TERMO DE REFERÊNCIA – TR 001/2021

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV

Em cumprimento à legislação em vigor, em especial a Lei n° 6744/2020, o presente Termo de Referência - TR objetiva orientar a elaboração do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV do **Túnel Rodoviário e Boulevard** na Avenida Central de Taguatinga, na Região Administrativa – RA III do Distrito Federal, explicitando os conteúdos mínimos e as diretrizes básicas a serem abordadas.

Esse estudo visa analisar a viabilidade urbanística do supracitado empreendimento nas suas fases de construção e operação, considerando seu impacto na vizinhança. Deve ser elaborado por equipe multidisciplinar, composta por técnicos que satisfaçam às exigências da legislação relativa à regulamentação do exercício das profissões. Ressalta-se que a responsabilidade técnica, no que diz respeito ao conteúdo apresentado, não cessa quando da entrega do produto final, conforme a legislação em vigor.

O EIV deve obedecer a este TR e ser apresentado à Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH para a análise e anuência da Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de Vizinhança – CPA/EIV que, caso julgue necessário à sua atuação, pode solicitar informações complementares.

DIRETRIZES GERAIS

O EIV, para todas as etapas de implementação do empreendimento (implantação e operação), tem como diretrizes gerais:

- prevenir e evitar o desequilíbrio no crescimento urbano do Distrito Federal, respeitando o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT/DF, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade – PDTU/DF e os demais normativos urbanísticos e ambientais vigentes;
- garantir a acessibilidade, os serviços públicos e a seguridade física da população fixa e flutuante localizada nas áreas de inserção e influência do empreendimento, respeitando a legislação vigente;
- garantir a qualidade de vida da população nos espaços habitáveis e nos espaços de geração de emprego e renda;

● apresentar as demandas por equipamentos urbanos e comunitários;

● garantir padrões de mobilidade adequados, mediante indicação de índices de desempenho aceitáveis;

● garantir a adoção de instrumentos de política urbana, em especial, o de participação popular, previsto no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) e no PDOT (Lei Complementar nº803/2009);

● proteger e valorizar o patrimônio histórico, artístico, cultural e paisagístico;

● garantir a compatibilização do empreendimento com os demais projetos previstos para a área e aqueles já implantados, em especial o metrô;

No que se refere à proposição de medidas mitigadoras, entre outras que couberem, durante a execução das obras, deve-se considerar a necessidade de definir estrutura interinstitucional e plano/programa de monitoramento, capaz de operacionalizar o acompanhamento das ações voltadas à implementação das medidas que couberem ao empreendedor e aos demais responsáveis identificados.

OBJETIVOS

São objetivos deste EIV:

● caracterizar e analisar o empreendimento, nas fases de implantação e de operação, considerando os elementos físicos, as funcionalidades e os métodos construtivos, assim como, as possíveis interferências físicas e operacionais nos equipamentos urbanos e comunitários existentes nas áreas de inserção e influência do empreendimento;

● sistematizar e caracterizar o empreendimento, com os **Sistemas Viário, de Circulação (tráfego e trânsito) e de Transporte**, em suas áreas de influência;

● caracterizar e analisar a morfologia urbana da área do estudo na fase anterior ao início das obras e nas fases de implantação e de operação do empreendimento, orientada para a identificação e avaliação dos impactos relacionados aos **Sistemas Viário, de Circulação (tráfego e trânsito) e de Transporte**;

● identificar, analisar e caracterizar a natureza e a magnitude dos impactos positivos e negativos do empreendimento no ambiente e no contexto socioeconômico da população fixa e flutuante, em suas fases de implantação e operação;

● definir as medidas apropriadas à prevenção, mitigação ou compensação de cada um dos impactos negativos do empreendimento, apresentando matriz de responsabilidade e cronograma físico-financeiro;

ROTEIRO PARA ELABORAÇÃO DO EIV

1. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDEDOR

1.1. Número do processo autuado na SEDUH;

1.2. Razão social e CNPJ da empresa;

1.3. Nome, endereço, telefone e e-mail do interessado para correspondência e contato;

1.4. Nome, telefone, endereço, e-mail e razão social da empresa responsável pelo Estudo;

1.5. Anotação e registro de responsabilidade técnica dos profissionais envolvidos na elaboração do estudo.

2. IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Consiste na descrição do empreendimento com as informações e estudos que o caracterizem, desde a fase de execução das obras até o produto final – Túnel e Boulevard, contendo:

2.1. nome e atividades previstas;

2.2. objetivo e justificativa;

2.3. localização e situação geográfica, incluindo ilustração, conforme Estudo Preliminar Urbanístico, com as coordenadas dos vértices das poligonais das áreas direta e indiretamente atingidas pelo empreendimento, incluindo as vias de acesso;

2.4. área total da intervenção, identificando os totais e respectivos percentuais de área construída, de área pavimentada e de área permeável;

2.5. memorial descritivo do empreendimento;

2.6. apresentação e descrição da ocupação prevista para o empreendimento e de sua compatibilidade com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, Plano de Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU e demais legislações ambientais e urbanísticas pertinentes;

2.7. indicação de toda a legislação referencial do Projeto e de licenciamento de natureza urbanística e ambiental, para a área da Intervenção.

3. METODOLOGIA E PROCEDIMENTOS

A metodologia e procedimentos adotados devem atender aos seguintes aspectos:

3.1. identificação e descrição das etapas de desenvolvimento do estudo;

3.2. apresentação da matriz metodológica e dos procedimentos de elaboração do EIV, a partir de:

3.2.1 pesquisas elaboradas segundo metodologias técnica e científica reconhecidas;

3.2.2 projeção das demandas geradas, no que tange a transporte e trânsito;

3.2.3 estudos de circulação e capacidade viária, de forma a atender a todas as diretrizes e condicionantes do sistema de mobilidade urbana contidos em referencial regulatório específico, no âmbito do processo de licenciamento urbanístico e ambiental existente;

3.2.4 estudos já desenvolvidos e aprovados pelos órgãos competentes: RIAC e outros;

3.3. os subitens anteriores devem contemplar minimamente:

3.3.1. o alcance e intensidade dos impactos nos sistemas viário, de circulação e de transporte público de passageiros, poderá indicar uma área de influência maior que a inicialmente estabelecida neste TR;

3.3.2. a previsão de impactos na áreas urbanas da cidade de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia no que se refere à mobilidade urbana, observando, sobretudo, as áreas ao longo das principais vias de acesso à área central de Taguatinga: Av. Comercial Sul e Norte, Av. Samdu Sul e Norte; Av. Elmo Serejo (pista do Estádio), Av. Hélio Prates; Pistão Norte e Pistão Sul de Taguatinga, Via de ligação Taguatinga/Samambaia na altura da QNL, EPTG, EPCL e EPNB;

3.3.3. a previsão de impactos, no que se refere à mobilidade urbana, na área de influência direta e nos principais cruzamentos da área de influência indireta, conforme item 6.8.1;

3.3.4. os cenários de simulação de tráfego devem abordar as fases de implantação e operação do empreendimento;

3.3.5. o diagnóstico, com as contagens volumétricas realizadas antes da data de início de implantação do empreendimento, atualizadas, observando-se 3 tipos de fluxos: os de passagem, os internos à Taguatinga e os que se originam em outras regiões administrativas e cidades do entorno do Distrito Federal, com destino à área central de Taguatinga.

