



Resolução n.º 159 /CADES/2013, de 23 de dezembro de 2013

Dispõe sobre a aprovação do Parecer Técnico 068/CADES/13 elaborado pela Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus - Região Zona Leste.

O Conselho Municipal do Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável - CADES, usando das atribuições e competências que lhe são conferidas por Lei,

R E S O L V E:

Art. 1º - Aprovar o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus da Região Zona Leste, nos termos propostos pelo Parecer Técnico n.º. 068/CADES/2013, da Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem e Transporte, na 35ª Reunião Plenária Extraordinária, realizada em 23 de dezembro de 2013.

Art. 2º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

São Paulo, 23 de dezembro de 2013.

Ricardo Teixeira

Secretário Municipal do Verde e do Meio Ambiente
Presidente do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável – CADES

Conselheiros que aprovaram a Resolução:

ADRIANO MONTEIRO DE CASTRO	GLAUCO CUGLER DE CARVALHO
ALESSANDRO LUIZ OLIVEIRA AZZONI	IVO CARLOS VALENCIO
ANGELO IERVOLINO	JOSÉ FRANCISCO DE ALMEIDA NETO
BEATRIZ ELVIRA FABREGUES	LUCAS PHELIPPE DOS SANTOS
CINTHIA MASUMOTO	MARCO A. C. WINTHER
EDUARDO IGNÁCIO DE FARIA	MARIA JOSÉ DE ANDRADE FILHA
EDUARDO MIKALOUSKAS	MARIA LUCIA TANABE
EVANDO REIS	MARTA AMÉLIA DE OLIVEIRA CAMPOS
FERNANDO BORGES FORTES	OLGA MARIA SOARES E GROSS
GEORGE DOI	SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES



PARECER TÉCNICO nº. 68/CADES/2013

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental dos Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus - Região Zona Leste

Foram realizadas Audiências Públicas nos dias: 03, 15 e 17/10/2013, às 18:00 horas, respectivamente na Subprefeitura Aricanduva, CEU Aricanduva e Subprefeitura Aricanduva, em São Paulo - SP.

Em 25/11/13 às 09h00min horas na sala de reuniões da SVMA os técnicos do DECONT apresentaram à Câmara Técnica II – Obras viárias, Drenagem, Transporte e Habitação que analisou o Estudo de Impacto Ambiental do Licenciamento Ambiental dos **Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus - Região Zona Leste**, o Parecer Técnico nº 050/DECONT-2/GTAIA/2013.

Após análise e discussão, esta Câmara Técnica decidiu acatar o Parecer Técnico do DECONT.

I- INTRODUÇÃO

O Programa de Intervenções, denominado “Programa de Corredores de ônibus da Zona Leste”, a ser executado pela São Paulo Obras, adotando-se os padrões operacionais da SP Trans, foi apresentado com o objetivo de priorizar e melhorar o transporte público coletivo e o trânsito na cidade de São Paulo e, conseqüentemente, a mobilidade da população e a acessibilidade no território urbano.

Como parte integrante deste Programa, que requer investimentos e ações para melhoria do transporte público, estão em fase de elaboração os Projetos para a implantação de vários corredores e terminais de ônibus, que beneficiarão a cidade como um todo, em especial, as regiões Leste, Norte e Sul do Município de São Paulo. É neste contexto que o empreendimento, ora em licenciamento, e denominado “Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus da Zona Leste”, se enquadra.



Este Corredor tem como principal objetivo aumentar a atratividade pelo transporte coletivo, através da redução do tempo de viagens pela otimização da capacidade e eficiência da oferta de transporte coletivo.

II- DA LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

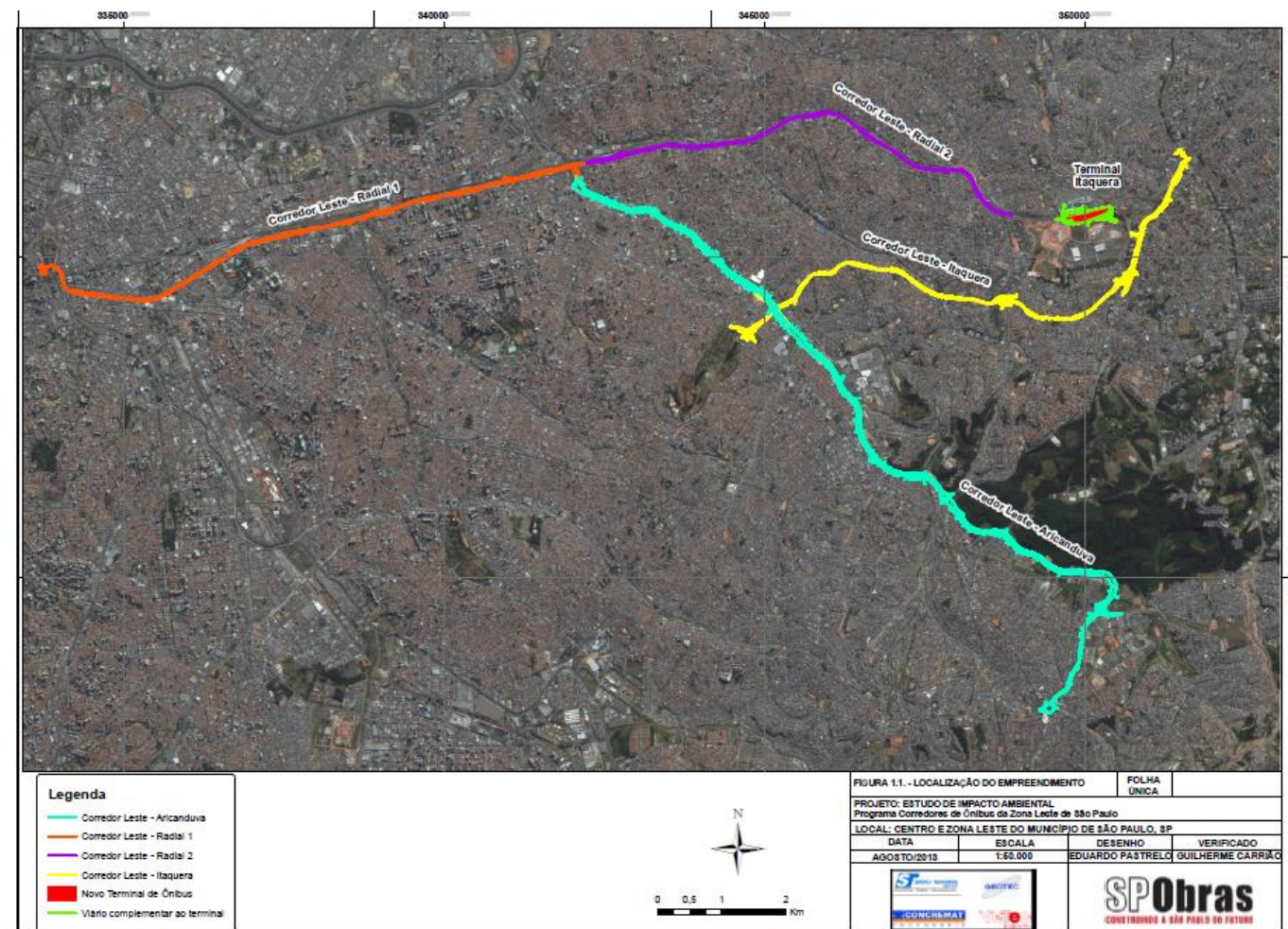
O empreendimento “Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus da Zona Leste” está projetado para ser implantado junto a viários e áreas localizadas na região Central e ,predominantemente, na Região Leste do Município de São Paulo, estando inserido dentro dos limites físicos das seguintes Subprefeituras: Sé, Mooca, Aricanduva, Penha, Itaquera e São Mateus.

O empreendimento, em sua totalidade, tem uma extensão de 40,5 km, assim subdivididos:

- **Corredor Leste-Radial 1** – 12 km ;
- **Corredor Leste-Radial 2** – 5 km ;
- **Corredor Leste-Aricanduva** – 14 km;
- **Corredor Leste-Itaquera** – 9,5 km;
- **Novo Terminal Itaquera**



A seguir, é apresentado o Mapa de Localização do empreendimento “Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus da Zona Leste”:



III- DO OBJETO DO LICENCIAMENTO

O projeto proposto no EIA/RIMA contempla, em sua totalidade a construção do novo Terminal Itaquera e a implantação do Programa de Corredores de Ônibus da Zona Leste de São Paulo, constituindo 40,5 km de vias existentes, assim subdivididos:

- **Corredor Leste-Radial 1** – 12 km – Compreende o trecho entre o Terminal Pq. D. Pedro II e a Rua Joaquim Marra (adentra 210 m na Aricanduva para implantação de parada); prevê faixa exclusiva à esquerda, com 14 paradas, sendo 5 em nível, 8 elevadas e 1 subterrânea (túnel com parada). Duas Obras de Arte Especiais (OAEs)



estão previstas neste trecho: Rampa de Acesso ao Viaduto Antônio Nakashima (no desemboque do túnel permitindo integração do corredor ao Terminal Pq. D. Pedro II) e Viaduto Penha (visando a ligação da Av. Conde Frontin com a AV. Alvinópolis).

- **Corredor Leste-Radial 2** – 5 km – Compreende o trecho entre a Av. Antônio Estevão de Carvalho até a Rua Dr. Luís Ayres, seguindo até a Praça Emília Freitas. Prevê faixa exclusiva à esquerda, com 6 paradas, sendo 3 em nível, 3 elevadas, além da implantação da OAE Viaduto Águia de Haia.

- **Corredor Leste-Aricanduva** – 14 km – Compreende o trecho a partir da confluência com a Radial Leste, segue pelo eixo da Av. Aricanduva, continuando pela Av. Ragueb Choffi até a Praça Felisberto Fernandes da Silva. Prevê faixa exclusiva à direita, passando para a esquerda quando acessar a Av. Ragueb Choffi. Prevê 57 paradas na Aricanduva, divididas entre os 2 sentidos e 8 paradas na Av. Ragueb Choffi.

- **Corredor Leste-Itaquera** – 9,5 km – Inicia no Terminal Vila Carrão, percorrendo as Avenidas Itaquera e Líder até o cruzamento com as Avenidas Radial Leste e Jacu Pêssego. Prevê faixa à esquerda, com 16 paradas que atendem simultaneamente os dois sentidos. Estão previstas implantações de OAE na Av. Aricanduva para acessar Av. Itaquera, além de OAE na intersecção com a R. São Teodoro e intervenções na Av. Itaquera em frente ao Parque Rio Verde com adequações viárias.

- **Novo Terminal Itaquera** – Visa atender a demanda de passageiros existentes atualmente, com a construção de novas instalações e implantação de sistemas de acesso de interligação do Corredor Leste-Itaquera.

IV- JUSTIFICATIVAS PARA A IMPLANTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Em relação à implantação do Novo Terminal Itaquera, este possibilitará a melhor acomodação das linhas de ônibus urbano, garantindo ordenação e agilidade do tráfego interno do Terminal, bem como conforto e segurança aos usuários do sistema intermodal, considerando a demanda em trono da estação Corinthians-Itaquera do Metrô e da ampliação das atividades e serviços do Pólo Institucional de Itaquera.



O Programa de Corredores da Zona Leste se constituirá como uma alternativa para o enfrentamento dos problemas de acessibilidade e mobilidade urbana dessa população, na medida em que tem como principal objetivo reduzir o tempo de percurso, aumentar a frequência e oferta de lugares com a mudança de tecnologia e melhorar a infraestrutura de paradas. Os corredores Leste-Radial 1 e 2, constituem a principal ligação viária para a Zona Leste, sendo de vital importância para a região tanto como complementação ao eixo Metrô-Trem CPTM, quanto pelo seu perfil de pólo comercial e de serviços. O corredor Leste-Aricanduva constitui a principal ligação viária para a Região Sudeste, beneficiando 1,5 milhão de pessoas. O corredor Leste-Itaquera proporcionará a ligação de importantes centros comerciais da região, além de atender uma região com grandes Shoppings, Faculdades, Universidades e Conjuntos Habitacionais. Pretende ainda trazer os seguintes benefícios:

- Aumentar a velocidade média dos ônibus, com ganhos de tempo de viagem e redução de custos operacionais;
- Oferecer maior conforto e segurança para os usuários;
- Garantir a acessibilidade aos meios de transporte;
- Diminuir conflitos entre pedestres x usuários e veículos particulares x ônibus;
- Integrar políticas urbanas: transporte x ordenamento territorial;
- Incrementar informações aos usuários para apoiar a escolha da melhor opção de transporte.

V- PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

Os projetos dos Corredores de Ônibus e Terminal Itaquera apresentam as seguintes características:

- Faixa exclusiva de ônibus à esquerda, junto ao canteiro central, com faixas duplas para ultrapassagem nas paradas (largura de 3,50m e uma faixa adicional de 3,50m que serve de ultrapassagem nas paradas);



- Faixa exclusiva de ônibus à direita, com baias de acomodação de ônibus.
- Faixa de ônibus com pavimento rígido;
- Compartilhamento dos corredores com o sistema metropolitano;
- Acesso com tarifa embarcada e desembarcada;
- Paradas com plataformas de aproximadamente 60 m de extensão;
- Veículos do tipo articulado, biarticulados e padron.

Todas as faixas exclusivas e de ultrapassagem serão executadas em pavimento rígido. Junto às paradas, será acrescida uma faixa para ultrapassagem de ônibus, que irá garantir a ultrapassagem dos ônibus de diferentes linhas e a fluidez dos Corredores.

As paradas projetadas para os Corredores de Ônibus Leste-Radial 1, Leste-Radial 2 e no trecho localizado na Avenida Ragueb Chohfi do Corredor Leste-Aricanduva, apresentam uma distância média de 600 m entre si. Para o restante do Corredor Leste-Aricanduva, previsto para a avenida de mesmo nome são propostas aproximadamente 57 paradas divididas nos 2 (dois) sentidos da avenida. O Corredor Leste-Itaquera será implantado considerando as paradas distanciadas em aproximadamente 450 m entre si.

Para os Corredores de Ônibus Leste-Radial 1 e Leste-Radial 2, as paradas serão do tipo “desembarcadas”: os passageiros deverão efetuar o pagamento ao adentrar na parada, não havendo cobrança dentro dos ônibus. Esse sistema facilita o acesso dos usuários no ônibus e diminui o tempo necessário nas paradas, tendo um importante reflexo na operação e no tempo de viagem. Em relação aos Corredores de Ônibus Leste-Aricanduva e Leste-Itaquera a tarifa será do tipo “embarcada”, ou seja, o pagamento da passagem será efetuado dentro do ônibus.

Corredor de Ônibus Leste-Radial 1 – promoverá uma ligação perimetral entre o Parque D. Pedro II e a Rua Joaquim Marra (800 m após a Estação Vila Matilde do Metrô), em um total de 12 km de extensão. Além disso, estão previstas as construções de 1 (um) túnel localizado na Avenida Alcântara Machado até o Parque D. Pedro II, e 2 (duas) obras de arte especiais (viadutos) localizadas na rampa de acesso do Viaduto Antônio Nakashima e o Viaduto Penha, que interligará a Avenida Conde de Frontin (sentido bairro) com a Avenida Altinópolis. As principais conexões com outros sistemas de



transporte se darão pela interligação com o Corredor Leste-Radial 2, com a Linha 3-Vermelha do Metrô e com o Terminal Pq. Dom Pedro II.

Corredor de Ônibus Leste-Radial 2 – promoverá conexão desde a Rua Joaquim Marra (800m após a Estação Vila Matilde) até a altura da Praça Emília de Freitas, em uma extensão de aproximadamente 5 km. As integrações serão realizadas através da ligação com o Corredor Leste-Radial 1, Leste-Aricanduva e com a Linha 3-Vermelha do Metrô.

Corredor Leste-Aricanduva – terá uma extensão de 14 km e percorrerá trechos da Avenida Aricanduva (até a Praça Felisberto Fernandes da Silva) e da Avenida Ragueb Chohfi. Apresentará conectividade com o Corredor Leste-Radial 2 e Leste-Itaquera, e com a Linha 15-Prata do Monotrilho.

Corredor Leste-Itaquera – apresentará ligação entre os trechos da Avenida Itaquera e Avenida Líder, até o cruzamento das Avenidas Conde de Frontin e Jacu Pêssego, em uma extensão aproximada de 9,5 km. Ao longo desse corredor estão previstas as construções do Viaduto Aricanduva (nos 2 sentidos), localizado no cruzamento da Avenida Aricanduva com a Avenida Itaquera e do Viaduto de Interseção com a Rua São Teodoro, localizada no cruzamento das Avenidas Líder, Itaquera e Harry Danhemberg e Ruas Itapitanga e São Teodoro. As principais conexões com outros sistemas de transporte se darão pela interligação com o Corredor Leste-Radial 2 e Leste-Aricanduva, Linha 3-Vermelha do Metrô e com os Terminais de Ônibus Carrão, Itaquera e Jacu Pêssego.

Novo Terminal Itaquera terá uma área total de 20.000 m² em terreno localizado na área anexa à atual Estação Corinthians Itaquera do Metrô, que receberá os ônibus de grande porte (Padron, Articulado e Biarticulado) que não são suportados pelo terminal atual, e que circularão pelos Corredores Leste-Radial 1 e 2 e Itaquera, bem como ao crescimento da demanda previsto com o desenvolvimento do Pólo Institucional de Itaquera e implantação do Estádio do Corinthians. Articulará as linhas estruturais e locais provenientes dos bairros localizados no entorno, e integrará à Linha 3-Vermelha do Metrô e Linha 11-Coral da CPTM.



