.

2. Fundamentação das sugestões de mudança de traçado

2.1 Atendendo a grande população usuária do transporte público

Considerando que a construção da Via Ponte Paranoá é um desdobramento da PPP do Setor Habitacional São Bartolomeu, o traçado escolhido no estudo ora em consulta pública peca por passar longe da população que, segundo o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) da JC Gontijo, seria diretamente impactada.

É de se esperar que a construção de uma via do porte da Via Ponte Paranoá beneficie os moradores da região do Paranoá e de outras regiões, como o Altiplano Leste e, tendo em vista o objetivo do projeto, a população que vier a habitar o loteamento que será construído com a PPP do São Bartolomeu.

O novo acesso deve levar em conta as necessidades de transporte público urbano decorrentes não só do crescimento da região do Paranoá, como também da área por onde o novo acesso será construído, o Altiplano Leste e a nova área urbana a ser viabilizada por meio desta PPP, o São Bartolomeu. Com efeito, a maior parte dos trabalhadores e prestadores de serviço que laboram nessas áreas residem no Paranoá e precisam de transporte público para ir trabalhar. Além disso, os atuais e futuros moradores do Altiplano Leste e do São Bartolomeu também fazem jus à adequada prestação desse serviço público. Atualmente, cerca de 7.000 pessoas já vivem na região do Altiplano Leste. Essa população deve crescer sobremaneira nos anos vindouros com a regularização dos condomínios e com o novo Setor São Bartolomeu.

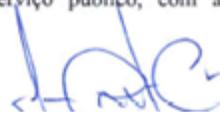
Ocorre que, com o traçado constante do anteprojeto ora em discussão, no trecho logo após a ponte sobre o rio Paranoá, no sentido Paranoá-Lago Sul, a nova via passaria por uma zona onde não há, e não haverá, por questões ambientais, de topografia e fundiárias, novas ocupações. Ou seja, é um vazio populacional. Nesse trecho, nenhum novo usuário poderá utilizar a benfeitoria feita pelo GDF, tampouco as linhas de transporte público poderão recolher ou deixar passageiros.

Exigir que o traçado do novo acesso atenda às necessidades de transporte público das áreas afetadas (Paranoá, Itapoá, Altiplano Leste e São Bartolomeu) dará utilidade social e econômica mais ampla e adequada a esse novo acesso. Não é razoável que se conte por uma via mais curta, que não atende ninguém ou quase ninguém em

termos de transporte público de passageiros, em vez de uma via que pode atender de forma muito mais adequada à população usuária desse serviço.

Os novos traçados propostos levam a nova via para o Altiplano Leste, onde já existe uma população instalada e em crescimento, atualmente mal atendida pelo transporte público e com poucas alternativas para chegar ao Plano Piloto. Além disso, aproximam a nova via dos futuros moradores da área que será explorada como PPP do São Bartolomeu.

A passagem da via por esse traçado de maior densidade populacional, além de beneficiar mais pessoas, aumenta a capilaridade do serviço público, com a



possibilidade de novas linhas de ônibus se tornarem economicamente viáveis, reduzindo o custo do transporte para o GDF como um todo.

2.2 Atendendo os requisitos de segurança e fluidez de tráfego

Em primeiro lugar, cumpre evidenciar que, em face do crescimento acelerado da população e da produção agrícola da região do Paranoá e, portanto, do tráfego por elas gerado, o novo acesso precisa contemplar as necessidades de segurança e fluidez **não apenas do tráfego já existente, mas também das projeções de tráfego para os próximos anos, levando em conta um horizonte de tempo de pelo menos vinte anos.**

Esse cuidado é fundamental para que não se construa uma solução que já inicie sua vida útil de forma deficiente ou que se torne saturada em pouco tempo. Não podemos nos dar ao luxo de cometer um erro como esse. O momento de adequar a capacidade da via ao tráfego futuro é agora, na fase de projeto, não daqui a cinco ou dez anos, quando a via já estiver construída.

Com efeito, o PMI apresentado ao Governo do Distrito Federal e objeto desta consulta pública peca gravemente por não conter nenhum estudo com projeções de tráfego para o futuro, o que claramente impede que se possa avaliar sua consistência e adequação para o futuro. Em todos os projetos de infraestrutura rodoviária, a projeção de crescimento do tráfego é essencial para verificação da capacidade de essa infraestrutura projetada atender a demanda em horizontes próximos. Sem isso, a administração pública trabalhará no escuro, negligenciando uma informação básica que deveria ter sido fornecida pela empresa que apresentou o PMI.

Cumpra ao Governo do Distrito Federal, neste momento de avaliação do projeto oferecido, exigir da empresa que o apresentou que realize e forneça os estudos apropriados. Alternativamente, pode o próprio GDF realizar tais estudos e com eles avaliar a adequação da infraestrutura proposta. Repita-se, sem esses dados, qualquer avaliação será insuficiente e negligente.

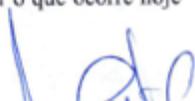
Além disso, a mesma medida foi tomada por ocasião da edificação da Ponte

Aliás, esse mesmo cuidado foi tomado por ocasião da construção da Ponte JK, cujo projeto inicial previa apenas duas faixas de rolamento em cada sentido. Após os estudos de tráfego apontarem para a insuficiência da solução proposta para atender o incremento de tráfego previsto, o projeto foi corrigido para que contasse com três faixas de rolamento em cada sentido. Veja-se, portanto, que tal providência é essencial.

Além da falta das projeções de crescimento do tráfego para os próximos anos, o traçado constante do anteprojeto peca quanto aos aspectos de segurança e fluidez do trânsito, em razão da topografia extremamente desfavorável naquele traçado.

Mantida a atual proposta, haverá necessariamente uma descida muito acentuada desde o fim do Condomínio do Lago Sul até a ponte prevista.

Uma via com declive muito acentuado impõe uma redução da velocidade do tráfego tanto na subida, por conta dos veículos lentos, como caminhões e ônibus, como na descida, em razão das necessidades de segurança da via. Basta ver o que ocorre hoje



na via já existente, onde também há um declive acentuado, com trânsito muito lento, limitado a 40 Km/h, e com elevada ocorrência de acidentes. Basta que um veículo pesado tenha uma falha no sistema de frenagem para colocar em risco grave os usuários da via.

Note-se que o desnível total da via atual **é apenas metade do desnível que haverá na via proposta**, uma vez que ela passará por detrás do Condomínio do Lago Sul, que está localizado em altitude muito superior à via hoje existente. O traçado constante do anteprojeto ora em discussão gerará uma via ainda mais íngreme, lenta e perigosa.

Durante a audiência pública do último dia 27/11, afirmou-se que as inclinações das rampas constantes do projeto estariam de acordo com o manual de construções rodoviárias do DNIT, compatível com áreas montanhosas. Com todo o respeito, a questão absolutamente não é essa. Com certeza, a via atual também está de acordo com o manual do DNIT, nem por isso oferece as condições de segurança e fluidez desejadas.

Não estamos em uma região montanhosa, estamos em uma região de planalto. Região montanhosa é a Serra da Mantiqueira, a Serra de Petrópolis, a Serra Catarinense. O que temos aqui é um vale sobre um córrego em uma região de planalto, com possibilidades de descida e subida mais suaves que as propostas e que não podem ser ignoradas.

Precisamos de uma via que suporte tráfego urbano intenso e pesado com segurança e fluidez. Uma via com longa e acentuada descida, com uma curva também acentuada, não permite atingir esses objetivos, ainda mais quando há à mão possibilidades de traçados que corrigem esses defeitos de concepção.

Os traçados alternativos que apresentamos, contornando os condomínios do Altiplano Leste e atendendo à região do São Bartolomeu, permitirá uma descida em direção ao córrego Paranoá muito mais suave, permitindo com isso um trânsito mais fluido e mais seguro, satisfazendo assim, portanto, os requisitos que se esperam de uma via que deverá atender por décadas uma região de intensa expansão urbana e agrícola. Do contrário teremos uma via que já nascerá estrangulada e perigosa.

Mais uma vez, repita-se, o projeto deve adaptar-se às necessidades de segurança e fluidez da população. Não é a população que deve adaptar-se às conveniências econômicas da proponente do PMI.

É possível que os novos traçados propostos, embora mais longos, possam até trazer redução de custos ao projeto, em razão da topografia mais suave de sua execução.

A proposta de traçado n2 (com o novo trecho saindo direto da DF-001), ainda traz outro benefício, que se soma aos descritos acima: elimina o gargalo no trânsito na DF-005, no trecho próximo à barragem, melhoria que o projeto original não contempla.

2.3 Evitando o “corredor” entre duas zonas residenciais e uma linha de transmissão

O projeto original faz com que o traçado da Via Ponte Paranoá tenha que se espremer, em um corredor de aproximadamente 75 metros de largura, entre duas áreas residenciais (Condomínio do Lago Sul e Mini Chácaras), com o agravante de uma linha de transmissão de energia de alta tensão, com sua faixa de domínio consumindo grande parte do espaço existente (foto abaixo).