3.3.6. as medidas mitigadoras relativas à mobilidade urbana, considerando: a priorização do transporte não motorizado sobre o transporte público e deste sobre o transporte privado, a integração entre os sistemas de transporte, restrição à circulação e ao estacionamento de veículos, a partir da perspectiva da sustentabilidade;

3.3.7. a elaboração de sumário executivo com as principais conclusões e demais elementos de comunicação, com vistas a dar publicidade ao EIV.

4. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

4.1. Estudo Preliminar Urbanístico do Empreendimento, contendo:

4.1.1. planta Geral de Localização e Situação, apresentando a inserção do Túnel Rodoviário e respectivo Boulevard na malha urbana pré-existente, com indicativos do norte, do endereçamento principal, e das coordenadas geográficas, etc;

4.1.2. projeto do Boulevard, compreendendo:

a) base(s) com a planimetria da urbanização proposta para o nível superficial, incluindo a representação dos todos seus elementos (pistas veiculares, canteiros, baias, estacionamentos, bicicletários, ciclofaixas ou ciclovias, calçadas, praças, travessias de pedestres, paradas de ônibus das linhas circulares locais e de ligação, pontos de taxi etc.) e das interfaces com o espaço urbano constituído;

b) base(s) com o detalhamento básico dos estacionamentos de veículos (acessos e pistas de circulação, indicando: o sentido de tráfego; as demarcações de vagas, o total de vagas e vagas exclusivas - Portador de Necessidades Especiais - PNE, idoso, motos, paraciclos, taxi, carga e descarga, embarque e desembarque, Corpo de Bombeiros etc.; e canteiros/áreas verdes);

c) bases com o perfil longitudinal e seções típicas do Boulevard, apresentando as relações de distância e altura entre os principais elementos na faixa de domínio/caixa de via;

d) base(s) com o detalhamento básico da proposta de drenagem pluvial;

e) base(s) com o mapeamento das interferências físicas do Boulevard na urbanização, equipamentos urbanos e comunitários e nas linhas e instalações do sistema de transporte público de passageiros pré-existentes.

4.1.3. projeto do Túnel, compreendendo:

a) base(s) com o projeto geométrico planimétrico do Túnel Rodoviário, incluindo a representação de todos os seus elementos (pistas veiculares, canteiros, baias, calçadas, ciclovias ou ciclofaixas, etc.) e das interfaces com o sistema viário e as instalações do METRÔ-DF pré-existentes;

b) base(s) com o perfil longitudinal e seções típicas do Túnel Rodoviário, apresentando as relações de distância e altura entre todos os elementos projetados e pré-existentes na Faixa de Servidão do METRÔ-DF;

c) base(s) com o detalhamento básico da proposta de drenagem pluvial;

d) base(s) com o mapeamento das interferências físicas do Túnel Rodoviário nas redes de serviços públicos, equipamentos urbanos e comunitários e nas instalações do sistema de transporte público de passageiros pré-existentes;

e) base(s) com o detalhamento básico da proposta estrutural do Túnel, acompanhada da memória de cálculo preliminar;

f) base(s) com o detalhamento das instalações de ventilação e segurança no túnel.

4.1.4. projeto de Obras Complementares fundamentais ao Empreendimento:

a) reconstrução da Passagem Pública Subterrânea - Acesso à Estação Metroviária Praça do Relógio;

b) . rebaixamento do Viaduto da Av. Samdu em Taguatinga;

c) remanejamento do poço de ventilação do Metrô-DF (indicado no Relatório de Impacto Ambiental Complementar - RIAC)

4.1.5. planejamento de execução das Obras Transitórias e Procedimentos Construtivos do Empreendimento (fase de implantação):

a) indicação do posicionamento do Canteiro de Obras ao longo das fases da obra, com o diagrama de localização: (i) de acessos e percursos das pessoas, veículos e equipamentos; (ii) das áreas de bota-fora, jazidas, suprimento de materiais, de água e energia elétrica;

b) cronograma das fases da obra;

c) apresentação dos desvios de tráfego e respectiva sinalização viária, visando à manutenção do tráfego de pessoas e veículos, em condições adequadas de segurança, ao longo das fases da obra;

d) apresentação de *croquis* de drenagem pluvial temporária;

e) apresentação de proposta de acessibilidade temporária (calçadas, travessias, estacionamentos etc.), garantindo os acessos da população às atividades lindeiras, e aos serviços de transporte público de passageiros;

f) especificação do processo construtivo do Empreendimento em todas as fases da obra.

5. LICENCIAMENTOS URBANÍSTICOS E AMBIENTAIS

Apresentar levantamento das licenças, autorizações, anuências, etc., de natureza urbanística e ambiental, e/ou a situação dos processos de licenciamento em andamento, para a área do empreendimento em questão.

6. CARACTERIZAÇÃO URBANA, AMBIENTAL E SOCIOECONÔMICA DAS ÁREAS DE INFLUÊNCIA E RESPECTIVA ANÁLISE

Consiste na caracterização e análise das áreas de influência direta e indireta do empreendimento, na fase anterior ao início das obras, nas fases de implantação e de operação plena, mediante informações e estudos dos elementos e aspectos mais representativos de suas dimensões urbana, ambiental e socioeconômica.

6.1. Áreas de Influência

A Área de Influência Direta - AID é definida pela poligonal do entorno imediato do empreendimento, abrangendo a vizinhança: imóveis e vias locais, principais acessos e intersecções viárias etc. Foi definida como área de influência direta o espaço compreendido pela seguinte poligonal:

Ponto 0 X: 173744,229484 m Y: 8247229,59008

Ponto 1 X: 174243,631524 m Y: 8246260,55169

Ponto 2 X: 173727,692992 m Y: 8245995,96782

Ponto 3 X:173456,54745 m Y:8246516,69532

Ponto 4 X: 173375,584788 m Y: 8246565,90792
Ponto 5 X: 173413,684864 m Y: 8246630,99555
Ponto 6 X: 173026,33409 mY: 8246850,07099
Ponto 7 X: 172923,146383 mY: 8246938,97117
Ponto 8 X: 172686,60841 mY: 8246740,53327
Ponto 9 X: 172648,508334 mY: 8246788,15837
Ponto 10 X: 172178,607394 mY: 8246513,52032
Ponto 11 X: 171889,681816 mY: 8247142,17157
Ponto 12 X: 171887,776812 mY: 8247144,39408
Ponto 13 X: 173070,784178 mY: 8247533,33236
Ponto 14 X: 173288,272113 mY: 8247607,94501
Ponto 15 X: 173744,229484 m Y: 8247229,59008

A Área de Influência Indireta - AII é definida pelo território que ultrapassa a AID e que é significativamente afetada pela implantação do empreendimento. Portanto, foi definido, a partir do empreendimento (ponto central X:172645,967578m Y: 8247105,40005m), um raio de dois mil e quinhentos metros para a área de influência indireta com o objetivo de avaliar situações que influenciem e repercutam de forma relevante na dinâmica urbana da região.

