



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL
 Secretaria de Estado de Mobilidade
 Subsecretaria de Parcerias e Concessões

Relatório SEI-GDF n.º 2/2021 - SEMOB/SUPAR

Brasília-DF, 11 de maio de 2021

Relatório de Consulta e Audiência Públicas
AVENIDA DAS CIDADES

OBJETO: Concessão administrativa para a construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades, além dos serviços concernentes à conservação e manutenção da infraestrutura urbana a ser executada nos imóveis objeto do contrato.

MAIO/2021

1. INTRODUÇÃO

A Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB, está conduzindo o processo para viabilização da construção e posterior manutenção da Avenida das Cidades.

Tendo em vista que se pretende viabilizar o empreendimento em questão por meio de Parceria Público Privada (PPP) e que os respectivos estudos foram obtidos por meio do Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) originado pelo Edital de Chamamento Público nº 001/2016 – SEFAZ/DF, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal em 09 de maio de 2016, 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 Audiência Públicas encontra-se regido pelo Aviso de Consulta e Audiência Públicas, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 31, em 17 de fevereiro de 2021, no qual foi estabelecido o prazo para contribuições no período de 19 de fevereiro de 2021 a 31 de março de 2021, e Audiência Pública realizada no dia 22 de março de 2021.

Diante do exposto, restou incumbida esta Subsecretaria de Parcerias e Concessões da SEMOB (SUPAR) de elaborar este Relatório, conforme o art. 14 do aviso de Consulta Pública e Audiências Públicas, o qual será disponibilizado no site da SEMOB para consulta por qualquer interessado.

2. ESCLARECIMENTOS PRELIMINARES

São objetos de análise as seguintes contribuições:

- As contribuições orais, de forma presencial durante a audiência pública.
- Recebidas no âmbito da Consulta Pública. As contribuições foram encaminhadas por mensagem eletrônica para o endereço consulta.avenidadascidades@semob.df.gov.br.
- As contribuições recebidas pelo aplicativo Whatsapp, na forma de mensagem de texto ou áudio.

O quadro abaixo sintetiza as contribuições em ordem de recebimento e sequência no relatório:

NÚMERO	IDENTIFICAÇÃO	MEIO DE CONTRIBUIÇÃO
--------	---------------	----------------------

NÚMERO	IDENTIFICAÇÃO	MEIO DE CONTRIBUIÇÃO
1	DEPUTADO RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS-1	ORAL
2	LARSEN NUNES	ORAL
3	PROFESSOR CARLOS PENA	ORAL
4	LARSEN NUNES	WHATSAPP
5	JACIARA - EMPRESA TECNODIGITAL	WHATSAPP
6	MARCELO DE OLIVEIRA VIEIRA	WHATSAPP
7	CARLOS EVANDRO DE OLIVEIRA	WHATSAPP
8	LUCIANO DE SOUZA PEREIRA	WHATSAPP
9	HELTON	WHATSAPP
10	DAVID BENTO DE SOUZA	WHATSAPP
11	RAFAEL GIRÃO	WHATSAPP
12	CAMARGO MARQUES PEREIRA	WHATSAPP
13	MARCONI MEDEIROS MARQUES DE OLIVEIRA	WHATSAPP
14	EVERALDO MARQUINE	WHATSAPP
15	J. EUGÊNIO NEIVA - 1	WHATSAPP
16	DAWIDSON ARAUJO	WHATSAPP
17	ARTUR NOBRE MENDES	WHATSAPP
18	ANTONIO AUGUSTO BORGES DE LIMA	WHATSAPP
19	FERNANDA SENE VIEIRA	WHATSAPP
20	JACY CARVALHO JUNIOR	WHATSAPP
21	TELMA LUCIANA RIBEIRO SILVA DE HOLANDA	WHATSAPP
22	CLAUDIO	WHATSAPP
23	RHUANA CESAR	WHATSAPP
24	SHIRLEY GONÇALVES ROCHA DE ALMEIDA	E-MAIL
25	ARISTOTELES GOMES ROCHA	E-MAIL
26	DAHIANA RIBEIRO	E-MAIL
27	TEREZA FILHA	E-MAIL
28	LUIZ PEDROSA	E-MAIL
29	FÁBIO CASTRO RAMOS	E-MAIL
30	EDUARDO JUNIO	E-MAIL
31	FRANCIVALDO	E-MAIL
32	ERIKA MAROJA	E-MAIL
33	J. EUGENIO NEIVA - 2	E-MAIL
34	FABIANO CARVALHO	E-MAIL
35	REGINA NUNES	E-MAIL
36	SILVIA TELES DE AQUINO	E-MAIL
37	JUNIOR	E-MAIL
38	SORAIA REGINA S DE QUEIROZ	E-MAIL
39	FABIANA CALIL	E-MAIL
40	JORGE PEREIRA COSTA -1	E-MAIL

NÚMERO	IDENTIFICAÇÃO	MEIO DE CONTRIBUIÇÃO
41	LUIZ PAULO BORGES	E-MAIL
42	NORBERTO SOARES	E-MAIL
43	EDUARDO PAULO DE MORAES SARMENTO	E-MAIL
44	LÚCIA ANTÔNIA	E-MAIL
45	MOHAMAD BAHMAD	E-MAIL
46	FREDERICO EMILIO NAVARRO MAMEDE	E-MAIL
47	DANIEL ISONI	E-MAIL
48	MONIQUE CARVALHO	E-MAIL
49	TADEU HYPOLITO	E-MAIL
50	HAROLDO DREFAHL	E-MAIL
51	HONARA TORRES CARDOSO	E-MAIL
52	FRANCISCO DAS CHAGAS - 1	E-MAIL
53	FRANCISCO DAS CHAGAS - 2	E-MAIL
54	TELMA RIBEIRO	E-MAIL
55	MARCELO NUNES	E-MAIL
56	MILENA ARAUJO	E-MAIL
57	THIAGO PARRY	E-MAIL
58	ALINE MARTINS	E-MAIL
58	JULIO CAMPOS	E-MAIL
60	EWERTON ARYEL SALES SOBREIRA	E-MAIL
61	GIANCARLO CHELOTTI	E-MAIL
62	JOSÉ EUGENIO DA SILVA NEIVA - 3	E-MAIL
63	FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA - 1	E-MAIL
64	FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA - 2	E-MAIL
65	FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA - 3	E-MAIL
66	CONCEIÇÃO DE MARIA VASCONCELOS LISBÔA	E-MAIL
67	MARIA BEATRIZ DUMONCEL HOFF	E-MAIL
68	MOHAMAD BAHMAD	E-MAIL
69	RENATA RAPOLD MELLO MATOS	E-MAIL
70	PAULO FRANKLIN VON PAUMGARTTEN JÚNIOR	E-MAIL
71	JORGE PEREIRA COSTA - 2	E-MAIL
72	LUIS RICARDI LARABURU NASCIMENTO	E-MAIL
73	SAMUEL ROBERTO TONIA	E-MAIL
74	JOÃO FELIPE SOUZA BRASIL	E-MAIL
75	FELIPE DALL ORSOLETTA	E-MAIL
76	MARIA GERALDA TEIXEIRA	E-MAIL
77	DANILO HONÓRIO DA SILVA	E-MAIL
78	LUIZ FERNANDO CUNHA	E-MAIL
79	OTÁVIO AUGUSTO SARAÇOL PEREIRA	E-MAIL
80	PAULO SILVA	E-MAIL

NÚMERO	IDENTIFICAÇÃO	MEIO DE CONTRIBUIÇÃO
81	ASKYBARAF MEDERFT	E-MAIL
82	MAURÍCIO LUZ	E-MAIL
83	SANDRO LOPES DO NASCIMENTO - 1	E-MAIL
84	SANDRO LOPES DO NASCIMENTO - 2	E-MAIL
85	MÔNICA PETERS SOARES	E-MAIL
86	JÚLIO CESAR BAENA	E-MAIL
87	AYJALON SILVA (UBER MOTORISTA)	E-MAIL
88	SÉRGIO RODRIGUES	E-MAIL
89	WILLIAN ESCRIBANO BORGES	E-MAIL
90	JULIO CESAR TOSTES	E-MAIL
91	DAVID DA FONSECA	E-MAIL
92	FÁBIO PARANHOS	E-MAIL
93	COOPERATIVA HABITACIONAL COMUNITÁRIA FORÇAS UNIDAS	E-MAIL
94	ADAILTON SOARES	E-MAIL
95	ERTO DI CARVALHO	E-MAIL
96	OLAVO DE BORBA SOARES - 1	E-MAIL
97	OLAVO DE BORBA SOARES - 2	E-MAIL
98	JONAS PIRES	E-MAIL
99	NATALIA MATTOS	E-MAIL
100	MARCUS MACIEL	E-MAIL
101	ALESSANDRA ELOI	E-MAIL
102	EUGENIO NEIVA - 4	E-MAIL
103	CHARLES COSTA	E-MAIL
104	DEPUTADO RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS - 2	E-MAIL
105	ALLAN ARAUJO	E-MAIL
106	WANDERLEY CATELAN -ADEME – ASSOCIAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E MELHORIAS DO SMAS – GUARÁ.DF	E-MAIL
107	RAIMUNDO LIBERATO CARLOS QUATORZE	E-MAIL
108	VICTOR PEDROSA VILELA FERREIRA (ASSOCIADO ADEME)	E-MAIL
109	RAFAEL PEDROSA VILELA FERREIRA (BIG BSB STORAGE – GUARDA MÓVEIS CAG)	E-MAIL
110	EDUARDO LOUBACK RAMOS	E-MAIL
111	ANTONIO MAGNO FIGUEIREDO DE OLIVEIRA	E-MAIL
112	UBIRAJARA SEARA NUNES DE MATOS (ASSOCIADO – ADEME)	E-MAIL
113	ROGERIO DE LELLIS PINTO	E-MAIL
114	ADAILTON MONTEIRO DE CARVALHO (associado – ADEME)	E-MAIL

NÚMERO	IDENTIFICAÇÃO	MEIO DE CONTRIBUIÇÃO
115	VALESKA MARINHO	E-MAIL
116	NICOLE RIBEIRO DOS REIS (ALPHA ASSISTÊNCIA 24H)	E-MAIL
117	DANIELLE MARA DE SOUZA MELO DOS SANTOS	E-MAIL
118	EDSON AMARO SOARES (GUARÁ PRODUTOS METALURGICOS).	E-MAIL
119	LUIZ MARCOS DA SILVA	E-MAIL
120	EDU SOARES	E-MAIL
121	WANDERLEY CATELAN (CINOPLAN PRODUTOS AGROPECUÁRIOS LTDA)	E-MAIL
122	ADRIANA RIBEIRO LIMA	E-MAIL
123	ALAN MARQUES ALMEIDA	E-MAIL
124	LUCIANO DE SOUZA PEREIRA - LPS CONTÊINERES	E-MAIL
125	MEIRIELLE PIRES	E-MAIL
126	GEORGE ROCHA	E-MAIL
127	DEPUTADO RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS	PROTOCOLO/SEI
128	WANDERLEY CATELAN -ADEME – ASSOCIAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E MELHORIAS DO SMAS – GUARÁ.DF	PROTOCOLO/SEI

Com relação à consolidação das contribuições e respectivas respostas (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 que como foram encaminhadas, sem alterações no texto ou em caso de erros ortográficos. Apenas os aspectos de cumprimentos dos e-mails e de formatação (fonte, espaçamento, negrito, etc.) foram alterados para uniformizar o padrão do Relatório.
- Foram consideradas as contribuições enviadas no corpo do e-mail aquelas como anexo (âmbito consulta pública), para as encaminhadas por whatsapp, foram consideradas as mensagens na forma de texto e áudio.
- Anexos complementares encaminhados por e-mail, que não constituem 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 de resposta correspondente constante do item 4.

As manifestações e respostas dadas durante a Audiência Pública foram reproduzidas na sua essência em texto neste Relatório. Quando necessário, tais questões foram complementadas, conforme previsto no Aviso de Consulta e Audiência Públicas.

3. ATA SUCINTA DA AUDIÊNCIA PÚBLICA REALIZADA

A Audiência Pública aconteceu de forma presencial no dia 22 de março de 2021, com início às 10h:00min, e teve duração de 2 horas e 02 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).
- Antonio Maria Espósito Neto (Coordenador da Comissão Técnica instituída pela SEMOB).

O evento foi transmitido ao vivo pelo canal da Secretaria de Transporte e Mobilidade – SEMOB no Youtube.

A participação ocorreu de forma presencial e 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=l0WCLEKW6x4>.

O evento transcorreu normalmente sem interrupções e ao todo foram recebidas 3 contribuições orais, e 20 contribuições pelo whatsapp. Registra-se os seguintes momentos na gravação:

- A abertura da sessão pelo Subsecretário de Parcerias e Concessões Henrique Oliveira Mendes (0:00:00 – 0:05:38)
- Apresentação do projeto efetuado pelo Coordenador da Comissão Antonio Maria Espósito Neto (0:05:39 – 0:27:18)
- Participação social realizada presencialmente de forma oral:

1º contribuição: 0:27:35 – 0:38:28.

2º contribuição: 0:40:27 – 0:43:15.

3º contribuição: 1:29:24 – 1:52:33.

- Participação social por meio do aplicativo whatsapp, na forma de texto e áudio (0:43:49 – 1:23:00).
- Encerramento da sessão pelo Subsecretário de Parcerias e Concessões Henrique Oliveira Mendes (2:01:22 – 2:02:35).

As contribuições realizadas foram comentadas presencialmente de forma oral. As contribuições e os comentários são transcritos em sua essência no item 4 a seguir, que também contém respostas complementares que sintetizam a decisão tomada em relação à incorporação ou não das contribuições ao projeto.

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

4.1. **CONTRIBUIÇÕES ORAIS**

NÚMERO: 1 o

NOME DO INTERESSADO: DEPUTADO RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS

CONTRIBUIÇÃO:

“Primeiramente bom dia a todos e a todas, Henrique e Antônio e todos presentes nesse auditório do DER.

Primeiramente, com grande satisfação em estar aqui nesse projeto há mais de 13 anos, mais específico 20 anos que estava parado e que começa agora a andar. E prefiro que esse projeto vá mudar o rumo da nossa cidade, Distrito Federal, tendo em vista a previsão na geração em mais de 10 mil empregos diretos. E claro

comentar o desenvolvimento econômico, principalmente nas regiões que mais precisam como Samambaia, Arniqueiras e Guará.

Em relação a proposta geral da Avenida das Cidades, eu acredito que será um grande avanço pro Distrito Federal. E tem uma coisa que nos preocupa em relação a execução da construção da avenida, na concepção original não existia cerca 30 mil pessoas habitando que é hoje Park Sul - setor próximo da região administrativa do Guará. Eu sei que na época, na realidade não existia nenhum prédio (áudio inaudível). Mas hoje existe cerca de 30 mil pessoas e que infelizmente as construtoras não informaram de que haveria uma avenida desse porte próximo dos seus apartamentos/condomínios. Todos ali são unânimes em dizer que não sabiam do projeto, pois ainda estava em concepção inicial e não houve (frase inaudível) e as construtoras, acredito eu, não sabiam desse projeto.

Eu particularmente entendo que a execução desse projeto vai valorizar e muito todos os setores por onde vai passar. Porque essa avenida, que eu gosto de chamar de avenida do desenvolvimento, pelo projeto que está exposto no site da secretaria de mobilidade.

Nós vimos que a orla (frase inaudível) mas aqueles que compram a casa e não gostam de ter perturbações ou até mesmo não gostariam de ter um fluxo grande de veículos próximos aos seus condomínios.

Bem, ano passado nós realizamos (frase inaudível) e lá houve uma insatisfação mais que generalizada de todos os moradores do Park Sul, não falo apenas dos condomínios e sim o conjunto de prédios, em relação ao traçado de projeto (frase inaudível). E de lá pra cá nos apresentamos diversos documentos para a secretaria de projetos especiais, solicitando a secretaria e do consórcio, propostas de alteração do traçado para atender a demanda que foi colocada pela sociedade, nessa comissão que aconteceu ano passado.

Bem, na última quinta-feira, nós tivemos uma reunião com mais de 300 moradores participando, no qual todos reforçaram esse pedido para que pudesse ser feita essa alteração desse traçado. E inclusive, tenho uma sugestão, passando próximo ali ao terreno da NOVACAP que para a população que ali mora de mais 30 mil pessoas, é o ideal. Tendo em vista que vai ficar longe dos prédios e os benefícios que a avenida das cidades vai trazer e também os malefícios que seria o impacto do trânsito e os veículos passando ali próximos.

Essa é a nossa primeira contribuição, para que o consórcio possa estudar ou apresentar uma reunião específica com os moradores do Park Sul, essa proposta de alteração de traçado. Porque o traçado que está colocado, infelizmente, não atende a esse grupo de 30 mil pessoas que moram ali no Park Sul e prédios em volta.

Outra situação também, é que existe um grupo de empresários que ocupam uma área chamada de (frase inaudível) que em 1997 receberam uma concessão de uso, e na época da administração do Guará e hoje ocupam aquela área. Quem são essas empresas? Empresas de médio grande porte, que majoritariamente utilizam aquele espaço para depósitos, como por exemplo ali, material de construção, gráficas, empresas de eventos, empresas que trabalham com a revenda de materiais (inaudível) e que usam ali como espaço de armazenamento para as suas atividades. E nós com os estudos, sabemos que esse terreno está colocado como contrapartida na execução da obra. Então a nossa sugestão seria, no edital se for possível, essas empresas tivessem a preferência de compra dos lotes que vão ser (inaudível) nesse terreno. Porque seria muito ruim, essas empresas geram em torno de 3 mil empregos e somando com os 10 mil empregos que vão ser gerados pela avenida da cidade. Então vamos ter 13 mil empregos de fato, então eu acredito hoje e quero deixar isso claro, o estado não ajuda em nada ali.

Todas as melhorias foram feitas pelos empresários e acho justo, no ponto de vista social e econômico, que essas empresas (frase inaudível) consórcio pudesse obrigar a vender ou ter a preferência, e seria justo para dar uma segurança jurídica (frase inaudível) dessas empresas que ali estão instaladas, e que não vai atrapalhar em nada a execução do projeto da avenida das cidades.

Então a minha participação seria 2 colocações, primeiro é necessário que haja alteração do traçado para atender esse grupo pequeno de 30 mil moradores que moram no Park Sul e também que haja preferência de

compra para esses médios e grandes empresários que estão nesse setor chamado (frase inaudível) para que eles possam ter segurança jurídica e econômica também para promover suas atividades. Até porque estão lá desde 1997, não chegaram ontem e que por erro do estado, tira a permissão (frase inaudível) já foi constatado isso, só que hoje tirar aquelas empresas consolidadas de lá, na minha visão é um crime e é uma injustiça.

Então são essas 2 contribuições que eu queria colocar e mais uma vez parabenizar a secretaria de mobilidade e secretaria de projetos especiais, por colocar esse projeto para andar que é brilhante para o Distrito Federal. Obrigado e que Deus abençoe. ”

Comentário Henrique:

Bom, muito obrigado deputado, eu vou pedir pro Antônio comentar, mas antes eu registro que a equipe técnica da SEMOB está à disposição do senhor para quando quiser fazer esse debate com os representantes da região e tentar achar a melhor solução.

O momento de discussão é exatamente esse, até por questão de legislação. Somente após a abertura da audiência pública e consulta que a gente pode realizar esse debate. Então ficamos à disposição.

Comentário Antônio:

Gostaria de parabenizar o deputado pela atuação e é isso, vamos até dia 31 de março, a consulta está aberta ainda e está recebendo todas as sugestões que puderem. A contribuição oral do senhor já vai estar no relatório e vai ser devidamente respondida. A partir daí, estou à disposição para fazer reuniões ou videoconferência, pedindo avaliações dos Engenheiros, sobre os traçados alternativos. E pode contar que a gente vai atender da melhor forma.

RESPOSTA COMPLEMENTAR:

No que se refere ao TRAÇADO, a solicitação foi atendida. Foi realizado o remanejamento do traçado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

No que se refere à solicitação referente a ÁREA DOS AREEIROS, a solicitação foi igualmente atendida com a colocação no Edital de uma Cláusula de Preferência de Compra para os empresários instalados na área, que terão que comprovar a posse ininterrupta, exercida de forma mansa e pacífica, cuja a origem seja um contrato legítimo firmado com a Administração Pública.

NÚMERO: 2 o

NOME DO INTERESSADO : LARSEN NUNES

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia a todas e a todas (parte inaudível) o deputado já adiantou bastante a situação na qual se representa aqui hoje.

É uma associação que constituiu para representar os interesses das empresas (parte inaudível). Essas empresas geram empregos, renda, desenvolvimento social no local (parte inaudível), ou seja, eles estão ali de fato consolidados.

Essas empresas (parte inaudível) como parte iniciativa da própria administração, e elas foram convidadas para ir ao setor (parte inaudível). E elas estão lá há 18 anos e tinham contrato concessão (frase inaudível)

administração. E o GDF parece que não enxergou a situação dessas empresas (parte inaudível) e seria interessante essa pauta de preferência de compra (parte inaudível) como sugestões para abrir a cláusula.

Enfim, o deputado (parte inaudível) e gostaria de agradecer pelo seu posicionamento (parte inaudível) ele basicamente é esse o posicionamento (parte inaudível). Obrigado a todos.

Comentário Antônio:

Estamos à disposição. Já temos o contato do senhor aqui na lista de presença e vamos na mesma linha tentar atender da melhor forma possível. Obrigado pela participação.

RESPOSTA COMPLEMENTAR:

A solicitação foi atendida. Será colocado no Edital Cláusula de Preferência de Compra para os atuais ocupantes, que terão que comprovar a posse ininterrupta, exercida de forma mansa e pacífica, cuja a origem seja um contrato legítimo firmado com a Administração Pública.

NÚMERO: 3 o

NOME DO INTERESSADO: PROFESSOR CARLOS PENA

CONTRIBUIÇÃO:

Senhoras e senhores, eu vou manter a máscara apesar da distância, apesar do momento se eu falar sem máscara vai parecer que eu estou indo contra as medidas de segurança de prevenção da COVID, tá? E se por acaso os senhores e as senhoras não entenderam a minha fala, eu repito novamente.

Primeira coisa, quero dar bom dia a todos, obrigado pelo direito à fala. Eu quero comentar primeiro uma coisa importante. Eu acho que as audiências públicas feitas durante a pandemia não são ideais, e a pandemia não está colaborando para receber várias outras pessoas aqui. No meu caso, por causa da internet, eu não estava conseguindo fazer a colaboração, e como pude vir, eu vim. Escutei perfeitamente vocês falando sobre internet, escutei o presidente falando que isso iria até meio-dia, então conseguir vir para poder participar. Mas eu considero que outras pessoas não tenham tido essa oportunidade. Então fica esse meu comentário, esse meu registro, que audiências públicas durante a pandemia são muito questionáveis.

Agora vou dizer o que eu acho mais importante. O governo do Distrito Federal realizou estudos na área de Mobilidade Urbana. Há pelo menos quatro grandes estudos que o GDF realizou referente à Mobilidade Urbana. Dois feitos pelo Instituto Mauá, dois feitos pela Inoservice, e depois houve a coordenadoria especial do Metrô, e depois houve o “parte inaudível” do voto de desenvolvimento do Distrito Federal. Eu fiz parte de pelo menos dois desses grupos, e o ponto principal é a decisão de não fazer mais obras rodoviárias grandes, as obras rodoviárias devem se limitar a parte de acesso, a parte do trânsito “palavra inaudível”, é mais a acessibilidade do que obras de construção de grandes estruturas. Por quê? Porque não existe local, país, cidade desenvolvida no mundo que não esteja investindo em fontes ferroviárias.