Medida pelo Google Maps, a distância entre as casas e a nova via, projetada para absorver um tráfego de 26 mil veículos por dia, ficará no máximo em 15 metros.

A escolha desse traçado, fazendo com que a Via Ponte Paranoá seja espremida em um estreito corredor formado por residências, com o agravante de uma linha de transmissão de alta tensão no meio, se revela inadequada, ainda mais quando há traçados alternativos que eliminam essa falha.

Cabe destacar que a citada linha de transmissão de alta tensão não é mencionada em nenhuma das 159 páginas do projeto apresentado pela JC Gontijo, tampouco nas 59 páginas do anteprojeto feito pela STE (Serviços Técnicos de Engenharia). Como sabemos, a construção próxima à linhas de alta tensão envolve questões de segurança e de faixa de domínio.

Para os moradores locais, ficará o barulho, a poluição e o aumento da insegurança. Para os demais usuários da via, o risco de trafegar colado a uma linha de transmissão de energia elétrica de alta tensão, e nenhum outro benefício.

Na audiência pública do dia 27/11, afirmou-se que isso não seria um problema, uma vez que a Estrada Parque Dom Bosco, que atravessa todo o Lago Sul, também guardaria distância semelhante, em vários pontos, com as casas de esquina das QLS. Ora, com todo o respeito, a comparação é absolutamente inadequada. As características do tráfego da EPDB em nada se podem comparar com as da futura via.

Na EPDB há o típico tráfego de bairro, com o volume de veículos de uma região residencial de baixa densidade habitacional. A futura via interligará regiões do DF, com tráfego intenso e pesado de carros, caminhões, carretas e ônibus, incompatível com a função habitacional das residências próximas. A degradação ambiental é evidente. Basta ver o que ocorre nas principais cidades do país quando uma via de uma área residencial adquire volume de tráfego elevado: as casas se transformam em locais de comércio, serviços ou indústria, porque o sossego dos moradores é destruído, porque os níveis de ruído e de poluição da fuligem são incompatíveis com a função de moradia.

Certamente, o traçado constante do projeto, passando tão próximo das residências dos Condomínio do Lago Sul e do Mini-Chácaras comprometerá severamente os níveis de ruído suportados pelos moradores, uma vez que a via proposta será uma via de serviço com tráfego de veículos lentos, pesados e barulhentos tais como caminhões, carretas e ônibus.

Havendo a possibilidade de um traçado que sacrifique menos a qualidade de vida das populações envolvidas, esse outro traçado deve receber a preferência das autoridades, o que é decorrência dos princípios da razoabilidade e da proporcionalidade, que preconizam que entre as formas de se atender a um objetivo de interesse público, deve-se optar por aquela que apresente menores sacrifícios para os administrados.

Não observar esses princípios no momento de definição de um projeto certamente traz riscos jurídicos para a sua execução, riscos que podem ser facilmente evitados neste caso, porque há alternativas muito melhores.

2.4 Evitando o risco para a geração de energia da CEB

A rota proposta no PMI oferece riscos de construção e de operação para a atividade de geração de energia da CEB, por passar muito próximo à barragem e sobre a adutora que conduz a água da represa até a turbina geradora.

Como bem apontado na audiência pública pela representante da CEB, essa adutora não pode ficar exposta a riscos de vibração e de movimentação do solo produzidos pela construção e pela operação da via.

Os traçados propostos nesta contribuição eliminam esses riscos, uma vez que cruzam o córrego Paranoá à jusante da unidade geradora.

Mais uma vez, havendo traçado alternativo que elimine os riscos apontados, não há razão plausível para que ele não seja adotado.

3. Conclusão da Nova Saída Norte

Se o projeto tem com um de seus objetivos retirar o tráfego da barragem do Lago Paranoá e facilitar o acesso dos moradores dessa região ao Plano Piloto, gostaríamos de lembrar que, para atender a esses objetivos, os moradores do Paranoá, Paranoá Parque, Itapoã e Itapoã Parque poderiam utilizar a Nova Saída Norte.

A construção da Nova Saída Norte traria ainda o benefício de reduzir sobremaneira a pressão de tráfego sobre a Ponte JK, já bastante intenso.

Assim, haveria menor sobrecarga de tráfego no Altiplano Leste, Jardim Botânico e Lago Sul com esse fluxo vindo da Via Ponte Paranoá, uma vez que a Nova Saída Norte ligaria as comunidades do entorno do Paranoá ao Plano Piloto, por meio de nova e necessária ponte sobre o Lago Norte. Aliás, a Nova Saída Norte está prevista no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, Lei Distrital nº 4.566/11.

4. Síntese dos argumentos

- O momento que estamos vivendo agora é exatamente o momento propício para adequarmos o anteprojeto apresentado às necessidades atuais e futuras das populações envolvidas, tanto da região do Paranoá, como do Altiplano Leste e futuro Setor São Bartolomeu.
- A Associação de Moradores do Condomínio do Lago Sul propõe traçados alternativos e soluções de engenharia para a Via Ponte Paranoá;
- Os novos traçados e soluções de engenharia têm por objetivo beneficiar o maior número de pessoas, trazer melhorias para o transporte coletivo do Distrito Federal, eliminar riscos de segurança e falta de fluidez de tráfego na via e evitar outros riscos e prejuízos para populações atingidas e para a geração de energia da CEB;
- A Associação de Moradores do Condomínio do Lago Sul lembra que, para desafogar o trânsito da barragem e reduzir a pressão de tráfego sobre a Ponte JK, as populações do Paranoá, Paranoá Parque, Itapoã e Itapoã Parque poderiam usar também a Nova Saída Norte, projeto que já consta do PDTU/DF.
- É possível que os novos traçados propostos, embora mais longos, possam até trazer redução de custos ao projeto, em razão da topografia mais suave de sua execução.

Nestes termos, a Associação de Moradores do Condomínio do Lago Sul oferece a presente contribuição, esperando que suas ponderações e propostas possam ser acolhidas. Respeitosamente,



RESPOSTA: Baseado na proposta de um novo traçado, foram levantados questionamentos quanto ao atendimento do transporte público à região lindeira, quanto à fluidez e segurança do trânsito, e quanto ao conforto dos moradores da região.

Primeiro, relembramos que o objetivo da nova modelagem é a melhoria das condições de tráfego da DF-001 e a retirada do tráfego da Barragem do Paranoá. A rodovia DF-001 é uma rodovia de contorno (Estradas Parque), de responsabilidade do DER-DF, com função de via arterial primária. Este tipo de via tem como função principal a mobilidade e tráfego de passagem, com controle parcial de acessos, paradas de ônibus em baias e estacionamento proibido.

Quanto aos traçados alternativos, ambos aumentariam significativamente os custos do projeto e provocaria um desequilíbrio econômico na PPP, demandando maior aporte por parte do GDF ou até mesmo inviabilizando o projeto. O traçado do presente estudo atende melhor a população que mais usa transporte público e também a região com maior potencial de crescimento populacional. Além disso, o projeto executivo a ser aprovado pelo Poder Público deverá atender todas as normas de segurança aplicáveis. Quanto a região mencionada com carência de sistema viário, outras obras de infraestrutura poderão ser analisadas pelo Poder Público, sem se sobrepor ao traçado mais viável para a ligação Paranoá-Lago Sul (objeto da PPP). Neste primeiro momento, população dependente do transporte público será beneficiada pelo projeto em tela com a diminuição do tempo de viagem, sem esquecer das outras ações referentes a melhoria da qualidade da prestação de serviços, como a implantação de terminais e linhas de ligação continuamente realizadas pelo GDF.

Em relação à fluidez e a capacidade da via, a diretriz inicial é de continuidade do trecho da DF-001 duplicada existente que inicia no Entr. DF-027 (EPJK), assim o projeto básico assumiu as mesmas larguras de pista e acostamento.

A avaliação da capacidade da via DF-001 quanto a capacidade e as demandas previstas está demonstrada abaixo:

Para análise do problema, apresentamos o exercício de planejamento de transportes à seguir, com as premissas do projeto:

Geração e distribuição:

A premissa utilizada é a da manutenção do tráfego de veículos leves existente advindo das áreas ao norte da barragem (confluência da EPPR e da DF-001 na região do Itapoã) que migrariam parcialmente para a nova via e a adição de um pequeno tráfego de caminhões que hoje não são permitidos, mantendo o volume equivalente que entra na EPJK para acessar o Plano Piloto pela Ponte JK. Taxa de crescimento de 2,5% até a entrega da duplicação e após isso de 3,0 % ao ano.

EPDB: pista duplicada, com duas faixas por sentido, a partir da intercessão de acesso à DF-001, que será adequada neste projeto.

DF-001 : pista duplicada, com duas faixas por sentido.

Interconexão da EPDB com a EPJK – trevo completo (desnível)

Interconexão da DF-001 com a EPJK- Rotatória (nível)

Divisão:

Todo o tráfego está considerado como carro de passeio (veículos leves).