Existindo aspectos relevantes relativos à implantação do empreendimento, que venham causar impactos significativos além das áreas de influência definidas, essas poderão ser ampliadas.

A caracterização das áreas de influência deve ser direcionada para identificar e avaliar os impactos relacionados aos aspectos destacados nos subitens subsequentes.

6.2. Cartografia básica

A descrição do empreendimento deve ser acompanhada da seguinte cartografia básica:

6.2.1. mapa de localização do empreendimento no Macrozoneamento do PDOT e em relação ao Zoneamento Ambiental;

6.2.2. mapa de situação da intervenção no respectivo Projeto de Urbanismo, indicando o posicionamento frente à divisão político-administrativa;

6.2.3. planta planialtimétrica com indicação da declividade do terreno e do seu entorno imediato, antes da implantação do empreendimento.

6.3. Uso e ocupação do solo

A caracterização e análise do uso e ocupação do solo consiste na apresentação dos itens a seguir:

6.3.1. mapeamento e descrição do uso do solo da AID, de acordo com a legislação vigente, segundo a poligonal do empreendimento a ser implantado, indicando: os cursos d'água e áreas úmidas, a vegetação, as áreas de preservação permanente (APP), as faixas não parceláveis e o sistema viário existente;

6.3.2. mapeamento e descrição das ocupações, usos e atividades existentes na AID, que sofrerão interferência direta da implantação do empreendimento;

6.3.3. descrição do desempenho funcional em termos de mobilidade e do sistema de atividades da área do empreendimento, em diferentes horas do dia, a partir da seguinte abordagem metodológica:

a. análise a partir do estudo existente no licenciamento ambiental, ou;
b. análise a partir dos dados do PDTT.

Ressalta-se que para ambos casos será necessário um ajuste ou correção na taxa de crescimento da região.

6.3.4. levantamento dos entraves legais incidentes nas ocupações, usos e atividades que inibem a dinamização da área de estudo, incluindo a situação fundiária;

6.3.5. análise das atividades socioeconômicas presentes na AID, destacando a estrutura produtiva instalada, em seus diversos segmentos, abrangendo além da situação atual, as fases de implantação e operação;

6.3.6. análise das alterações nos usos, ocupações e atividades na AID, indicando as possíveis deficiências e tendências durante a implantação do empreendimento e no seu período de operação.

6.4. Equipamentos comunitários

Caracterizar e analisar os equipamentos comunitários existentes na AID, à luz da intensidade de sua utilização e do fluxo da população usuária, com e sem o empreendimento e durante a sua implantação, a partir de levantamento de dados secundários e quantitativos tais como:

a. mapeamento dos Equipamentos Públicos Comunitários - EPC

b. consulta à Secretaria responsável pelo respectivo equipamento quanto a demanda de cada EPC.

6.5. Paisagem urbana, patrimônio natural e cultural

6.5.1. Descrição da morfologia existente no entorno imediato da área do empreendimento, identificando a volumetria dos imóveis (vistas com alturas, cheios e vazados, cores e texturas) na paisagem urbana;

6.5.2. Relatório de percurso de observação na área de projeto, contemplando:

6.5.2.1. registro iconográfico, sistematizado por pontos de observação dos espaços públicos e privados, com descrição de cada ponto e justificativa do percurso utilizado;

6.5.2.2. identificação dos elementos marcantes da configuração urbana, incluindo aqueles de valor histórico, artístico, cultural e paisagístico;

6.5.2.3. análise das alterações na paisagem urbana local, com os aspectos da intervenção que interferem nas características do meio ambiente urbano, de forma negativa ou positiva.

6.6. Conforto ambiental

6.6.1. Mapeamento e descrição das características do microclima (sombreamento, ilhas de calor, radiação solar, ventilação e ruído) na área do empreendimento;

6.6.2. Análise das possíveis interferências do empreendimento no conforto ambiental da AID.

6.7. Dados populacionais e socioeconômicos

6.7.1. Descrição e quantificação da população fixa e flutuante da AID, com base em dados demográficos disponíveis;

6.7.2. Breve diagnóstico socioeconômico da AID;

6.7.3. Análise das tendências de crescimento da população fixa e flutuante, no sistema de atividades socioeconômicas existentes, nas fases de implantação e de operação do empreendimento.

6.8. Mobilidade urbana, sistemas viário, de circulação e de transporte público de passageiros

Este item compreende os diversos agentes e componentes da mobilidade urbana: sistema viário, sistema de circulação (tráfego e trânsito) e sistema de transporte público, voltados para atender às necessidades das pessoas no exercício de seu papel social, diariamente, utilizando-se dos diversos modais de transporte existentes na área do empreendimento, tais como: ônibus, metrô, automóvel (taxi), motocicleta, bicicleta e outros. De forma geral, quanto aos aspectos da mobilidade, o estudo deve caracterizar e analisar o ambiente sem o empreendimento, durante sua implementação e em operação plena, orientado para a identificação de impactos, contemplando os seguintes conteúdos:

- mapas temáticos;
- características funcionais e geométricas das vias (hierarquia/classificação viária, velocidade diretriz etc.);
- levantamentos topográficos e cadastrais, considerando a elaboração e interpretação dos mesmos para fins de planejamento urbano, cadastro técnico e inventários urbanos;
- plano de circulação viária na AID, antes do início das obras, durante a execução e após a implantação do empreendimento, destacando a caracterização e análise dos usos das vias ao longo de todas as testadas de quadra, utilizando-se como base as pesquisas de transporte e trânsito necessárias à geração de alternativas de circulação nas vias;
- projeções da demanda (transporte e trânsito);
- desenho da rede de tráfego – nós e links devidamente codificados;
- carregamento das redes de tráfego;
- extensão dos links da rede de tráfego;
- faixas de tráfego – (i) Largura das faixas de tráfego de todos os links da rede de simulação, previamente aferida em campo, em pontos fixos e materializáveis para fins de conferência futura, conforme o caso; (ii) Número de faixas, com destaque para as faixas seletivas, preferenciais ou exclusivas para o sistema de transporte público coletivo;
- simulação de tráfego, a partir de uma base de dados obtida por meio de pesquisa de transporte e trânsito, com software especificado pelo RT e adequado à complexidade do ambiente;
- layout e esquemas funcionais e operacionais (tráfego geral e sistemas específicos de transporte)