O transporte rodoviário, infelizmente, rouba dinheiro do que seria gasto no metrô – não vou usar essa expressão “roubo”, neste caso: o transporte rodoviário disputa recursos que são utilizados para aporte rodoviário. O que que acontece? Nós estamos gastando uma fortuna em obras rodoviárias, que terminam com a utilização do transporte individual móvel, o carro, e o coletivo de pequena capacidade, que são os ônibus. E essa via que foi feita, desce quase que paralela à via do Metrô. A linha do metrô de um dos lados e desce em Samambaia, desce em Taguatinga, desce em Águas Claras, desce no Guará em vai para a Asa Sul.

De uma maneira ou de outra, muito semelhante em distâncias geográficas “parte inaudível”. Havia uma terceira linha do metrô chamada Linha “não deu pra entender bem o nome”, que era mais o menos essa

linha, mas não chegava a entrar no Plano Piloto, ela ia costeando as cidades satélites até chegar na Estação Park Shopping. Então, da mesma maneira que a Linha 2 do metrô foi transformada num BRT, BRT Sul, e foi afirmado categoricamente que seria a grande solução para o transporte do Distrito Federal. Qualquer um dos senhores, das senhoras, passaram os dias com essa pandemia às 18:00 da noite, 7:30 da manhã, na Saída Sul, vai perceber que o trânsito está travado, congestionado, praticamente parado. Porque as vias rodoviárias não suportam a quantidade de veículos motores “parte inaudível”. Então eu coloco minha crítica aqui, apesar de toda a boa vontade do GDF em estar ministrando políticas públicas, mas o meio que é transporte rodoviário vai ser extremamente... danoso, por vários motivos. Primeiro porque não vai resolver o problema da mobilidade, vai criar outro corredor de congestionamento, porque incentiva o uso do veículo, vai criar o fluxo “áudio difícil de ouvir”.

Pra fazer um cálculo rápido, o metrô funciona desde 2001. Quantos acidentes fatais ocorreram no metrô até hoje? Zero. Quantos acidentes fatais nos trânsitos do DF acontecem todo ano de 2001 até hoje? A última contabilidade que vi “inaudível”. Quanto vale uma vida? Quanto vale? Vale simplesmente a perda emotiva da família, ou também a perda econômica que essa vida causa? Pensões, remoção de corpos, tentativa de atendimento hospitalar, corpo de bombeiros, prejuízos financeiros da família. Quanto isso custa? O IPEA fez os custos disto, só na semana retrasada os custos ultrapassavam os 100 mil reais, se você pegar esse valor e multiplicar todo o Distrito Federal, você vai ter muito gasto “áudio inaudível”.

Segundo ponto. Toda obra rodoviária necessita de permeabilização “áudio inaudível”. Vocês já estão pensando em como resolver isso, mas vocês sabem que as medidas são paliativas “parte inaudível”. A impermeabilização do solo vai fazer com que a chuva e chegue nas bacias. É exatamente isso que ocorre na região de Vicente Pires. E por que ocorre? Porque foi feito a duplicação da Estrada Parque Taguatinga.

A EPTG era uma estrada que rodeada por dois corredores de árvores, por isso é uma estrada parque, foram todas cortadas, e em seu lugar foram impermeabilizadas mais de 2 milhões de metros quadrados, e não existe a possibilidade de pegar essa água da chuva que desce por gravidade num grande temporal, típico da região do Centro-Oeste. Não dá pra pegar toda essa água a não ser pelo solo, então essa água acumula e alaga Vicente Pires. Podem fazer as obras que fizerem, mas não vai resolver esse problema. Ah, Vicente Pires não foi projetada para existir. Sim, não foi, mas é um fato que existe e que devemos resolver. A gente tem que tentar melhorar. Nós temos agora essa possibilidade com essa estrada, por mais que o GDF explique que aparentemente é uma vantagem econômica, mas ela vai gerar problemas.

Eu continuo considerando que o GDF reconsidere, não pela questão de envolver a iniciativa privada, da minha parte não existe demonização da iniciativa privada, por favor, a iniciativa privada de continuar, não tenho problemas com isso, mas a solução adota, que em vez de incentivar o uso do transporte metroviário incentivo o transporte rodoviário me parece um erro. Vá para Londres e veja que até hoje eles estão fazendo metrô. Já estão na sétima, oitava, nona linha de metrô, mas sempre fazem mais.

Em Paris, em Nova York. Em Nova York, a principal metrópole econômica, o metrô é o grande transporte público da cidade. É a pujança da cidade. Em Washington Capital, grande parte do corpo dos servidores públicos que trabalham na Casa Branca, no Congresso, utilizam o metrô. É raro a utilização do automóvel. O automóvel é utilizado lá, dentro do serviço público, por aquelas autoridades que por razão de segurança não podem ficar pegando o transporte público. O Presidente, o Vice-presidente, uma pessoa ou outra que tem uma questão de segurança, mas o corpo principal do funcionalismo público usam o metrô. Tem que fazer com que as pessoas incorporem o “espírito” do metrô.

Resumidamente, para não tomar mais tempo dos senhores e das senhoras, eu pelo respeitosamente que o GDF repense esses dois pontos. Uma: não fazer audiências públicas durante a pandemia. Dois: a opção metroviária em detrimento da opção rodoviária. Muito obrigado.

Comentário do Henrique:

Obrigado professor, independente da discussão aqui hoje, o planejamento da mobilidade e do transporte, são ações contínuas da SEMOB e do governo do Distrito Federal. O senhor, com a sua experiência, é muito bem-vindo nessa discussão que foge do escopo desse projeto, ela é mais abrangente. Mas em relação específico ao projeto da Avenida das Cidades, ele não se limita apenas a um projeto rodoviário, ele vai muito além disso. Ele traz uma quantidade grande de calçadas, de ciclovias, ou seja, ele incentiva a mobilidade ativa, para o cidadão fugir um pouco do deslocamento motorizado, ele tem uma integração muito grande com o metrô, que também vai incentivar o uso do transporte público. E a ideia é que sejam realizados pequenos deslocamentos, à medida que vai ter serviços, vai ter lazer mais próximos das pessoas, vai permitir que essas pessoas, por exemplo, quem mora em Samambaia, em vez de pegar uma EPNB, vai ter um deslocamento que vai possibilitar em várias situações ter um deslocamento mais curto, que em consequência vai ajudar a desafogar esses grandes corredores de transporte. Então é um conceito assim diferente um pouco talvez as pessoas imaginam, não seria um corredor de transporte propriamente dito, a gente quer é justamente o contrário, incentivar a descentralização dos serviços, a redução dos deslocamentos motorizados seria uma consequência disso. Mas a discussão está aberta, vamos avaliar as contribuições sim.

Com relação à pandemia, é uma situação muito incerta, a gente não sabe infelizmente quando vamos, que a gente vai voltar para uma situação normal, e ficaria difícil ao longo desses dois anos, que podem durar, a gente paralisar a estruturação de vários projetos. Então a gente entende que não é a situação ideal, mas também a gente não pode parar as nossas ações por um período muito grande porque traria grandes prejuízos de cronograma para esses projetos.

Comentário do Antônio:

Acho que nem cabe muito bem complementar, já que já foi muito bem respondido. Agradeço ao professor pela contribuição, foi quase uma aula muito breve, já que não temos muito tempo. E é exatamente isso, eu acredito que os dois principais fatores que podem contribuir com a mobilidade fora da área de transporte, são o planejamento urbano e a segurança pública. São dois vetores aí. Primeiro na parte da segurança pública, enquanto o transporte não for seguro, você nunca ter um usuário escolhendo o transporte público, vai ter só aqueles que não tem escolha e que tem que utilizar. Isso a gente ver muito claramente em São Paulo, a diferença de perfil das pessoas que usam o ônibus daquelas que usam o metrô. Porque o metrô tem uma sensação de segurança muito maior. Então, a partir do momento em que a pessoa sabe que ela não vai ser assaltada na parada, que o ônibus não vai ser parado no meio do caminho, que a caminhada até a sua casa vai ser segura, vai ter iluminação, vai ter calçada, ela começa a trocar o transporte particular pelo público, senão ela só usa o transporte público se não tiver outra opção, essa é a realidade.

E da parte do planejamento urbano é a mesma coisa, aqui em Brasília, o que a gente tem, é que as pessoas em média, no geral, moram muito longe do seu local de trabalho, e esse é um fator que sobrecarrega muito todo o sistema de mobilidade de Brasília, tanto o metrô, tanto as estradas parques, tantos os ônibus. Eles geram um movimento pendular altamente concentrado nos horários de pico, e com o fluxo todo nesse sentido. E é isso que não só nesse projeto, mas em outros do GDF, da Secretária de Mobilidade, tentam incentivar, tentam diversificar um pouco mais esses polos de atratores de atividade econômica, que consequentemente atrairão tráfego também.

Outras audiências públicas que até o senhor nos acompanhou também, a da concessão do metrô, que tem o objetivo de aumentar a capacidade do metrô, do projeto Zona Verde também, que é a única zona do mundo que prevê uma integração entre o transporte particular e o transporte público, onde a pessoa pode deixar o carro no estacionamento do metrô, do BRT gratuitamente e usar o metrô e o BRT, então também como uma forma de desafogar essas estradas parque. E outros projetos como VLT, concessão da Rodoviária do Plano Piloto, o Plano de Mobilidade Ativa, que também foi apresentado pela SEMOB no ano passado numa audiência. São os projetos que a gente está tentando trazer esse conceito de mobilidade de uma forma mais humana e mais organizada dentro da Secretária de Mobilidade. O projeto especificamente da Avenida das Cidades eu enxergo-o como o Henrique falou, como um projeto que beneficia muito mais essa

descentralização das regiões administrativas, sendo uma nova ligação ao Plano Piloto, esse que é o que eu acredito que ser o grande mérito dele, principalmente por não permitir que as linhas de trânsito sirvam como uma espécie de barreira entre as regiões. Você tem as regiões afastadas ou de certa forma segregados por causa dessa linha de transição. Mas era isso, depois a gente inclui no relatório. Muito obrigado.

Tréplica do Professor Carlos:

Senhores, a Avenida das Cidades, mesmo que a ideia seja permitir pequenos descontamentos, ela por ser uma reta, da cidade mais afastada até a cidade do Plano Piloto, não vai ter “parte inaudível”, entendeu? Não tem como a gente limitar, que a gente não pode proibir a pessoa em vez de pegar a EPTG e EPNB, resolveu descer pela Avenida das Cidades, não é verdade? A não ser que vocês planejam botar pedágio. “parte inaudível”. Vai ter pedágio não, né? Então continua com três vias paralelas que relativamente “parte inaudível”, nisso que elas se dividam em determinada cidade. Se eu sair de Samambaia para ir para o Plano, eu posso fazer direto, pode ser utilizada para pequenos trechos “parte inaudível”. Dou um exemplo para vocês pensarem: o Parque da Cidade. A pista do Parque da Cidade, como todos nós já sabemos, que naquela parte do Setor de Indústrias Gráficas, pega aquela parte de cima do Parque da Cidade, aquele acesso que fica entre o Sudoeste, e o Parque da Cidade fica no corredor de quem vem daquela área ali. É normal, faz parte. É a via. “parte inaudível”. E o normal das pessoas será utilizar a Avenida das Cidades para utilizar o “parte inaudível”. Vai ter que ter transporte, linha de ônibus, posto de gasolina, ou seja, toda a atividade rodoviária, e por conta disso, vai ser mais uma via rodoviária. A ideia é rodoviária, esse é o problema, a concepção. Vai ter os mesmos problemas das vias rodoviárias como trânsito, congestionamento, chuva, e os problemas da chuva. “parte inaudível”. A chuva vai vir, não tem como brigar com a natureza, ela vai vir e vai cair água. Então, eu não gosto dessa concepção, eu não vejo como essa concepção vá ser benéfica. A gente vai repetir o mesmo erro do rodoviarismo. Mas é uma questão do governo. Eu só quero dizer que há outras soluções. Muito obrigado novamente.

Comentário do Henrique:

Obrigado, professor. Só registrando que de qualquer forma tem várias áreas impermeáveis no projeto, e nós vamos dar uma atenção especial a parte de drenagem para evitar esse tipo de problema. E o senhor é sempre bem-vindo nessas discussões. Obrigado.

RESPOSTA COMPLEMENTAR:

A ideia central, conforme claramente descrito no Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, mas especificamente nos itens 2, 3 e 4, já responde e vai ao encontro dos comentários do Professor. Está claramente definido que não se trata de um Corredor de Transporte, pelo fato de que esta via se encontra entre dois corredores já consolidados, respectivamente a EPTG e a EPNB, o que significa não haver, portanto, a necessidade de um terceiro corredor que se direcionasse para as mesmas áreas que já são atendidas pelos corredores citados. Além do mais, o fato de a Avenida das Cidades correr praticamente superposta com a Linha do Metrô já garante uma mobilidade adequada neste eixo.

Neste sentido, a Avenida das Cidades vai exatamente ao encontro do que propõe o Professor, que é o fortalecimento dos sistemas ferroviários e neste caso do Metrô.

Vale ressaltar também que se trata de uma Via Urbana e daí o nome de Avenida das Cidades. Mais do que isto, conforme descrito Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, item 5, pretende-se ainda que a Avenida seja uma mescla de Via Urbana com Parque Linear. Por isto, o Projeto contempla a conexão com nove parques

que se encontram ao longo e nas imediações deste eixo, o que caracteriza a ideia de priorização dos deslocamentos de pedestres e ciclistas.

No tocante as tendências do Urbanismo Moderno, quando o Professor corretamente se refere a ampliação dos Sistemas Metroviários, também é verdade que estas correntes urbanísticas defendem a descentralização das grandes cidades e o fortalecimento dos Bairros, os tornando cada vez mais autossustentáveis, de forma tal que as pessoas possam se deslocar em menores distâncias entre casa e trabalho. Esta foi uma das intenções principais dos Projetos, quando propõe a criação de três novas centralidades, conforme descrito nos itens citados do Caderno Técnico apresentado. Estas áreas poderão viabilizar maior quantidade de empregos para as cidades do seu entorno e permitir que muitas atividades atualmente concentradas no Plano Piloto possam se deslocar para estas novas áreas de negócios e serviços.

Quanto a impermeabilização do solo e os problemas de drenagem urbana decorrente da ocupação urbana, ressalta-se de 50% da área total de intervenção será pública, sendo pelo menos 30% de áreas verdes dentro da poligonal e projeto. Ou seja, da área total de parcelamento 9.560.000 m² resultará numa área verde de 2.868.000 m². Além disso, como já dito, está previsto a recuperação ambiental de 8 Parques que totalizam uma área de 11.250.000 m². Adicionalmente, conforme descrito no item 8.2 do citado Caderno Técnico, foi empregado o conceito de drenagem sustentável, por meio de dimensionamento de dispositivos incorporados nas áreas verdes que promovem a retenção e infiltração da água da chuva, evitando tanto quanto possível a canalização da água pluvial em galeria e o lançamento concentrado da vazão diretamente nos corpos receptores. Essa técnica, inclusive, está alinhada com a Resolução nº 09 de 08 de abril de 2011, da Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA, que trata sobre o assunto, e tem caráter vinculante para os projetos de drenagem dentro do Distrito Federal.

4.2. CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS PELO APLICATIVO WHATSAPP

NÚMERO: 4 w

NOME DO INTERESSADO: LARSEN NUNES

CONTRIBUIÇÃO:

LARSEN NUNES: Bom dia! Me chamo Larsen Nunes, sou advogado da ADEME, associação que representa ceca de 100 empresas no SMAS.

Tendo em vista o forte impacto da Avenida das cidades para os referidos empresários, gostaria de poder participar presencialmente da audiência pública.

SEMOB: bom dia. presencialmente é só aparecer a partir da 10h na sede do DER_DF e se inscrever no púlpito.

LARSEN NUNES: esta bem vazio ainda.

SEMOB: Audiência Pública: Presencial!

Data: 22 de março de 2021.

Local: Auditório do DER-DF, localizado no Edifício Sede do DER/DF, SAM – Bloco C Setor Complementares, Brasília-DF. Horário: 10h

LARSEN NUNES: Obrigado!

SEMOB: Caso não consiga entrar, você poderia me habilitar para participar on-line?

nosso sistema de video só é de transmissão. Para participar você pode mandar mensagem de texto ou audio por este WhatsApp.

LARSEN NUNES: Deu certo aqui. Obrigado!

RESPOSTA:

Dúvidas esclarecidas durante a audiência.

NÚMERO: 5 w

NOME DA INTERESSADA: JACIARA - EMPRESA TECNODIGITAL

CONTRIBUIÇÃO:

JACIARA: Bom dia! Aqui é a Jaciara, da empresa Tecnodigital- CNPJ: 01.815.XXX/0001-88

SEMOB: bom dia

JACIARA: Pediram para eu me identificar

SEMOB: vai enviar contribuição?

JACIARA: não, não. só estou me identificando para participar da reunião.. é por aqui?

SEMOB: não... aqui é audiência pública da SEMOB-DF

JACIARA: isso mesmo... quero participar

SEMOB: a participação é via mensagens pelo WhatsApp.

RESPOSTA:

Dúvidas esclarecidas durante a audiência.

NÚMERO: 6 w

NOME DO INTERESSADO: MARCELO DE OLIVEIRA VIEIRA

CONTRIBUIÇÃO:

MARCELO: Bom dia Sou Marcelo de Oliveira Vieira. Da empresa Copigraf Copiadora Ind e Com Papeis Ltda.

SEMOB: bom dia

MARCELO: Desejo participar mandar a mensagem com a contribuição por esse whatsapp Poderia me confirmar se o canal do YouTube não vai transmitir ao vivo ?

SEMOB: <https://www.youtube.com/watch?v=l0WCLEKW6x4> estamos ao vivo

MARCELO: Ok

RESPOSTA: Dúvidas esclarecidas durante a audiência.

NÚMERO: 7 w

NOME DO INTERESSADO: CARLOS EVANDRO DE OLIVEIRA

CONTRIBUIÇÃO:

CARLOS EVANDRO: Bom dia! Esperando que o DF possa levar adiante esse projeto, gostaria de sugerir que o mesmo tivesse implantado o VLP em caixa fechada (tal como existe em Bogotá e que foi solução para a mobilidade de lá) e que o mesmo já fosse com piso baixo, ar condicionado e trânsito com prioridade semafórica. Isso estimula o uso do transporte, diminuindo impacto de outros veículos em nossas vias.

Além disso, que nas estações principais das cidades, tivesse uma representação de órgãos de apoio do governo, inclusive da PM.

Saudações,

Carlos Evandro de Oliveira

RESPOSTA:

A citada ideia do Sistema de Bogotá, com veículos em condições tecnológicas mais adequadas, denominada VLP, pode ser interessante para os Corredores de Ônibus já existentes no Distrito Federal. No caso da Avenida das Cidades deve ficar claro que não se trata de um Corredor de Ônibus, já que a mesma corre em superposição com o Metrô. Neste sentido, o Projeto não prevê a utilização de grande volume de linhas de ônibus, a não ser nas vias transversais e nos sistemas alimentadores do Metrô.

NÚMERO: 8 w**NOME DO INTERESSADO: LUCIANO DE SOUZA PEREIRA****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia!

Gostaria de saber como vai ficar a situação do setor SMAS no guará.

Luciano de Souza Pereira

Setor Areeiros"

RESPOSTA:

Será inserida no Edital Cláusula de Preferência de Compra para os atuais ocupantes, que terão que comprovar a posse ininterrupta, exercida de forma mansa e pacífica, cuja a origem seja um contrato legítimo firmado com a Administração Pública.

NÚMERO: 9 w**NOME DO INTERESSADO: HELTON****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia, sou morador da área a qual se denomina coloquialmente de PARK SUL. Preocupa-me o projeto desta amplitude perpassar área ocupada por cerca de 30.000 moradores, bem como área de preservação conhecida como "Parque do Guará". Concito a que os responsáveis pelo projeto avaliem melhor os impactos que serão provocados nos moradores da região, bem como sobre a preservação de área protegida.

Meu nome é Helton.

RESPOSTA:

Está sendo feita a readequação do traçado atual neste trecho para área contígua ao atual terreno da NOVACAP, ficando claro que também não haverá interferência com o a poligonal do Parque Ezechias Heringer (Parque do Guará).

NÚMERO: 10 w

NOME DO INTERESSADO: DAVID BENTO DE SOUZA

CONTRIBUIÇÃO:

DAVID BENTO: Bom dia gostaria que me informassem como fica as famílias que moram ao logo do metro e a alta tensão. como ficariam já que não interfere na via transbrasiliana

SEMOB: nome por favor?

DAVID BENTO: Moradores a mais de 40anos no local

Bento

RESPOSTA:

Aquelas que estiverem em situação regular e não interferirem no traçado da Via, conforme salientado pelo contribuinte, não serão afetadas pelo Projeto.

NÚMERO: 11 w

NOME DO INTERESSADO: RAFAEL GIRÃO

CONTRIBUIÇÃO:

Havia uma decisão judicial (processo 2015.01.1.015361-7) para a criação do "Parque Linear" em Águas Claras onde desejava-se construir a "Avenida das cidades".

Como está a questão?

Como cidadão e morador de Águas claras muito me preocupa que +1 vez está se dando preferência a criação de vias de transporte em direção ao plano, mantendo o conceito de concentração de fluxo para o centro da cidade ao invés de um projeto de desconcentração das empresas e órgãos públicos para as cidades satélites.

Águas claras mesmo poderia se tornar um polo para receber estas empresas e órgãos (como várias outras) e precisa com MUITO MAIS URGÊNCIA de projetos de construção de áreas de estacionamento públicas e de engenharia de tráfego.

bom dia. seu nome, por favor

Rafael Girão

RESPOSTA:

O Projeto da Avenida das Cidades contempla exatamente as sugestões feitas pelo contribuinte. De início, um dos pilares básicos do Projeto é colaborar com a descentralização do Plano Piloto e fortalecer as cidades ao longo da Via. Este é especificamente o caso de Águas Claras, onde está prevista a implantação de uma das três centralidades com vocação para atração de serviços e negócios.

Com relação ao parque Linear, também o Projeto contempla este ponto através da conexão com os nove parques existentes ao longo da via. Vale ainda ressaltar que, conforme citado no Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, item 2, 3 e 4, o Conceito do Projeto estabelece que a ideia central é implantar uma Via de características Urbanas integrada com o conceito de um Parque Linear, com continuidade em todo o eixo da Avenida e conectado aos parques já existentes no seu entorno, que por sua vez serão recuperados. Esse parque linear é aderente à decisão proferida no Processo 2015.01.1.015361-7 (0003158-18.2015.8.07.0018), que determinou a implantação do parque linear em Águas Claras, apesar de não ter havido o trânsito em julgado dessa decisão.

NÚMERO: 12 w

NOME DO INTERESSADO: CAMARGO MARQUES PEREIRA

CONTRIBUIÇÃO:

CAMARGO: Oi bom dia estou enviando uma pergunta/proposta para a avenida das cidades.