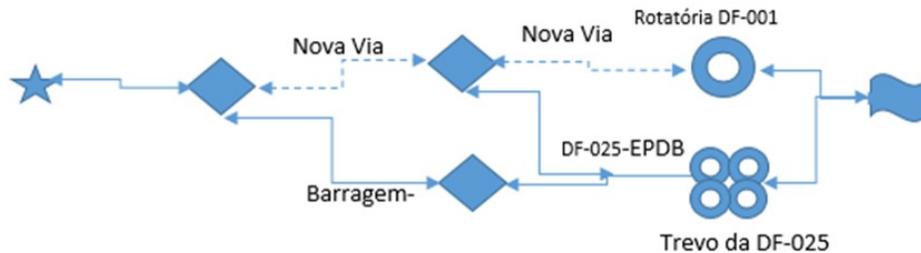
Alocação:

100% do tráfego advindo da EPPR escolhem se manter na via antiga.

80% do tráfego advindo da DF-001 (Itapoã) optam pela nova via.

Os veículos que optam pela nova via da DF-001, posteriormente podem optar pelo o acesso à EPDB, que também será melhorado neste projeto (distância similar e mesma condição de pista duplicada). Essa condição de escolha de rota é facilitada pela popularização dos aplicativos específicos, e é outra premissa da alocação do tráfego.

Figura 1- escolhas possíveis



Análise de capacidade das vias:

Para avaliação a capacidade da via *versus* a demanda, foi verificada, como será demonstrado a seguir, a viabilidade da proposta apresentada, utilizando o método de cálculo do *Highway Capacity Manual* (HCM 2016), publicado pelo *Transportation Research Board* (TRB).

Considerou-se o método para rodovias de pista dupla com múltiplas faixas e *freeways*.

Foram considerados os seguintes pressupostos para o cálculo:

- Todo o trecho como um segmento homogêneo, calculados pela pior situação (trecho montanhoso). Os trechos implantados devem ter as seções transversais propostas no anteprojeto.
- O dimensionamento pelo nível de serviço foi realizado pelo volume de tráfego do pico para um período de 15 minutos.
- O volume considerado foi do TMD levantado na publicação SRDF-2020 do DER/DF para o trecho.
- O fator hora de pico adotado foi de 0,95 (condições de pico tráfego urbano e suburbano).

I- via que será duplicada (DF-001):

- O volume considerado foi do TMD levantado na publicação SRDF-2020 do DER/DF, no caso da nova via, 18.120.
- Taxa de crescimento de 2,5% e 3% aa.

A metodologia utilizada será apresentada a seguir:

As rodovias de pista dupla com múltiplas faixas têm controle de acesso parcial e podem ou não ter canteiro central. Os principais parâmetros associados ao nível de serviço são a velocidade, a liberdade de movimentação do veículo no fluxo de tráfego e a proximidade entre os veículos ou densidade.

Os níveis de serviço em rodovias de pista dupla são determinados em função da:

- Densidade máxima de tráfego na via;
- Velocidade de fluxo livre;
- Relação volume/capacidade.

A tabela seguinte apresenta os níveis de serviço para rodovias de pista dupla:

LOS	DENSIDADE (cp/mi/faixa)
A	≤ 11
B	$> 11-18$
C	$> 18-26$
D	$> 26-35$
E	$> 35-45$
F	Demanda excede a capacidade >45

Fonte: adaptação de TRB (2016).

A densidade (D) de veículos observada em cada sentido de tráfego é definida pela fórmula: $D = VHP_{eq} / S$

VHP_{eq} - volume horário de projeto (veículos/hora/faixa);

S - Velocidade média dos veículos (km/h)

O volume VHP_{eq} em veículos de passeio (cp) é calculado pela fórmula: $VHP_{eq} = V / (FHP \times N \times fHV)$

V = volume horário nas condições existente, na hora-pico e sentido de pico (vph);

FHP = fator horário de pico;

N = número de faixas de trânsito no sentido considerado; e

fHV = fator de ajuste para veículos pesados

V - utilizamos o valor TMD dado no SRDF 2020 18.120.

Para o cálculo do Volume horário consideramos porcentagem horaria de 4,2% e para o volume da hora de pico, 3 vezes esse valor.

$V = 18.120 \times 4,16\% \times 3 / 2$ sentidos = 1.141,56 cp/h/faixa

fHV - utilizamos a fórmula: $fHV = 1 / (1 + PT \times (Et - 1))$

PT = proporção de SUT (caminhões e ônibus) e TT (reboque) na corrente de tráfego (decimal);

E_T = equivalente em carros de passeio de um veículo pesado no fluxo de tráfego.

Para a metodologia qualquer combinação de alinhamentos h e v fazem com que as velocidades dos veículos pesados sejam substancialmente reduzidas, então são propostas apenas duas situações gerais de relevo, plano e ondulado.

Tabela 2.5 – Valores de E_T por tipo de terreno

Equivalente de carros de passeio	Tipo de Terreno	
	Plano	Ondulado
E_T	2,0	3,0

Fonte: adaptação de TRB (2016).

Na situação atual, a passagem de veículos pesado é proibida.

Considerando as seguintes características da via (anteprojeto):

largura da faixa : 3,5 m ou 11,48 pés

Tabela 2.1 – Fator de ajuste para largura da faixa

LARGURA DA FAIXA (pés)	REDUÇÃO EM FFS , f_{LW} (mi/h)
≥ 12	0,0
$\geq 11-12$	1,9
$\geq 10-11$	6,6

Fonte: adaptação de TRB (2016).

Obstrução lateral- $ftlc$ – não foram consideradas obstruções

Tabela 2.2 – Redução de FFS por desobstrução lateral da faixa

QUATRO FAIXAS		SEIS FAIXAS	
TLC (pés)	REDUÇÃO EM FFS (mi/h)	TLC (pés)	REDUÇÃO EM FFS (mi/h)
12	0,0	12	0,0
10	0,4	10	0,4
8	0,9	8	0,9
6	1,3	6	1,3
4	1,8	4	1,7
2	3,6	2	2,8
0	5,4	0	3,9

Fonte: adaptação de TRB (2016).

50

Divisão da rodovia -fM (inicial não dividida e posteriormente dividida)

Tabela 2.3 – Fator de ajuste por tipo de divisão dos fluxos opostos

Tipo de divisão	Redução em FFS, f_M (mi/h)
Não dividida	1,6
TWLT	0,0
Dividida	0,0

Fonte: adaptação de TRB (2016).

pontos de acesso- fA- acesso controlado, mas permitido

Tabela 2.4 – Fator de ajuste para densidade de pontos de acesso

Densidade de pontos de acesso por milha	Redução em FFS, f_A (mi/h)
0	0,0
10	2,5
20	5,0
30	7,5
≥40	10,0

Fonte: adaptação de TRB (2016).

Aplicamos a fórmula da velocidade de fluxo livre (FFS) : $FFS \text{ (mi/h)} = BFFS - f_w - f_{tlc} - f_M - f_A$

BFFS- velocidade diretriz de projeto, 60km/h, mais 11 km/h (velocidade inferior a 80 km/h).

Dada a metodologia, calculamos os dados (foi feita a conversão para milhas):

FFS = 38,28 mi/h (assumida como velocidade média para a situação inicial)

Para determinar a capacidade das faixas, foi utilizada a fórmula:

$$C = 1.900 + 20 (FFS - 45)$$

$$C = 1.765,60 \text{ cp/h /faixa [1].}$$

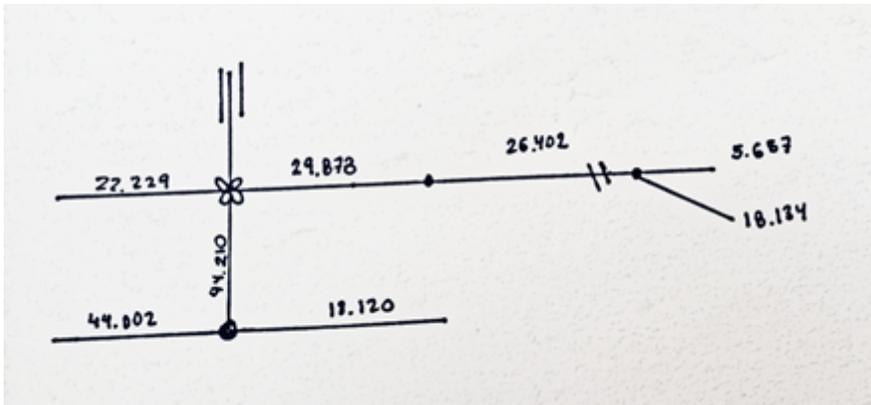
Na tabela a seguir, apresenta-se os resultados do Nível de Serviço atual e para os próximos 4 anos, no horário de pico.