- seções transversais – típicas e atípicas de toda a rede de vias que compõe a área de abrangência da intervenção;
- caracterização da tecnologia, dimensionamento, programação, níveis de serviço, operação e simulação das redes de transporte público e do trânsito;
- caracterização e análise da rede semaforizada (estágios, fases, programação semafórica preliminar e outras), acompanhada dos estudos de viabilidade de implantação de nova sinalização semafórica;
- caracterização e análise da mobilidade ativa: rede e infraestrutura de acessibilidade voltadas para os pedestres e ciclistas;
- caracterização e análise da rede de atendimento dos sistemas de transporte público coletivo (Distrito Federal e Entorno) e individual (taxi);
- caracterização, definição, dimensionamento e operação dos diversos sistemas de transporte envolvidos (corredores e eixos de transporte, estações, terminais e outras que envolvam a operação dos sistemas de transporte público individual e coletivo) na área de influência do empreendimento;
- caracterização dos indicadores de desempenho das alternativas geradas, utilizando-se de métodos técnicos e cientificamente comprovados;
- seleção e caracterização detalhada de todos os aspectos necessários ao detalhamento do projeto executivo de trânsito e seus complementares;
- compatibilização com as demais intervenções urbanísticas detalhadas nos projetos complementares necessários à implantação das obras;
- identificação das necessidades de iluminação pública, notadamente durante a implantação do empreendimento, quando os desvios de tráfego estabelecem novas rotas de circulação de pedestres e veículos.

Devido à pandemia da Covid-19, a modelagem de macrossimulação prevista para o estudo da capacidade das vias deve ser calibrado para o ano base 2019 em função da disponibilidade de dados de volume de tráfego pré-existentes, utilizando as matrizes de origem e destino desenvolvidos no âmbito do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF – PDTT/DF finalizado em 2018.

Incrementalmente às matrizes de viagem do PDTT/DF, devem ser solicitadas informações de movimentação veicular de controladores de velocidade na AID e na AII junto ao DETRAN/DF e DER/DF. Essas informações serão relativas ao segundo semestre

de 2019 em função da crise de pandemia e da imprevisibilidade da retomada dos fluxos habituais de tráfego e de pessoas.

Devem ser utilizados para a calibração do modelo os semáforos na AID que possuem controladores de velocidade, e também os seguinte equipamentos de fiscalização eletrônica que não são cruzamentos semaforizados, mas que possuem dados relevantes para o estudo:

PARDAIS	ESTE	NORTE
Barreiras Av. Estádio (em frente à KIREIBARA - ambos os sentidos)	171512,2147	8246754,388
EPTG (chegada ao centro de Taguatinga - ambos os sentidos	173824,3133	8247384,106

Os dados obtidos nas contagens volumétricas do Relatório anteriormente apresentados (2017) também devem ser utilizados (com as devidas correções nas taxas de crescimento veicular) para balizar as informações atuais, comparando-as com as encontradas nas bases de dados acima mencionadas.

6.8.1. Sistema viário e de circulação

- apresentar resposta de consulta ao Detran sobre interferências nas redes e tubulações de instalação semafórica e de fiscalização eletrônica existentes nas proximidades do empreendimento;
- apresentar resposta de consulta ao Detran e ao DER sobre a existência de projetos viários aprovados ou em estudo na AID;
- caso haja estudo de trânsito específico para o empreendimento, informar se o estudo foi submetido ao exame do Detran e DER. Apresentar a avaliação ou manifestação dos respectivos órgãos;
- realizar o mapeamento com a identificação dos principais polos geradores de viagens (PGV) existentes e em fase de implantação na AID, incluindo os equipamentos comunitários. Mapear os trajetos com origem ou destino nos principais PGVs existentes da AID, na situação atual, durante as diversas etapas da obra e com a operação do empreendimento;

- mapear e analisar o traçado do sistema viário hierarquizado e a infraestrutura viária existentes na AID, da situação atual e durante a implantação do empreendimento. Apresentar nas vias principais: a largura das vias, o número de faixas de rolamento, a velocidade regulamentar, a condição do pavimento, o controle de tráfego nas interseções viárias;
- mapear o sistema viário existente e analisá-lo quanto às condições de tráfego nas vias dentro da AID (o volume e a composição do tráfego, o tempo de viagem médio entre as interseções, o comprimento de fila identificado e o nível de serviço das interseções);
- avaliar os cruzamentos (o volume e a composição do tráfego, o tempo de viagem médio entre as interseções, o comprimento de fila identificado e o nível de serviço das interseções) na extensão da AID e nos seguintes locais:

✓ aproximadamente 850m da Comercial e Samdu Norte, prioritariamente os Cruzamentos: Comercial Norte x CNB 2/3, Comercial Norte x CNB 4/5, Comercial Norte x CNB 6/7, Samdu Norte x QNC 6, Samdu Norte x QNC 4, Samdu Norte x QNC 2;

✓ aproximadamente 1.170m da Comercial e Samdu Sul, prioritariamente os Cruzamentos: Comercial Sul x CSB 1, Comercial Sul x CSB 9, Comercial Sul x Via Setor D Sul, Samdu Sul x QSB 3, Samdu Sul x QSC 18, Samdu Sul x QSB 10 e Samdu Sul x Via Setor D Sul;

✓ cruzamento Pistão Norte (DF-001) x QNA 39/40 com os retornos vinculados (aprox. 1.170m), cruzamento Pistão Norte (DF-001) x QNA 27/28 (aprox. 850m) com os retornos vinculados e cruzamento EPTG (DF-085) x Av. das Castanheiras (aprox. 1.200m);

- mapear e analisar na AID a circulação de veículos e acessibilidade de pedestres e ciclistas em todas as etapas da obra (incluindo sinalização temporária, desvio de calçadas e ciclovias);
- apresentar, na AID, os estacionamentos de veículos, carga e descarga, embarque e desembarque de pessoas e analisar as possibilidades a serem utilizadas nas fases de implantação e operação do empreendimento;
- caracterizar e analisar a sinalização viária existente na AID e nas diversas fases da obra, inclusive na execução do canteiro de obras e nas suas interferências diretas com a estrutura viária existente (desvio ou fechamento de vias e calçadas);

- apresentar as interferências quanto à estrutura viária, na AID e AII, durante as várias etapas da obra (vias a fechar ou a serem abertas, equipamentos e sinalização a serem instalados, intervenções físicas, intervenções humanas em horários determinados de pico, o volume e a composição do tráfego esperados, o aumento de tempo de viagem médio entre as interseções, o aumento do comprimento de fila identificado e as mudanças no nível de serviço das interseções, etc.).

6.8.2. Transporte Público de Passageiros

Apresentar resultados das consultas feitas aos órgãos que regulamentam e gerenciam o sistema.

Ainda, caracterizar e analisar a rede de transporte público de passageiros (operação e infraestrutura de apoio), no que se refere à oferta e demanda, antes do empreendimento, durante a execução e após a implantação, de forma orientada para a identificação dos impactos decorrentes, descrevendo, inclusive, questões originárias da pressão antrópica sobre os diversos elementos do sistema viário, de circulação e de transporte, nos seus diversos modais decorrentes da implantação do empreendimento.

6.8.2.1. Em relação ao METRÔ:

a) Apresentar mapeamento (georreferenciado) e descrição das instalações e áreas metroviárias na AID do Empreendimento (inclusive daquelas projetadas), conforme informações fornecidas na resposta do METRÔ_DF à consulta prévia realizada no âmbito deste EIV, quais sejam:

- túnel Metroviário;
- estação metroviária;
- acessos à estação (praça, passagem pública de pedestres subterrânea);
- vedações (muros, cercas etc.);
- poços de alívio e de ventilação;
- banco de dutos;
- rede de Drenagem
- subestação retificadora de energia;
- áreas de manobra e/ou estacionamento de trens;

- faixa de Servidão do METRÔ-DF;
- paraciclos, estacionamento de veículos e demais equipamentos para a integração modal.

b) Descrição Funcional do Sistema na AID do Empreendimento, incluindo os seguintes quesitos:

- quantidade de passageiros por dia por estação;
- quantidade de passageiros por horário de pico por estação;
- intervalo entre trens (headway);
- capacidade máxima do trem;
- capacidade máxima da Estação metroviária;
- horário de funcionamento comercial;
- horário de manutenção das instalações.

c) Apresentar mapeamento e avaliação de interferências do empreendimento e respectivas obras complementares (durante sua implantação e operação) nas instalações físicas, faixa de servidão e condições operacionais e funcionais do METRÔ-DF, do tipo:

- sobreposições físicas com edificações e instalações do Sistema, que exijam demolições, reconstruções ou reformas (por exemplo: passagem pública de pedestres de acesso à estação Praça do Relógio, sob a Av. Central de Taguatinga, poço de ventilação existente perto do viaduto da Av. Samdu, etc.);
- procedimentos construtivos e operacionais que inflijam riscos estruturais às instalações do sistema, como o desconfinamento de estruturas enterradas, repercussões de vibrações e sobrecargas que podem ser inapropriadas;
- interrupções temporárias na operação do Sistema, que prejudiquem o atendimento da população;
- ocupação da Faixa de Servidão do Metrô, que dificulte ou até inviabilize operações de monitoramento e manutenção do túnel, pela sua face externa;
- obstrução temporária dos acessos regulares à estação Praça do Relógio, que dificulte a utilização do Sistema;
- sobrecarga na rede de drenagem do Metrô, que comprometa sua funcionalidade;

- obstrução/desconstituição de vagas exclusivas para as viaturas do Metrô e para o corpo de bombeiro, que dificulte ou até inviabilize atendimentos emergenciais;
- alteração na demanda do Sistema (sobrecarga ou ociosidade operacional).

6.9. Infraestrutura e serviços públicos (equipamentos urbanos)

Este item consiste no levantamento da infraestrutura instalada na AID e na apresentação da compatibilização do projeto do Túnel Rodoviário e do Boulevard de Taguatinga com os projetos existentes e em desenvolvimento nos diversos órgãos, concessionárias de serviços públicos, empresas públicas, autarquias e entidades.

A infraestrutura urbana e os serviços públicos devem ser caracterizados e analisados quanto aos componentes relacionados à mobilidade urbana, abrangendo os sistemas viário, de circulação (tráfego e trânsito), e de transporte público (coletivo e individual), visando à verificação de:

- capacidade de atendimento pelos equipamentos comunitários existentes na AID;
- interferências do empreendimento com os equipamentos existentes;
- necessidade de realocação e/ou implantação de novos equipamentos de apoio aos sistemas viário, de circulação (tráfego e trânsito) e de Transporte, com e sem o empreendimento e, principalmente, na fase de sua implantação, em observação aos parâmetros de desempenho operacional e de segurança para veículos, pedestres e ciclistas;
- a possibilidade de interrupção temporária da prestação de serviços de utilidade pública durante a implantação da intervenção viária, com a respectiva anuência dos órgãos e concessionárias competentes.

6.9.1. Abastecimento de água e esgotamento sanitário

Apresentar resposta da consulta à CAESB sobre interferência com a rede de abastecimento de água e esgotamento sanitário existente e projetada e suas faixas de servidão.

6.9.2. Drenagem de águas pluviais

Apresentar resposta da consulta à NOVACAP sobre a capacidade de atendimento e o cadastro do sistema de drenagem pluvial e a locação dos pontos para o sistema existente.

6.9.3. Energia elétrica e iluminação pública

6.9.3.1. apresentar resposta da consulta à CEB de viabilidade de fornecimento de energia elétrica para o empreendimento;

6.9.3.2. apresentar resposta da consulta à CEB sobre interferência de redes elétricas existentes ou projetadas com o empreendimento;

6.9.3.3. caracterizar e analisar o sistema de iluminação pública antes do empreendimento, durante a construção e após implantação, visando à segurança nas rotas principais de pedestres e nas paradas de ônibus.

6.9.4. Telecomunicações

Descrever e analisar a interferência no sistema de telecomunicações instalado e expansões projetadas.

6.9.5. Outros

Caso seja necessário, apresentar consulta a outras concessionárias de prestação de serviços públicos ou privados, para a manifestação quanto à capacidade de atendimento e interferência com sistemas existentes ou projetados.

6.10. Valorização e Desvalorização Imobiliária

6.10.1. caracterizar o valor de mercado atual dos imóveis na AID;

6.10.2. descrever os fatores que provocam a valorização (incremento de investimentos no setor, benfeitorias realizadas, etc.);

6.10.3. descrever os fatores que provocam a desvalorização (lei da oferta e da procura, sobrecarga no sistema viário, etc.);

6.10.4. apresentar uma avaliação sobre a valorização ou desvalorização imobiliária decorrente da implantação e operação do empreendimento.

7. IDENTIFICAÇÃO DOS IMPACTOS

Este item compreende a identificação dos impactos dos elementos caracterizados e analisados no item 6, na situação atual, sem o empreendimento, e nas fases de implantação e de operação do empreendimento.

A identificação dos impactos deve levar em consideração as alterações efetuadas no meio urbano, utilizando os indicativos técnicos obtidos nas diversas consultas e estudos complementares, anteriormente relacionados, que possibilitarão correlacionar às intervenções pretendidas com a capacidade de atendimento e ajustes necessários na infraestrutura urbana. Essa identificação deve apresentar, objetivamente, se há necessidade de estabelecer medidas mitigadoras ou contrapartidas.

Devem ser apresentados, justificadamente, os impactos provenientes das alterações propostas, à luz dos condicionantes técnicos, urbanísticos e ambientais, identificando os pontos fortes e fracos na AID, e seus reflexos na AII.

8. MEDIDAS PREVENTIVAS, MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS DE IMPACTOS

Em função dos efeitos dos impactos gerados, para adequar e viabilizar a inserção do empreendimento em harmonia com as condições do local pretendido e seu entorno, deve-se indicar as medidas a serem adotadas para prevenir, mitigar ou compensar cada impacto negativo do empreendimento nas respectivas AID e AII.

As medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias dos impactos são relativas aos diversos elementos caracterizados, avaliados e identificados nos itens anteriores, nas fases preliminar, de implantação e de operação do Túnel Rodoviário, Boulevard e de Obras Complementares.

As medidas deverão considerar:

- prioritariamente os instrumentos de ordenamento territorial e desenvolvimento urbano (de planejamento territorial e urbano, tributários e financeiros, jurídicos e de participação popular), como medidas preventivas, mitigadoras ou compensatórias dos impactos negativos do empreendimento, especialmente, aqueles identificados e analisados nos itens que tratam do mercado imobiliário e das atividades socioeconômicas, no que couber;

- as interferências no sistema viário e espaços públicos que comprometam ou dificultem a mobilidade e a acessibilidade física na AID e AII do empreendimento, como por exemplo: projeto e obras para desvios de tráfego de veículos e pedestres e estacionamentos provisórios;
- os impactos incidentes na circulação de veículos, na acessibilidade de pedestres e ciclistas, nas áreas utilizadas como carga e descarga, nas áreas destinadas a embarque e desembarque de pessoas e nos estacionamentos de veículos. A previsão de tais medidas deve incluir sinalização temporária, desvio de calçadas, ciclovias e rotas de pedestres e ciclistas, entre outros;
- os impactos negativos gerados pelas interferências na estrutura viária existente, durante as várias etapas da obra, nas áreas de interferência (vias a fechar ou a serem abertas, equipamentos e sinalização a serem instalados, intervenções físicas, intervenções humanas em horários determinados de pico, etc.).

Deve ser apresentada tabela resumo, conforme modelo anexo, considerando os subitens abaixo:

8.1. Fase I – Anterior ao início das obras

A fase preliminar antecede o início das obras e corresponde à preparação do ambiente, compreendendo a realização de audiência pública, a organização para o acompanhamento institucional, a comunicação social e divulgação junto à sociedade, os eventuais ajustes de projeto ou dos estudos específicos decorrentes do EIV e as ações complementares, de ordem operacional, educativa e de divulgação.

As medidas apresentadas deverão abranger:

8.1.1. plano de Comunicação Social para manter informado o público envolvido, notadamente os proprietários, moradores e usuários das edificações lindeiras e os usuários das vias que sofrerão intervenção direta. As informações devem ser divulgadas em todas as etapas da obra, especialmente aquelas que culminam nas alterações do sistema viário, do sistema de circulação e do sistema de transporte, com vistas a atender adequadamente a população afetada, oferecendo alternativas ou soluções com a devida antecedência;

8.1.2. pesquisa junto a população fixa e flutuante da AID, com a finalidade de identificar problemas e proposições em função da implantação da intervenção viária. A pesquisa

deve distinguir a população fixa da flutuante (usuários, trabalhadores e residentes) e seus resultados devem ser tabulados e interpretados;

8.1.3. planos que contemplem a arborização dos espaços públicos de convívio das áreas internas e externas das intervenções nos sistemas viário e de circulação, utilizando-se preferencialmente espécies nativas do cerrado.

8.2. Fase II - Implantação do empreendimento

Esta fase terá início com a implantação do canteiro de obras e finalizar com a entrega da obra. As medidas apresentadas deverão:

8.2.1. apresentar as ações moderadoras de tráfego, de tratamento para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e de adequação do transporte de pessoas e de cargas;

8.2.2. proteger o patrimônio histórico, artístico, cultural e paisagístico existente na AID e AII do empreendimento, como o relógio existente na praça de mesmo nome, em Taguatinga;

8.2.3. prevenir ou sanear interferências físicas nas redes de serviços e transportes públicos, como por exemplo: elaboração de projetos e obras para o remanejamento de elementos afetados e para as devidas readequações por meio de reformas, ou ainda, na impossibilidade destas, revisão do projeto do empreendimento nesses locais para a devida compatibilidade das partes conflituosas;

8.2.4. reduzir danos e transtornos à população, referentes às emissões de particulado, gases e ruídos e ao tráfego de máquinas e equipamentos pesados, como por exemplo: a utilização de técnicas de construção sustentáveis e de diminuição de emissão de gases causadores do efeito estufa (GEE), nos canteiros de obra e nos desvios de tráfego, observando as seguintes premissas:

- uso racional da água;
- eficiência energética;
- redução, reutilização e reciclagem de materiais e recursos;
- qualidade dos ambientes internos e externos da edificação;
- inovação e tecnologia;
- atendimento a necessidades locais;
- controle dos impactos resultantes das obras de terraplenagem (erosão e instabilidade do solo);

8.2.5. mitigar o incremento da impermeabilização do solo, como por exemplo: a utilização, no canteiro de obras e nos desvios de tráfego, de pavimentação e tecnologias que favoreçam à permeabilidade;

8.2.6. mitigar os efeitos negativos do lançamento das águas pluviais do canteiro de obras e dos desvios de tráfego em seus respectivos pontos, como por exemplo, a adoção de um sistema de drenagem específico; adoção de um sistema de drenagem que garanta a máxima infiltração das águas pluviais no solo, para recarga dos aquíferos, antes que as águas atinjam a rede coletora.

8.2.7. prevenir e mitigar os efeitos decorrentes da produção de efluentes sanitários e resíduos sólidos gerados no processo de execução das obras, no canteiro de obras e demais instalações de apoio administrativo, como por exemplo: projeto e obras para o adequado tratamento e destinação final desses rejeitos;

8.2.8. minimizar os impactos negativos na circulação viária (congestionamentos, acidentes e outras externalidades do trânsito) priorizando a acessibilidade e a mobilidade por transporte público coletivo. Apresentar comparativo dos parâmetros de desempenho viário, como volume e a composição do tráfego esperados, o aumento do tempo de viagem médio entre as interseções, o aumento no comprimento de fila, identificando as mudanças no nível de serviço das interseções, entre a situação de implantação do viaduto sem as medidas e a situação com as medidas.