Seria viável a implantação de um BRT saindo de Samambaia passando por Taguatinga, águas claras, guará até chegando no setor policial sul? E assim fazendo estações de embarque ao longo das cidades?

SEMOB: nome por favor

CAMARGO: Camargo Marques Pereira, errei, desculpe.

SEMOB: Ok tudo bem

RESPOSTA:

A implantação de um BRT ao longo da Avenida das Cidades não faria sentido, já que seria um sistema concorrente com o Metrô. Conforme amplamente descrito no Caderno Técnico a ideia é fortalecer o sistema metroviário, integrando a Avenida das Cidades com as estações do Metrô.

NÚMERO: 13 w

NOME DO INTERESSADO: MARCONI MEDEIROS MARQUES DE OLIVEIRA

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia! Marconi Medeiros Marques de Oliveira morador do Park Sul. A pergunta é a seguinte:

do Caderno 1, Volume I (Técnico), na pág. 395 que "O Parque Ezechias Heringer apresenta-se em nova poligonal no zoneamento dos Parques em Concomitância com o zoneamento da Via Transbrásilia." A primeira pergunta então é: se esta nova Poligonal do Parque Ezequias foi definida pela Lei Complementar 916, de 17 de outubro de 2016, que é posterior à última revisão do PDOT, é possível que a Avenida das Cidades passe por dentro do Parque no contexto legal atual?

Consta do Caderno 1, Volume I (Técnico), pág. 474, que foi enviada carta consulta ao IBRAM solicitando as Diretrizes Ambientais para a Avenida das Cidades. Na pág. 26 do Caderno Jurídico, há a informação de que se faz necessário que o IBRAM expeça as diretrizes para o licenciamento ambiental do empreendimento e um esclarecimento de que tais diretrizes já foram solicitadas aquele órgão, deixando antever que não houve resposta. A pergunta então é: afinal de contas, o IBRAM expediu ou não as diretrizes ambientais? Caso negativo, porque a SEMOB está dando andamento ao projeto sem a aprovação do IBRAM?

Consta da pág. 234 do Caderno I, Volume II (Técnico), a informação de que o Parque Ezequias é uma Unidade de Proteção Integral. Na visão da SEMOB, é possível, segundo a atual categorização do Parque Ezequias, se passar uma Avenida por dentro de uma Unidade desta natureza?

Obrigado pelas respostas. Gostaria de fazer mais uma observação e sugestão. No PDOT de 1997, a Avenida das Cidades visava ligar o Guará a Taguatinga. Na sua revisão em 2009, o PDOT agregou ao projeto o trecho Guará/Setor Policial Sul. Porém, esta revisão é anterior a Lei que expandiu a poligonal do Parque Ezechias Heringer e à construção do Bairro Park Sul. Não seria o caso de retomar o conceito do PDOT de 1997, isto é, mantendo-se o trecho da Avenida entre Sambambaia e o Guará e no trecho entre o Guará e o Park Sul se fazer uma ligação por meio de ciclovias, mantendo-se o conceito de Parque linear?

RESPOSTA:

Caderno 1 Volume I do Estudo Técnico trata do Diagnóstico da situação existente, e foi desenvolvido na fase anterior ao projeto propriamente dito. Naturalmente que as informações contidas no Volume I, serviram de fonte de consulta para formulação da proposta de intervenção e do projeto propriamente dito. Portanto, o Volume I trata apenas do diagnóstico da situação atual, e não contém nenhuma proposta de intervenção.

Já o Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, que trata do Projeto da Avenida das Cidades, traz no item 5 o projeto de intervenção paisagística visando recuperação e integração dos parques e áreas verdes. Mais especificamente no item 5.5.2.6 é apresentado o projeto de recuperação e revitalização do Parque Ezechias Heringer. Naturalmente que o projeto de revitalização dos Parques do grupo de proteção integral, como é o caso do Parque Boca da Mata, do Parque Ezechias Heringer e do Parque Gatumé vão ao encontro do descrito na Lei complementar nº 265, de 14 de dezembro de 1999, tendo como objetivo básico a preservação de Ecossistemas Naturais e assegurar as condições para a existência ou reprodução de espécies ou comunidades da flora local e da fauna residente ou migratória.

Nesse trecho o traçado original da Avenida das Cidades se desenvolveu paralelo e junto ao metrô. Entretanto, conforme respondido na Pergunta 1o, a solicitação de alteração do traçado no trecho do Park Sul foi atendida, sendo a avenida remanejada para a faixa lateral ao sul do terreno da NOVACAP.

Esclarece-se ainda que não há qualquer interferência desse novo traçado com a poligonal do Parque Ezechias Heringer, permanecendo prevista as intervenções de revitalização do Parque descritas no item 5.5.2.6 do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, já que estão integralmente dentro da legislação pertinente.

O IBRAM emitiu em 22 de setembro de 2017 a Informação Técnica SEI-GDF nº 4/2017 SEI/GDF nº 2432877 - IBRAM/SULAM/COINF/GELOI/NULTV, Processo nº 00391-00019983/2017-11, contendo com as diretrizes ambientais da Avenida das Cidades.

Por fim, quanto a amplitude do traçado da Avenida das Cidades, este obedeceu às Diretrizes Urbanísticas DIUR SEI-GDF nº 03/2018 - SEGETH/COINST/DIRUR publicada na Portaria nº 61 de 24 de maio de 2018,

constante no Processo SEI 00390-00005097/2017-39 e estão embasadas no Estudo Técnico 03/2018 SEGETH/SUGEST/COINST/DIRUR (Documento SEI 8205843), que naturalmente estão de acordo com o previsto no PDOT/2009.

NÚMERO: 14 w

NOME DO INTERESSADO: EVERALDO MARQUINE

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia, sou Everaldo Marquine, morador do bairro Park Sul. Afora as questões de relevante interesse coletivo de preservação ambiental do Parque Ezechias no Guara, o desenho de traçado dito Binário eh o que pior seria implementado no Park Sul por trazer profundos impactos a segurança, saúde da população residente e que venham a residir (poluição e sonora) e a mobilidade de todos os usuários da via de alto fluxo de veículos idealizada por envolver entrada de condomínios existentes e grande circulação de pessoas, crianças.

RESPOSTA:

Acatando diversas sugestões feitas, está sendo proposta uma readequação do Projeto, que na nova versão não passará mais paralelo ao Metrô na travessia do Parque Ezechias Heringer. O novo traçado proposto desloca a avenida para o limite sul do terreno da NOVACAP e não há qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 15 w

NOME DO INTERESSADO: J. EUGÊNIO NEIVA

CONTRIBUIÇÃO:

J. EUGÊNIO: Bom dia! Como faço para participar da audiência via remota? Grato!

SEMOB: bom dia! Somente por mensagem via WhatsApp, neste numero mesmo. deve estar identificada com o nome.

Prezados Senhores,

Eu,, CPF....., residente e domiciliado....., venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da “AVENIDA DAS CIDADES” no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos

e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o

bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

Nesses Termos,

Peço deferimento,

Nome:

Prezados Senhores,

Bom dia!

Venho apresentar à V. Sas. Sugestões quanto ao projeto da Av. das Cidades, no trecho de apenas 800 metros, situado no Park Sul.

Hoje o setor Park Sul é densamente habitado, com residências de bom padrão e, não é possível que a Via passe pelas ruas interna atuais, bloqueando a circulação dos moradores.

O projeto para este pequeno trecho, (3,07%) como apresentado no projeto da consulta pública é completamente inviável para este setor.

PROBLEMAS NO PARK SUL:

Durante os horários de rush da via há uma grande quantidade de pessoas que desembarcam do metrô e, atravessam as vias internas para trabalharem nos condomínios, hotéis, lojas e oficinas do setor.

A via sendo construída no mesmo nível das atuais haverá necessidade de faixas de pedestres e semáforos, para as travessias, causando grande retenção na via no horário de rush, onde ela é mais necessária para

fluidez do trânsito. Nos horários de rush há um grande fluxo de moradores, transportes escolares e, outros serviços que necessitam acessar as ruas internas para seus deslocamentos sem ter que trafegar por uma expressa totalmente congestionada nestes horários.

A via de movimento intenso, muito próxima às portarias trará enormes riscos de acidentes fatais aos animais e, crianças que pegam transporte escolar ou dirijam-se ao shopping ou comércio local;

A via projetada no mesmo nível das portarias causará ruído acima dos permitidos pela legislação.

A via como tal causará enorme insegurança para o bairro, pois maus elementos terão acesso rápido às portarias e, evadirão com facilidade.

O projeto da avenida no Park Sul conforme publicado, trará para este setor problemas piores que, os quais ocorrem hoje em dia em Águas Claras.

SUGESTÃO:

A via para ter a fluidez de trânsito necessária, deverá ser em túnel neste setor, passado direto, sem parada ou acesso ao setor. Os acessos da via no Park Sul deverão ser somente pelas respectivas tesourinhas e alças do viaduto da EPIA.

Desta forma o trânsito neste setor fluirá facilmente, sem retenções, os inúmeros moradores e trabalhadores terão acesso livre pelas ruas internas sem bloqueio da via.

A segurança dos moradores continuará garantida, pois o acesso de criminosos motorizados nas portas dos condomínios será minimizado.

Observação Importante: Não se pode repetir em Brasília projetos malfeitos como os viadutos Israel Pinheiro e do Núcleo Bandeirante que em vez de solucionar, causam enormes congestionamentos.

OUTROS PROBLEMAS:

Um problema sério do traçado proposto são graves danos ambientais ao Parque Ezechias Hering. Este traçado corta o parque, em uma larga faixa e, fraciona ainda mais o parque. O tráfego intenso de veículos, onde lixo e cigarros são jogados pelas janelas dos carros causarão danos constantes e sérios riscos de incêndios.

A via jamais poderá atravessar o parque, pois a circulação de carros é bem diferente de um metrô, onde os carros são elétricos, não polui, não solta fuligem os carros são estanques e, trafegam com as janelas fechadas.

SOLUÇÃO:

A solução para evitar os problemas do Park Sul e evitar os irreparáveis danos ambientais no Parque Ezechias Hering é a via passe pela NOVACAP.

No desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 03 está prevista uma via ligando o Guará até o portão de serviços da NOVACAP.

Esta via é em linha reta, será construída onde as LTs de 230 serão enterradas e, não interfere no parque. Para chegar à EPIA basta atravessar a NOVACAP, um caminho mais curto, em linha reta, já planejado, creio, portanto, de custo menor e, sem os problemas anteriormente levantados.

A indenização de uma faixa de passagem no lote da NOVACAP é bem mais econômica do que passar pelo Park Sul, com túnel e danos ao parque,

Segue em anexo um desenho proposto para a solução definitiva.

Atenciosamente,

J. Eugênio Neiva



Prezados Senhores,

Bom dia!

Como citei anteriormente a via pela NOVACAP, quero apresentar outra sugestão sem fugir do proposto inicialmente no trecho Park Sul.

A via para ter a fluidez de trânsito necessária, deverá ser em túnel neste setor, ou na pior das hipóteses ser em trincheira, passado direto por este setor, sem parada ou acesso ao setor. Os acessos da via no Park Sul deverão ser somente pelas respectivas tesourinhas e alças do viaduto da EPIA.

Desta forma o trânsito neste setor fluirá facilmente, sem retenções, os inúmeros moradores e trabalhadores terão acesso livre pelas ruas internas sem bloqueio da via.

A segurança dos moradores continuará garantida, pois o acesso de bandidos motorizados nas portas dos condomínios será minimizado.

Apresentamos uma imagem como sugestão no pequeno de trecho de 800 metros que atravessa o Park Sul.

O Traçado em trincheira margeando o Carrefour, com as pistas lado a lado, com pouca interferência das vias internas. As exceções são as saídas das ruas internas do Carrefour e Casa Park ficaram bloqueadas, mas existem outras saídas que permitirão aos moradores saírem com facilidades.

A vias sendo em trincheira diminuirá muito o barulho em relação a via em superfície, no entanto ainda haverá ruídos desagradáveis principalmente a noite.

Para minimizar o inconveniente do ruído sugiro fazer uma cobertura na trincheira com placas solares, sendo uma fonte de renda com a geração de energia limpa.

Atenciosamente,

J. Eugênio Neiva

**RESPOSTA:**

Conforme já citado anteriormente, as colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 16 w**NOME DO INTERESSADO: DAWIDSON ARAUJO****CONTRIBUIÇÃO:**

DAWIDSON: Como faço para participar da audiência pública da semob?

SEMOB: bom dia, mensagens por aqui mesmo, só precisa se identificar.

DAWIDSON: Meu nome é Dawidson Araujo e nada contra a construção de empreendimentos e parques no terreno, no entanto, deve-se priorizar o transporte coletivo ou medidas alternativas para menor uso do carro próprio.

A criação de empregos para os próximos 3 anos não justifica o uso de carros e novas vias engarrafadas no próximos 40 anos.

Obrigado

RESPOSTA:

O conceito do Projeto é exatamente favorecer a priorização para o deslocamento de pedestres e ciclistas, na medida em que propõe uma Avenida com calçadas mais largas, ciclovias nos dois lados e intensa utilização de arborização, concomitante a criação de três novos centros de negócios e serviços, que possibilitarão empregos para os habitantes das cidades situadas ao longo deste eixo. Isto permitirá maior mobilidade e deslocamentos mais fáceis a pé, em ciclovias ou sistemas alternativos.

Para mais esclarecimentos recomendamos a leitura do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, que trata do Projeto da Avenida das Cidades, especificamente os itens 2, 3, 4 e 5, que tratam dos princípios do projeto, das estratégias de mobilidade, do tratamento paisagístico e da recuperação ambiental dos Parques.

NÚMERO: 17 w**NOME DO INTERESSADO: ARTUR NOBRE MENDES****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia. Considerando que o traçado atual da Avenida das Cidades, como previsto nos estudos publicados pelo GDF, foi concebido muito antes do SOF e SGCV se tornarem um bairro residencial, conhecido hoje como Park Sul, onde vivem aproximadamente 30 mil pessoas, pergunto se está prevista a realização de um estudo de impacto de vizinhança e se este estudo poderá levar a uma mudança no traçado da via, como deseja a quase totalidade dos moradores e proprietários desse bairro.

Artur Nobre Mendes

RESPOSTA:

As colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 18 w**NOME DO INTERESSADO: ANTONIO AUGUSTO BORGES DE LIMA****CONTRIBUIÇÃO:**

O projeto da Avenida das Cidades original tem traçado diferente do apresentado na audiência pública. Diversos investimentos, inclusive um bairro residencial com dezenas de milhares de pessoas, foram feitos considerando esse projeto inicial. É preciso levar isso em consideração. O projeto apresentado na audiência pública trará enormes prejuízos aos moradores. Antonio Augusto Borges de Lima.

e em relação a proposta de projeto apresentado pelo grupo Técnico da Câmara Legislativa do DF? Seria importante levar esse projeto em consideração.

Antonio Augusto Borges de Lima

seria importante que os moradores do bairro Park Sul fossem considerados parceiros na elaboração desse importante projeto. Entendam, a grande maioria é favorável à construção da via. O que não queremos é sermos impactados de forma tão intensa e negativa em nossos lares. O Park Sul tem um potencial enorme para outros investimentos. Seria importante que fosse avaliado outro trajeto que não esse que provoca um impacto ambiental e social tão negativo. Antonio Augusto Borges de Lima

RESPOSTA:

As colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 19 w

NOME DA INTERESSADA: FERNANDA SENE VIEIRA**CONTRIBUIÇÃO:**

FERNANDA: Bom dia! O novo trajeto passará pelo meio do Park Sul? Caso positivo, isso já não foi questionado em audiência pública anterior?

SEMOB: seu nome por favor

FERNANDA: Fernanda Sene Vieira. Gostaria de expressar a concordância com o posicionamento do professor que agora fala - especialmente sobre o quão questionável é a realização dessa audiência em época de pandemia repudio o posicionamento de que nao se pode esperar a pandemia para tocar esse projeto - justamente pelo impacto que isso vai causar (mto provavelmente negativo) eh de suma importância que as audiências públicas cumpram seu papel real e não sejam apenas cumprimentos de mera formalidades Isso mostra total descaso com a real opinião da população.

RESPOSTA:

As colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

No que tange à realização da audiência pública em época de pandemia, importante ressaltar que ninguém sabe quanto tempo ainda perdurará o período de pandemia, diante disso, visando dar continuidade ao desenvolvimento de seus projetos prioritários, mormente aqueles que geraram inúmeros empregos, como é o presente projeto, o GDF dará continuidade aos projetos que não venham a agravar a pandemia e, principalmente, aqueles que possam contribuir com a economia desta unidade federativa.

Importante frisar que, de maneira alguma, a realização da audiência pública trata-se de mera formalidade. Primeiramente, destacamos que foram disponibilizados todos os documentos para a avaliação da população, que tem participado ativamente do projeto, com críticas, elogios e sugestões. O modelo de realização da audiência pública, com transmissão on-line pelo youtube tem ampliado a participação da sociedade e várias das contribuições recebidas na audiência foram acolhidas, o que demonstra a efetividade da audiência pública.

NÚMERO: 20 w**NOME DO INTERESSADO: JACY CARVALHO JUNIOR****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia. Meu nome é Jacy Carvalho Junior. Sou morador da SOF Sul.

Estou acompanhando a fala do professor que abordou de forma muito clara o impacto desse corredor de transporte chamado "Avenida das Cidades". Esse nada mais é do que uma via rodoviária, com impermeabilização do solo com o asfalto, problemas de escoamento da chuva, engarrafamentos monstros, trânsito caótico, aumento do barulho, transtornos inúmeros.

Apesar da clareza, os argumentos dele foram desconsiderados e refutados pelos membros da mesa.

A distância entre as cidades satélites até o Plano Piloto, que é o principal pólo de atividade econômica não mudará e a criação dessa avenida, somente criará a milésima Estrada Parque a ter longos trechos de de engarrafamento, como a EPNB, EPGU, EPTG e Estrutural.

RESPOSTA:

As características projetadas para a Avenida das Cidades são completamente diferentes das condições tradicionais de pavimentação e drenagem. O Projeto prevê o tratamento da via como parte de um Parque Linear e conseqüentemente com intensa arborização. As calçadas bem mais largas do que as convencionais vão permitir a implantação de jardins que favorecerão a permeabilização do solo. Vale também ressaltar que serão utilizados os conceitos mais modernos de drenagem atualmente aplicados nos países e cidades mais desenvolvidas no mundo. Os conceitos do sistema de drenagem sustentável estão descritos no Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, especificamente no item 8.2.

É importante também ressaltar que, diferentemente do que ocorreu para outros eixos, este projeto já nasce incorporando à via um novo conceito de desenvolvimento urbano, inclusive com a criação de novos polos de atividade econômica. Para mais esclarecimento quanto as questões de mobilidade recomendamos a leitura do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, especificamente os itens 2, 3 e 4.

NÚMERO: 21 w**NOME DA INTERESSADA: TELMA LUCIANA RIBEIRO SILVA DE HOLANDA****CONTRIBUIÇÃO:**

TELMA LUCIANA: Bom dia, sou morador da área a qual se denomina coloquialmente de PARK SUL. Preocupa-me o projeto desta amplitude perpassar área ocupada por cerca de 30.000 moradores, bem como área de preservação conhecida como "Parque do Guará". Concito a que os responsáveis pelo projeto avaliem melhor os impactos que serão provocados nos moradores da região, bem como sobre a preservação de área protegida.

SEMOB: seu nome por favor?

TELMA LUCIANA: Telma Luciana Ribeiro Silva de Holanda

RESPOSTA:

As colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 22 w**NOME DO INTERESSADO: CLAUDIO****CONTRIBUIÇÃO:**

CLAUDIO: Morador do Ilhas Maurício

Estou insatisfeito com a possibilidade de execução e instalação da Av da Cidades nas vias laterais do nosso condomínio.

Uma vez que entendo não haver benefício DIRETOS na locomoção dos atuais moradores e usuários do setor Park Sul.

Além do que, a instalação da Av da Cidades não cria perspectiva de valorização dos imóveis do setor, sendo motivo de preocupação em relação ao alto custo de aquisição dos imóveis pelos atuais proprietários.

Ressalto ainda que o trânsito intenso na região, resultará em incômodos diversos, tais como: barulho constante provocado pelos motores dos veículos, aumento de acidentes na região, poluição sonora e do ar, embaraço nas áreas de acesso dos condomínios pelos seus moradores.

Por isso entendo que deverá haver mudança de traçado para a área próxima à NOVACAP

SEMOB: bom dia, seu nome por favor?

CLAUDIO: Claudio

RESPOSTA:

As colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 23 w

NOME DA INTERESSADA: RHUANA CESAR

CONTRIBUIÇÃO:

RHUANA CESAR: Bom dia! Sou moradora do Living. A mobilidade é de extrema importância para a nossa cidade, mas o investimento no metrô seria mais salutar. Ao redor do mundo se verifica que esta é a saída para os grandes centros urbanos! Não fazer mais pistas, mais ruas, para mais carros e congestionamentos! Além disso, o traçado escolhido irá simplesmente acabar com a paz e o sossego de um bairro inteiro! O mínimo que os moradores do Park Sul esperam do governo, caso a opção seja por insistir na mobilidade rodoviária é modificar o traçado como antes já havia sido discutido para perto da Novacap.

SEMOB: bom dia, seu nome por favor?

RHUANA CESAR: Rhuana Cesar

RESPOSTA:

Conforme já citado anteriormente, as colocações e sugestões feitas por diversos contribuintes foram consideradas e aceitas. Dessa maneira, o traçado atual referente ao trecho do Park Sul está sendo readequado para a área contígua ao sul do terreno da NOVACAP, de forma que o deslocamento da via atende as solicitações. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

4.3. CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS POR E-MAIL (CONSULTA PÚBLICA)

A SEMOB disponibilizou o período de 17/02/2021 a 31/03/2021 para realização de consulta pública referente ao Projeto Avenida das Cidades. As contribuições encontram-se registradas a seguir, tendo sido recebidas por

meio de correspondência eletrônica no endereço consulta.avenidadascidades@semob.df.gov.br.

NÚMERO: 24 e

NOME DA INTERESSADA: SHIRLEY GONÇALVES ROCHA DE ALMEIDA

CONTRIBUIÇÃO:

Declaro pleno apoio à contratação de parceria público-privada (PPP) para a construção da Avenida das Cidades, que consiste na construção de uma avenida com 26 quilômetros ligando Samambaia, Taguatinga, Águas Claras, Arniqueira, Park Way, Guará e Plano Piloto. Desafogará o trânsito pesado da EPNB que é o gargalo dos moradores dessas regiões.

RESPOSTA:

Agradecemos a contribuição favorável ao Projeto.

NÚMERO: 25 e

NOME DO INTERESSADO: ARISTOTELES GOMES ROCHA

CONTRIBUIÇÃO:

Avenida irá interligar recanto a samambaia a Ceilândia.

RESPOSTA:

Implantação da Avenida das Cidades será feita no trecho onde atualmente passa uma Linha de Energia de Alta Tensão, que será enterrada, por onde a via passará ligando Plano Piloto a Samambaia, atravessando as cidades de Guará, Águas Claras e Pistão Sul, em Taguatinga. Desta forma, não contempla a ligação Recanto das Emas a Ceilândia.

NÚMERO: 26 e

NOME DA INTERESSADA: DAHIANA RIBEIRO

CONTRIBUIÇÃO:

Olá bom dia!

Foi anunciada a audiência pública da Avenida das Cidades, mas a documentação não está no site conforme comunicado abaixo:

<https://www.metropoles.com/distrito-federal/df-lanca-consulta-e-audiencia-publica-para-criar-avenida-das-cidades>

Poderia informar como posso ter acesso a toda documentação do projeto?

Obrigada

Att,

RESPOSTA:

Os cadernos de estudos de modelagem técnica, econômica, financeira e jurídica, estão disponíveis no site da Secretaria de Transporte e mobilidade, no link: <http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/>.

NÚMERO: 27 e**NOME DA INTERESSADA: TEREZA FILHA****CONTRIBUIÇÃO:**

Sou absolutamente contra o projeto em questão. Vai haver um aumento enorme do volume de carros que no entanto escoarão finalmente , em uma via estreita e sem condições de absorver e distribuir o fluxo , o que não trará nenhum benefício efetivo para o trânsito da cidade. Além do mais, com a indústria dos controladores de velocidade, não se obterá uma redução do tempo das viagens. Existem muitas outras prioridades em Brasília visando a melhoria efetiva do trânsito.

RESPOSTA:

No Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em seu item 6 foi feita a “Análise da Capacidade Viária da Proposta para a Transbrásília”, contendo uma descrição completa da metodologia adotada e dos resultados obtidos.

Como amplamente descrito em todo o estudo apresentado, a Avenida das Cidades não é uma via expressa, sendo classificada, de acordo com o Manual de Projeto Geométrico de Travessias Urbanas (DNIT/2009), como uma via arterial secundária. Ou seja, foi concebida como uma via que promoverá a interconexão e complementação do sistema viário arterial existente, corroborado pelo sistema de transporte coletivo, notadamente o Metrô, já que esse praticamente se sobrepõem ao traçado da nova avenida.

Conforme descrito no item 6 do Caderno Técnico citado, foi utilizada metodologias consagradas para o cálculo de viagens definida pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET/SP), a partir de dados referentes ao deslocamento constantes na Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD, e obedecendo as condições estabelecidas pela Instrução Normativa Conjunta nº 01, de 16 de setembro de 2013, do Departamento de Estradas e Rodagens do Distrito Federal.

Para a avaliação dos impactos gerados pelo empreendimento estudado, utilizou-se a metodologia sequencial baseada nas seguintes etapas: Coleta de dados, Geração de viagens, Distribuição de viagens, Alocação de viagens e Avaliação das vias.

A análise foi feita de forma integrada, ou seja, considerando a adição da nova avenida à malha viária existente, atingindo uma região muito mais ampla, com impactos positivos também no sistema existente. Ou seja, haverá uma realocação e distribuição do tráfego atual. Isso significa que os deslocamentos serão otimizados entre os sistemas viários existente e futuro, já que serão criadas centenas de novas conexões viárias ao longo do corredor de 26 km do projeto, beneficiando também a população residente nas imediações do empreendimento, conforme pode ser visto na Figura 180 na página 334 do Caderno Técnico, onde mostra a área de influência do projeto.

Por fim, ressalta-se mais uma vez a grande interação da Avenida das Cidades com o Metrô, e a ampla malha de calçadas e ciclovias prevista no projeto.

A importância do transporte não motorizado parte da premissa da sustentabilidade, e por isso seu incentivo reduz a possibilidade de formação de grandes congestionamentos de automóveis, que ocasionam perdas ambientais, econômicas e sociais. Assim os meios não motorizados tornam a locomoção nas cidades mais igualitárias e socialmente mais justas, uma vez que as oportunidades oferecidas serão acessíveis a todos de

forma equânime. Um dos meios de locomoção que contribui para isso é o ciclovário. Suas vantagens são inúmeras e elas associadas à locomoção a pé e por meio de transporte coletivo faz com que haja uma diminuição significativa do número de áreas degradadas geralmente ocupadas por estacionamentos. (PDTU,2009).

NÚMERO: 28 e

NOME DO INTERESSADO: LUIZ PEDROSA

CONTRIBUIÇÃO:

Sr. Secretário,

Solicito a disponibilização do projeto para manifestação em consulta pública quanto à construção da Avenida das Cidades.

A ausência de divulgação da documentação relativa ao projeto impossibilita a avaliação e manifestação da população interessada.

Grato pela compreensão.

Luiz Augusto Franco Pedrosa

SMAS, Trecho I, Park Sul, Brasília DF

RESPOSTA:

Os cadernos de estudos de modelagem técnica, econômica, financeira e jurídica, estão disponíveis no site da Secretaria de Transporte e mobilidade, no link: <http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/>. A divulgação foi realizada através do site da Secretaria de transporte e Mobilidade, Diário Oficial do Distrito Federal, bem como em jornal de grande circulação.

NÚMERO: 29 e

NOME DO INTERESSADO: FÁBIO CASTRO RAMOS

CONTRIBUIÇÃO:

Saudações !

Quero sugerir que o nome da nova avenida (pista) seja:

Avenida das Satélites ou Avenida Inter Satélites

Pois sabemos que as cidades satélites são bairros de Brasília DF e que o Distrito Federal não é Estado da Federação Brasileira.

Portanto "cidades" não é um termo adequado, apropriado.

Samambaia, Taguatinga, Guará e as demais, são cidades satélites e não cidades.

Não temos municípios aqui.

Que nasce em Sobradinho é brasiliense, da mesma forma de quem nasce na Ceilândia, no Plano Piloto ou em Santa Maria, por exemplo.

Já viram algum carro com placas Gama DF? Ou Brazlândia DF?

Não existe.

É apenas Brasília DF.

E é claro que estou citando o modelo antigo de placas do Denatran e ou Detran DF.

Muito obrigado pela atenção e aceitação da sugestão.

Fábio Castro Ramos

Morador do Guará 1

Brasiliense de alma e coração.

RESPOSTA:

O projeto em questão já teve outras denominações como "Interbairros" e "Transbrásília". A sugestão será avaliada, mas para efeito da etapa atual (Consulta e Audiência Públicas) não há como proceder a alteração do nome tendo em vista a documentação já publicada e disponibilizada.

NÚMERO: 30 e

NOME DO INTERESSADO: EDUARDO JUNIO

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados,

Recentemente comprei um apartamento no ParkSul (Ilhas Maurício) e só agora deparei-me com esta infeliz notícia sobre a intenção de criarem uma avenida na qual eu ficaria literalmente ilhado e arcaria com esses transtornos. Essa empreitada tem o potencial de trazer diversos problemas como barulho, falta de privacidade e mais congestionamento para a região, tendo como possível agravamento a desvalorização dos imóveis na região, o que pode acarretar inclusive processos judiciais contra o GDF por conta disso, além da paralisação das obras durante uma possível disputa judicial, mesmo sabendo que os moradores tenham grandes chances de perder, visto a vasta habilidade jurídica do atual governador.

Peço, juntamente com milhares de moradores da região do Park Sul, que este projeto seja melhor pensado a fim de evitar tamanho transtorno e preocupações de modo que não seja feito deixando-nos ilhados desta maneira.

Atenciosamente.

Eduardo Junio

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 31 e

NOME DO INTERESSADO: FRANCIIVALDO

CONTRIBUIÇÃO:

Senhores,

Sou morador do condomínio Living que fica atrás do Carrefour Sul, já havíamos discutido a possibilidade da avenida das cidades passar próxima a Viplan, porém novamente voltaram a informar que o trajeto é para passar em frente ao condomínio Living e ao lado do condomínio Prime e Ilhas Maurício, se isso de fato for ocorrer, irá complicar completamente a vida de mais de 5.000 pessoas que moram nesses condomínios, sou completamente contrário a passagem dessa avenida entre os condomínios, principalmente sabendo que temos a possibilidade de passar por outro local onde não afetará tantas pessoas.

Não sou contrário a avenida, sou contrário a passagem dela em frente ao condomínios já formados há praticamente 10 anos.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 32 e

NOME DA INTERESSADA: ERIKA MAROJA

CONTRIBUIÇÃO:

Permitam-me ponderar algumas questões da avenida das cidades no traçado proposto pelo bairro park sul.

A presença da via permitindo a ligação direta com a asa sul, parece ser positiva. Entretanto, a passagem da via por qualquer um dos lados, ou, pior, pelos dois lados dos condomínios existentes no bairro parece ser mais inadequada para a própria via do que para os imóveis:

- 1- desde época que foi planejada os impactos para o trânsito e moradores mudou,
- 2- a saída de veículos do Ilhas Maurício, do Excellence e do Signature direto na via é um enorme problema para nós e para vocês também, pois pelo código de trânsito não os permitirá classificar a via como arterial (velocidade max 60km/h), e obrigará a definição de via coletora ou local (travando nesse trecho a velocidade para 30 ou 40km/h)
- 3- milhares de habitantes e funcionários do ParK Sul atravessam a via como pedestres para acesso a shopping, mercado e transporte público, obrigando a construção de diversos túneis ou passarelas, ou semáforos próximos ao ponto de saída da via;
- 4- como as áreas aqui já estão construídas, não poderão ser aproveitadas do ponto de vista imobiliário, o que não ocorreria caso passasse pela VIPLAN;
- 5- a saída da via na EPIA nas imediações do Carrefour me parece inadequada quanto ao impacto de trânsito, pois terão que modificar a própria EPIA até lá em baixo para assimilar esse fluxo, ou será o caos no fim do dia e pela manhã, a EPIA irá parar. Diariamente esse já é um trecho que congestiona. Mais veículos desembocando no mesmo ponto de congestionamento é inapropriado.
- 6- a construção do trecho com os imóveis já ocupados é um problema adicional que pode ser evitado pela escolha de um traçado alternativo.
- 7- Se, em último caso, não for possível modificar, que ajustem o projeto, estreitando a via nesse trecho final para permitir a saída dos veículos em segurança e o trânsito de pedestres, como a lei determina e prevejam a colocação de árvores, canteiros e vagas para estacionar em diagonal no local.

Erika Maroja de Medeiros

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 33 e**NOME DO INTERESSADO: EUGENIO NEIVA - 2****CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 34 e

NOME DO INTERESSADO: FABIANO CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO:

Pelo amor de Deus, não construam essa avenida, pois irá matar todo futuro investimento no Park Sul, além de desvalorizar os que já estão lá. Mudem esse plano. Avenida desse porte não pode passar em área residencial!!

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 35 e

NOME DA INTERESSADA: REGINA NUNES

CONTRIBUIÇÃO:

Caros Senhores,

Considerando haver diversos problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul, apresento-os abaixo:

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor.

O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intratável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 36 e

NOME DA INTERESSADA: SILVIA TELES DE AQUINO

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal.

Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 37 e**NOME DO INTERESSADO: JUNIOR****CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 38 e

NOME DA INTERESSADA: SORAIA REGINA S DE QUEIROZ

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores

Considerando a consulta pública manifesto a minha insatisfação quanto a construção da avenida das cidades passando pelos condomínios residenciais instalado no bairro Park sul.

O Projeto de Construção da Transbrasilândia/Interbairros é de suma importância para os moradores do Park Sul, uma vez que no desenho atual, as vias cortarão todo o Bairro, se posicionando entre os condomínios Prime, Ilhas Maurício, Excelence, Signature e Living. A proposta desse abaixo assinado é para que o projeto seja revisto para que as vias não passem entre os condomínios do Park Sul, considerando que existem traçados alternativos para as vias.

Desvantagens do Projeto:

- 1- desmatamento e maior facilidade de invasão do Parque Ecológico do Guará;
- 2- poluição do ar, sonora, visual;
- 3- abalos nas estruturas dos prédios;
- 4- dificuldades de acesso ao Park Sul durante a construção

Entendo que a avenida das cidades pode alterar o seu traçado E a SOLUÇÃO para o problema, qual seja, que a Via passe ao lado da VIPLAN.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 39 e

NOME DA INTERESSADA: FABIANA CALIL

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 40 e**NOME DO INTERESSADO: JORGE PEREIRA COSTA - 1****CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 41 e

NOME DO INTERESSADO: LUIZ PAULO BORGES

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da “AVENIDA DAS CIDADES” no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas

faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 42 e

NOME DO INTERESSADO: NORBERTO SOARES

CONTRIBUIÇÃO:

Boa tarde

Anexo um texto agregando todas as sugestões a respeito do traçado proposto.

Alem de todas as sugestões, NÃO concordo com o traçado Fatiando o parque ecologico.

O traçado deveria utilizar UNICAMENTE a área de servidão da linha de alta tensão de FURNAS, que já corta o parque ecológico.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB. Adicionalmente esclarecemos que o novo traçado não tem qualquer interferência com a poligonal do Parque Ezechias Heringer.

NÚMERO: 43 e

NOME DO INTERESSADO: EDUARDO PAULO DE MORAES SARMENTO

CONTRIBUIÇÃO:

Esta avenida deve ser implantada em local fora das zonas residenciais, para não ser um transtorno aos moradores.

No Park Sul existe a primeira avenida de acesso pela EPIA onde estão localizadas garagens de ônibus e a empresa de material de construção OBJETIVA.

Outro local próximo é ao lado da Terracap.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 44 e

NOME DA INTERESSADA: LÚCIA ANTÔNIA

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma

enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 45 e

NOME DO INTERESSADO: MOHAMAD BAHMAD

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 46 e

NOME DO INTERESSADO: FREDERICO EMILIO NAVARRO MAMEDE

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 47 e

NOME DO INTERESSADO: DANIEL ISONI

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Ao tempo em que apresento os meus cumprimentos a esse corpo de análise da consulta pública referente ao projeto Avenida das Cidades, venho reforçar a pauta abaixo com solicitação de alteração do projeto na altura do Park Sul diante dos danos ao bairro.

Comungo também das seguintes posições acerca do trecho Park Sul. Segue:

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará totalmente prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

Sugiro duas alterações no trecho Park Sul - ou direcionar via altura da Novacap, ou dar continuidade via EPGU e EPTG.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 48 e

NOME DA INTERESSADA: MONIQUE CARVALHO

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios,

com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 49 e

NOME DO INTERESSADO: TADEU HYPOLITO

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

O SQPS tornou-se uma área com vários condomínios e uma população de milhares de moradores. Seu perfil hoje é de uma típica quadra residencial como as quadras do plano piloto. E assim como tal, não tem sentido ser cortada por uma avenida, que vai disvirtuar totalmente o perfil de sua ocupação e anular o projeto de qualidade de vida desta área que hoje é exclusivamente residencial.

Falando dos condomínios afetados pelo projeto original da Av. das cidades, eles foram projetados seguindo as premissas do bairro, principalmente pelo acesso fácil. No caso do meu condomínio em particular, o LIVING, são 1157 Apartamento em 13 blocos que hoje tem acesso e circulação adequada em função dos acessos na região. Uma avenida roubando este acesso, passando em frente ao condomínio, vai bloquear toda a região, já que serão milhares de veículos concorrendo com a avenida. Com mais de 5.000 moradores, é esperado congestionamento já dentro do próprio condomínio, em tempo integral.

O ideal é somar e não concorrer. Ao invés da avenida anular o acesso aos condomínios o ideal seria ela ser uma via adicional. Nossa sugestão de um novo trajeto para esta área, prevê a mudança do trajeto original para um local quase 1 km antes (junto a Viplan) onde não existe concorrência com o tráfego dos condomínios.

Além da vantagem para os condomínios, a mudança de trajeto traz uma vantagem adicional. O projeto atual prevê a avenida passar pelo local de maior congestionamento no final do dia, que é o acesso ao Carrefour e Park shopping. É neste ponto que o congestionamento começa e vai se estendendo na direção da EPTG. Alterar o projeto para a altura da Viplan, antecipa o acesso à avenida para que os motoristas evitem o congestionamento na confluência com o Park Shopping / Carrefour.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com consequente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor. ou mudança de trajeto, como já sugerido, passando bem antes da nossa área, na altura da Viplan, já que existe infra estrutura pronta no local para uma avenida deste porte.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 50 e

NOME DO INTERESSADO: HAROLDO DREFAHL

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados(as) senhores(as).

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial , Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro . Passar uma avenida por dentro desta área residencial, seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

Fora isto no projeto atual, o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour, e uma parada de ônibus com movimento intenso . O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG . Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito . O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG ! Na altura da Viplan, como sugerimos . Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido .

Diante do exposto, a modificação do traçado da Avenida das Cidades atenderia o pleito dos moradores das regiões afetadas e, adicionalmente, traria ganhos para o fluxo de trânsito e para a coletividade.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 51 e

NOME DA INTERESSADA: HONARA TORRES CARDOSO

CONTRIBUIÇÃO:

Eu, Honara Torres Cardoso, CPF 010 80X XXX 94., residente e domiciliado SGVC, lote 14, excellence, bl B 404, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais

necessitam atravessar as pistas, com consequente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 52 e**NOME DO INTERESSADO: FRANCISCO DAS CHAGAS****CONTRIBUIÇÃO:**

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da “AVENIDA DAS CIDADES” no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com consequente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 53 e

NOME DO INTERESSADO: FRANCISCO DAS CHAGAS - 2

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 54 e

NOME DA INTERESSADA: TELMA RIBEIRO

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Telma Luciana Ribeiro Silva de Holanda, CPF 020.87X.XXX-23, residente e domiciliado SGCV lote 24 Bloco A Ap.904, Park Sul, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 55 e

NOME DO INTERESSADO: MARCELO NUNES

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, ANDRÉA FORTALEZA BRANDES DE SOUZA, CPF nº 392.56X.XXX-00, residente e domiciliado no SGCV, Lote 24, Condomínio Excellence Park Sul, Apartamento 303-B, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual, o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Esse projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 56 e

NOME DA INTERESSADA: MILENA ARAUJO

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 57 e

NOME DO INTERESSADO: THIAGO PARRY

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezequias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor.

O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF.

É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade.

Peço especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 58 e

NOME DA INTERESSADA: ALINE MARTINS

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Aline de Oliveira Martins, CPF 708 19X XXX 72, residente e domiciliado em Sgcv lote 24 - Park Sul, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito. não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 59 e

NOME DO INTERESSADO: JULIO CAMPOS

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, JÚLIO CÉSAR FIGUEIREDO CAMPO DALL'ORTO, CPF 040.54X.XXX-00, residente e domiciliado no PARK SUL SGCV LOTE 24, Ed. EXCELLENCE BLOCO B APT 402, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 60 e

NOME DO INTERESSADO: EWERTON ARYEL SALES SOBREIRA

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Ewerton Aryel Sales Sobreira, CPF 00337XXXX-60..., residente e domiciliado SGCV lote 27/30 park Sul prime 301B., venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA

DAS CIDADES” no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito. não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 61 e

NOME DO INTERESSADO: GIANCARLO CHELOTTI

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados,

gostaria de saber como faço para participar da Audiência Pública sobre a avenida das cidades na condição de debatedor.

Também gostaria de ter acesso às peças técnicas do projeto e aos estudos ambientais do empreendimento.

RESPOSTA:

As informações estão nos cadernos de estudos de modelagem técnica, econômica, financeira e jurídica, disponível no link <http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/>.

NÚMERO: 62 e

NOME DO INTERESSADO: JOSÉ EUGENIO DA SILVA NEIVA - 3

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, José Eugênio da Silva Neiva, CPF 070.60X.XXX-91, residente e domiciliado SGCV Lote 25 Ap. 410, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da “AVENIDA DAS CIDADES” no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito. não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 63 e

NOME DO INTERESSADO: FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA - 1**CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados Senhores,

Eu, FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA., CPF 016.20X.XXX.84, residente e domiciliado SGCV SUL QUADRA 5 LOTES 25/26 TORRE A1 AP 401, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intráfegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito. não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 64 e

NOME DO INTERESSADO: FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA - 2

CONTRIBUIÇÃO:

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 65 e**NOME DO INTERESSADO: FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA - 3****CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados Senhores,

Eu, FERNANDO JOSÉ RONGEL LISBÔA, CPF 016.20X.XXX-84, residente e domiciliado SGCV SUL QUADRA 5 LOTES 25/26 TORRE A1 AP 401, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito. não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 66 e

NOME DA INTERESSADA: CONCEIÇÃO DE MARIA VASCONCELOS LISBÔA

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, CONCEIÇÃO DE MARIA VASCONCELOS LISBÔA, CPF 204.66X.XXX-49, residente e domiciliado SGCV SUL QUADRA 5 LOTES 25/26 TORRE A1 AP 401, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 67 e

NOME DA INTERESSADA: MARIA BEATRIZ DUMONCEL HOFF

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Maria Beatriz Dumoncel Hoff, CPF 835.17X.XXX-00, residente e domiciliado SGCV lote 24 - Excellence - Ap 301A ParkSul 71.215-740, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 68 e

NOME DO INTERESSADO: MOHAMAD BAHMAD

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Mohamad Bahmad, CPF: 760.81X.XXX-15, residente e domiciliado no Ed Living Parksul Apto 307-A, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho

necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque EzechiasHering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que iräter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 69 e

NOME DA INTERESSADA: RENATA RAPOLD MELLO MATOS

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores, Eu, Renata Rapold Mello Matos, C PF 83044XXXX20 residente e domiciliado na SMAS Trecho 1, Lote C, Edifício Living Park Sul, bloco K, apartamento 502, CEP 71215300, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas

faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 70 e

NOME DO INTERESSADO: PAULO FRANKLIN VON PAUMGARTEN JÚNIOR

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Paulo Franklin von Paumgarten Júnior, CPF 27289XXXX-72, residente e domiciliado SMAS Trecho 1 Lote C Bloco A Apto 702, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 71 e

NOME DO INTERESSADO: JORGE PEREIRA COSTA – 2

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Eu, Jorge Pereira Costa ..., CPF.25625XXXX-20 residente e domiciliado.....SMAS TRECHO 1C..CONDOMÍNIO LIVING PARK SUL venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste

trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 72 e

NOME DO INTERESSADO: LUIS RICARDI LARABURU NASCIMENTO

CONTRIBUIÇÃO:

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial, os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial, seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

Fora isto no projeto atual, o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour, e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito.

O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG! Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

RICARDO LARABURU

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 73 e

NOME DO INTERESSADO: SAMUEL ROBERTO TONIA

CONTRIBUIÇÃO:

Excelentíssimos Senhores Parlamentares,

Samuel Roberto Tonia, portador do CPF/MF nº 710.54X.XXX-49, residente no SMAS – Trecho I – Lote C – Condomínio Living Superquadra Park Sul - Bloco K – apto. 507 – Park Sul – Guará, Distrito Federal, vem pelo presente, muito respeitosamente, tempestivamente, porquanto o Governo do Distrito Federal (GDF), por meio da Secretaria de Transporte e Mobilidade ([Semob](#)), lança aviso de consulta e audiência públicas para apresentação de estudos que subsidiarão a futura licitação para contratação de parceria público-privada ([PPP](#)) para construção da AVENIDA DAS CIDADES, apresentar a Vossas Excelências os problemas que se vislumbram com a implantação de tão importante via no trecho compreendido pelo Park Sul, conforme consta do Projeto Final Urbanismo - Apresentação 1_5000 - Folha 02, em que se observa a previsão de 2 (duas) vias margeando condomínios do Park Sul:

PORQUE O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR O TRÂNSITO, A MOBILIDADE E A ASSECIBILIDADE NA REGIÃO DO PARK SUL

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente do que é hoje. Não tinha, ainda, os vários prédios residenciais hoje existentes, em construção e projetados; não se imaginava que empreendimentos comerciais de porte escolheriam a área para implantação de suas unidades, escolas infantis, academias, hotéis, apart-hotéis, enfim, o setor, que antes era de oficinas de reparo de veículos e concessionárias, vem, cada vez mas, demonstrando a sua vocação de se colocar como um novo bairro de Brasília.

O rápido desenvolvimento do setor fez com que a expectativa de implantação de uma via que desafogasse o trânsito interno e, com isso contribuísse para o ordenamento e o rápido escoamento do trânsito da EPIA, hoje tomado por caminhões de grande porte, por clientes da Casa Park, Carrefour, Park Shopping, Leroy Merlin, Supermercado Extra, metrô e rodoviária interestadual, melhorando a acessibilidade e a mobilidade de moradores, de veículos escolares levando e trazendo seus filhos, empreendedores dos mais diversos segmentos, e prestadores de serviços era muito alta.

Ao contrário, é apresentado um para a Avenida das Cidades margeando Condomínios já consolidados, que não servirá para tirar da EPIA os que vão e vêm para o Park Sul nem melhorar a mobilidade e a acessibilidade interna.

Na região os prédios são mais altos e, portanto, abrigam mais pessoas por metro quadrado. Há intensa entrada e saída de veículos de garagens. Moradores entram e saem a pé dos condomínios e vão a padarias, supermercados, farmácias e outros tipos de estabelecimentos comerciais Prestadores de serviço, domésticas, entregadores também representam um número inimaginável para quem não conhece a realidade deste setor. E, tudo isso, demandará faixas e mais faixas de pedestres, na Avenida da Cidade (e não dois lados da EPIA), verdadeiros gargalos para avenida que se imaginava expressa. Não é preciso falar, também, do perigo que representam. Prestadores de serviços circulam por toda a região e precisam de estacionamento para seus veículos. Com isso, somando se o fluxo de veículos que vem de outras áreas

servidas pela Avenida das Cidades ao gerado pelo Park Sul não é difícil imaginar que nesta região os congestionamentos serão inevitáveis, notadamente nos horários de pico. Pior, com reflexo para todo o trânsito interno do Park Sul.

No projeto atual o cruzamento da Avenida das Cidades com a EPIA se dará no ponto de maior fluxo de veículos no final do dia, onde já ocorrem grandes congestionamentos, pois concorrem os que querem acessar ao Carrefour, Park Shopping e uma parada de ônibus com movimento intenso. Do outro lado da EPIA, no sentido da antiga rododiferroviária, o congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo até o viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito. Não obrigando o usuário a ficar presa no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios.

Com isso o acesso dos moradores aos condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de trânsito intenso, não apenas no horário de pico, mas durante todo o tempo, pois atenderá região densamente povoada. Além de ser em único sentido, o que demandará retornos distantes e para outra via expressa; ouro entrave: perigoso, solução que Brasília aos pouco vem abandonando.

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, ou qualquer outro tipo de ocorrência que demande a atuação dos bombeiros, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que se tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente. Elas são imprescindíveis para o atendimento de emergências médicas, bombeiros, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais.

Uma das vias, conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação. A Avenida no conceito atual compromete em muito o bem estar e a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento. Compromete a segurança no sentido de que facilita o acesso de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via. Conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

Como já visto o Park Sul se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios, o que exigirá, previamente, estudos aprofundados a cargo dos responsáveis pela obra.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

A Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

Trata-se de área de preservação ambiental onde proliferam nascentes e muitas espécies de animais que serão afetados pela construção e implantação da via.

A legislação ambiental é farta em dispositivos de proteção a áreas como Parque Ezechias Hering.

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos).

Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 74 e

NOME DO INTERESSADO: JOÃO FELIPE SOUZA BRASIL

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores, Venho respeitosamente apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul.

Este projeto elimina as vias internas de acesso dos moradores e, coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios;

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via e, ocorrer uma emergência médica por exemplo o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias de internas de acesso, para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis, para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou, menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 7.000 moradores, pois são mais de 2.500 apartamentos de bons níveis e, totalmente habitados;

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

A Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais do setor é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

A Avenida das Cidades no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores do Park Sul, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de evasão no cometimento de crimes. Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com condomínios de bom padrão, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via. Devem ser dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização do setor. O projeto atual fatalmente terá demandas judiciais que atrasarão uma obra de grande vulto para o DF. É imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul para evitar solução de continuidade. Peça especial atenção neste setor para evitar impedimento numa obra tão importante para a população do DF.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 75 e

NOME DO INTERESSADO: FELIPE DALL ORSOLETTA

CONTRIBUIÇÃO:

Olá, gostaria de saber se calçadas e passagens fáceis e práticas para pedestres estão planejadas ao longo de toda rodovia e infra-estruturas.

Além disso, quero saber se alguém incluiu no planejamento a possibilidade de, em um futuro próximo, haver a possibilidade/demanda de se construirem estações de recargas para veículos elétricos ao longo da via.

Em casos negativos, sugiro a consideração de ambos os pontos dentro do projeto.

RESPOSTA:

As calçadas e ciclovias projetadas para a Avenida das Cidades são bastante largas e bem arborizadas e constituem um dos itens mais importantes deste Projeto, já que no seu conceito inicial prevê prioridade sobretudo aos pedestres e ciclistas. Por isto, foi considerada uma Avenida e não um Corredor de Transporte. Desta forma as travessias de pedestres serão muito facilitadas e com segurança, podendo se realizar em cada

trecho onde as faixas de pedestres estarão colocadas após sistemas de “*Traffic Calming*”, que diminuem a velocidade dos veículos ao se aproximarem dos cruzamentos.

Para maiores detalhes sugerimos a leitura do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial o item 4, que é um capítulo inteiro que trata especificamente do projeto do sistema de ciclovias e passeios.

A sugestão de pontos de recarga para veículos elétricos é uma boa proposta e será avaliada, pois o projeto propõe a utilização das tecnologias mais modernas na implantação da Avenida e de suas infraestruturas.

Embora não prevista de forma explícita no estudo original, a futura concessionária poderá considerar a solução no detalhamento dos projetos executivos.

NÚMERO: 76 e

NOME DA INTERESSADA: MARIA GERALDA TEIXEIRA

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores, Eu, MARIA GERALDA TEIXEIRA DE CARVALHO BEVILAQUA, CPF 27063XXXX-68, residente e domiciliado SMAS TRECHO 1 LOTE C BLOCO A AP. 308 – LIVING PARK SUL, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da “AVENIDA DAS CIDADES” no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul: O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF • Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente.

O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES.

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via

expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 77 e

NOME DO INTERESSADO: DANILO HONÓRIO DA SILVA

CONTRIBUIÇÃO:

Olá,

Como proprietário de um apartamento na QI23 do Guará 2, minha preocupação é que esta Avenida das Cidades acabe dividindo o Guará definitivamente. Hoje o Guará 1 e Guará 2 já são divididos pelo gramado das Torres Elétricas, imagina com uma Avenida de 4 faixas como consta do projeto? O certo seria fazer um túnel para os automóveis aproveitando a caída do relevo que existe dos dois lados (indo pra Aguas Claras e em direção ao Setor Policial) e deixar a parte de cima livre para pedestres e ciclistas, SEM CARROS ! Se o próprio metro foi feito por baixo naquele trecho, não tem sentido permitir que os carros passem por cima, dificultando o trânsito de pessoas que atravessam todos os dias do Guará 1 para o Guará 2. Além disso, se não for feito um túnel para este trecho da Avenida das Cidades, corremos o risco de se contruírem viadutos para as pistas que hoje cruzam o gramado entre o Guará 1 e Guará 2, desvalorizando os imóveis lindeiros, pois todos sabem as consequências de viadutos urbanos...

Além disso, seria uma solução arquitetônica fantástica para o comércio na parte superior e integraria as duas partes do Guará que hoje estão apartadas.

Essa é a minha contribuição para o projeto.

RESPOSTA:

A ideia de integrar os dois lados do Guará, desde a concepção do Projeto, foi uma das principais preocupações, que está bem descrita Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, onde está explicitado o traçado da via neste trecho (veja, em especial o item 3.7.3 Trecho 3 – Guará I e II Região Administrativa do Guará e Figura 55: Trecho 3 – Guará I e II – Região Administrativa do Guará). Com o enterramento da atual linha de alta tensão será criada uma grande área entre os dois lados da cidade que, ao contrário de reforçar a separação entre estes lados vai permitir recuperar a continuidade do tecido urbano, com a implantação de uma grande praça central, com áreas de esportes, lazer e contemplação. Além de integrar estas partes, este espaço central vai também possibilitar um verdadeiro Centro para o Guará, que atualmente carece desta área de referência.

Quanto a travessia de veículos entre o Guará I e Guará II, está projetado um moderno viaduto, com vias independentes para ciclistas, que permitirão uma circulação mais fluida dos carros neste ponto e em outras partes da área central. Provavelmente os imóveis que estão nas imediações desta área serão muito valorizados pela proximidade com esta praça, cujo desenho e perspectiva estão apresentados no citado Caderno Técnico.

NÚMERO: 78 e

NOME DO INTERESSADO: LUIZ FERNANDO CUNHA

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia.

Onde podemos ver detalhes do projeto.

Grato,

Luiz Fernando

RESPOSTA:

As informações estão nos cadernos de estudos de modelagem técnica, econômica, financeira e jurídica, disponível no link <http://semob.df.gov.br/audiencias-publicas/>.

NÚMERO: 79 e

NOME DO INTERESSADO: OTÁVIO AUGUSTO SARAÇOL PEREIRA

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores

Peço que também se possa aumentar o número de faixas da BR040 até Santa Maria pelo menos.

RESPOSTA:

A Ligação com Santa Maria pela BR-040 não faz parte do escopo deste Projeto.

NÚMERO: 80 e

NOME DO INTERESSADO: PAULO SILVA

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia.

Assistindo à audiência pública, resta demonstrado o imenso interesse do projeto de concessão em viabilizar empreendimentos imobiliários, mesmo em cidades cuja lotação já mostra sinais de exaustão, como Águas Claras e Guará I e II. É evidente que a via não terá condições de abrigar a quantidade de novos empreendimentos imobiliários propostos, ainda mais sabendo que a via não será expressa.

Considerando que as vias Estrutural e EPTG já não suportam o tráfego diário das cidades satélites em direção ao plano piloto, a nova via deveria prever com eficácia vias de ligação entre as cidades, com ligação ao metrô, ao transporte público, à ciclovias e à coopervias. O objetivo deveria ser melhorar a mobilidade urbana, e não aumentar a densidade habitacional das cidades afetadas.

Da forma proposta, a nova via mal terá condições de suportar o trânsito gerado pelos novos empreendimentos imobiliários, correndo o risco de ainda aumentar, por reflexo, o trânsito na EPTG, devido ao fato de esta ser uma via expressa muito próxima à nova via.

Nós, cidadãos, esperamos sinceramente que o projeto tenha sido pensado no povo, e não nas empreiteiras imobiliárias, no fomento do mercado imobiliário somente, que, infelizmente, é a impressão que o projeto inicial passa.

Espero ter contribuído como cidadão com a discussão deste projeto.

Desde já agradeço.

RESPOSTA:

A Avenida das Cidades foi planejada de acordo com os mais modernos conceitos de Desenvolvimento Urbano e Mobilidade. As novas tendências do Urbanismo propõem áreas autossustentáveis, com suas próprias centralidades urbanas, exatamente para favorecer o deslocamento entre casa e trabalho. Menores distâncias a serem percorridas significam maior mobilidade.

Quanto a implantação de ciclovia, em todo o trajeto da Via estão propostas ciclovias não só ao longo da Avenida, mas também nas conexões com os Parques.

Sugerimos uma consulta ao Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial os Capítulos 2, 3 e 4 que tratam do projeto de urbanismo e do sistema viário, com uma descrição detalhada dos conceitos de urbanismo.

Para mais detalhes sobre o estudo de tráfego sugerimos a leitura do Capítulo 6 do citado Caderno Técnico, bem como a resposta da pergunta N 27e.

Quanto ao acesso a sistemas de transporte de grande capacidade, a Avenida das Cidades corre praticamente superposta ao Metrô, favorecendo os acessos a este, o que implica na não necessidade de mais um Corredor de Transporte.

NÚMERO: 81 e**NOME DO INTERESSADO: ASKYBARAF MEDERFT****CONTRIBUIÇÃO:****RESPOSTA:**

Contribuição não reproduzida. Esta contribuição não versa sobre a matéria em discussão e conforme o inciso II do art. 6º do Aviso de Consulta e Audiência Públicas não é considerada válida.

NÚMERO: 82 e**NOME DO INTERESSADO: MAURÍCIO LUZ****CONTRIBUIÇÃO:**

Boa tarde! Somos moradores do Park Sul, mais especificamente, dos condomínios residenciais próximos ao Carrefour sul. Diante desta oportunidade de manifestação, vimos informar que não estamos de acordo com o projeto da Avenida das Cidades, que prevê a passagem da via junto aos condomínio residencial onde escolhemos morar e viver em paz, silêncio e afastados de trânsito e poluição, causada por veículos motorizados. Que a Avenida das Cidades, caso desemboque na EPIA, próximo ao Park Shopping e Carrefour, onde o trânsito já se apresenta bastante abarrotado, resultará em excesso de engarrafamentos. Deste modo, pedimos que a referida avenida, obra altamente necessária à população do DF, desemboque na EPIA, em um ponto mais próximo do viaduto da pista que liga à Taguatinga. Desde já, agradecemos!

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 83 e

NOME DO INTERESSADO: SANDRO LOPES DO NASCIMENTO - 1

CONTRIBUIÇÃO:

Para essa avenida das cidades ser 100% perfeita, tem que fazer na cidade de samambaia norte e sul ,principalmente na avenida que liga a Ceilândia à BR060, viadutos, e também próximo ao restaurante comunitário (Roriz),l á fazer viaduto.

RESPOSTA:

O traçado planejado para a Avenida das Cidades contempla toda Samambaia, ao longo de toda a extensão da cidade, inclusive conexão um viaduto com a BR-060 (veja, em especial o item 2.6.8 Trecho 8 – Samambaia Centro Urbano e Subcentro Oeste - Região Administrativa de Samambaia e item 2.6.9 Trecho 9 – Centro de Logística Região Administrativa de Samambaia, do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico). Quanto a ligação com Ceilândia outro projeto seria necessário, que não tivesse relação com a disponibilização de áreas a partir do enterramento da Linha de Alta Tensão.

NÚMERO: 84 e

NOME DO INTERESSADO: SANDRO LOPES DO NASCIMENTO - 2

CONTRIBUIÇÃO:

Na avenida que liga o viaduto do recanto até Taguatinga na QNL, precisa também de quatro viadutos, Ex: próximo ao hospital de samambaia, além do viaduto da avenida das cidades, tem que fazer o que vem das boca da Mata, não pode haver semáforos, e sim passarelas, e mais 1 viaduto entre as quadras 300/500 samambaia _sul, ligando o setor de oficina sul de Taguatinga _sul .

RESPOSTA:

Estas obras sugeridas fazem parte de outros projetos que não se encontram no traçado da Avenida das Cidades.

NÚMERO: 85 e

NOME DA INTERESSADA: MÔNICA PETERS SOARES

CONTRIBUIÇÃO:

Gostaria de sugerir que essa via passe na rua da Viplan.

Ainda que não seja de alto fluxo, essa via vai trazer mais poluição para os moradores, impactando diretamente na qualidade de vida, com o aumento da poluição causada por veículos automotores.

RESPOSTA:

O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 86 e**NOME DO INTERESSADO: JÚLIO CESAR BAENA****CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados,

A despeito da importância dessa iniciativa, super bem-vinda, sugiro que seja levada em consideração a possibilidade de prever vias expressas exclusivas para a ligação entre os eixos rodoviários das principais vias federais e estaduais que cruzam o DF, tais como as BR 20, 40, 60 e 70, entre outras - melhorando, com isso, o acesso de quem mora nas cidades satélites para o centro da capital.

O trânsito de veículos pesados pela EPIA, por exemplo, deixaria de competir com o transporte público e automóveis leves.

Cidades como Uberlândia e Belo Horizonte adotaram medidas semelhantes e tiveram razoável sucesso.

Sem levar em consideração o aumento do barulho e diminuição do sossego.

Ainda terá um impacto ambiental, pois muitas árvores que estão no trajeto dos condomínios deverão ser retiradas.

RESPOSTA:

O Projeto da Avenida das Cidades tem entre seus principais conceitos a integração com a questão ambiental, tanto que conectando a Via com os Parques das suas adjacências também prevê que a Via seja igualmente tratada como parte deste cenário, na condição de Parque Linear superposto com a implantação da Avenida, calçadas largas, ciclovias e muita arborização.

Quanto a supressão de árvores existentes, informamos que o trajeto da via se desenvolve exatamente onde existem as linhas aéreas de alta tensão, que serão enterradas, e portanto, não existem árvores, e sim vegetação rasteira.

Sugerimos uma consulta ao Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial os Capítulos 2, 3 e 4 que tratam do projeto de urbanismo e do sistema viário, com uma descrição detalhada dos conceitos de urbanismo.

A avaliação da possibilidade de construção de outros eixos rodoviários no DF faz parte do planejamento da SEMOB, mas não está no escopo desta Consulta Pública.

NÚMERO: 87 e**NOME DO INTERESSADO: AYJALON SILVA (UBER MOTORISTA)****CONTRIBUIÇÃO:**

Venho por meio deste encaminhar sugestão ao projeto avenida das cidades: minha sugestão é o projeto contempla também o Recanto das Emas que como sempre e esquecido, mas o fluxo na região é grande.

RESPOSTA:

O traçado da Avenida das Cidades se limita ao trecho onde serão enterradas as linhas de alta tensão, que correm no eixo entre Samambaia e a EPIA, passando por Águas Claras e Guará.

NÚMERO: 88 e**NOME DO INTERESSADO: SÉRGIO RODRIGUES****CONTRIBUIÇÃO:**

Demorou, essa obra deveria ter começado ah pelo menos 10 anos atrás, mas de qualquer forma não deixa de ser bem vinda, claro.

OBS: também deixo aqui minha sugestão no tocante ah EPTG, obra feita nas coxas pelo governo do Arruda, aquilo ficou uma M, engenharia péssima e de muito mal gosto, Brasília não merecia um descaso daqueles, outra coisa, já que descobriram o Brasil e vão começar essa obra tirando a linha de transmissão, pelo amor de Deus, arrumem um ótimo engenheiro, alguém que tenha bom gosto para fazer um excelente trabalho, também como sugestão, façam um bom reparo na EPTG, como: retornos por exemplo....!!!! Fica aqui minha sugestão, Brasília metece, obrigado.

RESPOSTA:

O Projeto da Avenida das Cidades foi planejado de acordo com os conceitos mais contemporâneos do Urbanismo. Desta maneira, foi concebido como uma Avenida e como Via Verde, diferentemente da EPTG, que se caracteriza como um Corredor de Transporte de Alta Capacidade.

NÚMERO: 89 e**NOME DO INTERESSADO: WILLIAN ESCRIBANO BORGES****CONTRIBUIÇÃO:**

Boa noite, gostaria de saber se existe alguma ideia para criação de um parque nas proximidades do Parksul, existe esse terreno que durante a pandemia está sendo muito utilizado para exercícios físicos. Seria muito legal se o governo, cedesse esse terreno para a criação de um parque, já que o bairro não possui nenhum, acredito que as próprias construtoras do bairro, juntamente com comércios possam efetuar uma parceria, tendo o governo que ceder apenas o terreno.

RESPOSTA:

No projeto está previsto a recuperação ambiental e a revitalização de 8 Parques ao longo do corredor da Avenida das Cidades, que também funcionará como um Parque Linear, integrando-se com os demais parques existentes, por meio de sistemas verdes arborizados, com calçadas e ciclovias.

Nas proximidades do Park Sul está prevista a recuperação ambiental do Parque Ezequias Heringer, conforme descrito nos itens 5.5.2.6 e 5.5.2.7 Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico.

NÚMERO: 90 e**NOME DO INTERESSADO: JULIO CESAR TOSTES**

CONTRIBUIÇÃO:

Difícil ter uma idéia nova e impactante com a Garantia de Funcionalidade .Porém quando fazemos uma vista d'olhos através da Medicina, nos seus estudos do Sistema Circulatório, e também pelos estudos das Academias de Agricultura e através do Empirismo humano. Que Sistemas de Fluxo só funcionam bem quando existe boa (boa) Capilaridade. Toda porta do Conhecimento tem uma CHAVE. Esta é uma delas! CAPILARIDADE. Espero ter contribuído honestamente.

RESPOSTA:

Como espaço que favoreça aspectos ligados a saúde, as colocações do contribuinte vêm ao encontro das perspectivas do Projeto, que visa favorecer um fluxo saudável principalmente de pedestres e ciclistas.

O projeto proporcionará maior capilaridade no momento que prevê a implantação não só de vias para veículos motorizados, mas um amplo sistema de calçadas e ciclovias largas, além de fortalecimento do sistema do Metrô.

NÚMERO: 91 e**NOME DO INTERESSADO: DAVID DA FONSECA****CONTRIBUIÇÃO:**

Avenidas das cidades é um despropósito na qualidade de vida dos moradores do Distrito.

O mal uso do dinheiro público não tem limite na análise estratégica da cidade, por via de análise não há estratégia, produzir o projeto avenida das cidades é um desvio de finalidade do poder público, igualmente no projeto de museu da biblio, de forma atuante este governo mostra despreparo, falta de estratégia de uso do dinheiro público.

Observando o desenho do projeto pode-se determinar que ele visa paisagismo, não é funcional, não incita a movimentação individual, mostra-se inviabilizante ao passeio, ao trânsito de pessoas, de forma geral analisando a imagem e os pontos informados mostra-se desanimador as necessidades do povo, por infraestrutura, mobilidade urbana, alocação dos bairros.

Vocês deveriam investir na reurbanização, na elite imobiliária para ordenar os bairros, garantir que os prédios tenham a padronização de 90 famílias por edifício para garantir empregos em todos os prédios construídos.

“Cada prédio com noventa famílias oferece 4 porteiros, 1 zelador e um síndico, são 6 empregos por prédio, garantir a ordem pública viabiliza a existência dos empregos.”

O uso de 3 bilhões em paisagismo não utilitário mostra uma falta de estratégia para ordem pública, mostra um despreparo em estratégia de ordenamento urbano, zoneamento urbano, mobilização e reorganização de bairros, incentivo a produção, incentivo a privatização de estacionamento

“Privatizem os estacionamentos, são 7 empregos para cada estacionamento privado”

O empreendimento desfavorece as necessidades de ordem pública e viabiliza miséria e continuísmo de erros estratégicos de ordem pública, mobilização social, distribuição do emprego, distribuição das empresas, incremento aos engarrafamentos, incrementos a aglomeração;

Portanto, observando a degeneração estratégica da equipe envolvida pode-se determinar que é uma vontade de distorções ordenas para a sociedade atual, para o Distrito Federal. Sendo um total despropósito a

sociedade. O distrito federal aos moldes desta vontade deveria ser menor para viabilizar de forma estruturada a imaturidade estratégica dos estrategistas locais

Deve-se usar este dinheiro para:

- investimento na elite imobiliária para reestruturar os bairros,
- investimento em asfalto
- investimento em calçamento ou estrada de pedra
- investimento em mobilidade
- investimento em produção nas cidades
- investimento nos empresários locais para dinamizar a produção retirando do centro
- investimento na expansão do metrô para w3 norte
- investimento em projetos de praças que tenham lago ou fontes e bosque
- investimento em VLT – veículo leve sobre rodas
- investimento em jardinagem das cidades satélites, criando um corredor de turismo pela capital, de centro em centro.

RESPOSTA:

Contribuição não reproduzida na íntegra. A parte omitida não versa sobre a matéria em discussão, não sendo, portanto, considerada válida de acordo com o inciso II do art. 6º do Aviso de Consulta e Audiência Públicas.

No que se refere ao projeto da Avenida das Cidades, para entendimento das estratégias adotadas e do conceito do projeto sugerimos a leitura do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico. Nesse sentido, ficará claro que o projeto proporcionará acréscimo de qualidade de vida para a população do Distrito Federal.

NÚMERO: 92 e

NOME DO INTERESSADO: FÁBIO PARANHOS

CONTRIBUIÇÃO:

Olá bom dia. Gostaria de pedir pra não cometerem o mesmo erro cometido em Águas Claras. Dessa vez, façam Calçadões e pensem de verdade no pedestre, com Calçadões e bastante verde. Muito obrigado.

RESPOSTA:

Estas sugestões estão todas contidas no Projeto da Avenida das Cidades, que contempla calçadas bem largas, ciclovias, muita arborização e conexão com os Parques Naturais.

Sugerimos uma consulta ao Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial os Capítulos 2, 3 e 4 que tratam do projeto de urbanismo e do sistema viário, calçadas e ciclovias, com uma descrição detalhada dos conceitos de urbanismo.

NÚMERO: 93 e

NOME DO INTERESSADO: COOPERATIVA HABITACIONAL COMUNITÁRIA FORÇAS UNIDAS

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia

No Brasil todo governo é especialista em fazer projetos mas são irresponsáveis em cumprir, que se faça a avenida por trechos e mandatos. Pois já tem 18 anos de projeto dessa avenida e pode demora 18, 68 e até 108 anos.

RESPOSTA:

O projeto foi concebido para ser implantado em 46 fases fruíveis, de modo a possibilitar a sua implantação simultânea em vários trechos separadamente. Isso significa que cada fase fruível, uma vez implantada, proporcionará sua própria funcionalidade, antes da implantação completa do projeto. Assim a população poderá usufruir dos benefícios do projeto, mesmo na sua fase inicial de implantação.

NÚMERO: 94 e**NOME DO INERESSADO: ADAILTON SOARES****CONTRIBUIÇÃO:**

Olá,

boa tarde!

Sugiro o nome da Avenida das cidades: Joaquim Roriz.

E, incluir ao longo da mesma, próximo a áreas comerciais, lazer, uma PI (Parada Inteligente) que contemple WC banheiros feminino e masculino de natureza pública e onde não venda bebidas alcoólicas nestas PIs. É, um suporte para quem trafegar por ela.

Desejo sucesso nesta grande obra!

Brasília, o futuro permanece!

Abraços Fraternos!

RESPOSTA:

O projeto já teve outras denominações, mas nesta etapa de Consulta e Audiência Públicas é inviável a mudança de nome devido aos documentos já publicados e disponibilizados.

A colocação de Paradas Inteligentes será considerada no quesito concernente a mobiliário urbano.

NÚMERO: 95 e**NOME DO INTERESSADO: ERTO DI CARVALHO****CONTRIBUIÇÃO:**

2.9 bilhões, foco não será um corredor, hospital no Recanto, Samambaia, por-do-sol, sol nascente, anel viário retirando acesso de caminhões do Colorado, recuperação da mata ciliar de todos os córregos de Brasília, quanto seria?

RESPOSTA:

Para entendimento das estratégias adotadas e do conceito do projeto sugerimos a leitura do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico. Nesse sentido, ficará claro que o projeto proporcionará acréscimo de qualidade de vida para a população do Distrito Federal.

NÚMERO: 96 e**NOME DO INTERESSADO: OLAVO DE BORBA SOARES - 1****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia! Quero deixar aqui minha contribuição como Engenheiro:

Na década de 70/80 o então Engenheiro, Professor e Empresário do ramo de Automação e fabricação de Instrumentos para Navios, Dr Coester, idealizou o projeto de um Areomóvel para Porto Alegre RS.

Projeto que não avançou pelos motivos de sempre; mudanças de objetivos políticos, não continuidade de projetos de concorrentes de outras matizes ideológicas, uma governança sepulta o que foi projetado por outra, a falta de recurso e o lobi das grandes Indústrias concorrentes.

Existe em Porto Alegre um projeto piloto ainda do Areomóvel que atualmente liga o Aeroporto Internacional Salgado Filho a uma das Estações de Superfície dos Trens do Metrô.

Bem!

Embora o projeto tenha sido engavetado por forças (ocultas), a ideia foi levada para Jacarta, capital da Indonésia, onde vai muito bem obrigado e, por mais de 45 anos cumpre sua função sem nunca ter dado problemas de manutenção ou acidentes (é só pesquisar).

E, por que seria bom para Brasília?

1) pelas sua linhas futuristas, combinando com o projeto arquitetônico de Brasília e entorno, pelo relevo suave da região;

2) não bloquearia qualquer via existente, não exigiria qualquer mudança no traçado urbano, pois por ser um projeto de um Areomóvel que se desloca sobre um mono trilho e suspenso passaria sobre cruzamentos, semáforos, redes elétricas, árvores, etc

O que certamente não ocorreria se tivesse sido implantado o projeto na W3 (Norte/Sul) até o Aeroporto, com veículos de superfície e que a foi abortado, antes de sacrificarem as árvores no canteiro central da via W3;

3) o Areomóvel não polui, sendo movido a Ar comprimido, silencioso, futurista, emoldurando a cidade que já é bela em seu projeto original e harmônico;

4) o projeto inicial do Areomóvel era para vagões com capacidade de até 300 passageiros;

5) toda parte estrutural seria confeccionada em uma fábrica de concreto (já pré moldado), só sendo necessário a fixação dos elementos como torres, rampas de acesso as estações de embarques e desembarques, mono trilhos, etc no momento de implantação;

6) seria um projeto totalmente nacional, de baixo custo, gerando um infinidade de postos de trabalho, desafogando as vias urbanas, embelezando a cidade e despoluindo-a;

7) fica aí minha contribuição, lembrado que temos regiões como Águas Claras, Sudoeste, Noroeste, Água Mineral, Parques, e tantas outras que poderiam ser beneficiadas.

RESPOSTA:

O Projeto do Aeromóvel, do Engenheiro Oscar Coester, realmente surgiu como uma solução muito interessante de Monorail para transporte de passageiros. Em Djakarta, onde foi construído o primeiro sistema, que é operado em um Parque, tem tido bom desempenho. Em Porto Alegre, a Linha implantada liga o Aeroporto Salgado Filho a Estação do TREN SURB. Para Brasília, em algumas áreas poderia ser numa boa alternativa, já que como expõe o contribuinte, seus traços futuristas se relacionam bem com a arquitetura da cidade.

No caso específico da Avenida das Cidades, esta alternativa não faria muito sentido, na medida em que a Via já se encontra bastante próxima da Linha do Metrô e não seria interessante do ponto de vista da concorrência entre sistemas.

NÚMERO: 97 e**NOME DO INTERESSADO: OLAVO DE BORBA SOARES - 2****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia! Quero deixar aqui minha contribuição como Engenheiro:

Na década de 70/80 o então Engenheiro, Professor e Empresário do ramo de Automação e fabricação de Instrumentos para Navios, Dr Coester, idealizou o projeto de um Areomóvel para Porto Alegre RS.

Projeto que não avançou pelos motivos de sempre; mudanças de objetivos políticos, não continuidade de projetos de concorrentes de outras matizes ideológicas, uma governança sepulta o que foi projetado por outra, a falta de recurso e o lobi das grandes Indústrias concorrentes.

Existe em Porto Alegre um projeto piloto ainda do Areomóvel que atualmente liga o Aeroporto Internacional Salgado Filho a uma das Estações de Superfície dos Trens do Metrô.

Bem!

Embora o projeto tenha sido engavetado por forças (ocultas), a ideia foi levada para Jacarta, capital da Indonésia, onde vai muito bem obrigado e, por mais de 45 anos cumpre sua função sem nunca ter dado problemas de manutenção ou acidentes (é só pesquisar).

E, por que seria bom para Brasília?

1. pelas sua linhas futuristas, combinando com o projeto arquitetônico de Brasília e entorno, pelo relevo suave da região;
2. não bloquearia qualquer via existente, não exigiria qualquer mudança no traçado urbano, pois por ser um projeto de um Areomóvel que se desloca sobre um mono trilho e suspenso passaria sobre cruzamentos, semáforos, redes elétricas, árvores, etc O que certamente não ocorreria se tivesse sido implantado o projeto na W3 (Norte/Sul) até o Aeroporto, com veículos de superfície e que a foi abortado, antes de sacrificarem as árvores no canteiro central da via W3;
3. o Areomóvel não polui, sendo movido a Ar comprimido, silencioso, futurista, emoldurando a cidade que já é bela em seu projeto original e harmônico;

4) o projeto inicial do Areomóvel era para vagões com capacidade de até 300 passageiros;

5) toda parte estrutural seria confeccionada em uma fábrica de concreto (já pré moldado), só sendo necessário a fixação dos elementos como torres, rampas de acesso as estações de embarques e desembarques, mono trilhos, etc no momento de implantação;

6) seria um projeto totalmente nacional, de baixo custo, gerando um infinidade de postos de trabalho, desafogando as vias urbanas, embelezando a cidade e despoluindo-a;

7) fica aí minha contribuição, lembrado que temos regiões como Águas Claras, Sudoeste, Noroeste, Agua Mineral, Parques, e tantas outras que poderiam ser beneficiadas.

RESPOSTA:

O Projeto do Aeromóvel, do Engenheiro Oscar Coester, realmente surgiu como uma solução muito interessante de Monorail para transporte de passageiros. Em Djakarta, onde foi construído o primeiro sistema, que é operado em um Parque, tem tido bom desempenho. Em Porto Alegre, a Linha implantada liga o Aeroporto Salgado Filho a Estação do TRENURB. Para Brasília, em algumas áreas poderia ser numa boa alternativa, já que como expõe o contribuinte, seus traços futuristas se relacionam bem com a arquitetura da cidade.

No caso específico da Avenida das Cidades, esta alternativa não faria muito sentido, na medida em que a Via já se encontra bastante próxima da Linha do Metrô e não seria interessante do ponto de vista da concorrência entre sistemas.

NÚMERO: 98 e**NOME DO INTERESSADO: JONAS PIRES****CONTRIBUIÇÃO:**

É muito necessário a implementação desta obra devido a necessidade de melhorias no trânsito das região e de desenvolvimento de alternativas diferentes de locomoção e lazer. Local da implementação da obra encontra se subutilizado e, pelo menos em águas claras, há acúmulo de lixo e entulho.

Sugiro a revisão de onde serão construídos novos prédios residenciais, considerando que o espaço da divisa entre Águas Claras e Areal é limitado. A construção de prédios tem que ser somente no espaço mais aberto.

RESPOSTA:

O Projeto prevê o melhor aproveitamento possível das áreas que serão disponibilizadas em função do enterramento das Linhas de Alta Tensão, sempre respeitando as melhores premissas urbanísticas de continuidade e fluidez do tecido urbano.

Sugerimos uma consulta ao Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial os Capítulos 2, item 2.6 onde descreve que o corredor de cerca de 26 km de extensão, iniciando no final da W3 Sul, passando por Park Sul Guará I e II, Park Way, Águas Claras, Taguatinga e Samambaia, foi segmentado em 9 trechos com tipologias diferentes, sempre respeitando as características locais de cada trecho da cidade.

NÚMERO: 99 e**NOME DA INTERESSADA: NATALIA MATTOS****CONTRIBUIÇÃO:**

Olá, boa tarde.

Meu nome é Natália Mattos e sou moradora de Arniqueira. Gostaria de mais informações sobre esse projeto. Já tem o mapa definido e as coordenadas?

Terá ciclovias?

RESPOSTA:

Arniqueira está entre aquelas áreas mais beneficiadas pelo Projeto. A Avenida das Cidades passará ao lado deste bairro, preservando sua condição de espaço horizontal. Neste sentido não está prevista a construção de grandes edificações deste lado de Arniqueira, mas serão asseguradas todas as conexões com o bairro.

O projeto prevê um amplo sistema de ciclovias e calçadas lindeiro a avenida, que por sua vez têm centenas de conexões com o sistema viário existente.

NÚMERO: 100 e

NOME DO INTERESSADO: MARCUS MACIEL

CONTRIBUIÇÃO:

Bom dia!

A minha análise é que sou contra essa avenida, digo porque:

Primeiro porque o espaço poderia ser mais bem aproveitado, inclusive gerando muito mais empregos, entrada de recursos para o GDF, como:

Ao invés de construir uma avenida para carros, que ao longo do tempo só gera prejuízo, com acidentes, reformas de asfalto, poluição, aumento do nível de ruído nos bairros que a avenida irá passar, entre outros, poderia ser construído ao longo desses 26 kms, um grande parque, com ciclovia, lugar para caminhada, áreas de lazer. O investimento sairia do capital privado, poderia chamar todos os empresários do Brasil que estivessem dispostos a construir quiosques, restaurantes, pistas de skates, entre outros esportes, plantação de milhares de árvores ao longo do percurso, ou seja, toda a infraestrutura bancada pelo empresariado.

Qual seria o resultado: O maior parque do mundo, o turismo iria explodir na cidade, teríamos uma qualidade de vida muito superior às outras capitais. Com o turismo Brasília seria auto-sustentável.

Com esses recursos sobraria dinheiro para construção de creches, escolas, hospitais, saneamento básico, ...

Nos dias de hoje pensar em veículos, poluição, é contra tudo que está ocorrendo no mundo, estamos caminhando para eletrificação, energia solar, aproveitamento de gases de lixões, é o momento de darmos uma nova direção para Brasília.

RESPOSTA:

As sugestões estão todas contempladas no Projeto. Vale ressaltar que não se trata de um Corredor de Transporte. A opção feita foi por uma Via Verde, conectada com todos os parques ao longo do trecho e composta de jardins e arborização intensa, bem como ciclovias, permite que seja considerada como um Parque Linear.

Informamos que o espaço será gerado a partir do enterramento das linhas aéreas de alta tensão que cruzam a cidade desde a Samambaia até a EPIA.

Os investimentos previstos para a infraestrutura e para os espaços verdes, aí incluindo a revitalização dos atuais parques, serão todos realizados com investimentos privados e sem contrapartidas pecuniárias pelo GDF.

NÚMERO: 101 e

NOME DA INTERESSADA: ALESSANDRA ELOI

CONTRIBUIÇÃO:

Não vejo a hora do projeto sair do papel. 18 anos de previsão? Suponho que vai demorar mais 5, no mínimo. Toda obra no DF é assim. Enfim...

Sugiro:

1- Obra realizada e entregue em etapas para que parque e espaço de convivência possam ser inaugurados de tempos em tempos, evitando deterioração e má utilização do espaço em 18 anos;

2- novas construções residenciais sejam realizadas apenas da parte mais ampla entre Águas Claras/Areal (limite da Av Vereda da Cruz) e a Av Águas Claras.

Por hora, é só.

Obrigada.

RESPOSTA:

O projeto foi concebido para ser implantado em 46 fases fruíveis, de modo a possibilitar a sua implantação simultânea em várias fases separadamente. Isso significa que cada fase fruível, uma vez implantada, proporcionará sua própria funcionalidade, antes da implantação completa do projeto. Assim a população poderá usufruir dos benefícios do projeto, mesmo na sua fase inicial de implantação.

Além disso, como toda Parceria Público Privada, associado as obras de implantação de infraestrutura, existe os serviços de manutenção e conservação da infraestrutura e espaços verdes por um período de 20 anos.

Sugerimos uma consulta ao Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial os Capítulos 2, item 2.6 onde descreve que o corredor de cerca de 26 km de extensão, iniciando no final da W3 Sul, passando por Park Sul Guará I e II, Park Way, Águas Claras, Taguatinga e Samambaia, foi segmentado em diferentes tipologias, sempre respeitando as características locais de cada trecho da cidade

NÚMERO: 102 e

NOME DO INTERESSADO: EUGENIO NEIVA - 4

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores,

Bom dia!

Venho apresentar à V. Sas. Sugestões quanto ao projeto da Av. das Cidades, no trecho de apenas 800 metros, situado no Park Sul.

Hoje o setor Park Sul é densamente habitado, com residências de bom padrão e, não é possível que a Via passe pelas ruas internas atuais, pois bloqueia a circulação dos moradores do livre acesso de suas residências.

O projeto para este pequeno trecho, (3,07% do total) como apresentado no projeto da consulta pública é completamente inviável para este setor.

PROBLEMAS NO PARK SUL:

Durante os horários de rush da via coincide com grande quantidade de pessoas que desembarcam do metrô e, atravessam as vias internas para trabalharem nos condomínios, hotéis, lojas e oficinas do setor.

A via sendo construída no mesmo nível das atuais haverá necessidade de faixas de pedestres e semáforos, para as travessias, causando grande retenção no trânsito da via no horário de rush, onde a via é mais necessária para fluidez do trânsito.

Além do mais, nos horários de rush há um grande fluxo de moradores, transportes escolares e, outros serviços que necessitam acessar as ruas internas para seus deslocamentos sem ter que trafegar por uma expressa totalmente congestionada nestes horários.

A via de movimento intenso, muito próxima às portarias trará enormes riscos de acidentes fatais aos animais e, crianças que pegam transporte escolar ou dirigem-se ao shopping ou comércio local;

A via projetada no mesmo nível das portarias causará ruído acima dos permitidos pela legislação.

A via como tal causará enorme insegurança para o bairro, pois maus elementos terão acesso rápido às portarias e, evasão facilitada.

O projeto da avenida no Park Sul conforme publicado, trará para este setor problemas piores que, os quais ocorrem hoje em dia em Águas Claras.

SUGESTÃO:

A via para ter a fluidez de trânsito necessária, deverá ser no mínimo em:

Trincheira, na área pública que margeia o Carrefour, com as pistas lado a lado, com acesso de veículos ao Living e respectivas passarelas de pedestres, sem causar interferências nas vias internas.

Para minimizar o inconveniente do ruído sugiro fazer uma cobertura na trincheira com placas solares, sendo uma fonte de renda com a geração de energia limpa

A via sendo em trincheira e, com cobertura diminui substancialmente o barulho principalmente à noite em relação a via em superfície.

Desta forma o trânsito na via neste setor fluirá facilmente, sem retenções, os inúmeros moradores e trabalhadores terão acesso livre pelas ruas internas sem ter que bloquear a via.

A segurança dos moradores continuará garantida, pois o acesso de criminosos motorizados nas portas dos condomínios será minimizado.

As exceções são as saídas das ruas internas do Carrefour e Casa Park ficam sem acesso direto à EPIA, mas existem outras saídas que permitirão aos moradores saírem com facilidades.

Os acessos da via no Park Sul deverão ser somente pelas respectivas tesourinhas e alças do viaduto da EPIA.



Observação Importante: Não se pode repetir em Brasília projetos malfeitos como os viadutos Israel Pinheiro e do Núcleo Bandeirante que em vez de solucionar, causam enormes congestionamentos.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 103 e**NOME DO INTERESSADO: CHARLES COSTA****CONTRIBUIÇÃO:**

Essa avenida vai desvalorizar os apartamentos que ficam as quadras duzentos de Águas Claras, poluição do ar, barulho e desmatamento. Além disso, Ceilândia e Taguatinga tem outras três vias que dão acesso ao Plano Piloto, a estrutural, a EPNB e a Estrada Parque Taguatinga. Águas Claras é que não tem saídas suficientes. Bastavam duas vias de dois rolamentos ligando Taguatinga ao Guará por baixo do linhão de furnas, no restante do espaço fariam ciclovia, calçadas e um parque contínuo interligando todas essas cidades. Pelo que vi, ao menos no espaço entre Taguatinga e Guará já tem os cabos de energia enterrados, tem até os marcos de perigo, o que falta é tirar o linhão de furnas e ligar a rede. Além do mais ficaria muito mais barato e supriria a necessidade dos moradores de Taguatinga, Águas Claras e Guará. O que a gente de Águas Claras está precisando e muito rápido é a duplicação e recapeamento da avenida vereda da cruz. A via está em péssimas condições e o tráfego é grande.

RESPOSTA:

O Projeto da Avenida das Cidades contempla calçadas largas, áreas verdes, ciclovias, que beneficiarão muito os moradores de Águas Claras. Da mesma forma estão asseguradas conexões transversais com a Avenida, o que vai favorecer uma melhoria no fluxo de veículos na região.

Realmente já existe uma linha de alta tensão subterrânea existente que passa junto as demais linhas aéreas. A ideia do projeto é enterrar as demais linhas aéreas e liberar espaço para implantação de uma via dupla com três faixas de rolamento em cada sentido, além de calçadas e ciclovias, ligando as cidades de Samambaia, Taguatinga, Águas Claras, Park Way, Guara I e II, Park Sul e final da W3 Sul.

NÚMERO: 104 e

NOME DO INTERESSADO: DEPUTADO RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS- 2 (idêntica à contribuição enviada pelo protocolo SEMOB via SEI processo nº 00001-00009745/2021-49).

CONTRIBUIÇÃO:

Senhor Secretário,

Tendo em vista o aviso de consulta e audiências públicas, abertas ao público, para apresentação dos estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica, e respectivas minutas de Edital e Contrato que subsidiarão futura licitação para contratação de parceria público-privada, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF em 17 de fevereiro de corrente ano, encaminho a Vossa Senhoria sugestões a serem apresentadas por este parlamentar e que, nesta oportunidade, torço para que sejam bem estudadas e, se forem as melhores medidas, adotadas por este Governo.

Sem mais para o momento, renovo votos de apreço e coloco-me a inteira disposição.

ANEXO:

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

Ref. Outorga de parceria público-privada, na modalidade administrativa, para a construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades, além dos serviços concernentes à conservação e manutenção da infraestrutura urbana a ser executada nos imóveis objeto do contrato.

RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS, brasileiro, casado, Deputado Distrital, inscrito no CPF sob o nº 700.249.871-15, residente e domiciliado nesta Capital, com gabinete profissional à Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, Gabinete 04 – CEP: 70.094-902, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência, na condição de parlamentar eleito pelo povo de Brasília e portanto, no seu exercício de fiscalização que a lei lhe confere, e ainda nos termos do artigo 71 da Constituição Federal e 78 da Lei Orgânica do Distrito Federal, também com escora no artigo 2º, inciso III do aviso de consulta e audiência públicas publicadas pela secretaria em questão, apresentar a presente.

MANIFESTAÇÃO

Com o objetivo de contribuir com a matéria que se mostra de grande relevância e faz parte do escopo do seu trabalho legislativo.

Dos fatos. Remanejamento feito pela própria administração do Guará.

A administração do Governo do Distrito Federal - GDF não poderá deixar de tratar de uma solução que se deverá dar às empresas que hoje ocupam a área denominada de Setor de Múltiplas Atividades Sul - SMAS, hoje com mais de 100 empresas que geram ao todo mais de 3.000 (três mil) empregos diretos e indiretos, o que pode equivaler a cerca de 8 (oito) mil pessoas beneficiadas direta ou indiretamente e que serão afetadas pela medida que ora se busca aqui aprimorar com a presente manifestação.

Os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46 ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração Regional do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra de caminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para o SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram à Companhia Energética de Brasília - CEB e Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local.

Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

A regularização é a saída e a implementação da Avenida deve ser feita de modo a não interferir ou ferir direitos dos atuais ocupantes, pois contribuíram para o desenvolvimento do local e não seria justo serem agora preteridos no processo de regularização ou de mudança de rumos da administração pública.

Diante da situação consolidada, a Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, para surpresa dos interessados e maiores prejudicados até o momento, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 - PMI 001/2016 , os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

Ao que parece o projeto atual não leva em consideração todos os investimentos feitos pelos empresários ocupantes das áreas, e que não poderão ser prejudicados por isso. Os empresários do setor e hoje ocupante dessas áreas possuem apenas termo de concessão de uso, documento esse que sabemos ser precário e que a qualquer momento poderá ser revogado ou cassado pela administração local.

Essa situação não poderá perdurar por muito tempo, tendo em vista que é preciso dar segurança jurídica aos mesmos.

Entende assim esse parlamentar que uma das saídas legais para o impasse ora criado é exatamente a venda direta das áreas aos empresários, obedecendo assim todos os requisitos legais da legislação local, ou seja, não se trata de um privilégio, mas de um reconhecimento do trabalho já realizado pelos ocupantes e acima de tudo pelos investimentos feitos na área.

Esta regularização via venda direta traria assim mais receitas para o Distrito Federal, através da TERRACAP e a um só tempo traria segurança jurídica para os atuais ocupantes, resolvendo o impasse prático e jurídico.

Urge assim a regularização da área pelos meios legais e disponíveis na legislação atual.

Para tanto, necessário que se observem a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, já que o que se busca aqui é que paguem pelos preços de mercado, sem qualquer privilégio nesse ponto.

Essa saída também induzirá os empresários a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é a preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Pensa o requerente que a solução é simples, bastando assim a inserção no edital e no contrato que será firmado com o Consórcio vencedor, de uma cláusula de preferência de compra, em que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes sejam mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Essa solução jurídica evita lucro do consórcio com o bem público (pois será vendido pelo mesmo valor atribuído no edital de concessão) e trará segurança jurídica aos atuais ocupantes, ao mesmo tempo, não representará qualquer privilégio ante aos demais interessados, pois essa solução está prevista em lei.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto para o Consórcio tanto quanto para o GDF a implantação da Avenida das Cidades.

Pedido. Sugestões.

Posto isso e com fundamento nos argumentos antes expendidos, sugere-se:

1. Inserção imediata e urgente de cláusula de preferência (no edital de concessão e no futuro contrato a ser firmado com a concessionária) para compra direta por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, o que de imediato afastaria o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

2. Esta solução além de ser a mais econômica, geraria celeridade no processo de implementação da Avenida, não geraria custos adicionais ao consórcio vencedor e contemplaria o empresariado que há muitos anos luta pela regularização inclusive fazendo obras de melhorias e diversas benfeitorias no local, situação essa que poderá ser objeto de diversas discussões jurídicas acerca do valor dessas benfeitorias, o que atrasaria o processo de implementação.

Espera sejam as sugestões acatadas por ser medida de justiça social.

RESPOSTA:

Será colocada no Edital de Licitação da Concessão a Cláusula de Preferência sugerida pelo Ilustre Deputado, cujos lotes que serão vendidos pelo preço de mercado.

NÚMERO: 105 e

NOME DO INTERESSADO: ALLAN ARAUJO

CONTRIBUIÇÃO:

Boa tarde,

Acho a ideia péssima sinceramente, não por uma falha do projeto em si da avenida, mas pelo reforço e agravamento da concepção rodoviária no DF. Essa avenida concorrerá com o metrô, estimulando mais pessoas a usarem carros particulares ao invés do transporte coletivo. O certo seria usar essa verba fabulosa para ampliar o metrô e/ou outros meios públicos e coletivos, como o VLT, não apenas expandindo a linha até a Asa Norte, mas ligando o tronco principal a outras RAs do DF. É, portanto, um desperdício de recurso público. Como sei, contudo, que o governo construirá a avenida de qualquer jeito então que a faça cuidando mais das calçadas, ciclovias, faixas exclusivas de ônibus, melhorando a vida dos não motorizados.

Muito obrigado.

RESPOSTA:

Como está descrito no Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, em especial os Capítulos 2, 3 e 4, a Avenida das Cidades não é uma obra rodoviária, mas se caracteriza como uma ligação entre bairros. Da mesma forma, não concorrerá com o Metrô, pelo contrário o valorizará, visto que não está prevista a circulação de ônibus em sistemas troncais.

Quanto as sugestões em relação a melhoria nas calçadas e implantação de ciclovias, estão contidas no projeto. O conceito principal do Projeto é a prioridade aos pedestres e a mobilidade ativa, com aumento e arborização das calçadas e implantação de ciclovias ao longo de todo o traçado.

Esclarece-se também que os investimentos não serão feitos pelo GDF e sim pela iniciativa privada, que receberá como contrapartidas de pagamentos os lotes decorrentes do processo de parcelamento do solo. Ou seja, não haverá contrapartida pecuniária pelo Governo.

NÚMERO: 106 e

NOME DO INTERESSADO: WANDERLEY CATELAN -ADEME – ASSOCIAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E MELHORIAS DO SMAS – GUARÁ.DF (Incluído no SEI nº 59051997).

CONTRIBUIÇÃO:

Ofício N.º 05/2021/ADEME - ADEME - ASSOCIAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E MELHORIA DO SMAS - GUARÁ.DF - 30 de março de 2021.

A Sua Senhoria VALTER CASIMIRO SILVEIRA SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15º andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

A ADEME representa 84 (oitenta e quatro) empresas associadas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46 ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra de caminhões. Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a Terracap instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 -PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a data venia, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111-00006525/2018-84, SEI n.º 00111-00006011/2018-29, SEI n.º 00394-00001518/2018-21, E SEI N.º n.º 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal n.º 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim, todos os empresários da região, representados pela ADEME, solicita a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da consulente.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei n.º 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação n.º 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI n.º 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício n.º7/2017 (SEI n.º 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI n.º 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI n.º 20753539) com os valores de cada item da

infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 107 e

NOME DO INTERESSADO: RAIMUNDO LIBERATO CARLOS QUATORZE

CONTRIBUIÇÃO:

CONTRIBUIÇÕES PARA PPP AVENIDA DAS CIDADES - Brasília-DF, 30 de março de 2021.

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu Raimundo Liberato Carlos Quatorze, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins deremoção destes do local ora in- dicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresasinvestiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da **situação consolidada**, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sedia-dos no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais

investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI nº 00111-00006011/2018-29, SEI nº 00394-00001518/2018-21, E

SEI Nº nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbanaconsolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSÃO RESPONSABILIDADE pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV paramarketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 108 e

NOME DO INTERESSADO: VICTOR PEDROSA VILELA FERREIRA (ASSOCIADO ADEME)

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu Victor Pedrosa Vilela Ferreira, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passava ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI nº 00111-00006011/2018-29, SEI nº 00394-00001518/2018-21, E

SEI Nº nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV paramarketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas,

criando uma situação de impasse e insegurançajurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 109 e

NOME DO INTERESSADO: RAFAEL PEDROSA VILELA FERREIRA (BIG BSB STORAGE – GUARDA MÓVEIS CAG).

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu Rafael Pedrosa Vilela Ferreira, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração doGuará, tendo como escopo a realização de organização para fins deremoção destes do local ora in- dicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI nº 00111-00006011/2018-29, SEI nº 00394-00001518/2018-21, E

SEI Nº nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV paramarketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 110 e**NOME DO INTERESSADO: EDUARDO LOUBACK RAMOS****CONTRIBUIÇÃO:**

Bom dia equipe da SEMOB.

Meu nome é Eduardo Louback e sou morador do Park Sul. Hoje estou como inquilino morando no Cond. Elegance (Lote 21) e dentro dos próximos meses serei proprietário de uma unidade no Cond. Excellence (Lote 24).

Envio esta mensagem como um pedido solicitando que por favor revejam o projeto da Avenida das Cidades quanto ao seu traçado passando aqui perto dos condomínios do bairro. Na minha visão, uma avenida com alto volume de veículos passando irá trazer prejuízos quanto à segurança e tranquilidade para os atuais moradores da região.

Acredito e entendo que o traçado desta avenida pode ser revisto para que passe por um local alternativo mas tão próximo da região onde temos várias famílias já morando.

Conto com o apoio de vocês para a revisão do projeto para fim de melhor solução para o atendimento a toda a população.

Obrigado

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 111 e**NOME DO INTERESSADO: ANTONIO MAGNO FIGUEIREDO DE OLIVEIRA****CONTRIBUIÇÃO:**

Prezados Senhores,

Eu, Antonio Magno Figueiredo de Oliveira, CPF 214.24X.XXX-68, residente e domiciliado SMAS Trecho 1, Lote C, Bloco L, Apartamento 807, Living Park Sul, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Park Sul, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, cujo projeto mostra duas vias margeando os condomínios do Park Sul:

O PROJETO ATUAL, NO TRECHO DO PARK SUL, NÃO ATENDE A PROPOSTA ORIGINAL DE MELHORAR A MOBILIDADE DE TRÂNSITO DO DF

Quando o projeto original foi elaborado, o Park Sul era bem diferente. O Park Sul não tinha os vários prédios residenciais que hoje existem aqui. A Avenida das Cidades margeando os Condomínios de Prédios do Park

Sul não irá melhorar a mobilidade, exatamente porque nessa região já há intensa entrada e saída de veículos e vários moradores e prestadores de serviços circulando na região; e, com isso, nesse trecho necessariamente haverá congestionamento para quem utilizasse a via (cabe lembrar que nessa região os prédios são mais altos e há número considerável de apartamentos por metro quadrado).

Assim, a Av. das Cidades ficará altamente congestionada no Setor Park Sul nos períodos de rush, horário que a via é mais necessária, isto devido a necessidade de faixas de pedestres e semáforo neste setor. O fluxo de trabalhadores dos condomínios e demais locais da região é muito intenso nos horários de pico, os quais necessitam atravessar as pistas, com conseqüente parada do trânsito para as travessias nas respectivas faixas. Além dos trabalhadores, os moradores também precisam atravessar as pistas para irem à padaria comprarem o lanche matinal. Com tais paradas no trânsito para as travessias de pedestre haverá uma enorme retenção no fluxo de veículos, principalmente nos horários de rush, tornando a Av. das Cidades intrafegável neste setor, nos horários mais importantes para fluidez do trânsito.

No projeto atual o local de cruzamento com a EPIA é o de maior fluxo de veículos no final do dia, com grandes congestionamentos, pois concorre com o acesso ao Park Shopping e Carrefour e uma parada de ônibus com movimento intenso. O congestionamento no final do dia começa neste ponto e vai se estendendo na direção do viaduto da EPTG. Desta forma, o quanto antes o usuário puder sair da EPIA neste trecho, melhor será para o trânsito. O ideal seria que a Av. das Cidades ficasse o mais próximo possível da EPTG. Na altura da Viplan, como sugerimos. Este trajeto atenderia ao nosso pedido de não interferência no bairro e atenderia ao fluxo do trânsito, não obrigando ao usuário a ficar preso no congestionamento até ter acesso a avenida no trajeto original pretendido.

PREJUÍZO ENORME PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

Este projeto, no trecho do Park Sul, elimina as vias internas de acesso dos moradores e coloca duas vias expressas de tráfego intenso na porta dos condomínios. O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via expressa de bastante trânsito nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas;

Em caso de congestionamento na via (o que certamente será rotina) e ocorrer uma emergência médica, por exemplo, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida;

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente;

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais;

A via conforme concebida passará a 10 metros ou menos das janelas dos moradores, com poluição e barulho intenso acima dos níveis de ruído permitidos pela legislação;

A Avenida no conceito atual compromete em muito a segurança dos moradores, com sérios riscos de atropelamento, além de facilitar o acesso constantes de estranhos à porta dos condomínios, com facilidades de fuga.

Considerando que o Setor Park Sul já está urbanizado, com vários condomínios, a via não poderá hoje ter esta concepção, pois, as edificações vieram antes da via.

A via conforme projetada no trecho Park Sul, passando na porta dos condomínios, irá prejudicar enormemente mais 10.000 moradores.

COMPROMETIMENTO DE TODO O PROJETO URBANÍSTICO DO PARK SUL

O Park Sul hoje se transformou em um bairro residencial. Os condomínios foram projetados e construídos considerando esta característica e a avenida irá corromper todo o projeto urbanístico considerado para o bairro. Passar uma avenida por dentro desta área residencial seria o mesmo que passar uma avenida por dentro de uma quadra residencial do Plano Piloto. Isto corrompe todo o sentido de um bairro residencial.

ABALO NAS ESTRUTURAS DOS PRÉDIOS

Uma obra de tamanha proporção poderá, inclusive, gerar abalo nas estruturas dos prédios.

FATIAMENTO DO PARQUE EZECHIAS HERING

Av. das Cidades também está fatiando o Parque Ezechias Hering, pois nas proximidades do Parque Sul as vias de ida e volta se distanciam, criando mais uma fatia na parte mais estreita do parque;

REQUERIMENTO

Assim, no trecho do Park Sul, diante de tudo que foi exposto acima, fica fácil perceber que um projeto que irá ter um gasto enorme não irá atingir sua finalidade principal que é a mobilidade de trânsito do DF e ainda por cima irá trazer enormes prejuízos para a população.

Dessa forma, a população do Park Sul requer que no trecho do Park Sul a via seja transferida para trecho alternativo (Na altura da ViPlan, como sugerimos). Caso não seja possível a transferência da via (o que acreditamos que não é o caso), que sejam dadas melhores opções para o setor, como construção em túnel, considerando o estágio atual de urbanização da região.

O não atendimento dessa demanda tão legítima da população do Park Sul irá prejudicar não só os moradores da região, como também a população de Brasília como um todo (já que não irá ajudar na questão da mobilidade), e causar entraves para o próprio andamento do projeto, já que certamente terá demandas judiciais vitoriosas que atrasarão uma obra de grande vulto e tão importante para o DF.

Portanto, imprescindível que negocie um projeto melhor com os moradores do setor Parque Sul.

Nesses termos,

Peço o deferimento.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 112 e**NOME DO INTERESSADO: UBIRAJARA SEARA NUNES DE MATOS (ASSOCIADO – ADEME)****CONTRIBUIÇÃO:**

CONTRIBUIÇÕES PARA PPP AVENIDA DAS CIDADES Brasília-DF, 31 de março de 2021.

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15º andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu UBIRAJARA SEARA NUNES DE MATOS, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando

cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra de caminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passava ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a Terracap instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 -PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a data venia, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI n.º 00111-00006011/2018-29, SEI n.º 00394-00001518/2018-21, E SEI N.º n.º 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 113 e

NOME DO INTERESSADO: ROGERIO DE LELLIS PINTO

CONTRIBUIÇÃO:

Não queremos a avenida das cidades cortando o ParkSul.

A proposta original é absurda e desestrutura totalmente nosso bairro.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 114 e

NOME DO INTERESSADO: ADAILTON MONTEIRO DE CARVALHO (associado – ADEME)

CONTRIBUIÇÃO:

CONTRIBUIÇÕES PARA PPP AVENIDA DAS CIDADES Brasília-DF, 31 de março de 2021.

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

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

Anexo do Palácio do Buriti - 15º andar Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu ADAILTON MONTEIRO DE CARVALHO, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas,

mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra de caminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passava ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a Terracap instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 -PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a data venia, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI nº 00111-00006011/2018-29, SEI nº 00394-00001518/2018-21, E SEI Nº nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpre ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse

e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 115 e

NOME DA INTERESSADA: VALESKA MARINHO

CONTRIBUIÇÃO:

NÃO QUEREMOS A AVENIDA DAS CIDADES NO PARKSUL!!

TENHO CERTEZA QUE NINGUÉM ACEITARIA ESSA PROPOSTA E ACREDITO QUE LUTARIAM PARA NEGOCIAR OUTRA FORMA DE CONSTRUIR ESSA OBRA!

RESPOSTA:

O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 116 e

NOME DA INTERESSADA: NICOLE RIBEIRO DOS REIS (ALPHA ASSISTENCIA 24H)

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15º andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília – DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu NICOLE RIBEIRO DOS REIS, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI n.º 00111-00006011/2018-29, SEI n.º 00394-00001518/2018-21, E SEI n.º nº 111.001.982/2009, nos termos do

que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas

ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

Nº: 117 e

NOME DA INTERESSADA: DANIELLE MARA DE SOUZA MELO DOS SANTOS

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu, Danielle mara de souza melo dos santos , que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra de caminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passava ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 – PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrásia, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111-00006525/2018-84, SEI nº 00111-00006011/2018-29, SEI nº 00394-00001518/2018-21, E SEI nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no re-

quisito central do REURB, ocupação irregular em zonaurbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 118 e

NOME DO INTERESSADO: EDSON AMARO SOARES (GUARÁ PRODUTOS METALÚRGICOS).

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu GUARÁ PRODUTOS METALÚRGICOS, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins deremoção destes do local ora in- dicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura,

e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guar´a, a ´rea do Setor de M´ultiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Regi˜o Administrativa do Guar´a e a partir da´ı foi estabelecido `as estrat´egias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a ´rea passou a ser pass´ıvel de regulariza¸˜o, devendo ser implementado projetos de ocupa¸˜o.

Diante da situa¸˜o consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de n˚ 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupa¸˜o do Setor de M´ultiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO P´UBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empres´arios do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido inclu´ıdo no projeto da Transbrasil´ia, como contrapartida para as empresas respons´aveis pela respectiva obra.

´E importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a hist´oria, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que ´e deveras necess´ario, especialmente em tempos de crise.

Ap´s esse breve hist´orio, percebe-se que a situa¸˜o jur´ıdica dos empres´arios sediados no setor ´e fr´agil, pois eles possuem apenas Contratos de Concess˜o de Uso, por´em, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da regi˜o, ´e necess´ario que a situa¸˜o de meros possuidores dos seus respectivos im´oveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empres´arios, por meio da ADEME, buscaram realizar a regulariza¸˜o fundi´aria dos im´oveis em sua posse, atrav´s dos processos administrativos: SEI n.˚ 00111- 00006525/2018-84, SEI n.˚ 00111-00006011/2018-29, SEI n.˚ 00394-00001518/2018-21, E

SEI N˚ n.˚ 111.001.982/2009, nos termos do que disp˜o o artigo 10 da Lei Federal n˚ 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, por´em, at´e momento, todos os pleitos administrativos para a regulariza¸˜o foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelˆencia ajuda para regularizar a ´rea.

Um ponto a ser levantado em considera¸˜o ´e que a mudan¸a de amplitude dos usos dos im´oveis pela Diretriz Urban´ıstica 03/2018 n˜o impede a regulariza¸˜o dos que hoje ocupam, posto que tamb´em pagar˜o o pre¸o de mercado pelo im´ovel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais vi´avel ao seu patrimˆnio.

Outro ponto relevante ´e falta de preferˆncia que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos im´oveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupa¸˜o irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito `a DIUR 03/2018.

Em rela¸˜o a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reuni˜o com a presen¸a do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunica¸˜o e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secret´ario de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformula¸˜o do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cl´ausula no edital que desse preferˆncia de compra aos empres´arios que j´a se encontram instalados no SMAS pelo Cons´orcio vencedor e pelo pre¸o que este receberia os referidos im´oveis. Por´em, at´e a presente data, o pleito ainda n˜o foi atendido.

Para operacionalizar a preferˆncia na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Cons´orcio vencedor do edital uma cl´ausula de preferˆncia de compra, que o pre¸o a

ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio. Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 119 e

NOME DO INTERESSADO: LUIZ MARCOS DA SILVA

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu LUIZ MARCOS DA SILVA, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins deremoção destes do local ora in- dicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas

Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI n.º 00111-00006011/2018-29, SEI n.º 00394-00001518/2018-21, E

SEI Nº nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP

por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas

NÚMERO: 120 e

NOME DO INTERESSADO: EDU SOARES

CONTRIBUIÇÃO:

NÃO QUEREMOS A AVENIDA DAS CIDADES NO PARK SUL.

RESPOSTA:

O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 121 e

NOME DO INTERESSADO: WANDERLEY CATELAN (CINOPLAN PRODUTOS AGROPECUÁRIOS LTDA)

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados,

Como empresario legalmente estabelecido no SMAS (S.Areieiros), conforme contrato de uso de area publica, empregando diretamente 55 pessoas, alem de ser contribuinte gerador de impostos (regiamente recolhidos) e de riquezas ao DF, reitero para que nos seja proporcionado o direito de preferênciã de compra dos espaços que hoje ocupamos por concessão do poder publica. Seja esse direito exercido diretamente junto a TERRACAP ou junto ao consorcio vencedor da Parceria Publico Privada, segundo os valores a eles atribuido pela TERRACAP para efeitos de contra-partida a PPP.

Junto comigo estao mais de 80 empresários do SMAS passando pelo mesmo sentimento de estarmos sendo desconsiderados e preteridos na concepção da Avenida das Cidades. Sao mais 3.000 empregos - e, portanto, 3.000 familias - que correm o risco de extinção caso nao nos seja concedido o direito de preferênciã de compra em um setor que foi ocupado desde 1.999 e hoje totalmente consolidado com empresas operando e abastecendo regularmente o DF.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 122 e

NOME DA INTERESSADA: ADRIANA RIBEIRO LIMA

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados

Pedimos que seja revisto o traçado da avenida das cidades para que passe LONGE dos condomínios do Park Sul.

Quando o projeto inicial foi criado essa área de Brasília não era uma área residencial, então, nada mais justo que o projeto seja adequado à realidade atual, passando por perto da NOVACAP nesse pedaço.

Isso mantem a ideia do projeto, que é a mobilidade e resguarda os moradores.

Se a via passar próximo aos condomínios, trará barulho, poluição, eventual abalo às estruturas dos prédios (em caso de trincheiras), prejudica o acesso aos condomínios, ja que as garagens desembocam diretamente na via atual.

Um projeto bom para Brasília tem que ser bom para todos.

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

NÚMERO: 123 e

NOME DO INTERESSADO: ALAN MARQUES ALMEIDA

CONTRIBUIÇÃO:

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA

SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15ª andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu ALAN MARQUES ALMEIDA, que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins deremoção destes do local ora in- dicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra decaminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o

desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementados projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agência de Desenvolvimento, a *Terracap* instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 –PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasil, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a *data venia*, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI n.º 00111-00006011/2018-29, SEI n.º 00394-00001518/2018-21, E

SEI Nº nº 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal nº 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei nº 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI nº 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício nº7/2017 (SEI nº 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI nº 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI nº 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI nº 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas. Cumpre ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 124 e

NOME DO INTERESSADO: LUCIANO DE SOUZA PEREIRA - LPS CONTÊINERES

CONTRIBUIÇÃO:

CONTRIBUIÇÕES PARA PPP AVENIDA DAS CIDADES

A Sua Senhoria

VALTER CASIMIRO SILVEIRA SECRETÁRIO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB Anexo do Palácio do Buriti - 15º andas Zona Cívico-Administrativa, Brasília - DF CEP: 70.075-900

Assunto: Manifestação Sobre Consulta Pública para Construção, conservação e manutenção da Avenida das Cidades - Regularização Fundiária - Insegurança Jurídica - Empregos Ameaçados - Preferência de Compra.

Senhor Secretário,

Eu, COLOQUE SEU NOME que assino ao final dessa manifestação, sou associado da ADEME (Associação para o Desenvolvimento e Melhorias do SMAS) que representa 84 (oitenta e quatro) empresas, mas de forma indireta defende os interesses de cerca de 100 (cem) empresas sediadas no SMAS, gerando cerca de 3000 (três mil) empregos diretos e indiretos, considerando que cada empregado possui família, são cerca de 8000 (oito mil) pessoas beneficiadas direta e indiretamente pelas empresas sediadas no setor.

O objetivo da associação é promover os interesses dos empresários que exploram suas atividades econômicas no referido setor, gerando desenvolvimento social e econômico por meio da geração de empregos, melhorias no setor, através da implementação de infraestrutura básica (bloquetes nas vias e etc.) e receita aos cofres públicos por meio do pagamento de tributos.

Primeiramente, cabe esclarecer como se deu a atual situação: os fornecedores de material de construção e outras empresas que trabalhavam próximo a Pista de Ligação entre a QE 46ao SPM, nas cercanias do Setor, ainda no ano de 1998, receberam comunicado da Administração do Guará, tendo como escopo a realização de organização para fins de remoção destes do local ora indicado, em razão de riscos de acidentes e falta de espaço adequado para manobra de caminhões.

Em seguida, após a realização de muitas reuniões entre a Administração e a Associação dos Fornecedores de Materiais, ficou acordado o remanejamento das empresas para a SMAS, local, segundo a própria Administração, mais adequado para a consecução dos serviços e comércio.

Após as referidas tratativas, as empresas firmaram contrato de concessão de uso com a Administração, este instrumento público foi renovado ao longo dos anos, e durante todo este período, mais de 18 (dezoito) anos, em que as empresas investiram, compraram e doaram a CEB e CAESB rede de energia, postes, transformadores, tubulações e etc, para que realizassem as obras de infraestrutura, e também foi devidamente pago as taxas de utilização do espaço, além de terem implementado bloquetes de concreto nas vias.

Importante salientar que durante estes anos, tanto a Administração quanto todos os envolvidos e interessados no local, incessantemente trabalham para a regularização definitiva com a venda direta ou mesmo com a licitação dos espaços para os empresários do local. Em dezembro de 2006, por força da Lei Complementar nº 733/2006, PDL Guará, a área do Setor de Múltiplas Atividades Sul passou a constituir como setor da Região Administrativa do Guará e a partir daí foi estabelecido às estratégias e diretrizes para o desenvolvimento respectivo, de maneira que a área passou a ser passível de regularização, devendo ser implementado projetos de ocupação.

Diante da situação consolidada, esta mesma Agencia de Desenvolvimento, a Terracap instaurou processo administrativo de nº 111.001.982/2009, com a proposta de parcelamento e ocupação do Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, trechos 01 e 02.

Em 2016, por meio do EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO 001/2016 -PMI 001/2016, os empresários do Setor tomaram conhecimento que o setor havia sido incluído no projeto da Transbrasilândia, como contrapartida para as empresas responsáveis pela respectiva obra.

É importante frisar que o projeto, com a data venia, desconsidera a história, investimentos, empregos e impostos gerados no setor. Ademais a venda direta implica em receita imediata a TERRACAP, o que é deveras necessário, especialmente em tempos de crise.

Após esse breve histórico, percebe-se que a situação jurídica dos empresários sediados no setor é frágil, pois eles possuem apenas Contratos de Concessão de Uso, porém, para que possam realizar mais investimentos e promover o desenvolvimento da região, é necessário que a situação de meros possuidores dos seus respectivos imóveis sejam regularizados.

Nesse sentido, os empresários, por meio da ADEME, buscaram realizar a regularização fundiária dos imóveis em sua posse, através dos processos administrativos: SEI n.º 00111- 00006525/2018-84, SEI n.º 00111-00006011/2018-29, SEI n.º 00394-00001518/2018-21, E SEI N.º n.º 111.001.982/2009, nos termos do que dispõe o artigo 10 da Lei Federal n.º 13.465/2017, o artigo 118 do PDOT/ 2012, porém, até momento, todos os pleitos administrativos para a regularização foram negados.

Assim sendo, solicito a Vossa Excelência ajuda para regularizar a área.

Um ponto a ser levantado em consideração é que a mudança de amplitude dos usos dos imóveis pela Diretriz Urbanística 03/2018 não impede a regularização dos que hoje ocupam, posto que também pagarão o preço de mercado pelo imóvel e tem todo incentivo a darem o uso economicamente mais viável ao seu patrimônio.

Outro ponto relevante é falta de preferência que poderia/deveria ser dada pelo GDF/ TERRACAP com a venda direta dos imóveis aos seus ocupantes, dado que se enquadram no requisito central do REURB, ocupação irregular em zona urbana consolidada, procedimento que poderia ocorrer com estrito respeito à DIUR 03/2018.

Em relação a esse ponto, no dia 23/02/2021 foi realizada uma reunião com a presença do Vice-Governador, do Presidente da Ademe, do Diretor de Comunicação e com o Advogado da ADEME.

Na oportunidade, o Secretário de Projetos Especiais, Roberto, foi chamado para que estudasse a reformulação do projeto da Avenida das Cidades, afim de inserir uma cláusula no edital que desse preferência de compra aos empresários que já se encontram instalados no SMAS pelo Consórcio vencedor e pelo preço que este receberia os referidos imóveis. Porém, até a presente data, o pleito ainda não foi atendido.

Para operacionalizar a preferência na compra, basta que seja inserida no edital e no contrato com o Consórcio vencedor do edital uma cláusula de preferência de compra, que o preço a ser pago pelas empresas ocupantes dos lotes será o mesmo que a o GDF está repassando ao Consórcio.

Tal medida, além de preservar 3.000 (três mil) empregos, geração de renda e tributos, irá facilitar, tanto pro Consórcio como pro GDF, a implantação da Avenida das Cidades, explica-se:

A responsabilidade pelas desapropriações de lotes e benfeitorias, será da CONCESSIONÁRIA a responsabilidade pelas indenizações cabíveis (art. 29, inciso VIII, in fine Lei n.º 8.987/1995). Já as desocupações de áreas públicas serão realizadas pelo DISTRITO FEDERAL.

A análise do valor das Glebas foi realizada pela TERRACAP e consolidada no Laudo Técnico Resumido de Avaliação n.º 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA (SEI n.º 38731280). Tal análise decorreu de solicitação da Secretaria de Estado da Fazenda – SEF/SUBPPP por meio do Ofício n.º7/2017 (SEI n.º 1581342), que também discrimina os critérios para as avaliações das Glebas.

Foram formulados pela TERRACAP: um Relatório de custos (SEI n.º 20753504) que explicita como foram feitos os cálculos; uma Planilha de estimativa - ANEXO 1 (SEI n.º 20753539) com os valores de cada item da infraestrutura; e o Relatório de Referências Bibliográficas (SEI n.º 20753649).

O prazo para vendas das unidades imobiliárias como sendo de 10 anos, adotando-se um modelo de venda constante ao longo do período, ou seja, 10% de vendas ao ano.

Sendo que as despesas com vendas e Marketing giram em torno de 5%. No caso, foi adotado a taxa de 2,5% do VGV para marketing e 2,5% para despesas com comercialização, visando manter o percentual de 5% solicitado.

SUGESTÕES

Da análise de toda documentação encaminhada, principalmente do edital, da matriz de risco e do Laudo Técnico Resumido de Avaliação nº 40/2020 - TERRACAP/DICOM/GEPEA/NUPEA, extrai-se que a administração está ignorando as empresas sediadas no SMAS, bem como o impacto social e econômico, caso tais empresas não tenham a oportunidade de manter suas atividades nos locais em que estão estabelecidas ao não inserir a cláusula de preferência de compra, observando os valores constantes do referido laudo de avaliação do preço das glebas.

Cumpramos ressaltar que tal conduta apenas torna o empreendimento mais oneroso e menos atrativo, tendo em vista a possibilidade de se judicializar os valores das indenizações devidas, criando uma situação de impasse e insegurança jurídica ao Consórcio, onerando o GDF e aquele, sem necessidade.

A mera inserção da cláusula de preferência para compra por parte dos ocupantes dos imóveis situados no SMAS, afasta o custo de 5% de marketing e venda, a estimativa de de venda em 10% ao ano, os custos da indenização das benfeitorias, a demora no processo de desapropriação ou desocupação, tendo em vista que já se encontram em seus respectivos lotes ocupados.

Por fim, temos a certeza de que a regularização das empresas sediadas no SMAS é de grande importância estratégica para o desenvolvimento do nosso Distrito Federal, uma vez que a geração de empregos e renda são relevantes em um cenário de crise econômica, política e social que o país atravessa.

Certos de contar com o apoio de Vossa Excelência ao pleito reafirmamos nossos protestos de elevada estima e consideração.

RESPOSTA:

Será incluída no Edital de Concessão Cláusula de Preferência para os atuais ocupantes de áreas neste trecho, cujo preço será o preço de mercado.

NÚMERO: 125 e

NOME DA INTERESSADA: MEIRIELLE PIRES

CONTRIBUIÇÃO:

Prezados Senhores(as) da SEMOB, Senhores(as) Deputados(as) e Senadores(as),

Eu, Meirielle Viana Pires, CPF 699.92X.XXX-20, residente e domiciliado SMAS trecho 1, C, Bloco B, ap 405, venho, muito respeitosamente, apresentar os problemas relacionados ao projeto da "AVENIDA DAS CIDADES" no trecho do Guará à EPIA, conforme mostrado no desenho Projeto Final Urbanismo Apresentação 1_5000-Folha 02, do projeto básico, que corta o Parque Ezequias Heringer e os condomínios do Park Sul:

CONCEITO DESATUALIZADO DO PROJETO

A via Interbairros é um conceito da década de 1990, que foi incorporado ao Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT – aprovado pela Lei Complementar Distrital n. 17, de 28 de janeiro de 1997, que foi revisado por meio da Lei Complementar n. 803, de 25 de abril de 2009.

Observa-se que, desde a última revisão do PDOT, sobrevieram fatos novos que alteraram substancialmente a realidade que embasou a decisão anteriormente tomada pelo legislador:

a) Expansão da área do Parque Ezequias Heringer por meio da Lei Complementar Distrital n. 916, de 17 de outubro de 2016, sendo fato inconteste reconhecido pelo estudo ora em análise que o traçado proposto da Avenida das Cidades conflita e é concomitante com a nova Poligonal do Parque, não havendo

sequer manifestação do IBRAM quanto às diretrizes ambientais aplicáveis à espécies, conforme consta da pág. 26 do Caderno Jurídico.

b) Surgimento do Bairro Park Sul em 2013, sem qualquer referência das construtoras à construção dessa avenida aos moradores.

c) Uso das águas do Lago Paranoá para consumo da população do DF, após a crise hídrica de 2017/2018, devendo ser preservados as nascentes, matas e campos de murunduns do Parque Ezechias Heringer.

d) Nova conjuntura pós Covid-19, na qual haverá mais trabalho domiciliar, menos deslocamentos, maior necessidade de parques ao ar livre e menor demanda por ruas e avenidas, na linha, inclusive, do cada vez mais necessário abandono dos combustíveis fósseis, em virtude das mudanças climáticas decorrentes do aquecimento global.

Assim, antes da aprovação de um projeto dessa grandeza, há necessidade de revisão do próprio conceito da Avenida das Cidades, por meio da revisão do PDOT, que está sem revisão a mais de uma década, para adequá-lo à nova realidade socioambiental e econômica do Distrito Federal.

IMPACTOS SOCIAIS E AMBIENTAIS E PREJUÍZO PARA MAIS DE 10.000 MORADORES

O projeto proposto trará elevados e negativos impactos sociais e ambientais ao Parque do Ezechias Heringer e ao Bairro Park Sul, destacando-se a poluição do ar e sonora provocada pelo fluxo diário de mais de sessenta mil veículos, prejudicando uma população estimada de trinta mil pessoas, conforme apurado no Estudo de Impacto de Vizinhança da região.

Com efeito, em tempos de crise hídrica e ambiental, não se justifica o desmatamento e a construção de mais uma Avenida rasgando ao meio o Parque Ecológico Ezechias Heringer (Parque do Guará).

Trata-se de área inserida na Unidade de Conservação APA (Área de Proteção Ambiental) do Planalto Central que abriga centenas de nascentes, campos de murunduns, plantas, entre árvores, arbustos, flores, trepadeiras e cerca de cem espécies de orquídeas catalogadas.

Banhado pelo córrego Guará, que deságua no Lago Paranoá, cujas águas atualmente servem ao consumo humano, é refúgio para algumas espécies de répteis, pequenos roedores e diversos tipos de pássaros. No caso da futura via, a rota proposta do binário passaria pela região do Parque do Guará.

Embora se trate de uma área degradada, a construção da Avenida tornaria irreversível a retomada da flora e fauna na região. Assim, defende-se o reflorestamento e a implantação de Parques nos mesmos moldes do parque Olhos D'Água, localizado no final da Asa Norte, e do Parque de Águas Claras, com a construção apenas de ciclovias e pistas de caminhada entre o Park Sul e o Guará.

Doutro lado, o atual projeto não observa a realidade atual da região do Park Sul, pois não considerou os novos condomínios e o novo comércio consolidado da região; além disso o bairro encontra-se em plena expansão com mais condomínios em fase de lançamento e previsão de duplicar a população local em menos de dois anos.

Ainda, é oportuno destacar que o atual traçado prevê um "Boulevard", com ciclovia e calçada, entre os condomínios centrais (Excellence, Signature, Ilhas Maurício e Prime) e na sequência saída direta na via que será composta de três faixas ao lado do Casa Park e três faixas ao lado do Carrefour, isto é, os moradores saíram de seus condomínios direto na via principal, o que não é permitido pelo art. 6º, VI, do Decreto n. 38.047, de 9 de março de 2017.

O acesso dos moradores aos seus condomínios ficará bastante prejudicado, tendo em vista que, para entrar ou sair das garagens, terá pela frente uma via com bastante trânsito, especialmente nos horários de rush, além de ser em único sentido, demandando retornos distantes nas vias expressas.

As vias internas são imprescindíveis para o atendimento de bombeiro, coleta de lixo, entregas, mudanças e outros serviços, sem interferir no tráfego das vias principais. Por exemplo, em caso de congestionamento na

via e ocorrendo uma emergência médica, o morador ficará sem o devido socorro, com sérios riscos de vida.

É de fundamental importância que os moradores tenham as vias internas de acesso para optarem pela melhor direção de saída ou entrada, como é atualmente previsto no traçado de Brasília, uma cidade planejada. Assim, não existe nenhuma referência desse tipo de proposta de condomínios com saída de veículos direto em uma via principal.

Ainda, o comércio local encontra-se em fase de ampliação e a proposta atual da via irá comprometer toda a estrutura atual, pois a via passará na frente do comércio do bairro. Acresça-se que o projeto não prevê estacionamentos e o congestionamento e o alto fluxo da via prejudicará o acesso dos clientes/moradores do bairro e de possíveis visitantes.

Acrescenta-se ainda que, esta proposta de via com três faixas em sentidos contrários, somado às lombadas eletrônicas e velocidade máxima entre 40 a 50 km por hora prevista, mostra-se inviável, porque não atende à necessidade de melhoria da mobilidade urbana entre as cidades, representando sim mais um gargalo de trânsito, no Distrito Federal.

Pelos pontos mencionados, a atual concepção da Avenida das Cidades não atenderá ao projeto do governo de melhorar a estrutura dos bairros cortados pela via, bem como e, principalmente, prover uma nova via de escoamento de trânsito eficiente para a população do Distrito Federal.

Nesse sentido, visto que o Projeto atual não atende à proposta original da via, que é a de facilitar a mobilidade do trânsito do DF, e também porque não proverá melhoria nos bairros cortados por ela, a citar o bairro Park Sul, e que existe várias possibilidades de alteração do traçado que podem alcançar os objetivos antigos e atuais, solicito, em primeiro lugar, a suspensão do projeto para fins de revisão do PDOT e, alternativamente, o estudo de novo trajeto da Avenida das Cidades, com a participação dos impactados diretamente. Como sugestão propõe-se que:

- a) Substituir o projeto atual por ciclovias ligando os novos empreendimentos a serem construídos no espaço hoje ocupado pelas linhas de alta tensão de Furnas, num amplo Parque Linear, aproveitando-se e ampliando-se as vias atualmente existentes;
- b) Alternativamente, que a Avenida das Cidades tenha o seu traçado deslocado para fora do Parque Ezechias Heringer e do bairro Park Sul.

São estas as contribuições que trago ao Governo e à Câmara Legislativa do Distrito Federal, bem como aos Deputados Federais e Senadores do DF, na certeza de que serão acolhidas.

RESPOSTA:

A sugestão foi acatada, sendo que o traçado que está sendo revisto não passará mais pelo Park Sul, nem haverá qualquer interferência com o Parque Ezechias Heringer.

O novo traçado atende a sugestão de passar na faixa ao sul do terreno da NOVACAP e se conectará logo a seguir com o eixo por onde atualmente passa a Linha Aérea de Alta Tensão, que será enterrada.

Quanto ao Parque Ezechias Heringer, esclarece-se que o Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, que trata do Projeto da Avenida das Cidades, traz no item 5 o projeto de intervenção paisagística visando recuperação e integração dos parques e áreas verdes. Mais especificamente no item 5.5.2.6 é apresentado o projeto de recuperação e revitalização do Parque Ezechias Heringer. Naturalmente que o projeto de revitalização dos Parques do grupo de proteção integral, como é o caso do Parque Boca da Mata, do Parque Ezechias Heringer e do Parque Gatumé vão ao encontro do descrito na Lei complementar nº 265, de 14 de dezembro de 1999, tendo como objetivo básico a preservação de Ecossistemas Naturais e assegurar as condições para a existência ou reprodução de espécies ou comunidades da flora local e da fauna residente ou migratória.

Dessa forma, a proposta de recuperação e revitalização do Parque Ezechias Heringer envolve tão somente a implantação de ciclovias, calçadas, trilhas e equipamentos de práticas esportivas ao ar livre, além de uma

ampla recuperação ambiental das áreas degradadas.

Esclarece-se ainda que não há qualquer interferência desse novo traçado da Avenida das Cidades com a poligonal do Parque Ezechias Heringer, permanecendo prevista as intervenções de revitalização do Parque descritas no item 5.5.2.6 do Caderno 1 Volume II do Estudo Técnico, já que estão integralmente dentro da legislação pertinente.

Quanto as Diretrizes Ambientais, o IBRAM emitiu em 22 de setembro de 2017 a Informação Técnica SEI-GDF nº 4/2017 SEI/GDF nº 2432877 - IBRAM/SULAM/COINF/GELOI/NULTV, Processo nº 00391-00019983/2017-11, contendo com as diretrizes ambientais da Avenida das Cidades. Dessa forma, toda a proposta de projeto foi desenvolvida em estrita consonância com tais diretrizes, assim como será o futuro processo de licenciamento ambiental a ser feito pelo consórcio encarregado de implantar o projeto.

Por fim, quanto a amplitude do traçado da Avenida das Cidades, este obedeceu às Diretrizes Urbanísticas DIUR SEI-GDF n.º 03/2018 - SEGETH/COINST/DIRUR publicada na Portaria nº 61 de 24 de maio de 2018, constante no Processo SEI 00390-00005097/2017-39 e estão embasadas no Estudo Técnico 03/2018 SEGETH/SUGEST/COINST/DIRUR (Documento SEI 8205843), que naturalmente estão de acordo com o previsto no PDOT/2009. Portanto, não há o que se falar em aguardar a revisão do PDOT, pois esse processo somente retardaria a implantação do presente projeto, que muito contribuirá para a melhoria geral da qualidade de vida de uma parte significativa da população do Distrito Federal. Ressalta-se, que a implantação da Via Interbairros (atual Avenida das Cidades) está respaldada legalmente pelo próprio PDOT/2009 no Artigo 109 Inciso IV e no Artigo 115 Inciso IX.

NÚMERO: 126 e

NOME DO INTERESSADO: GEORGE ROCHA

CONTRIBUIÇÃO:

Boa tarde,

Gostaríamos de solicitar que A avenida tenha o seu traçado deslocado para fora do Park Sul, passando próximo ao terreno que sedia a Companhia Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP.

Esse trajeto previsto para passar dentro do parque do Guará e dentro Setor Park Sul, causará danos irreparáveis à natureza e a população!

RESPOSTA:

Esta sugestão foi atendida. O trecho do Projeto foi reorientado para a faixa ao sul do terreno da NOVACAP, conforme croquis que será disponibilizado no site da SEMOB.

4.4. CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS NO PROTOCOLO DA SEMOB

NÚMERO: 127 - PROTOCOLO

NOME DO INTERESSADO: DEPUTADO RODRIGO GERMANO DELMASSO MARTINS-2 (PROCESSO SEI nº.00001-00009745/2021-49).

CONTRIBUIÇÃO:

O conteúdo da contribuição recebida pelo protocolo SEMOB SEI nº 59190282, foi respondido no item **104 e**.

NÚMERO: 128 - PROTOCOLO**NOME DO INTERESSADO: WANDERLEY CAELAN -ADEME – ASSOCIAÇÃO PARA DESENVOLVIMENTO E MELHORIAS DO SMAS – GUARÁ.DF (PROCESSO SEI nº 00090-00008263/2021-74)****CONTRIBUIÇÃO:**

O conteúdo da contribuição recebida pelo protocolo SEMOB SEI nº 59052094, foi respondido no item **106 e**.

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 documentos que foram objeto de discussão e de receber contribuições de caráter opinativo da população afetada e sobre os aspectos técnicos envolvidos.

Questões que hoje extrapolam o escopo do projeto, mas que tem a 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 será 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 – nos termos de eventuais auditorias que venham a ser realizadas pelo órgão de controle.
- Aprimoramento 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 17 de fevereiro de 2021.

POLLYANE BARBOSA CAETANO FERREIRA

Assessora Especial

HENRIQUE OLIVEIRA MENDES

Subsecretário de Parcerias e Concessões



Documento assinado eletronicamente por **POLLYANE BARBOSA CAETANO FERREIRA - Matr.0278602-8, Assessor(a) Especial.**, em 13/05/2021, às 14:58, 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 **HENRIQUE OLIVEIRA MENDES - Matr.0275262-X, Subsecretário(a) de Parcerias e Concessões**, em 13/05/2021, às 15:01, conforme art. 6º do



Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=61691331)
verificador= **61691331** código CRC= **7848F0AB**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

00090-00001360/2021-36

Doc. SEI/GDF 61691331