2,50%	ano 0	ano 1	ano 2	ano 3	ano 4
V	1.141,56	1.170,10	1.199,35	1.229,34	1.260,07
fHV					
D	31	32	33	34	35
NS	D	D	D	D	D/E

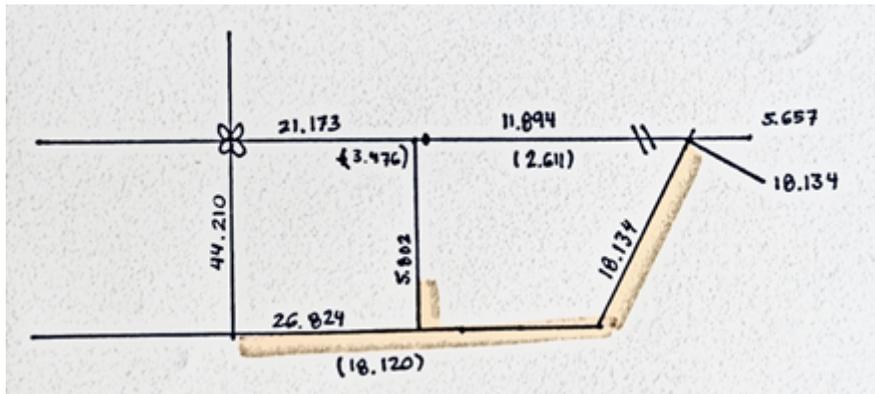
Os níveis de serviço são classificados por *A, B, C, D, E* e *F*, para representar estágios progressivos de agravamento e saturação do fluxo de tráfego. O máximo fluxo de serviço, denominado capacidade, é atingido no nível de serviço “*E*”. Os níveis “*A*” e “*B*” representam condições de fluxo livre com manobras de total liberdade e levemente restringida respectivamente. O nível *C* representa um fluxo estável, em que as interferências que afetam a circulação são toleráveis, o nível *D* e *E* representam a situação em que o fluxo é inferior à capacidade, porém a via opera sem congestionamento, enquanto no nível *F* o fluxo entra em colapso, causando a queda da velocidade e fluxo dos veículos.

Após a duplicação, e com o incremento da demanda resultado da escolha dos usuários conforme Figura 1, e assumindo as situações apresentadas a seguir, teremos:

Situação atual:



Situação após a implantação:



- suposições anteriores.
- As obras serão entregues no 5º ano (48 meses).
- Após a entrega das obras o volume originado da DF-001 deve ser dividido entre as duas vias, na proporção de 80% - nova e 20% antiga, o da DF-005 (EPPR) se manterá integralmente no caminho anterior (menor distância) e ocorrerá um acréscimo de razão de 5% do volume em número de veículos pesados na via nova (906 veículos pesados por dia).
- No acesso à DF-025 (EPDB), ocorrerá uma migração de 40% do tráfego para essa via.
- Após a entrega, serão consideradas 2 faixas por sentido.
- $f_{HV} = 0,91$.
- $N = 2$.

No novo volume na DF-001, de 26.824 foi aplicada a taxa de crescimento nos 4 anos de 2,5% aa.

Na tabela a seguir, apresenta-se os resultados do Nível de Serviço dos anos 5 ao 20.

3,00%	ano 5	ano 6	ano 7	ano 8	ano 9	ano 10	ano 11
V	1.978,45	2.037,81	2.098,94	2.161,91	2.226,77	2.293,57	2.362,38
f_{HV}	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
D	29	30	30	31	32	33	34
NS	D	D	D	D	D	D	D

3,00%	ano 12	ano 13	ano 14	ano 15	ano 16	ano 17	ano 18	ano 19	ano 20
V	2.433,25	2.506,24	2.581,43	2.658,87	2.738,64	2.820,80	2.905,42	2.992,59	3.082,36
fHV	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91	0,91
D	35	36	37	39	40	41	42	43	45
NS	D/E	E	E	E	E	E	E	E	F

Considera-se que a solução é satisfatória para o horizonte da parceria, apesar de ser necessário o acompanhamento do NS, visto as premissas adotadas estarem relacionadas ao pior cenário do trecho.

Quanto aos aspectos de segurança e fluidez de trânsito *versus* a topografia, o anteprojeto que está lastreado no estudo topográfico (com dados fornecidos pelo DER-DF e TERRACAP) e no estudo geotécnico apresentados, não trouxe nenhuma vedação relacionada a inclinações, tendo sendo atendidos todos os parâmetros definidos para a classe da rodovia do manual de projeto de rodovia do DNIT (DNER- Manual de Projeto Geométrico de Rodovias Rurais). Este manual, redigido, publicado e revisado pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias- IPR, apesar da desconfiança do autor da argumentação, é o documento técnico base de toda a engenharia rodoviária brasileira. Vale explicitar que a empresa que executará a via, deverá fazer o projeto executivo, com todas as minúcias exigidas para esse tipo de projeto, sendo que qualquer inadequação do anteprojeto agora apresentado será corrigida para manter os parâmetros exigidos na norma (em casos muito específicos que são excepcionalizados na aprovação do projeto executivo, podem ser aceitas soluções de regras de trânsito como redução de velocidade, placas indicativas de trecho perigoso, e/ou podem ser recomendados pavimentos antiderrapantes). A região montanhosa por sua vez não se refere à classificações geológicas amplas, e sim à um critério de classificação do trecho também normatizado pelo DNIT, que levando em conta elementos como distância de visibilidade, raio de curvatura, inclinações, declives, velocidade diretriz, entre outros, padroniza características dos trechos e determina padrões mínimos para a geometria da via.

O aumento da segurança da viagem, a fluidez do tráfego e a diminuição do tempo em pelotão (fila de veículos) se dão naturalmente com a duplicação da via, não esquecendo que junto a isso existem as regras de circulação em pistas de mão única com duas faixas, como a utilização da faixa à direita para veículos pesados.

Já os riscos relacionados à linha de transmissão da CEB deverão ser totalmente mitigados na fase de licenciamento e aprovação dos projetos executivos. As preocupações levantadas pela CEB foram tratadas dentro deste processo de melhoria do projeto, conforme as respostas dadas ao questionamento **NÚMERO: 6**. Ainda, conforme a minuta de Contrato, os custos advindos das alterações serão assumidos pela empresa vencedora da licitação.

Quanto a faixa disponível para a construção da via, a largura da faixa de domínio entre os dois condomínios citados, é suficiente para a passagem da nova Via com segurança para os moradores, como já ocorre, na EPDB e outras vias do DF, mesmo em áreas com ocupação totalmente regularizada.

Em toda a extensão da DF-001 é permitida a passagem de veículo pesados, exceto no desvio que ela faz na barragem, excepcionalizar a região, principalmente quando se propõe a infraestrutura viária duplicada, não faz sentido, assim como não se encontra razão na alegação de que a região sofrerá com a transformação das áreas residenciais em comerciais e de indústria, visto o modelo de urbanização de Brasília, reconhecido como um dos mais rígidos do país.

Quanto ao projeto da Nova Saída Norte o mesmo se encontra em fase de estudos pelo GDF, e será complementar, no aspecto mobilidade do DF, mas não terá ligação física com o projeto da Via Ponte. A configuração do mesmo é primordialmente voltada ao eixo norte do DF.

CONTRIBUIÇÕES PRESENCIAIS NA AUDIÊNCIA PÚBLICA

NÚMERO: 11

NOME: Adolfo

CONTRIBUIÇÃO: Boa tarde a todos, cumprimento aqui o assessor de parcerias... e ouvi a brilhante explanação da doutora Bruna e realmente há inúmeras dúvidas e algumas delas vão ser motivo de sugestões.

Dr. Henrique, quando eu cheguei em Brasília, cheguei aqui em 17 de abril de 1960, vim do Rio de Janeiro, então essa cidade eu entendo bem. Eu me criei aqui desde os 17 anos de idade. Vou fazer 68 anos agora vivendo em Brasília, aqui tive 7 filhos, então quando subo para me manifestar nesta tribuna, eu faço com o coração brasiliense, e durante meu trajeto em Brasília, fui morar numa cidade rural já há alguns anos, e nessa área rural do Itapoã, eu fui eleito presidente da Associação dos Produtores Rurais do Itapoã de (inaudível). É uma região que congrega aproximadamente nessa área rural três mil pessoas. Então como essa é uma associação de produtores rurais, acaba que a associação começa a reivindicar tudo o que aquela comunidade muito carente precisa: como saúde, lixo, segurança e mobilidade. E quando nós ouvimos sobre esse projeto, eu imediatamente eu entrei em contato com toda aquela comunidade via whatsapp, e escutei qual seria a ideia do projeto. Parte inaudível...

E realmente como a Dr. Bruna explicou (parte inaudível), diariamente aqueles produtores rurais passam ali diariamente, eles participam de muitas feiras. E muitas delas ocorrem no Jardim Botânico. E estudamos o projeto, a comunidade inteira, eu vim aqui falar, sou apenas o interlocutor daquela comunidade, da comunidade Capão da Erva, que pouca gente conhece, que vocês deveriam conhecer, temos a melhor goiabada do Brasil, queijo, frutas.