8.3. Fase III - Operação do empreendimento

Esta fase marca o término da obra e o início do funcionamento pleno do empreendimento. As medidas relativas a esta etapa deverão minimizar os impactos negativos identificados nas áreas de influência, com o objetivo prioritário de garantir o devido atendimento à população quanto à mobilidade urbana, ao transporte público de passageiros, aos equipamentos públicos e comunitários e à infraestrutura urbana.

9. CUSTOS E CRONOGRAMA DAS MEDIDAS, PLANOS E PROGRAMAS DE MONITORAMENTO

9.1. Apresentar cronograma e estimativa de custos de todas as medidas a serem adotadas;

9.2. Apresentar cronograma de implantação da intervenção viária;

9.3. Discriminar os responsáveis pela execução das ações e serviços relativos ao Projeto do Túnel e Boulevard e suas respectivas medidas de prevenção, mitigação e compensação.

10. CONCLUSÃO GERAL

Apresentar conclusão, de forma objetiva e de fácil compreensão, das vantagens e desvantagens associadas à implantação do projeto, em confronto com o diagnóstico realizado sobre a área de intervenção e proximidades, a análise de dados realizada para a área de intervenção e proximidades, emitindo posicionamento conclusivo quanto à viabilidade urbanística da intervenção viária.

11. EQUIPE TÉCNICA

A equipe técnica necessária à elaboração do EIV deve ser multidisciplinar e constituída por profissionais especialistas nas áreas afetas ao estudo, indicando a área de formação dos profissionais e o número de registro nas respectivas entidades de classe.

O EIV deve conter a ficha técnica de todos os profissionais envolvidos em cada etapa do estudo, com a devida assinatura.

A equipe técnica é a responsável pelas apresentações do EIV nas reuniões técnicas e setoriais, bem como nas Audiências Públicas e junto ao Conplan, se for o caso.

12. APRESENTAÇÃO DO PRODUTO

12.1. Forma de apresentação

- os textos devem ser digitados somente no anverso das folhas e obedecer ao novo acordo ortográfico da Língua portuguesa;
- Inicialmente, deve ser entregue **uma via** do estudo impressa e **oito vias** em formato digital. Após o aceite final, o estudo deve ser entregue em **três vias** impressas e em **oito vias** em formato digital;
- os volumes devem ser impressos em qualidade "Laserprint" ou similar;

- os arquivos originais de mapas, figuras e croquis, dos tipos *.dwg, *.apr, *.jpg, *.wmf e outros, devem estar organizados em pastas separadas dos relatórios, para uma melhor visualização;
- as figuras e ilustrações devem estar incorporadas aos arquivos do Word por inserção de arquivos em formato *.wmf, do padrão "Windows Metafile" e apresentadas também em arquivos separados no formato *.dxf ou *.dwg, do padrão "AutoCAD";
- o sistema de elaboração dos mapas deve ser integrante do Sistema de Informações Geográficas (SIG). As "view" devem ser compostas dos temas básicos (sistemas viários, hidrografia, grade de coordenadas, curvas de nível, toponímia). O "layout" deve ter no mínimo: tema, título, legenda, indicação da direção norte, nome da contratante e contratada, escalas gráficas e numéricas, logomarcas;
- todo o material cartográfico deve ser entregue em meio digital e apresentado em arquivo para "AutoCAD", formato CAD (*.dwg), e/ou também em Arcgis.

12.2. Formato

- utilizar papel branco, formato A4 (21 X 29,7cm) e impressão em preto;
- as tabelas e as ilustrações (desenhos, esquemas, fluxogramas, fotografias, gráficos, mapas, organogramas), quando **não couberem** em papel formato A4 (21 X 29,7cm), devem ser impressas em papel **A3** (29,7 X 42 cm),visando uma melhor visualização do documento;
- os mapas e/ou projetos referentes às respostas de concessionárias de serviços públicos que não couberem em papel A4 ou A3, podem ser apresentados no tamanho original, dobrados no formato A4.

12.3. Fonte

- fonte Arial e tamanho 12 para todo o texto;
- fonte Arial e tamanho 10 para notas de rodapé, paginação, legenda das ilustrações e citações com mais de três linhas;
- fonte Arial tamanho 12 para **(TÍTULO)** em maiúsculo e negrito;
- fonte Arial tamanho 12 para **(Subtítulo),** em negrito,com a primeira letra em maiúsculo e as demais em minúsculo.

12.4. Margens

- margem esquerda e superior de 3 cm; direita e inferior 2 cm;
- recuo de primeira linha do parágrafo: 1,25 cm, a partir da margem esquerda;
- recuo de parágrafo para citação com mais de três linhas: 4 cm da margem esquerda;
- alinhamento de texto: utilizar a opção **"Justificada"** do editor de texto;
- alinhamento de título e seções: utilizar a opção **"Alinhar à Esquerda"** do editor de texto;
- alinhamento de título sem indicação numérica (Resumo, Listas, Sumário, Referências): utilizar a opção **"Centralizada"** do editor de texto.

12.5. Espaçamento

- espaço **"Entrelinhas"** do texto: 1,5 cm;
- o espaço simples (1,0 cm) é usado em: notas de rodapé, referências, resumos, legendas, ficha catalográfica e citações de mais de três linhas;
- os títulos das seções devem começar na parte superior da margem esquerda da folha e separados do texto por dois espaços de 1,5 cm entrelinhas;
- os subtítulos das seções devem vir na sequência dos títulos e alinhados a margem esquerda da folha, separados do texto por dois espaços de 1,5 cm entrelinhas;
- na folha de rosto deve constar a natureza do trabalho, o objetivo, o nome da instituição a que é submetido e a área de concentração, que devem ser alinhados do meio da folha para a direita, em espaço simples e fonte Arial tamanho 10.

12.6. Paginação

As folhas do trabalho devem ser **contadas** sequencialmente a partir da folha de rosto (inclusive) e **numeradas** a partir da Introdução. Os números devem ser escritos em algarismos arábicos e alinhados a 2 cm da margem direita e da margem inferior.

12.7. Volume do estudo

Cada volume do estudo deve conter até 250 folhas. Quando esse limite for ultrapassado, um novo volume deve ser aberto.

12.8. Identificação de volume

A numeração dos volumes é feita, utilizando-se numerais cardinais, com a inscrição de Volume 1, Volume 2 e, assim, sucessivamente.

12.9. Modelo de Folha de Rosto

Empresa TÍTULO DO TRABALHO As informações essenciais da origem do trabalho Mês/ano

A Folha de Rosto deve conter as mesmas informações contidas na Capa:

- Nome do autor (margem superior, fonte 14);
- título do trabalho (fonte 16, maiúsculo, negrito, centralizado);
- as informações essenciais da origem do trabalho: - Instituição onde o trabalho foi executado (fonte 14, só as primeiras letras maiúsculas, negrito, centralizada);
- cidade e ano de conclusão do trabalho (fonte 14, negrito, maiúsculo e minúsculo, centralizado).