VI- CONCLUSÃO

Concluindo, não encontramos impedimentos legais ou técnicos, para que seja expedida a Licença Ambiental Prévia – LAP para o empreendimento “Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus da Zona Leste”, atestando sua viabilidade socioambiental, em conformidade com o estabelecido na Resolução CONAMA no. 237/97 e Resolução no. 61/CADES/2001, que dispõe que a LAP será concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade aprovando sua localização e concepção, sugerindo que esta Licença tenha validade por 02 anos a partir da data de sua expedição.

Recomenda, nestes termos, ao Plenário do CADES a aprovação do EIA/RIMA, **desde que** sejam cumpridas, pela empresa São Paulo Obras - SP Obras, todas as exigências descritas no tópico que segue.

VII- EXIGÊNCIAS A SEREM CUMPRIDAS PELO EMPREENDEDOR:

1. Apresentar a manifestação com análise técnica da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano – SMDU quanto à possibilidade de adensamento e mudança das características de uso e ocupação do solo gerada com a implantação do empreendimento proposto.
2. Apresentar a manifestação das Subprefeituras da Sé, Mooca, Aricanduva, Penha, Itaquera e São Mateus, quanto à compatibilidade do projeto proposto, em relação às intervenções previstas no Plano Regional Estratégico – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004) das referidas Subprefeituras.
3. Apresentar a manifestação e análise técnica da SP Urbanismo em relação à inserção do empreendimento dentro do perímetro da Operação Urbana Consorciada Rio Verde-Jacú, Operação Consorciada Mooca-Vila Carioca e Operação Urbana Lapa-Brás, e da Comissão Executiva da Operação Urbana Centro em relação ao empreendimento proposto.
4. Apresentar a manifestação da Comissão de Análise Integrada de Edificações e Parcelamento do Solo e Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CAIEPS/CTLU, tendo em vista que o Decreto Municipal nº 45.817/2005



estabelece que “terminal de ônibus urbano” está enquadrado na categoria de uso não residencial – nR3 - atividades de caráter especial por natureza ou potencialmente geradoras de impacto de vizinhança ou ambiental.

5. Apresentar a manifestação técnica com as diretrizes definidas pela Comissão de Proteção à Paisagem Urbana – CPPU, quanto às intervenções de Obras de Artes Especiais – OAEs previstas no empreendimento. [Apresentar a anuência do Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, em relação aos possíveis impactos ambientais a serem causados aos bens tombados e em processo de tombamento, presentes na área de influência do empreendimento.](#)
6. Apresentar a manifestação e anuência da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, referente às intervenções previstas no empreendimento proposto.
7. Apresentar as manifestações do Metrô, da CPTM, da EMTU, da SPTrans e da DERSA, em relação ao projeto “Terminais de Itaquera e Corredores de Ônibus da Zona Leste”, considerando a reorganização e a reestruturação dos sistemas de transporte público para a região leste do Município de São Paulo, os projetos colocalizados ou em fase de execução, bem como as integrações entre os modais, a serem realizadas nas estações de transferência e terminais de ônibus.
8. Apresentar a Manifestação da Comissão Permanente de Acessibilidade – CPA/SMPED para os Projetos de Acessibilidade do empreendimento, adequando-os às deliberações nela contidas.
9. Apresentar o Projeto Executivo (planta e perfil) para todas as intervenções previstas na implantação do empreendimento.
10. Apresentar estimativas dos volumes de insumos, resíduos e materiais excedentes, a serem gerados durante a implantação do empreendimento, bem como a localização dos aterros de resíduos sólidos inertes, não-inertes e industriais, devidamente licenciados, onde estes resíduos terão disposição final. Informar, ainda, a localização das áreas onde serão instalados os canteiros de obras e canteiros industriais, assim como eventuais áreas de empréstimo.



11. Para a implantação do Corredor de ônibus Leste-Radial 2, no trecho compreendido entre a Praça Emília de Freitas e o futuro Terminal Itaquera, haverá necessidade de Consulta Prévia, junto ao DECONT, para análise quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, em conformidade com a Resolução nº 61/CADES/2001 e Portaria nº 80/2007-SVMA.
12. Apresentar o Plano de Segurança Viária para os corredores de ônibus previstos, que deverá conter as diretrizes e elementos aplicados ao Projeto desses corredores, que visem à eliminação de riscos de acidentes.
13. Apresentar o cronograma físico-financeiro, contendo todas as etapas de obra de cada Corredor de Ônibus e do Terminal Itaquera, incluindo desapropriação, remoção e reassentamento, bem como a execução dos Planos e Programas, atualizando-o semestralmente. Informar as fontes de recursos utilizadas para cada intervenção proposta. No caso de implantação parcial, deverá ser apresentado Estudo, contemplando as prováveis disfunções na organização e articulação da operação de tais trechos e ainda os possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras.
14. Apresentar o Plano de Ataque das Obras para cada Corredor de Ônibus e Terminal Itaquera, que deverá conter um mapa com a localização e seqüência de execução das atividades / intervenções e a descrição das mesmas. No caso de implantação parcial de um mesmo corredor, apresentar justificativa, demonstrar a articulação e interligação dos trechos subsequentes e identificar possíveis impactos ambientais e respectivas medidas mitigadoras.
15. Apresentar o Cadastro das redes de infraestrutura e serviços de utilidade pública a serem afetados pela implantação do empreendimento e respectivas manifestações das Concessionárias de Serviços ou órgãos responsáveis, em relação às interferências e relocação das redes impactadas.



16. Apresentar a manifestação da Petrobrás Transporte S.A. – Transpetro, quanto à existência de dutos da Transpetro localizados no traçado proposto do Corredor Leste-Itaquera, na Avenida Líder próximo à Praça Francisco Daniel Lopes e compatibilização com o empreendimento proposto.
17. Atender as disposições constantes no Art. 11 do Decreto Municipal nº 47.817/2006, que Regulamenta a Lei Municipal nº 14.023/2005, sobre a obrigatoriedade de tornar subterrâneo todo o cabeamento instalado no Município de São Paulo. Os novos projetos e expansões viários deverão prever o ordenamento das redes de subsolo, de modo que todos os seus cabos aéreos sejam enterrados, planejando-se, inclusive, as futuras expansões, com observância das disposições da Lei nº 13.614/2003, e respectiva regulamentação.
18. Apresentar um Estudo de Tráfego, considerando a reestruturação do sistema viário localizado ao longo do traçado dos Corredores de Ônibus previstos (transporte coletivo, individual, acesso de pedestres e ciclovias). Esse estudo deverá conter uma análise das condições atuais de fluxo de todos os modais existentes (automóveis, ônibus, motos, bicicletas, etc.), os horários de realização das medições (diurna e noturna), bem como calcular as projeções futuras para verificar a capacidade de suporte das vias frente à implantação e redimensionamento das faixas quando da implantação dos corredores projetados, inclusive em relação a impossibilidade de utilização das faixas reversíveis nos horários de pico localizadas na Avenida Alcântara Machado, Rua Melo Freire e Avenida Conde de Frontin. Deverá ser apresentada, também, uma estimativa da quantidade de linhas de ônibus programadas para esses corredores. Considerar, ainda, nesse estudo a probabilidade de aumento no fluxo de veículos (ônibus, veículos, etc.) provocado pela implantação dos projetos colocalizados, a exemplo da construção prevista do Pólo Institucional Itaquera, Arena Corinthians, conexão de Corredores de Ônibus, Monotrilho, entre outros empreendimentos existentes e previstos na região.



19. Apresentar a análise técnica da Secretaria Municipal de Transportes – SMT, quanto às intervenções previstas, inclusive em relação aos impactos no trânsito nas áreas de influência do empreendimento, derivados da implantação e operação dos corredores previstos.
20. Apresentar as medidas de mitigação para os impactos ambientais (ruído, poluição atmosférica, tráfego local) previstos para as vias que estarão no entorno dos corredores, caso se comportem como vias de alívio de tráfego, tendo em vista a possibilidade de migração do tráfego geral (automóveis, VUC- veículos urbanos de carga, etc.) para vias adjacentes aos corredores.
21. A solicitação de LAI para o empreendimento poderá ocorrer por trechos, devendo ser apresentadas as justificativas para essa solicitação.
22. Apresentar a composição e estrutura hierárquica da equipe gerencial responsável pelo empreendimento, bem como as respectivas Anotações de Responsabilidade Técnica – ARTs.
23. Os Terminais de Ônibus previstos para serem implantados ao longo do empreendimento deverão ser objeto de Licença Ambiental de Instalação – LAI específica, junto ao DECONT/SVMA.
24. As Estações de Transferência previstas para serem implantadas ao longo do empreendimento estarão sujeitas a Consulta Prévia, quanto à exigibilidade de licenciamento ambiental, conforme Resolução nº 61/CADES/2001 e Portaria nº 80/2007 – SVMA.
25. Apresentar relatórios semestrais de atendimento às exigências constantes no Anexo Único da presente Licença.

Meio Físico

26. Apresentar o Projeto do Reservatório previsto na área do Túnel, indicando a capacidade máxima de armazenamento e o tempo de retenção sem que ocorra



alagamento do túnel. Descrever e detalhar as características construtivas, o funcionamento e a função desse reservatório.

27. Apresentar a manifestação do Corpo de Bombeiros, em relação ao projeto do túnel proposto, de acordo com os objetivos e as diretrizes estabelecidas na Instrução Técnica nº 35/2011.
28. Apresentar a Outorga do Departamento de Águas e Energia Elétrica – DAEE para as obras e serviços que interfiram nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos, conforme determina a Portaria DAEE nº 717/96.
29. Apresentar Parecer Conclusivo da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras – SIURB, quanto à integridade estrutural das galerias de concreto localizadas na área do empreendimento, que estarão sujeitas ao impacto dinâmico referente aos pesos máximos de circulação de ônibus.
30. Apresentar o Cronograma Físico contendo a previsão de implantação do Projeto de Drenagem para a área do terminal e corredores de ônibus propostos, que reduzirá os pontos de alagamentos relacionados à micro-drenagem dos eixos viários afetados.
31. Compatibilizar os cronogramas de implantação do Corredor Leste-Aricanduva com o empreendimento denominado “Obras de controle de enchentes da Bacia do Alto Aricanduva”, de modo a minimizar os pontos de alagamento existentes na referida avenida.
32. Apresentar Parecer Técnico Conclusivo com Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, demonstrando que a prevista implantação do Projeto de Drenagem, é suficiente para diminuição dos pontos de alagamento existentes e para absorção do aumento de vazão esperado para o atendimento do cenário de redução de área permeável em algumas microbacias, em decorrência da implantação do empreendimento.
33. Apresentar o Projeto de Gerenciamento de Resíduos Sólidos, em cumprimento ao estabelecido nas disposições do Artigo 24, da Lei Municipal nº 14.803/08.



34. Apresentar Estudo de Modelagem de Vibração no cenário mais crítico, prevendo os efeitos de vibração ocasionados pelo trânsito dos corredores de ônibus e terminal previstos sobre as estruturas das edificações adjacentes. Caso haja desconformidade de compatibilidade de vibração em pontos receptores sensíveis, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras.
35. Apresentar Estudo de Modelagem no cenário mais crítico, quanto a Dispersão de Poluição Atmosférica e Níveis de Poluição Atmosférica que ocorrerá nas áreas e no entorno dos terminais de ônibus e viários a serem utilizados, e no Túnel a ser implantado, incluindo emboque e desemboque. Analisar a influência dessas estimativas nos usuários das linhas. Caso necessário, deverão ser apresentadas as respectivas medidas mitigadoras.

Meio Biótico

36. O Projeto Paisagístico a nível executivo de todo o empreendimento deve obedecer ao seguinte:
 - O plantio de mudas de árvores do Projeto Paisagístico e o referente à compensação pelo manejo da vegetação de porte arbóreo devem estar de acordo com as orientações técnicas para projeto e implantação de arborização em vias e áreas públicas no Município de São Paulo, estabelecidas na Portaria Intersecretarial nº 05/SMMA-SIS/02 de 27/07/2002 ou ato normativo superveniente que a substitua, e com a Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003. As espécies de árvores devem ser escolhidas a partir da Lista de Espécies Arbóreas Nativas do Município de São Paulo, estabelecida na Portaria 61/SVMA/2011. Devem ser utilizadas as assinaladas como adequadas para arborização urbana, e dentre essas, preferencialmente, as atrativas à avifauna pelas flores, frutos ou sementes.



- A arborização do Projeto Paisagístico deverá considerar os caminhos verdes previstos nos Planos Regionais Estratégicos, que serão impactados pela implantação do empreendimento.
 - O ajardinamento deve estar de acordo com as determinações da Lei Municipal nº 13.646 de 11/09/2003 e com a Portaria Municipal 60/SVMA/2011.
 - O Projeto Paisagístico deve ser compatível com o projeto paisagístico em implantação pelo Metrô, para o trecho denominado “Ragueb Chohfi” do Corredor Leste-Aricanduva.
 - O Projeto Paisagístico deve contemplar a possibilidade de tratamentos com barreiras vegetais a fim de mitigar ruídos e promover a minimização de surgimento de ilhas de calor.
- 37.** Apresentar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA a ser firmado com o DEPAVE/SVMA e a Planta de Compensação Ambiental – PCA aprovada por DEPAVE-4/DPAA, referente ao manejo da vegetação de porte arbóreo, a ser executado para a implantação do empreendimento.
- 38.** Apresentar a manifestação de DEPAVE/SVMA e DECONT/SVMA, quanto aos eventuais plantios oriundos do Termo de Ajuste de Conduta – TAC e do Termo de Compensação Ambiental – TCA que poderão ser suprimidos com a implantação do empreendimento.
- 39.** O empreendedor deverá apresentar manifestação favorável do DEPAVE-5/SVMA, quanto às intervenções pretendidas nos Parques Municipais “Linear Aricanduva” e “Linear Rio Verde”, decorrentes da implantação do empreendimento.
- 40.** Comprovar a Compensação Ambiental em Unidade de Conservação do Grupo de Proteção Integral de 0,5 % do valor de referência do empreendimento, relativo ao Art. 36 da Lei Federal nº 9.985 de 18/07/2000. As Unidades de Conservação serão definidas pelo DECONT-2/GTAIA e a DUC/DEPAVE-8/SVMA em conjunto.



41. Deverá ser apresentado e avaliado, um estudo de quantificação dos ganhos e perdas de áreas permeáveis por microbacia hidrográfica, contemplando uma proposta de compensação para cada microbacia hidrográfica que, após a implantação do empreendimento, tenha um balanço negativo de áreas permeáveis. A compensação deverá consistir na criação de novas áreas permeáveis.
42. Para as intervenções nas Áreas de Preservação Permanente – APPs localizadas na Área Diretamente Afetada – ADA, o empreendedor deverá obter a autorização do DEPAVE-4/DPAA e a anuência da CETESB, assim como firmar o Termo de Compromisso Ambiental – TCA com o DEPAVE/SVMA, e cumprir integralmente o disposto no TCA e na anuência da CETESB.
43. O estudo de avaliação e quantificação da perda de solo permeável, ajardinamento, arborização e mobiliário das praças públicas e áreas verdes localizadas junto aos viários que sofrerão intervenções, deverá ser revisto e reapresentado, contemplando uma proposta de criação de novas praças, compensando as perdas ocorridas em cada trecho do empreendimento.
44. O empreendedor deverá obter manifestação favorável do Departamento de Gestão do Patrimônio Imobiliário – DGPI da SEMPLA para as intervenções nas praças, áreas verdes junto ao viário e demais áreas públicas.
45. Deverá atender as considerações realizadas por DPAVE-8/DUC, quanto às possíveis interferências do empreendimento no PNMFC.
46. O Programa de Arborização e Ajardinamento deverá ser acrescido do seguinte:
 - Acompanhamento da consolidação da arborização e do ajardinamento, por no mínimo quatro anos, com a apresentação de relatórios técnicos anuais ao DECONT-2/GTAIA, demonstrando o desenvolvimento a contento das mudas de árvores e plantas do paisagismo. Os relatórios deverão ser documentados



fotograficamente e conter a Anotação de Responsabilidade Técnica - ART do profissional responsável pelos mesmos.

- Campanhas educativas informando a população a respeito da arborização e do ajardinamento e da importância de preservá-los.
47. O empreendedor deverá apresentar um Estudo de Fauna Sinantrópica presente na ADA e entorno direto, abordando inclusive as áreas de canteiro de obras, através de trabalhos de campo e métodos técnicos, objetivando o controle e monitoramento de sua dispersão e proliferação decorrentes das intervenções em razão da implantação do empreendimento. Deverá ainda, ser considerado e analisado o Impacto referente à Dispersão da Fauna Sinantrópica.
48. Considerando a presença e diversidade de fauna silvestre no Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo - PNMFC, solicita-se realizar um estudo da fauna silvestre (mastofauna e herpetofauna) nas áreas do Parque próximas a ADA do empreendimento, de modo a obter dados técnicos para avaliar os impactos sobre estes grupos de fauna.
49. O Estudo de Avifauna deverá ser refeito e reapresentado, considerando que os pontos de observação de aves devem estar localizados principalmente em áreas verdes significativas, praças, parques, Unidades de Conservação e demais áreas verdes da ADA e AID, dando preferência às áreas estrategicamente localizadas junto à ADA, e, preferencialmente no período matutino, considerado de maior atividade deste grupo de fauna. A ADA e AID devem ser analisadas em conjunto. A suficiência amostral deve ser demonstrada para cada um dos trechos do empreendimento, através da curva do coletor e da riqueza de espécies de aves estimada para a área de estudo. As espécies de aves registradas deverão ser classificadas quanto ao seu grau de ameaça de extinção segundo o Decreto Estadual 56.031/2010 – SMA, Livro Vermelho da Fauna Brasileira Ameaçada de Extinção – MMA, 2008, e global (IUCN 2008); e quanto ao seu grau de sensibilidade às alterações ambientais, endemismo, hábitos migratórios e hábitos alimentares.



Meio Socioeconômico

50. Apresentar a Manifestação e Anuência da Secretaria Municipal de Educação, referente à intervenção junto à Creche Nosso Lar XV.
51. Apresentar a Manifestação e Anuência do Departamento de Parques e Áreas Verdes, referente à intervenção junto às quadras esportivas do Parque Linear Aricanduva.
52. Tendo em vista que foram levantados diversos equipamentos públicos e sociais no limite da ADA do empreendimento e, considerando que o projeto dos corredores ainda não foi detalhado e poderá gerar novas interferências, as anuências e manifestações dos órgãos responsáveis por estes equipamentos deverão ser apresentados, caso novas intervenções sejam identificadas.
53. Todos os equipamentos públicos e sociais localizados no limite da ADA do empreendimento deverão ser considerados como pontos sensíveis de ruído e vibração, e deverão estar contemplados no Subprograma de Monitoramento de Ruído e Vibração.
54. Informar as ações realizadas no âmbito do Programa de Relocação de Equipamentos Sociais no sentido de manter aberto um canal de diálogo e informações com a população afetada, quanto ao empreendimento projetado e a questão da relocação destes equipamentos.
55. Apresentar o Parecer Conclusivo do IPHAN, quanto ao Programa de Diagnóstico Arqueológico Interventivo para o Empreendimento Terminal Itaquera e Programa de Corredores de Ônibus da Zona Leste de São Paulo.
56. Apresentar o Parecer Conclusivo do CONDEPHAAT para o Empreendimento Terminal Itaquera e Programa de Corredores de Ônibus da Zona Leste de São Paulo.
57. Apresentar todos os Decretos de Utilidade Pública relativos às áreas a serem desapropriadas, necessárias para a implantação do empreendimento.



58. Apresentar proposta para utilização das áreas remanescentes das desapropriações, em função da implantação dos corredores e terminais, levando em consideração a perda de áreas permeáveis, assim como a destinação de áreas de provisão para construção de Habitação de Interesse Social, equipamentos públicos, considerando, ainda, as recomendações urbanísticas em análise pela SP Urbanismo.
59. Apresentar o detalhamento do projeto do corredor Leste-Aricanduva, tendo em vista que não foi apresentado como se dará a construção das baias previstas no EIA/RIMA, além das paradas e readequações de calçadas, considerando o restrito espaço disponível atualmente nos passeios.
60. Apresentar a Manifestação da Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB/HABI, quanto à remoção da população sujeita a reassentamento, em virtude da implantação do empreendimento.
61. Apresentar o diagnóstico socioeconômico final e cadastramento das famílias atingidas pelas intervenções previstas para a implantação do empreendimento, com o detalhamento do perfil destas famílias.
62. Apresentar a identificação e localização das áreas onde a população removida será reassentada, assim como apresentar o respectivo Programa de Reassentamento.
63. Apresentar o Decreto de Interesse Social – DIS e planta, em escala compatível, das áreas definidas para Habitação de Interesse Social – HIS.
64. No que diz respeito ao Programa de Reassentamento, apresentar a formação dos membros da equipe técnica, que será responsável pelas desapropriações e reassentamentos durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento.
65. Apresentar Manifestação do Grupo Executivo da PMSP para Melhoramentos Cicloviários – Pró-Ciclista, para os trechos Corredor Leste-Aricanduva e Leste-



Itaquera, tendo em vista que estes dois trechos não foram analisados pelo Grupo, conforme informado em Análise Técnica nº 08.32.00291/13-66 Reg. CET 08452.

66. Apresentar o projeto geométrico de implantação das ciclovias para todo o empreendimento, incluindo os bicicletários previstos.
67. Conforme apontado no Estudo de Viabilidade Econômica Conclusivo, deverá ser elaborado um projeto que contemple um conjunto de intervenções urbanísticas com o objetivo de promover a requalificação de áreas por onde a rede de transportes deverá passar, articulando e requalificando o espaço público, planejando o uso do solo urbano, e permitindo ganhos expressivos para todas as faixas da população.

Planos e Programas

68. Apresentar o Plano Básico Ambiental – PBA para o empreendimento, contendo o detalhamento dos seguintes Programas e/ou Planos Socioambientais, e respectivos Subprogramas, conforme apresentados no Estudo de Impacto Ambiental :
 - Programa de Gestão Ambiental ;
 - Programa de Controle Ambiental das Obras;
 - Programa de Compensação Ambiental;
 - Programa de Arborização e Ajardinamento
 - Programa de Comunicação Social e Educação Ambiental;
 - Programa de Monitoramento da Qualidade Ambiental;
 - Programa de Desapropriação e Indenização; e
 - Programa de Prospecções e Monitoramento Arqueológico.
69. Detalhar o Programa de Reassentamento e elaborar e detalhar um Subprograma de Acompanhamento e Desenvolvimento Comunitário, a ser implantado em um prazo máximo de 12 meses após o reassentamento das populações afetadas.



70. Elaborar e detalhar o Plano de Relocação de Interferências, de modo a mitigar possíveis impactos ambientais nas redes de infraestrutura urbana que serão afetadas pela implantação do empreendimento.
71. Elaborar e detalhar o Plano de Relocação de Equipamentos Sociais, de modo a mitigar os impactos à população que utiliza estes equipamentos e de modo a evitar a interrupção destes serviços.
72. Elaborar e detalhar o Plano de Monitoramento Geotécnico em relação à implantação do empreendimento. Apresentar a Análise de Risco Geotécnico, principalmente para a área do túnel proposto.
73. Elaborar e detalhar o Plano de Interrupção Temporária de Frente de Obras.
74. Elaborar e detalhar o Plano de Articulação Institucional, contendo dentre outras informações, as responsabilidades e tarefas de todas as Secretarias Municipais e órgão públicos envolvidos na execução das ações socioambientais previstas no empreendimento.
75. Detalhar o Plano de Desvio de Tráfego e Sinalização de Obras para a fase de implantação do empreendimento, em relação ao possível aumento de congestionamento na região e tendo em vista a grande movimentação de veículos pesados na ADA e AID do empreendimento. Apresentar a manifestação favorável da Companhia de Engenharia de Tráfego – SMT/CET, referente ao Plano proposto.
76. Detalhar do Subprograma de Monitoramento de Ruído e Vibração, contendo dentre outras, informações relacionadas às fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento e as respectivas medidas mitigadoras. Deverão ser apresentadas as medições de ruído e vibração nos novos pontos sensíveis indicados no Mapa “Localização dos Equipamentos Sociais na ADA e AID”. Os pontos já avaliados e os novos pontos observados deverão ser analisados considerando os parâmetros de incomodidade estabelecidos no Plano Regional



Estratégico – PRE (Lei Municipal nº 13.885/2004) e na NBR 10.151/2000 da ABNT, adotando os valores mais restritivos.

77. Detalhar o Subprograma de Material Particulado em Receptores Críticos, contendo a análise das medições locais realizadas na fase de planejamento, situadas principalmente na área e entorno dos terminais a serem utilizados e na região do túnel projetado, incluindo emboque e desemboque. As medições e avaliações deverão ser feitas nas três fases do empreendimento (planejamento, implantação e operação), de modo a monitorar a qualidade do ar da região. Prever e descrever as possíveis medidas de controle e mitigação das emissões geradas.
78. Detalhar o Programa de Monitoramento de Avifauna, que deverá contemplar a ADA/AID do empreendimento. Deverá ser apresentada a Anotação de Responsabilidade Técnica-ART do responsável pela elaboração do Programa e informado a empresa responsável pela implementação do mesmo, demonstrando sua competência técnica e legal para executá-la.
79. Detalhar o Subprograma de Controle da Dispersão e Proliferação da Fauna Sinantrópica, considerando a fauna levantada através do Estudo de Fauna Sinantrópica e as informações a serem obtidas nas Supervisões de Vigilância em Saúde – SUVI's correspondentes ao empreendimento, prevendo procedimentos técnicos adequados e de acordo com a legislação pertinente. Deverá ser apresentada a Anotação de Responsabilidade Técnica-ART do responsável pela elaboração do subprograma e informado a empresa responsável pela implementação do mesmo, demonstrando sua competência técnica e legal para executá-lo, desde a fase de planejamento (pré-implantação).

Áreas Contaminadas

80. Autuar Processo Administrativo de acompanhamento da situação ambiental no DECONT/GTAC por trecho dos corredores, para as áreas inseridas na ADA, contendo:



- a) Mapa com a localização das áreas identificadas como potencial, suspeitas e contaminadas, para as áreas que serão diretamente afetadas pelas obras, em escala 1:5.000.
 - b) O número de contribuinte do imóvel (SQL), bem como sua situação cadastral no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos - BDT) para as áreas que serão diretamente afetadas pelas obras, classificadas como potencial, suspeitas ou contaminadas.
 - c) Avaliação Ambiental Preliminar para as áreas que sofrerão interferência direta das obras, classificadas como potencialmente contaminadas.
 - d) Avaliação Ambiental Preliminar e Investigação Confirmatória para as áreas que sofrerão interferência direta das obras, classificadas como suspeitas de contaminação.
 - e) Os itens “c” e “d”, deverão seguir as diretrizes estabelecidas pelo Manual de Gerenciamento de Áreas Contaminadas (CETESB/2001); Guia para Avaliação do Potencial de Contaminação em Imóveis (CETESB/2003); ABNT NBR 15.515/2007 (Parte 1 e 2); ABNT NBR 15.492/2007; ABNT NBR 15.495/2007 (Parte 1 e 2), além da legislação vigente.
 - f) Para as áreas classificadas como contaminadas na ADA, apresentar Parecer Técnico atualizado emitido pela CETESB.
- 81.** A cada solicitação de LAI, atualizar a situação ambiental das áreas que sofrerão interferência direta no solo e água subterrânea, reclassificando-as se necessário, de acordo com as investigações realizadas e versões atualizadas das listagens da CETESB e do GTAC.
- 82.** Nos locais previstos para o reassentamento, identificar as áreas com potencial, suspeitas ou comprovadamente contaminadas cadastradas no banco de dados da Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP (Boletim de Dados Técnicos – BDT) disponível no endereço eletrônico https://www3.prefeitura.sp.gov.br/spmf_slc/InformaSQL.aspx, no Relatório de Áreas Contaminadas do Município de São Paulo publicado trimestralmente, disponível no endereço eletrônico:



http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/meio_ambiente/servicos/areas_contaminadas/index.php?p=3386 e na Listagem de Áreas Contaminadas e Reabilitadas do Estado de São Paulo (última versão) e no Sistema de Fontes de Poluição – SIPOL, ambos disponibilizados pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – CETESB.

83. Caso haja novos lotes que venham sofrer interferência direta das obras, sejam eles públicos ou privados, para implantação do empreendimento ou para reassentamento, classificá-los quanto ao potencial de contaminação.
84. Apresentar detalhamento do Plano de Contingência referente à áreas contaminadas.

É o parecer.

São Paulo, 25 de novembro de 2013

Lucas Phelippe dos Santos

Relator

Câmara Técnica II – Obras Viárias, Drenagem, Transporte e
Habitação do Conselho Municipal do Meio Ambiente e
Desenvolvimento Sustentável

Conselheiros membros da Câmara Técnica que aprovaram o parecer técnico:

José Carlos Andersen (SMT - Presidente)
Lucas Phelippe dos Santos (SVMA/DECONT - Relator)
Alessandro Azzoni (Associação Comercial de São Paulo)
Angelo Iervolino (Sociedade Ambientalista Leste)
Eduardo Ignácio de Faria (SGM)
Eduardo Storopoli (Universidade Uninove)
George Doi (Sindicato das Micro e Pequenas Indústrias - SIMPI)
Glaucio Cugler (SVMA/DEPLAN)
Maria José de Andrade Filha (SVMA/UMAPAZ)
Marta Amélia de Oliveira Campos (ABES)
Olga Maria Soares e Gross (SMDU)
Sergio Krichanã Rodrigues (SIURB)
Secretária Executiva CADES: Ocleres Harkot