Nesse projeto, nossa participação aqui agora é pra dizer que a comunidade toda de Capão da Erva dá total apoio ao projeto. Logicamente vão discutir a respeito do meio ambiente, muitas pessoas têm suas manifestações e posicionamentos a respeito, mas meio ambiente é um conjunto de fatores físicos, biológicos e sociais que afetam a vida do ser humano, mas nós também não podemos ficar como estamos, lá há muito engarrafamento, isso quando não tem um acidente. Então nessa área que foi mostrada na explicação, me elucidou que nós vamos passar pela parte de baixo da barragem. Foi assim que entendi. Então nossa comunidade apoia esse projeto. Esse projeto vai fazer nos trafegamos numa maneira mais ágil, mas quando chegarmos no balão do Paranoá e pegar a DF-250, vamos parar ali. Então eu sei isso não está no projeto, mas eu espero que abram uma audiência pública para o Viaduto do Paranoá e a duplicação da DF-250. Muito obrigado a todos.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado Sr. Adolfo, parabéns pelo seu trabalho pela comunidade, agradeço o apoio ao projeto, e aguardamos o convite para nós ir lá conhecer.

NÚMERO:12

NOME: Deliomar Louzeiro

CONTRIBUIÇÃO: Boa tarde a todos e todas, boa tarde a mesa. Vou pedir licença pra tirar a máscara por enquanto. Sou morador do Itapoã, o que acontece, nosso colega Adolfo já usou a palavra aqui, usou muito bem em nome da nossa Região Administrativa do Itapoã. Mas é importante a gente parabenizar o governo do Distrito Federal por esse projeto, que vai trazer melhoria viária para nossa região administrativa, até porque Itapoã e Paranoá é região leste, que faz parte até Planaltina, que termina na DF-250. Isso acaba engarrafando a nossa via na 001. E também terminar o anel viário do Distrito Federal que termina ali, como a Bruna já falou. Então o governo percebeu depois de muitos anos e vai terminar essa via. Para nós do Itapoã e Paranoá vai trazer muito desenvolvimento, até porque hoje está previsto para caminhões passar por ali, caminhões com cargas de Cristalina chegam mais rapidamente. Mas fazer só

a Barragem, a gente fica até agradecidos, mas é importante duplicar a via 001 passando pela Barragem até chegar a DF-440 e DF-250, que vai em direção a Planaltina, e vai focar em fazer o viaduto que ligará a 015, a 250 e a 001, que é um anel viário importante para essa via que vocês estão propondo em fazer a Ponte no anel da Barragem. Sobre meio ambiente não entendo muito, mas eu espero que os colegas ambientalistas estudem bastante e percebam a necessidade da vida das pessoas que ali passam e possam salvar vidas. Então minha contribuição é essa. A gente vai estar observando, acompanhando. Sou membro do conselho de planejamento de lá, então mandem o anteprojeto para o Conselho de Planejamento do Itapoã para que nós de lá possamos analisar. Muito obrigado e um abraço a todos.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado Sr. Heliomar, a gente fica à disposição em qualquer dúvida em relação ao projeto, e nossa equipe vai trabalhar para entregar o projeto o mais rápido possível. Esse projeto está disponível no nosso site, mas se precisar podemos enviar via e-mail.

NÚMERO:13

NOME: Leonilson Andrade

CONTRIBUIÇÃO: Parabéns ao governador pela intenção em ajudar nossa região. Sem muitas prioridades, nossa região norte sofre com falta de viabilidade, com falta de transporte, e isso dificulta a todos. A nossa região, a região do Paranoá e Itapoã. Paranoá hoje é a segunda maior região agrícola do Distrito Federal, que produz em alta escala o alimento de todos os brasilienses, e também para boa parte do Brasil, pois exportamos alimentos. Nós somos os maiores produtores de ovos do Distrito Federal. Nós temos também a alta produtividade da agricultura, e a região do Paranoá é a segunda maior região produtiva da América Latina por metro quadrado de grãos, isso pra ver a importância da nossa região, onde a gente pouco é visto no que se refere à viabilidade de transporte como bem citado pelos colegas. Nossa DF-250 precisa urgente de duplicação, não só no tráfego de escoamento de produção, mas também chegando no Itapoã e Paranoá, pois quando tentamos sair de lá, todos os dias têm engarrafamentos. E sobre a questão das barragens, a gente está tendo dificuldade dos produtores de passar pela barragem, pois não pode mais, então temos que dar a volta inteira pela área Norte para passar pela ponte de cima e chegar ao Ceasa, para comercializar o produto e fazê-lo chegar na mesa de todos nós. Então isso é uma grande dificuldade. Eu estou falando isso porque eu estive por quatro mandatos como presidente da Associação de Agricultores do núcleo Rural Caruaru, e conseguimos criar um conselho de desenvolvimento sustentável no Paranoá, justamente para pedir melhoria nesses setores, mas estamos tendo dificuldades. Então dou os parabéns ao governador Ibaneis e a toda essa equipe desse projeto, porque isso é um grande sonho nosso, de viabilizar e de quanto vai melhorar e aliviar os custos do transporte desses produtores. Essa produção de móveis perde todos os dias 5% de nossa produção, então isso onera o preço para os compradores no fim da linha. A gente paga imposto, a gente produz e traz esse produto para o consumo final, nós temos que motivar, digo que o governo tem que motivar essas pessoas a produzir mais, a melhorar, pois no Brasil, se não fosse o agronegócio hoje pra salvar nessa pandemia a fome que as pessoas estão passando pelas “Ns” dificuldades impostas pela sociedade. Então acho que esse projeto vem a calhar, vem a somar pra gente, tenho certeza que ele não vai agredir o meio ambiente, até porque ele não vai ter que passar por cima, rasgar um mar árvores do Lago Norte, simplesmente vai passar pelo rio Paranoá, então isso vai facilitar muito, além da duplicação. Então essa é a minha palavra, minha contribuição. Itapoã é hoje a menina dos olhos do desenvolvimento do Distrito Federal, porque está projetando altos desenvolvimentos. Porque se o governador vai fazer, tenho certeza, ele já prometeu, fazer o viaduto do balão de Paranoá e Itapoã, onde temos engarrafamento dia e noite, mas se fizer o viaduto, vai chegar na barragem do Paranoá e vai travar de qualquer jeito. Então esse projeto veio para salvar e criar caminhos para todos.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado senhor Leonilson. Todos nós damos valor a quem produz, temos que dar valor a quem produz.

NÚMERO: 14**NOME:** Luiz Gonzaga

CONTRIBUIÇÃO: Boa tarde. Me chamo Luiz Gonzaga. Hoje eu cheguei na região, e tenho acompanhando de perto o crescimento da ala norte, e muito me preocupa, que parece que nós éramos esquecidos naquela região ali, região que vem crescendo muito a cada dia, como já disse o nosso amigo Leonilson. Nós temos as duas maiores áreas produtivas, que é Paranoá e Planaltina. Com essa situação onde na Barragem não pode trafegar caminhões acima de dois eixos, fica impossibilitado de escoar toda essa produção, porque tem que dá a volta para pegar a 020. Eu fiquei muito feliz com aquela construção que está sendo feita na Ponte do Bragueto, vai melhorar muito, mas não é suficiente para nossa região. Nós temos hoje um colégio agrícola que tem gente que vem da Asa Sul, Jardim Botânico, Gama, e tem que pegar a 020, enquanto poderia pegar a 0250, que precisa também de um “SOS”, um viaduto entre Paranoá e Itapoã. Então, como já foi falado aqui, essa obra será muito esperada com muita alegria, e que parabenizar o governo pela iniciativa de colocar essa obra em discussão, que vai ser muito apreciada pela população. E sobre o meio ambiente, a gente pede que seja avaliada com carinho, pois não haverá perfuração no Lago Paranoá, e sim sobre o Rio Paranoá. Então a gente vê que a área é carente e é passível sim de ser feita essa obra que será de muita importância para a comunidade.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado Sr. Luiz Gonzaga. Como eu disse, vamos tentar viabilizar o projeto o mais rápido possível.