12.10. Referência bibliográfica

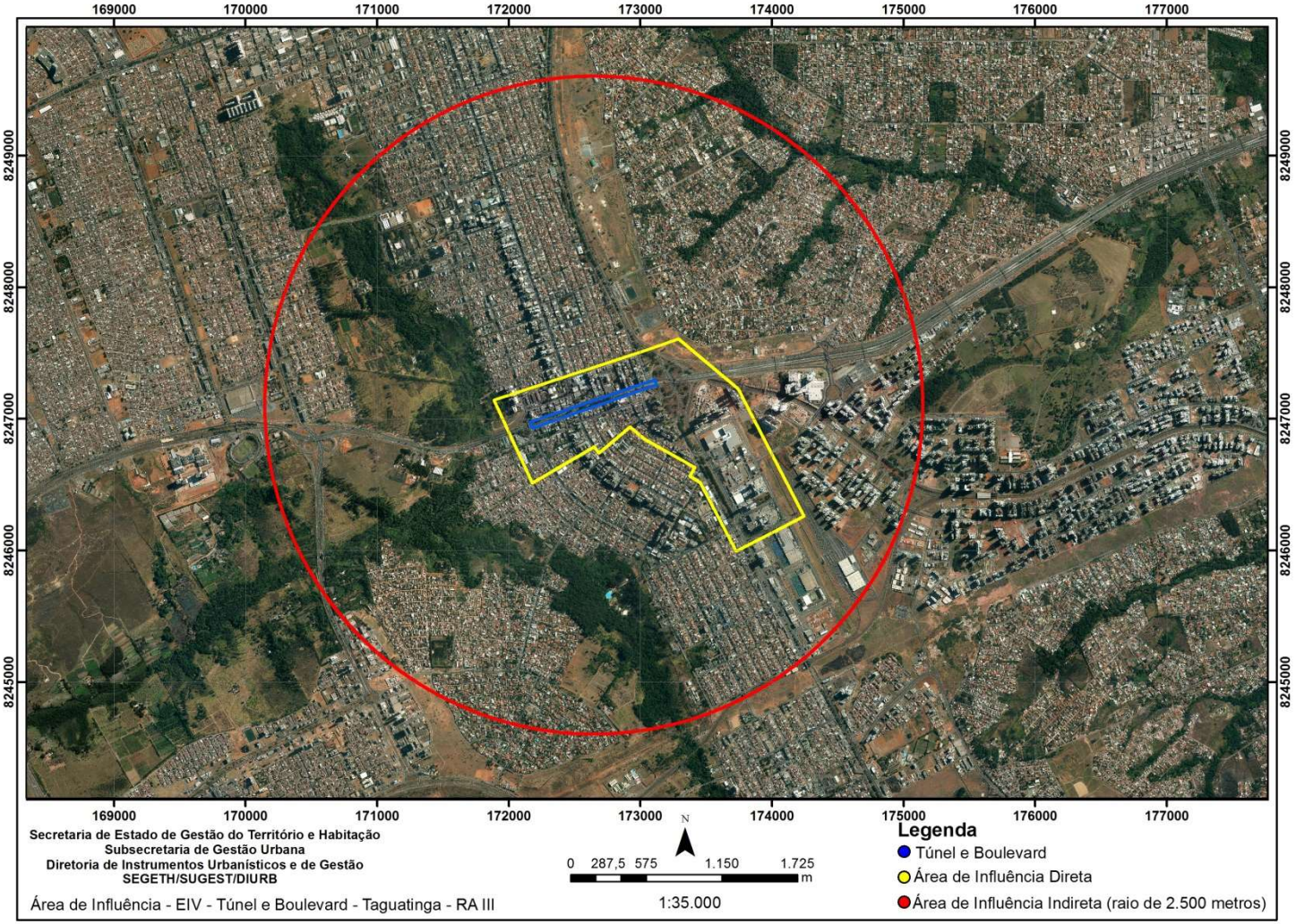
Deve constar a relação das obras consultadas para a realização do estudo, com referência bibliográfica, especificada por área de abrangência do conhecimento, de acordo com as normas da ABNT. Quadros e Tabelas devem conter a fonte e a data dos dados apresentados. Para mais informações, consultar a norma da ABNT específica para elaboração de referências: NBR 6023/2002.

12.11. Anexos

Constitui-se de informações complementares, relacionadas ao EIV, como exemplos: resposta de consultas às concessionárias de serviços públicos, mapas, plantas listas, fotografias, ilustrações, cópias de documentos, legislação, simulação digital, além de outras informações necessárias à composição do estudo.

Brasília, 26 de fevereiro de 2021...

ANEXO I


169000
170000
171000
172000
173000
174000
175000
176000
177000
8249000
8248000
8247000
8246000
8245000
Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação
Subsecretaria de Gestão Urbana
Diretoria de Instrumentos Urbanísticos e de Gestão
SEGETH/SUGEST/DIURB
Área de Influência - EIV - Túnel e Boulevard - Taguatinga - RA III
N
0 287,5 575 1.150 1.725
m
1:35.000
Legenda
Túnel e Boulevard
Área de Influência Direta
Área de Influência Indireta (raio de 2.500 metros)

Medidas ①de ②

Tabela 1 – Medidas Mitigadoras de ②

Nº	Origem da medida	Prazo	Medidas Mitigadoras	Responsável	Elaboração do Projeto	Aprovação do projeto	Coordenação da Ação	Termo de Compromisso
01	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩
02								
03								
04								

Fonte: (Citar aqui o documento que o originou a medida e a página do processo onde este foi acostado)
Notas: (Escrever notas explicativas se estas forem necessárias)

Instruções de preenchimento:
① - Descrever aqui se a medida é "Mitigadora" ou "Compensatória".
② - Descrever a qualificação das medidas: Trânsito, Infraestrutura de Serviços Públicos, Urbanismo, Paisagismo etc...
③ - Quem apontou a medida: Concessionária de Serviços Públicos; Conclusões do EPVT; Comissão de Análise ...
④ - Prazo para implementação da medida.
⑤ - Descrição da medida.
⑥ - Responsável pelo custo de implantação da medida: Empreendedor ou GDF.
⑦ - Responsável pela elaboração do projeto, quando necessário: Empreendedor ou órgão do GDF.
⑧ - Responsável pela aprovação do projeto, quando necessário: Órgão(s) do GDF.
⑨ - Responsável pela coordenação e fiscalização das etapas de implementação da medida: Órgão(s) do GDF.
⑩- Apontar se a medida deve ou não ser incluída no Termo de Compromisso a ser firmado entre o Empreendedor e o GDF.

ANEXO II