NÚMERO:15**NOME:** Vicente de Jesus

CONTRIBUIÇÃO: Boa tarde a todos! Boa tarde a mesa. Eu sou Vicente Pereira, moro no Paranoá desde 1979, então vivi e convivi com essas grandes dificuldades na mobilidade naquela região. Como meus antecessores já falaram, há muitas coisas que gostaríamos de falar, mas vou falar algumas. Ex: a mobilidade no transporte agrícola, pra pegar a 050, 070 e 040, é impossível. E aí realmente esse projeto vai dá fluidez naquele local. Naquele local ali a duplicação incluindo o viaduto com certeza irá solucionar esse grande problema. Isso é importante. Frisar e dá parabéns ao governo porque nós só tivemos um governo que se preocupava com a mobilidade, que foi o governo do Arruda. De lá pra cá não tivemos nenhum governo que olhasse para esse lado, principalmente naquela região. E como nosso companheiro Leonilson falou, as comunidades daquela região são auto produtivas. Então nós sofremos muito com aquilo ali, e hoje com certeza eu venho aqui, embora nunca gostei de holofotes ou microfones, mas vivi dentre daquele região, e posso dizer que esse projeto, a gente, da região, estaremos apoiando o governo que está realizando esse projeto, pra desenterrar os gargalhos que possa surgir no projeto; seja meio ambiente, seja desapropriação, que eu acho que o governo está preparado para isso, que a Secretária de Transporte com certeza está preparada para isso, o administrador está preparado para acompanhar e ajudar no que for necessário. Então eu acho que tem todo um conjunto de pessoas, de estruturas e instrumentos que está voltado para essa necessidade, que não é um projeto de uma vaidade do governo, de uma vaidade política, simplesmente. É um projeto aonde vai trazer benefício para grande parte da comunidade. Então essa é minha contribuição. Eu sou membro da diretoria da associação de Itapoã, sou presidente de uma comissão independente do Paranoá, e resido no Paranoá desde 6 de janeiro de 79. Estou à disposição, sempre que puder participar no que for necessário para desenterrar qualquer problema nesse projeto, a gente vai estar à disposição, a associação vai estar à disposição, e quero agradecer essa comissão que está apresentado esse projeto, é um projeto belíssimo. Eu não acredito que vai agredir o meio ambiente, acima de uma necessidade gritante de tanta gente. Não acredito que os ambientalistas vão querer travar um projeto dessa dimensão, e se travar, nós estaremos dispostos a juntar com os senhores para defender o projeto. Muito obrigado.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado Sr. Vicente. Contamos com o apoio do senhor, da comunidade. A Semob vai estar sempre de portas abertas para discutirmos esse projeto, a gente tem algumas etapas para vencer, e estamos à disposição sempre que precisarem discutir esse projeto.

Só pra lembrar a questão ambiental, não existe uma briga, pelo menos no nível de ordem, do Ibram, da Semob ou do GDF, a que estão é: existe uma etapa de licenciamento que tem que ser cumprida, e o que a gente espera é que o projeto cumpra. Então vai ter algum exaltado, mas ali a gente faz a parte legal. Legalidade e pedi liberação do Ibram, a gente já tem as diretrizes. A maioria dos trechos pode ser um licenciamento simplificado. A estrutura da ponte, a ponte passa pelo rio, é uma estrutura esbelta, ela não vai agredir o que está em baixo, ela vai passar por cima inclusive para não deixar agredir. A questão do Ibram já foi contemplada e não é ordem de briga com os ambientalistas não, é de ordem do governo, e essa etapa já está sendo tratada.

NÚMERO: 16

NOME: Raimundo Paes

CONTRIBUIÇÃO: Eu gostaria de começar minha fala fazendo hoje uma homenagem a uma pessoa que deveria estar aqui conosco hoje, mas que infelizmente faleceu anteontem à noite em sua residência no Paranoá. Foi amigo de muita gente, muito conhecido aqui em Brasília, que foi João Gomes Pereira, conhecido como João do Violão. Por que estou fazendo essa homenagem ao João? Porque ele estaria aqui hoje, o pessoal já havia conversado com ele. Eu não sou chefe de gabinete, apesar dos meus amigos terem me citado – eu fico honrado com a fala de vocês-, mas hoje peço licença para falar como cidadão, como participante de um grupo do Paranoá, conhecido como GP-Paranoá, que defende a duplicação da DF-250, e também da Associação Amigos da Comunidade, sou conselheiro eleito dessa associação. E venho aqui, diante de uma obra grande e de sub importância para nossa cidade, com certeza se João do Violão estivesse aqui ele falaria isso: nós precisamos da construção dessa ponte e da duplicação da DF-001 pra que o nosso fluxo seja gerido de uma maneira que nós possamos se locomover. A mobilidade precisa chegar no Paranoá e Itapoã. Eu quero parabenizar ao governo e ao governador por ter olhado por essa cidade. Porque nós temos ali o Paranoá com 65 mil habitantes, mais 35 mil com Paranoá-Parque, mais 100 mil de Itapoã. Uma área de desenvolvimento econômico que está sendo projetada também por lá. Então é necessário e é de suma importância que nós venhamos a ter essa ponte com esses 17 km na 001, fazendo essa ligação pra atender esses todos. Então estamos aqui pra defender que a gente possa sair de casa e não fiquemos 1 hora no engarrafamento esperando chegar no Condomínio La Font até o balão do Paranoá e Itapoã, e descendo, quando a gente quer vir para o Plano Piloto, fica no engarrafamento lá na Barragem. Se não fizerem essa ponte, nós da comunidade vamos sofrer, o desenvolvimento não vai chegar pra gente, não vamos poder se locomover. E nós estamos aqui, toda essa liderança pra agradecer ao governo e para apoiar essas ações feitas aqui pela Secretária e pelo governo do Distrito Federal. Muito obrigado a todos.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado senhor Raimundo, nossos sentimentos aos familiares e amigos do senhor João. Estamos muito contentes com o apoio de todos vocês ao projeto.

NÚMERO: 17

NOME: José Ribeiro

CONTRIBUIÇÃO: Boa tarde a todos. Começo falando que convivo com aquilo, os problemas. Cresci lá no Paranoá. Vi Paranoá Parque nascer, agora tem outras obras em construção, como Itapoã Parque. E nós sofremos muito com o trânsito, de manhã cedo demora muito. Então quando ficamos sabendo desse projeto, ficamos muito feliz, e esse projeto está no coração de todos os moradores, das regiões do Paranoá e Itapoã e região. Então só quero

agradecer a iniciativa do governo, Ibaneis, do DER e todos envolvidos. Paranoá e Itapoã necessitam. Nós que moramos na região sabemos do problema. Daqui a tempo não poderemos usar transporte, teremos que andar a pé, pois de pé seria mais rápido que usar o carro. Se o Governo e o Estado não tomar providência vai parar de vez tudo. É muita gente que saem de suas casas. Então as pessoas de Paranoá e Itapoã estamos ansiosos por esse projeto.

RESPOSTA DA MESA: Muito obrigado senhor José Ribeiro.

NÚMERO: 18

NOME: Kelly dos Santos

CONTRIBUIÇÃO: “Boa tarde a todos, meu nome é Kelly sou engenheira civil da sétima geração, atualmente é a empresa que tem a concessão da (inaudível) Paranoá e eu trabalho lá na área do Paranoá. Eu trouxe aqui e mandaria oficialmente para vocês, eu achei que o público participaria da audiência, e eu trouxe o que seria conveniente para vocês analisarem e de repente achar conveniente, seria imprevisível (inaudível) a empresa que vai trazer e construir para manter a via e eu vou ler aqui. A infraestrutura viária está localizada em uma área de risco, mais especificamente sobre a população (frase inaudível), então qualquer interferência pode causar vibrações ou recalques no solo tem a capacidade de provocar danos ou até mesmo rompimento dessa tubulação. Desse modo, a gente acredita que deve ser previsto uma sustentação e o monitoramento (frase inaudível) da construção e concessão da via. Eu acho que seria interessante ser (inaudível) para preservar a licitação desses detalhes técnicos, e eu vou ler todos se vocês acharem que querem falar alguma coisa, é só me avisar no momento. Quais serão as probabilidades de interferência desse (inaudível) processo construtivo, não causando nenhuma influência na barragem do Paranoá e isso pode ser realizado na instalação e monitoramento (frase inaudível) ou qualquer tipo de instrumentação para o controle também da barragem Paranoá e não só em relação à tubulação. Devem ser previstos espaços entre a ponte, obra de arte especial, e a população. A gente não sabe ou não conseguiu ver no projeto, pois não é executivo, exatamente o que fala e se fosse algum ponto de junção da tubulação, o espaço principalmente da tubulação que é diferentes das outras, e isso deve ser analisado durante o processo construtivo para ter espaço para fazer a manutenção da tubulação. Devem ser vedados os processos construtivos que ocasionam vibrações excessivas no local, como por exemplo o bate estaca, não só pela barragem estar muito longe mas com certeza dependendo da vibração, poderia se chegar a ela, mas a tubulação também (inaudível) e qualquer tipo de vibração poderia ocasionar o rompimento da tubulação, então é interessante vedar esse tipo de construção no sistema construtivo. Devem ser realizados estudos pelo modelo de inundação, considerando a vazão máxima do vertedouro da barragem do Paranoá, que atualmente tem uma vazão que se deve considerar. Na verdade, nosso vertedouro tende a atender uma vazão (frase inaudível), e é possível que essas obras que estão sendo feitas da barragem, elas devem prever essa vazão também, apesar de ser muito difícil de acontecer mas deve ser prevista. Atualmente, eu vi o projeto de vocês em que o acesso da via vai mexer um pouco no acesso, a nossa casa de força não é próxima a barragem, fica a 4km em que a gente tem o acesso secundário e não é feito pela barragem. Então a via de vocês vai mexer com o acesso a nossa casa de força e então a gente queria pedir que não tivesse influência da questão do tráfego nessa passagem nossa, porque se a gente precisar de fazer manutenções e se precisar ir à casa de força da barragem e tiver algum trânsito no local e que possa impedir a passagem, teria que verificar isso. Após a construção devem ser previstas barreiras que sejam dinâmicas de proteção contra quedas de possíveis detritos e acidentes que podem (frase inaudível) influência, especialmente a população, algum tipo de proteção como cela ou outros tipos de proteção para que não ocorra nenhum tipo problema com a população com alguma queda de objeto ou acidente de carro. Os outros itens são para dar ciência para a empresa que for participar da licitação, que ela vai ter que ter uma interação com os (frase inaudível) da barragem, porque a gente vai precisar de informações e treinamentos do pessoal, e algumas questões que a gente tem que ter (inaudível) com a barragem. E acho que é isso.”

RESPOSTA DA MESA: Esse é um processo de um modelo antigo em um nível que (inaudível). A parte em que a gente espera falar com a CEB na parte de diretrizes de obra e processos executivos, e especificar muito mais agora nessa fase de integrar e encaminhar o contrato para o Tribunal de Contas. Essa

etapa é essencial para que a gente faça essa relação com a CEB para viabilizar os projetos de (inaudível) de contrato. Esses dois itens que você colocou já estão disponíveis no contrato e é essencial nessa etapa e com certeza diminuiria esses problemas que podem acontecer, nessa parte de (frase inaudível). A parte do desmonte a fogo no processo executivo do orçamento, a gente já teve esse cuidado de não propor (frase inaudível) a gente colocou uma situação que se impedia por causa da barragem. (Parte inaudível)

Assim o custo é dela, o governo faz essa conversa entre a concessionária e a concessionária de serviço público em que a preferência (inaudível) alteração concessionária que tenha ganhado a licitação.”

NÚMERO: 19

NOME: Júlio Marcelo de Oliveira

CONTRIBUIÇÃO: “Boa tarde a todos (frase inaudível) parabenizar a SEMOB pela audiência pública e nós como sociedade, participar das discussões governamentais. Me coloco aqui neste gabinete entre amigos que querem o melhor para o distrito federal e para a região do Paranoá também. Estou falando da delegação do presidente da associação dos moradores (frase inaudível). Realmente nós procuramos o que é absolutamente necessário e nós frequentamos muito o Paranoá, e sempre estamos conseguindo pensadores do serviço do comércio, sabemos a importância disso para a população. E é isso que queremos fazer, com vocês e com a SEMOB. Ponderações para ajudar a construir uma solução que ao nosso ver, pode ser melhor que essa proposta. A via hoje existente está evidentemente saturada (inaudível) mas também nos anos futuros, pois é uma região de intensa expansão urbana com peso cultural (inaudível) próximos 20 anos que se imagina que deve acontecer e o que está acontecendo hoje. E é esse crescimento exponencial da população do Paranoá, e foi apontado aqui a construção atual (inaudível) do parque e outros conjuntos habitacionais que deverão se desenvolver naquela região.

Eu queria apontar a necessidade do deslocamento dos veículos, transporte individual e também dos moradores todos e não só do Paranoá e Itapoã (frase inaudível) todos esses habitantes vão precisar além da passagem dos veículos, de transporte público urbano com linhas de ônibus que atendem moradores do Paranoá e que também atendam os moradores do Altiplano leste São Bartolomeu.

Então a nosso ver é importante que o traçado do (inaudível) contemple uma passagem pelos condomínios do Altiplano Leste e passando em frente ao São Bartolomeu, e essa é uma proposta de traçado que está na nossa contribuição para avaliação da SEMOB.

Porque ali teríamos então, a população atendida nesse aspecto fundamental que é responsabilidade (inaudível) de prover a população o serviço de transporte público urbano, necessário para o deslocamento de quem vai prestar serviços naquela região. Nós também incluímos na nossa contribuição, considerações sobre a fluidez do trânsito e sobre segurança no trânsito, e ao nosso ver à uma necessidade do trânsito que admita veículos pesados (inaudível) o trânsito tem que passar em uma via segura (inaudível). A via que existe hoje e que está bastante saturada, é uma via cuja inclinação foi suficiente para promulgar uma forte limitação da velocidade da via que é de 40km/h (frase inaudível) descida, e uma inclinação que também ocasionou em vários acidentes ao longo dos anos dessa via, principalmente em veículo de carga que tenha pane ou dificuldade de frenagem que perca o controle do veículo na descida e é um fator importante que tem que ser levado em consideração, pois põem em risco a segurança de todos que vão trafegar. Então, esse traçado que estamos propondo que (inaudível) do lado do Paranoá a pista contorna o Altiplano Leste e na nossa concepção (frase inaudível) mais suave em termos de velocidade da pista melhor e uma via mais segura e fluida para todos. Outro aspecto que me ocorre o agora, é que também passando pelo Altiplano Leste, nós teríamos possivelmente que a ponte se daria um pouco mais a abaixo (frase inaudível) e nem afetasse e nem trouxesse algum tipo de risco (inaudível) e reduziria os riscos da barragem no processo construtivo.

Queria ressaltar aqui (frase inaudível) não foi um projeto desenvolvido pelo governo do Distrito Federal, o projeto foi desenvolvido por uma empresa privada que tem interesse nessa PPP e que, portanto, deve ter feito o projeto de acordo com os seus interesses econômicos, provavelmente em uma concepção mais simples que traz uma eficácia menor. Mas o importante é que essa audiência pública serve para isso, com base das contribuições da sociedade, o governo do Distrito Federal possa fazer uma avaliação dessa proposta de manifestação de interesse desse projeto (inaudível) e promova as adequações necessárias e é justamente nesse momento em que a gente tem a oportunidade de corrigir qualquer coisa que esteja errado, qualquer omissão ou inconsistência ou falha que exista no projeto, e é esse momento que é para corrigir.

Queria lembrar aos senhores que a ponte JK quando foi projetada, só teria 2 faixas de rolamento em cada sentido, se previu um canteiro central largo com ciclovia e etc. Os estudos de tráfego de crescimento da população demonstravam que era necessários 3 faixas de cada lado sob pena de a ponte estar saturada em poucos anos, então foi feita a correção no momento certo antes da execução e nós estamos nesse momento em que a gente tem a oportunidade (inaudível) corrigir e fazendo uma pequena alteração de traçado.

E nossa preocupação também, é com a via que está espremida por um corredor estreito entre 2 condomínios que estão separados por 75m dentro dessa faixa da CEB segundo as informações da Globo (inaudível) essa rede de transmissão seria retirada e mesmo assim teríamos uma faixa estreita a 75m entre as duas pistas de rolamento e traria além de estar pelo um vazio ocupacional e não vai ter parada de ônibus para atender a população (inaudível) ela sem dúvida nenhuma trará prejuízos de ruído, insegurança de vibração para aquelas casas que estão próximas, então haverá um prejuízo de qualidade de vida e essas coisas para as casas que estão mais próximas que vão viver com o ruído elevado dos veículos pesados como ônibus e carretas que emitem ruídos elevado e que traz desconforto ambiental para quem mora proximamente. Então havendo um traçado alternativo que elimina esse desconforto para a população, considero que esse traçado tenha preferência (frase inaudível) objetivo/interesse público á se atingir que é servir a população dos 2 lados e deve-se escolher aquela maneira que atenda às necessidades que impõem menores sacrifícios para a população, se puder atender de uma maneira que prejudique menos pessoas que vão ser impactadas, essa maneira deve ser preferencial. Eu queria chamar a atenção também de grande parte do pessoal (inaudível) hoje se desloca em direção ao Plano Piloto e não necessariamente para o Lago Sul, e grande parte estuda ou trabalha no Plano Piloto e que esse fluxo crescente é um fator de pressão sobre toda a infraestrutura urbana até a ponte JK. Quanto mais perigos houver na via, maior a pressão de tráfego sobre a ponte JK e deve-se considerar também como prioridade a execução da saída norte, porque são 2 vias para acessar o Plano Piloto, Asa Sul pela ponte JK e Asa Norte pela saída norte. E isso melhoraria o trânsito e qualidade de vida para os moradores do Paranoá, e a saída norte está prevista no nosso PDOT, plano diretor territorial do Distrito Federal. Esses aspectos nós vamos apresentar por escrito, o nosso traçado alternativo, pois estou apresentando 2 traçados alternativos. Uma que mantém a interseção (frase inaudível). E nossas contribuições tem mais sentido, em fazer um traçado que permite atender a população do Altiplano Leste, São Bartolomeu e população do Paranoá com serviços de transporte público e com trânsito mais seguro com velocidade operacional melhor, e com um nível de segurança melhor pros moradores (inaudível) também melhores. Essas são nossas considerações e quero agradecer muito o senhor por nos ouvir. Obrigado.”

RESPOSTA DA MESA: “Obrigado senhor Júlio Marcelo, como o senhor disse esse argumento de discussão, a gente vai olhar com bastante cuidado (inaudível) contribuições e estamos a disposição para qualquer posicionamento. “

Só para lembrar que é apenas um estudo de anteprojeto e que tem que seguir algumas premissas, depois que a gente conversou sobre as premissas e diretrizes que foram colocadas pelo próprio DER hoje é uma oportunidade para o projeto da BR 001 que pede um planejamento urbano dentro dessa radial. A gente está trabalhando e eu fui ver o tamanho das caixas (frase inaudível) mas a previsão não vai ser maior e vai ser mais larga do que a via Dom Bosco, então na parte de influência dos condomínios a gente está bem tranquilo nessa parte.

A parte do projeto de onde acaba a via hoje, existe uma continuidade do corte em declive e a gente tem poucas áreas com inclinação maiores, mas não é nada excepcional e a gente espera que a Engenharia consiga prover a solução. A parte de tráfego também vai ser avaliada, existe uma limitação de fazer duas pistas ou não fazer nada, e nem sempre a gente vai conseguir no espaço que tem naquela via arterial.

Só para falar da saída norte, ele é um projeto mais trabalhoso, a TERRACAP está encaminhando para a gente os estudos, avaliados por uma consultoria e a SEMOB a gente pretende nesse governo lançar a audiência pública do projeto.

RESPOSTA COMPLEMENTAR: idem às respostas dadas ao questionamento **número 10**.

CONTRIBUIÇÕES VIA WHATSAPP NA AUDIÊNCIA PÚBLICA

NÚMERO: 20

NOME: FERNANDO OMEGA

CONTRIBUIÇÃO: A via terá acostamento, contribuindo com a mobilidade de ciclistas e pedestres?

RESPOSTA: sim, o anteprojeto apresenta acostamento.

NÚMERO: 21

NOME: SAMIA WALESKA

CONTRIBUIÇÃO: Prezados, Me chamo SAMIA WALESKA PEREIRA, sou advogada ambientalista e urbanista. Sou membro do GT LEGALIZA ITAPOÃ e gostaria de manifestar acerca de alguns pontos: 1) Existe possibilidade do traçado ser revisto, no tocante ao ALTIPLANO LESTE, com a via sendo estendida em 1 a 1,5km, para passar ao lado do condomínio PRIVE MORADA SUL ETAPA A? 2) Como ficará o traçado, caso não haja essa alteração, no tocante a atingir a vegetação nativa e os impactos ambientais naquela área que é considerada *area de uso controlado II? 3) No tocante ao retorno após a CPRV, na DF 001, existe a previsão desse ser reformado e ampliado? 4) Considerando a declividade de até 10% como mostrado, levou-se em consideração que na área verde do ALTIPLANO, após o Condomínio do Lago Sul, existem áreas em APP - area de preservação permanente! Isso foi considerado?

Destacamos que os moradores do Paranoá, Itapoã e Altiplano Leste necessitam dessa nova ponte que é de interesse social, no entanto, defendemos um projeto que seja menos impactante possível ao Meio Ambiente!

Esclarecendo o item 3: EXISTE A PREVISÃO NO PROJETO DE SE AUMENTAR O RECUO DO RETORNO EXISTENTE NA DF 001, NO NOVO RETORNO RECÉM CONSTRUÍDO ANTES DA CPRV E O ANTIGO, EXISTENTE APÓS ESTA?

NÚMERO: 23**NOME:** Mariana Miranda**CONTRIBUIÇÃO:** Boa tarde, a construção vai favorecer o turismo? Como? (Mariana - Itapoã)**RESPOSTA:** não foram considerados aspectos de impactos secundários nos estudos, apenas os relacionados à mobilidade.**NÚMERO: 24****NOME:** Nara**CONTRIBUIÇÃO:** Quanto a seleção de trabalhadores. Será dada prioridade aos moradores das Cidades do Itapoã e Paranoá?**RESPOSTA:** A decisão quanto a contratação dos serviços relativos às obras é de decisão da empresa vencedora da licitação.**NÚMERO: 25****NOME:** Verusca**CONTRIBUIÇÃO:** O projeto será disponibilizado para análise? E o mapa**RESPOSTA:** o anteprojeto está disponibilizado no endereço <http://semob.df.gov.br/06-11-2010-ppp-para-construcao-conservacao-e-manutencao-da-via-ponte-paranoa/> na minuta de contrato (anexo) e nos estudos.**NÚMERO: 26****NOME:** Jose Iro Souza Morais**CONTRIBUIÇÃO 1** (Áudio): Boa a tarde a todos! Estou assistindo via YouTube a audiência pública da Via Ponte da barragem. Eu gostaria de salientar que esse projeto tem muita importância para a região, tendo em vista o quantitativo de moradores, duas regiões administrativas: Itapoã e Paranoá. Só que também agrega mais outros condomínios, principalmente na DF-250, e eu me integro como um dos moradores do Condomínio da Fonte e já pude presenciar essa interrupção por lentidão de trânsito, do meu condomínio até a rotatória do Itapoã, que são 4 km eu levei 45 minutos, em determinados momentos.

Então essa obra vem a agregar melhorias para a região. Tem a região do lado de cá e a região do outro lado de lá, região Altiplano leste, que também vai ser beneficiada. Então vai ser de suma importância que essa obra seja realizada. Gostaria de externar esse meu desejo em prol de que seja consignada, que seja premiada essa região que menos tem bem feitoria estrutural de melhoramento de trânsito, viadutos e coisas similares. Agora é a vez de Paranoá e Itapoã serem premiados com essa infraestrutura que o governo está planejando via PPP. Obrigado e até mais.

CONTRIBUIÇÃO 2 (Áudio): Estou assistindo a audiência pública da Barragem do Paranoá, como também vim salientar outros oradores lá. Seria interessante essa duplicação da DF-001 até a Rota do Cavalão. Foi criado um viaduto bem na rotatória do Itapoã, e a duplicação da DF-250 pelo menos até a Rajadinha, e também a outra via, a DF-015, que liga o Paranoá até a DF-005, que é chamada Via dos Cocos, é uma via muito estreita, e eu que moro há 8 anos aqui no

Condomínio da Fonte, sempre vejo essa dificuldade de trânsito que se tem na rodovia 015. É muito estreito e tem pouca manutenção, não tem nem acostamento, principalmente à noite vira um perigo com as pessoas andando na beira da via. Já aconteceu vários acontecimentos com mortes.

Então eu gostaria que o governo também estendesse essa parte, alargando ou então duplicando a DF-250, a DF-015, a DF-001 pelo menos até a Rota do Cavalo, se for duplicar até ao Colorado seria melhor ainda, então essa é minha contribuição como morador do Condomínio da Fonte, e como síndico eleito, vou assumir a partir do dia 1º de janeiro, por isso estou me inserindo nessa audiência pública através do whatsapp. Obrigado

RESPOSTA: O escopo do projeto está restrito ao trecho da DF-001. Um dos objetivos do projeto é a melhoria na mobilidade com a duplicação do trecho da rodovia e adequação de suas intercessões, que deverá ser notada com a diminuição dos congestionamentos na região.

5. CONCLUSÃO E ENCAMINHAMENTO

Entende-se que o processo de participação social em questão atendeu os objetivos de esclarecer aos interessados algumas dúvidas relacionadas aos documento que foram objeto de discussão e de receber contribuições tanto de caráter opinativo da população afetada e sobre aspectos técnicos.

Questões que hoje extrapolam o escopo do projeto mas que tem chance de impactar na sua estruturação final serão acompanhadas pela SEMOB.

Observa-se que o empreendimento em estruturação ainda poderá ser aprimorado e ajustado previamente à licitação em decorrência dos seguintes procedimentos:

- **Análise do Tribunal de Contas do Distrito Federal - TCDF** - após a aprovação deste Relatório, a nova versão ajustada dos estudos de viabilidade e das minutas de edital, contrato e anexos será submetida ao controle e fiscalização de procedimentos de licitação, contratação e execução de Parcerias Público-Privadas (PPPs) e Concessões Comuns nos termos da Resolução TCDF Nº 290 de 14 de abril de 2016.
- **Análise da Controladoria-Geral do Distrito Federal** - no termos de eventuais auditorias que venham a ser realizadas pelo órgão de controle.
- **Aprimoramentos pela própria Comissão Técnica da SEMOB** para estruturar o projeto final, nos termos do art. 26 do Decreto 39.613, de 3 de janeiro de 2019.

Como encaminhamento final submete-se este Relatório à aprovação do senhor Secretário de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal nos termos do § 3º do art. 14 do Aviso de Consulta e Audiência Públicas publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 06 de novembro de 2020.

BRUNA PINHEIRO DE MELO
Coordenadora de Projetos Especiais

HENRIQUE OLIVEIRA MENDES
Subsecretário de Parcerias e Concessões



Subsecretário(a) de Parcerias e Concessões, em 15/03/2021, às 11:53, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **BRUNA PINHEIRO DE MELO - Matr.0276159-9, Coordenador(a) de Projetos Especias**, em 15/03/2021, às 11:57, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **54607050** código CRC= **24A90DOC**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF