



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



L I D O
Em 28, 08, 13
Assessoria de Planejamento

Mensagem nº 254/2013 – CAG

Brasília (DF), 19 de agosto de 2013.

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Submeto à elevada apreciação dessa Câmara Legislativa o projeto de lei que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito originadas no PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2ª Etapa com a CAIXA ECONÔMICA FEDERAL.

A proposta objetiva autorizar a contratação das operações e oferecer garantias para viabilizar a execução dos projetos, considerando as razões expostas na Exposição de Motivos que acompanha o feito.

Aproveito o ensejo para, na forma do art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, requerer urgência na apreciação da proposta ora encaminhada.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e a seus pares protestos do mais elevado respeito e consideração.




Agnelo Queiroz
Governador

Ao Excelentíssimo Senhor

Deputado WASNY DE ROURE

Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal

NESTA





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

PL 1585 /2013

PROJETO DE LEI Nº

(Autoria: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito para financiar os empreendimentos contemplados no PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2ª Etapa e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operações de crédito interno no valor de até quinhentos milhões de reais com a Caixa Econômica Federal.

Parágrafo único. Os recursos decorrentes das operações devem ser aplicados em empreendimentos relacionados com a implantação de drenagem pluvial e pavimentação:

- I – do Setor Habitacional Vicente Pires;
- II – de parte do Setor Habitacional Arniqueira;
- III – do Setor Habitacional Porto Rico;
- IV – do Setor Habitacional Buritizinho.

Art. 2º Para garantia do principal e encargos da operação de crédito, fica o Poder Executivo autorizado a oferecer como garantia, a modo *pro solvendo*, as quotas-partes do Fundo de Participação dos Municípios – FPM, do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal – FPE e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias – ICMS de direito do Distrito Federal, ou outros recursos de idêntica natureza que vierem a substituí-los.

Parágrafo único. Na hipótese de insuficiência dos recursos previstos no caput, fica o Poder Executivo autorizado a vincular, mediante aceitação dos agentes financeiros supracitados, outros recursos para assegurar o pagamento das obrigações financeiras decorrentes do contrato celebrado.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento devem ser consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 4º O orçamento do Distrito Federal deve consignar, anualmente, os recursos necessários ao atendimento das despesas relativas à amortização do



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

principal, juros e demais encargos decorrentes da operação de crédito autorizada por esta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.



Exposição de Motivos nº 01/2013 – GAB/CACI

Brasília (DF), 19 de agosto de 2013.

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o presente projeto de lei que tem como objetivo autorizar o Poder Executivo a contratar operações de crédito com a Caixa Econômica Federal para financiar os empreendimentos contemplados no PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2ª Etapa.

A operação de crédito tem origem em recursos do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Prô-Transporte no âmbito do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), no eixo Pavimentação e Qualificação de Vias que totalizam o valor de **R\$ 500.000.000,00** (Quinhentos milhões de reais) em financiamentos com o objetivo de executar obras e serviços em projetos como:

- I - Implantação de drenagem pluvial e pavimentação do Setor Habitacional Vicente Pires;
- II - Implantação de drenagem pluvial e pavimentação de parte do Setor Habitacional Arniqueira;
- III - Implantação de drenagem pluvial e pavimentação do Setor Habitacional Porto Rico e
- IV - Implantação de drenagem pluvial e pavimentação do Setor Habitacional Buritizinho.

As áreas acima citadas correspondem a áreas com características urbanas, carentes de infraestrutura. As obras a serem implantadas consistem em melhorias na infraestrutura de áreas com baixas condições de salubridade e mobilidade e sem integração com o entorno consolidado, possibilitando, em alguns casos, a regularização fundiária, urbanística e ambiental. Além da regularização presente nos termos da Lei Federal nº 11.977, de 07 de julho de 2009, Minha Casa Minha Vida, a urbanização dessas áreas integra o processo como condicionante das mesmas.

Em outras regiões a implantação de infraestrutura contribui positivamente para a reparação de danos ambientais, protegendo os recursos naturais existentes e fixando padrões de ocupação do solo compatíveis com a sensibilidade físico-ambiental. A qualificação do



espaço urbano, neste caso, visa à preservação do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida de seus moradores.

As propostas incluem pavimentação asfáltica em CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado a Quente) e em bloco sextavado de concreto totalizando mais de 300.000 metros de vias, além da execução de mais de 717.000 m de passeios com acessibilidade; e implantação de drenagem pluvial e sinalização viária; tudo em conformidade com os projetos. Aproximadamente 95.000 habitantes serão beneficiados com a implantação dos projetos em tela.

As garantias oferecidas são decorrentes das quotas-partes do Fundo de Participação dos Municípios – FPM, do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal – FPE e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias, ICMS de direito do Distrito Federal, ou outros recursos de idêntica natureza que vierem a substituí-los.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos do mais elevado respeito e consideração.

Respeitosamente,



Swedenberger Barbosa

Secretário de Estado-Chefe da Casa Civil



Em atendimento ao Art. 95 da Lei nº 4.895, de 26 de julho de 2012, acompanham o Projeto de Lei visando à sua autorização da contratação de operação de crédito interna pelo Governador do Distrito Federal os seguintes Anexos:

ANEXO I - Cópia do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal – PAF/DF, em sua última revisão, contendo a previsão de novas operações de crédito a contratar;

ANEXO II – Demonstração da adequação financeira e orçamentária das operações:

- i) Lei de Diretrizes Orçamentárias 2013 (Lei 4.895/2012);
- ii) Plano Plurianual – PPA 2012/2015 (Lei 4.742/2011) e
- iii) Pedido de alterações para o Projeto de Lei Orçamentária Anual 2014 (PLOA 2014).

ANEXO III – Pareceres Técnicos dos empreendimentos a serem financiados comprovando: o equilíbrio econômico e financeiro dos programas ou projetos a serem a financiados; a fundamentação e justificativas para a realização dos projetos a serem financiados pelas operações de crédito, e; o valor total estimado dos projetos a serem financiados, bem como o detalhamento da sua estrutura global de financiamento;

ANEXO IV – Demonstração das condições contratuais;

ANEXO V – Demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixados pelas Resoluções nº 40/2001 e nº 43/2001, ambas do Senado Federal;

ANEXO VI – Demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia em operações de crédito e

ANEXO VII – Cópia das cartas-consulta referentes ao empréstimo.



ANEXO I

**Cópia do Programa de
Reestruturação e Ajuste Fiscal –
PAF/DF**

OPERAÇÕES COM ALTERAÇÃO DE VALOR

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO V - DEMONSTRATIVO DAS DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO
DISCRIMINAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO

UF: DF
R\$ mil
A preços de dez/2012

OPERAÇÕES A CONTRATAR - SITUAÇÃO ANTERIOR

Classe	Contrato	Estado Financeira	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1.1.1	PRIMEIRA	III		21.200	21.350	16.150	5.400	65.300
1.2.1	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	II - BRASIL		1.000	140.000	20.000		161.000
Total				22.200	161.350	36.150	5.400	135.300

A preços de dez/2012

OPERAÇÕES A CONTRATAR - SITUAÇÃO NOVA

Classe	Contrato	Estado Financeira	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1.1.1	PRIMEIRA	III		5.364				5.364
1.2.1	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	II - BRASIL		50.000	100.000	40.000		190.000
Total				55.364	100.000	40.000		195.364

OPERAÇÕES PARA SEREM INCLUIDAS/EXCLUIDAS

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO V - DEMONSTRATIVO DAS DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO
DISCRIMINAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO

UF: DF
R\$ mil
A preços de dez/2012

OPERAÇÕES A CONTRATAR PARA SER EXCLUIDA

Classe	Contrato	Estado Financeira	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1.2.1	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	II - BRASIL		40.000	140.000	140.000	40.000	360.000
Total				40.000	140.000	140.000	40.000	360.000

A preços de dez/2012

OPERAÇÕES A CONTRATAR PARA SEREM INCLUIDAS

Classe	Contrato	Estado Financeira	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1.1.1	PRIMEIRA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	II - BRASIL		20.000	50.000			70.000
1.2.1	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	CAISA		119.150	120.950	10.500		350.600
1.2.2	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	CAISA		20.500	19.000			39.500
1.2.3	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	CAISA		1.250	11.600			12.850
1.2.4	SEGUNDA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - COTA SUBSIDIADA	CAISA		2.000	23.000	7.000		32.000
Total				165.800	204.550	17.500		387.850



ANEXO II

Demonstração da adequação financeira e orçamentária das operações:

- i) Lei de Diretrizes Orçamentárias 2013 (Lei 4.895/2012);**
- ii) Plano Plurianual – PPA 2012/2015 (Lei 4.742/2011)
e**
- iii) Pedido de alterações para o Projeto de Lei Orçamentária Anual 2014.**



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Lei de Diretrizes Orçamentárias
Anexo de Metas e Prioridades

PLS 01346

Exercício: 2013

ANEXO I
Art. 2º da LOO 2013

Ação	Subtítulo	UU	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
3103	IMPLEMENTAÇÃO DE UNIDADES DE ATENÇÃO EM SAÚDE MENTAL					
	8005 - (ERP) IMPLEMENTAÇÃO DE UNIDADES DE ATENÇÃO PROFISSIONAL ALCOOL E DROGAS - CAPS AL	23001	0203 UNIDADE IMPLEMENTADA	3	UNIDADE	00
3172	IMPLEMENTAÇÃO DE UNIDADES DE PRONTO ATENDIMENTO - UPA					
	8003 - IMPLEMENTAÇÃO DE UNIDADES DE PRONTO ATENDIMENTO - UPAS/GRUPOS ADMINISTRATIVAS DISTRITO FEDERAL	23001	0203 UNIDADE IMPLEMENTADA	5	UNIDADE	00
	8005 - VEÍCULOS	80123	0201 UNIDADE IMPLEMENTADA	1	UNIDADE	21
Programa: 0101 - APERFEIÇOAMENTO INSTITUCIONAL DO ESTADO						
3102	PROGRAMA NACIONAL DE APOIO À GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS - PNAGM					
	8001 - PROGRAMA NACIONAL DE APOIO À GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS - PNAGM-DISTRITO FEDERAL	10101	0222 PROJETO IMPLEMENTADO	12	UNIDADE	00
3101	PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FAMILIAR DO DISTRITO FEDERAL - PROJ. FAF-PROFISUD					
	8101 - PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FAMILIAR DO DISTRITO FEDERAL - PRODESAZ FAMILIAR - DISTRITO FEDERAL	10001	0321 PROJETO REALIZADO	1	UNIDADE	00
Programa: 0205 - CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E INCLUSÃO DIGITAL						
3100	IMPLEMENTAÇÃO DE CENTROS TECNOLÓGICOS COMUNITÁRIOS					
	8005 - (JPP) APOIO AO EMPREENDEDORISMO DIGITAL	40101	0222 PROJETO IMPLEMENTADO	10	UNIDADE	00
3225	IMPLEMENTAÇÃO DA ILUMINAÇÃO DIGITAL					
	8001 - (JPP) IMPLEMENTAÇÃO DA ILUMINAÇÃO DIGITAL	40101	0222 PROJETO IMPLEMENTADO	1	UNIDADE	00
3101	IMPLEMENTAÇÃO DE CENTROS DE GESTÃO E INOVAÇÃO					
	3350 - (JPP) BIBLIOTECA DIGITAL	40101	0203 UNIDADE IMPLEMENTADA	1	UNIDADE	00
4221	DESTAQUE DO PÓDIO DE INCLUSÃO DIGITAL					
	3272 - (ERP) PÓDIO DE INCLUSÃO DIGITAL	10201	0203 SISTEMA MANTIDO	1	UNIDADE	00
3802	IMPLEMENTAÇÃO DO PARQUE TECNOLÓGICO CAPITAL DIGITAL					
	8106 - IMPLEMENTAÇÃO DO PARQUE TECNOLÓGICO CAPITAL DIGITAL - PLANO PILOTO	22101	0222 PROJETO IMPLEMENTADO	1	UNIDADE	01
Programa: 0206 - ESPORTES E GRANDES EVENTOS ESPORTIVOS						
Página: 2						

Unidade cont: 26/07/2012 11:28:10



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Lei de Diretrizes Orçamentárias
Anexo de Metas e Prioridades

PLS 01346

Exercício: 2013

ANEXO I
Art. 2º da LOO 2013

Ação	Subtítulo	UU	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
1079	CONSTRUÇÃO DE CENTROS POLI-ESPORTIVOS					
	0201 - VICTADO	31001	0010 BENEFÍCIO CONCEDIDO	30	UNIDADE	00
2025	(ERP) APOIO AO DESENVOLVIMENTO E LAZER PARA A JUVENTUDE DO DISTRITO FEDERAL					
	2535 - (ERP) APOIO AO DESENVOLVIMENTO E LAZER PARA A JUVENTUDE DO DISTRITO FEDERAL	11001	0222 PROJETO REALIZADO	30	UNIDADE	00
2078	REFORMA E AMPLIAÇÃO DO ESTÁDIO NACIONAL DE BRASILIA (COPA 2014)					
	0201 - REFORMA E AMPLIAÇÃO DO ESTÁDIO NACIONAL DE BRASILIA (COPA 2014) - PLANO PILOTO	03301	0112 SISTEMA REFORMADO	30000	M2	01
3132	COPA 2014					
	0000 - COPA 2014-CONSTRUÇÃO - PLANO PILOTO	11101	0002 AÇÃO IMPLEMENTADA	1	UNIDADE	00
0801	CONCESSÃO DE BOLSAS APTA					
	8101 - (ERP) CONCESSÃO DE BOLSAS APTA	31101	0015 BOLSAS CONCEDIDAS	4000	UNIDADE	00
Programa: 0207 - DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO						
2071	MODERNIZAÇÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DAS ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO DF - PROCIADIAS					
	0201 - MODERNIZAÇÃO DAS ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO DF - PROCIADIAS - DISTRITO FEDERAL	20101	0002 AÇÃO REALIZADA	9	UNIDADE	00
	0300 - (ERP) IMPLEMENTAÇÃO DA ADEQUAÇÃO BANCÁRIA	00123	0002 AÇÃO REALIZADA	10000	UNIDADE	21
Programa: 0208 - DESENVOLVIMENTO URBANO						
1101	IMPLEMENTAÇÃO DE VIAS E OBRAS COMPLEMENTARES DE URBANIZAÇÃO					
	4700 - (JPP) IMPLEMENTAÇÃO DE VIAS E OBRAS COMPLEMENTARES DE URBANIZAÇÃO EM TAQUARUNA	22101	0321 PAVIMENTAÇÃO EXECUTADA	20000	M2	03
	9200 - VICTADO	35101	0321 PAVIMENTAÇÃO EXECUTADA	10000	M2	00
1110	EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO					
	0102 - EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO - DISTRITO FEDERAL	22101	0320 ÁREA URBANIZADA	100000	M2	00
	2700 - (ERP) EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO EM CUIABÁ	09111	0320 ÁREA URBANIZADA	20000	M2	00
	3021 - (JPP) CONSTRUÇÃO DE PONTES DE PROCELTO COMUNITÁRIO - PELS EM 2010	22301	0320 ÁREA URBANIZADA	10000	M2	00
	6500 - (JPP) ADMINISTRAÇÃO REGIONAL	03112	0320 ÁREA URBANIZADA	30000	M2	10
Página: 4						

Produto cont: 26/07/2012 11:28:10

Governo do Distrito Federal
 Secretaria de Planejamento e Orçamento
 Plano Plurianual 2012 - 2015
 Anexo III - Programas de Governo

PROGRAMA - 0203 - DESENVOLVIMENTO URBANO

OBJETIVO - PROMOVER O DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO DO DISTRITO FEDERAL, MEDIANTE AÇÕES DE PLANEJAMENTO, MONITORAMENTO E CONTROLE URBANO E TERRITORIAL

TIPO DE PROGRAMA - Operativa

PÚBLICO-ALVO - POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO

HORIZONTE TEMPORAL - Contínua

INÍCIO - 2012

TÉRMINO - 2015

Valores do Programa	
Categoria Econômica	Totais
Despesas Correntes	-
Taxas	-
Outras Fontes	-
Recursos Capital	1.000
Taxas	1.000
Outras Fontes	-
Totais	1.000

INDICADORES	UNIDADE MEDIDA	ÍNDICE MAIS RELEVANTE	APURADO EM	DESEJADO 1º ANO	DESEJADO 2º ANO	DESEJADO 3º ANO	DESEJADO 4º ANO	FONTE DA INFORMAÇÃO
TAXA DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLE TERRITORIAL E URBANO	%	-		50	75	100	100	SIMULADOR
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES EM ESTABECIMENTOS INDUSTRIAIS E COMERCIAIS	UNIDADE	-		50	75	100	100	SIMULADOR
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES EM ESTABECIMENTOS COMERCIAIS E INDUSTRIAIS	UNIDADE	-		5	2	3	2	SURVEIL E SUCOS/SEDIAS
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES EM ESTABECIMENTOS	UNIDADE	-		1	1	1	1	SURVEIL E SUCOS/SEDIAS
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	UNIDADE	34	2010 2011	10	09	65	74	SURVEIL E SUCOS/SEDIAS
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	UNIDADE	30	2010 2011	08	5	3	2	SEDIAS
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	%	47	31.12.2010	70	53	70	100	DEFESA TÉCNICA
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	UNIDADE	-		200	200	200	200	FERRAMENTAS
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	UNIDADE	-		20	25	25	25	DEFESA TÉCNICA
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	UNIDADE	-		10	1	0	12	DEFESA TÉCNICA
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	UNIDADE	-		20000	100000	120000	100000	50
ÍNDICE DE AVALIAÇÃO DE RISCOS DE ACIDENTES	%	-		20000	200000	100000	100000	50

Página: 57

Código	Descrição	Produto	Unidade de Medida	Região	Fluxo Financeiro							
					2012		2013		2014		2015	
					Meta	RL	Meta	RL	Meta	RL	Meta	RL
000	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	02	01	8000000	01	8000000	01	8000000	01	8000000
001	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	01	01	2000	01	2000	01	2000	01	2000
002	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	02	02	8000000	02	8000000	02	8000000	02	8000000
003	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	03	03	8000000	03	8000000	03	8000000	03	8000000
004	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	04	04	8000000	04	8000000	04	8000000	04	8000000
005	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	05	05	8000000	05	8000000	05	8000000	05	8000000
006	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	06	06	8000000	06	8000000	06	8000000	06	8000000
007	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	07	07	8000000	07	8000000	07	8000000	07	8000000
008	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	08	08	8000000	08	8000000	08	8000000	08	8000000
009	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	09	09	8000000	09	8000000	09	8000000	09	8000000
010	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	10	10	8000000	10	8000000	10	8000000	10	8000000
011	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	11	11	8000000	11	8000000	11	8000000	11	8000000
012	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	12	12	8000000	12	8000000	12	8000000	12	8000000
013	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	13	13	8000000	13	8000000	13	8000000	13	8000000
014	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	14	14	8000000	14	8000000	14	8000000	14	8000000
015	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	15	15	8000000	15	8000000	15	8000000	15	8000000
016	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	16	16	8000000	16	8000000	16	8000000	16	8000000
017	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	17	17	8000000	17	8000000	17	8000000	17	8000000
018	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	18	18	8000000	18	8000000	18	8000000	18	8000000
019	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	19	19	8000000	19	8000000	19	8000000	19	8000000
020	Atividade Operativa	DESENVOLVIMENTO URBANO	UNIDADE	20	20	8000000	20	8000000	20	8000000	20	8000000

6	2265	1.330.000	2795	1.279.240	4501	1.157.531	51001	1.320.000
7	4634	6.120.000	7572	5.771.027	9742	5.101.562	51022	11.145.653
10	14215	9.200.000	13715	8.281.242	14011	8.428.000	61022	9.434.031
11	4125	55.000	5001	50.000	3000	50.000	2000	50.000
12	24155	5.700.000	2602	5.627.142	45000	6.250.220	51440	6.330.433
13	33047	17.022.000	11453	16.618.000	15001	13.250.000	10002	1275.000
14	31012	4.607.000	37551	4.123.300	30102	4.745.000	4102	6.548.000
55	20075	5.600.000	20001	5.623.417	20130	5.925.000	27751	6.030.031
70	5030	100.000	5000	100.000	5000	100.000	5000	140.130
77	21001	1.170.000	21001	1.170.000	27001	1.301.000	20001	1.402.200
80	500	40.000	500	40.000	500	40.000	600	137.000

Página: 58

89	2705	1.545.000	2707	1.271.000	2725	2.629.921	27075	1.545.000
90	22000	2.620.000	17000	2.610.400	12000	4.110.000	12000	2.150.700
91	2705	2.500.000	21041	2.021.600	61010	3.511.000	20101	2.170.000
92	100	100.000	100	100.000	120	70.000	131	50.000
93	1022	4.000	500	4.000	1022	4.000	400	45.000
94	1000	27.000	1000	27.000	1705	100.000	1000	110.000
95	100	100.000	100	100.000	100	213.510	70	70.000
96	7501	2.520.000	6701	2.100.000	5000	3.200.120	52001	1.207.000
97	1000	20.000	1000	20.000	1000	124.100	4000	124.100
98	20201	500.000	21001	600.000	41001	520.000	30001	1.150.000
99	6000	630.000	6000	600.000	6000	510.000	3000	600.000
101	21000	670.000	27000	611.812	63000	5.523.600	87000	6.010.000
102	201500	27.000.000	220201	17.071.812	290201	52.600.000	40201	23.024.347
103	100	100.000	100	100.000	100	100.000	100	100.000
104	1000	200.000	1000	200.000	1000	200.000	2000	500.000
105	1000	1.150.000	1000	1.150.000	1000	1.150.000	1000	1.150.000
106	100	100.000	100	100.000	100	100.000	100	100.000
107	100	100.000	100	100.000	100	100.000	100	100.000
108	1000	1.600	1000	600	400	500	220	500
109	1000	1.110.000	1000	1.010.000	1000	775.111	1000	233.218
110	100	100.000	100	100.000	100	100.000	100	100.000

Página: 59

				41	500	10.170	400	41.200	400	100.000	500	100.000
				45	100	15.000	100	15.000	150	15.000	100	15.000
				48	700	20.000	500	23.000	200	50.000	1000	40.000
				28	600	10.000	2000	10.100	1000	10.500	1000	10.100
				24	10	10.000	10	10.000	10	10.000	10	10.000
				22	0		50	50.000	50	50.000	50	50.000
				30	5.000	332.000	3000	332.000	10000	332.000	10000	332.000
				47	100	10.000	0		0		0	
				23	10000	1.000.000	10.000	2.000.000	1000	10.000.000	1000	10.000.000
456	REALIZAÇÃO DE PROJETOS	PROJETO EDUCATIVO	INDIC	41	100	20.000.000	100	10.000.000	150	10.500.000	100	20.000.000
209	IMPLEMENTAÇÃO DAS AÇÕES DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TRABALHO	PLA BENEFICIAVA	IND	41	200000	8.200.000	200000	8.200.000	200000	8.200.000	200000	8.200.000
227	DESENVOLVIMENTO DE SISTEMAS DE TI	DESENVOLVIMENTO	INDIC	41	1	500.000	2	600.000	2	600.000	2	600.000
208	MANUTENÇÃO DE BENS MATERIAIS	REDE EDUCACIONAL	IND	42	10000	5.000.000	10000	1.000.000	10000	1.000.000	10000	6.000.000
205	PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO CRESCIMENTO - INC	PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO	INDIC	4	1	1.000.000	1	1.000.000	0		0	
				25	1	2.000.000	1	1.000.000	0		0	
200	EXECUÇÃO DE OBRAS DE RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS		IND	6	4000	6.500.000	100	25.000	100	1.000.000	100	6.600.000
				9	60000	21.000.000	20000	10.000.000	200000	10.000.000	0	
				21	7000	15.000.000	0		0		0	
244	RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS	CONSERVAÇÃO	IND	43	8000	6.000.000	8000	10.000.000	10000	2.000.000	30000	20.000.000
Página: 60												
vários												
315	IMPLEMENTAÇÃO DE INSTÂNCIAS DE PLANEJAMENTO, GESTÃO E AVALIAÇÃO	ACADEMIA	INDIC	10	4	500.000	4	200.000	1	500.000	1	500.000
308	IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	PROJETO DE RECONSTRUÇÃO	INDIC	44	1	1.000.000	1	1.000.000	1	1.000.000	0	
316	ELABORAÇÃO DE PROJETO DE RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	PROJETO DE RECONSTRUÇÃO	INDIC	45	5	500.000	5	600.000	5	1.000.000	0	
309	IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	PROJETO DE RECONSTRUÇÃO	INDIC	46	4	600.000	4	600.000	4	1.000.000	1	600.000
301	CONSERVAÇÃO DE OBRAS	CONSERVAÇÃO	INDIC	50	6	200.000	0	200.000	4	200.000	6	
302	RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	RECONSTRUÇÃO	INDIC	51	5	12.000.000	0	12.000.000	0	12.000.000	0	12.000.000
303	RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	RECONSTRUÇÃO	INDIC	52	1	3.000.000	1	3.000.000	25	3.000.000	25	3.000.000
310	CONSERVAÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	CONSERVAÇÃO	IND	53	3	3.000.000	3	1.000.000	3	1.000.000	3	3.000.000
312	IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	RECONSTRUÇÃO	INDIC	54	2	2.700.000	2	2.000.000	2	3.700.000	1	5.000.000
300	RECONSTRUÇÃO DE EDIFÍCIOS PÚBLICOS	RECONSTRUÇÃO	INDIC	55	1	200.000	0		0		0	

298	MANUTENÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS EM SAÚDE PÚBLICA	UNIDADE	1	37	19.000,00	1	2.000,00	1	5.000,00	11	13.000,00
299	MANUTENÇÃO DE SERVIÇOS DE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA	SISTEMA DE SAÚDE	30	1	3.500,00	1	3.500,00	1	5.500,00	1	5.000,00
300	REFORMA DE UNIDADES EDUCATIVAS E PARQUES	SISTEMA DE SAÚDE	1	272	41.000	115	10.000	875	4.000,00	271	150.000
			3	200	43.000	200	40.000	200	40.000	200	50.000
			3	3.000	675.000	1.500	200.000	3.500	400.000	2.000	200.000
			1	000	20.000	100	20.000	00,00	00,000	0	
			7	100	20.000	0		100	40.000	100	40.000
			4	300	5.000	1200	5.000	500	5.000	500	5.000
			10	10.000	50.000	10.000	20.000	10.000	10.000	10.000	110.000

Página: 61

			10	3000	10.000	1000	200.000	3000	200.000	3000	200.000
			10	100	40.000	100	50.000	100	100.000	100	100.000
			11	100	10.000	100	30.000	100	30.000	100	30.000
			20	200	5.000	200	5.000	200	20.000	200	10.000
			50	8000	1.000.000	2200	1.000.000	8000	2.000.000	7000	2.000.000
3000	REABILITAÇÃO DE ÁREAS DE VIGILÂNCIA EPIDEMIOLÓGICA	UNIDADE	1	1	5.000,00	1	10.000,00	1	450.000,00	0	8.000,00
			2	1	1.000,00	1	100.000,00	0	0	0	
			10	1	10.000,00	0	0	0	0		
3001	REABILITAÇÃO DE UNIDADES	SISTEMA DE SAÚDE	30	1	1.000,00	100	1.000,00	3000	150.000,00	2000	2.400,00
3002	MANUTENÇÃO DE UNIDADES EDUCATIVAS E PARQUES	SISTEMA DE SAÚDE	1	1	2.200,00	1	2.400,00	1	250.000,00	1	300.000,00
4000	GESTÃO DE INFORMÁTICA, SISTEMAS E SISTEMAS DE INFORMAÇÃO	SISTEMA	30	1	200,00	1	60.000,00	1	600.000,00	1	600.000,00
4001	PLANO DE MANUTENÇÃO E REPARAÇÃO DE EQUIPAMENTOS	SISTEMA DE SAÚDE	30	1	500,00	1	400.000,00	1	500.000,00	1	500.000,00
4004	PLANO DE MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS	SISTEMA DE SAÚDE	30	2	400,00	2	250.000,00	1	270.000,00	1	300.000,00
5000	MOVIMENTO DE VEÍCULOS E REVISÃO DE VEÍCULOS DE CATEGORIA B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z	SISTEMA DE SAÚDE	30	4	100,00	3	200.000,00	4	600.000,00	1	470.000,00
4008	REPARAÇÃO DE SISTEMAS DE INFORMÁTICA	SISTEMA DE SAÚDE	30	5	675.000,00	2	400.000,00	2	600.000,00	0	
5000	CONSULÊNCIA DE SISTEMAS DE GESTÃO DE PROCESSAMENTO	SISTEMA DE SAÚDE	1	1	2.000,00	1	2.000,00	1	200.000,00	1	100.000,00
5000	MANUTENÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS	SISTEMA DE SAÚDE	30	20	1.000,00	20	1.000,00	1	100.000,00	1	100.000,00
5000	MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS DE LABORATÓRIOS	SISTEMA DE SAÚDE	30	0	100.000,00	0	100.000,00	1	100.000,00	1	100.000,00
5000	EXECUÇÃO DE OBRAS DE MANUTENÇÃO, CONTROLE E CONTROLE AMBIENTAL	SISTEMA DE SAÚDE	2	2	900,00	2	1.000,00	2	120.000,00	2	1.000,00
			10	1	200,00	1	50.000,00	1	200.000,00	1	100.000,00
5000	CONSTRUÇÃO DE EQUIPAMENTOS	SISTEMA DE SAÚDE	30	10	500,00	100	500,00	500	500,00	100	500,00

Página: 62

ANEXO	PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL	PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL	ANEXO	INÍCIO	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR	VALOR
154	IMPLEMENTAÇÃO DE PROJETOS DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO	PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL	001	1	454	2.200.000	411	1.400.000	411	1.400.000	800	1.500.000
155	MANUTENÇÃO DE ATIVIDADES DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO	PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL	002	1	273	20.000	212	67.000	111	47.531	1515	50.000
				2	1000	100.000	800	470.000	1000	470.000	1000	516.700
				3	2000	4.534.000	2000	5.100.000	1000	4.401.500	1000	5.100.000
				4	3000	100.000	000	30.000	000	200.000	2000	142.000
				5	4000	110.000	000	10.000	000	131.100	1000	142.500
				6	5000	100.000	1000	113.200	1000	100.000	1000	109.800
				7	6000	100.000	6000	150.000	1000	210.000	7000	305.000
				8	7000	50.000	2000	49.000	2000	49.000	2000	49.000
				9	8000	205.255	7100	205.255	7100	214.255	7100	205.255
				10	9000	200.000	9000	210.000	2100	230.000	5000	250.000
				11	0000	443.400	0000	100.000	1000	315.000	4000	335.000
				12	0000	118.300	1000	100.000	1000	200.100	1000	230.000
				13	0000	330.000	0000	200.000	0000	500.000	0000	550.000
				14	0000	300.000	0000	200.000	0000	200.000	0000	200.000
				15	0000	200.000	0000	200.000	0000	200.000	0000	200.000
				16	0000	100.000	0000	200.000	0000	200.000	0000	200.000
				17	0000	30.000	0000	30.000	0000	30.000	0000	30.000
				18	0000	145.000	0000	150.000	0000	200.000	0000	245.000
				19	0000	200.000	0000	200.000	0000	200.000	0000	200.000
				20	00	100.000	00	100.000	00	100.000	00	100.000
				21	000	200.000	000	200.000	000	200.000	000	200.000
				22	000	200.000	000	200.000	000	200.000	000	200.000
				23	000	200.000	000	200.000	000	200.000	000	200.000
				24	0000	100.000	0000	100.000	0000	100.000	0000	100.000
				25	000	100.000	000	100.000	000	100.000	000	100.000
				26	00000	400.000	00000	400.000	00000	400.000	00000	400.000

Página: 63

23	100	10000	100	10000	89	34603	40	67600
24	30	30000	30	30000	26	78602	10	61000
25	40	40000	40	40000	309	64400	400	15000
00	1000000	10000000	1000000	10000000	1500000	202501401	1000000	10000000

Página: 54

Governo do Distrito Federal
 Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
 Plano Plurianual 2012 - 2015
 Anexo III - Programas do Governo

PROGRAMA 6200 - ENERGIA
 OBJETIVO ATENDER INTEGRALMENTE AS NECESSIDADES DE ENERGIA, EM NÍVEIS DE QUALIDADE, QUANTIDADE E CUSTOS COMPATIVIS COM AS EXIGÊNCIAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL DO DISTRITO FEDERAL

TIPO DE PROGRAMA: Temático

PÚBLICO ALVO: POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO

HORIZONTE TEMPORAL: contínuo INÍCIO: 2012 TÉRMINO: 2015

Categoria Econômica	Total
Despesas Correntes	225.423.100
Tercios	326.471.150
Outros Fontes	-
Despesas Capital	623.133.772
Tercios	166.253.222
Outros Fontes	456.880.550
Total	955.028.042

INDICADORES	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE MAIS RELEVANTE	APURADO EM 31/12/2010	DESEJADO 1º ANO	DESEJADO 2º ANO	DESEJADO 3º ANO	DESEJADO 4º ANO	FONTE DA INFORMAÇÃO
NUMERAR O TOTAL DE CASOS CONCLUÍDOS	UNID.	10000	31.12.2010	44000	25000	20000	20000	CEUD/SE
REQUISITO DE SUBSTITUIÇÃO DE TRANSFORMADOR	UNID.	1000	31.12.2010	3000	2000	3000	1000	CEUD
EXTENSÃO DE LÍNEA DE TRANSMISSÃO - UNID.	UNID.	1000	31.12.2010	1000	1000	1000	1000	CEUD
EXTENSÃO DE LÍNEA DE TRANSMISSÃO SUBTERRÂNEA - UNID.	UNID.	1000	31.12.2010	2000	2000	2000	2000	CEUD
EXTENSÃO DE REDE DE DISTRIBUIÇÃO LOCAL - UNID.	UNID.	10000	31.12.2010	10000	10000	10000	10000	CEUD
POPULAÇÃO ATENDIDA DE DISTRIBUIÇÃO LOCAL	UNID.	10000	31.12.2010	10000	10000	10000	10000	CEUD
PERDIDA DE ENERGIA EM REDE DE DISTRIBUIÇÃO - PER	PERCENTUAL	10000	31.12.2010	10000	10000	10000	10000	CEUD
QUANTIDADE DE UNIDADES CONCLUÍDAS - UNID.	UNID.	10000	31.12.2010	10000	10000	10000	10000	CEUD

Código	Descrição	Unidade	Unidade de Medida	Renda	Plano Plurianual								
					2012		2013		2014		2015		
					Meta	RE	Meta	RE	Meta	RE	Meta	RE	
1131	INSTALAÇÃO DE UNIDADES SUBSTITUIÇÃO DE TRANSFORMADOR	UNID.	UNID.	0	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000	10000

Página: 55



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
GABINETE



OFÍCIO

Nº 9150 / 2013 – GAB / SO

COPIA PARA VOLTAR
COM O RECEBIDO
Em, 14/06/2013
Assinatura: [assinatura] 174640-5
Rubrica

Brasília, 14 de junho de 2013.

AUTORIZO A TRAMITAÇÃO
FORA DO MALOTE
Em, 14/06/2013
Assinatura: [assinatura] 260281-4
Rubrica

Senhor Secretário,

Solicitamos gestão de Vossa Excelência para tornar viável a criação de subtítulos constantes da Tabela anexa, haja vista a necessidade de definições para elaboração do Projeto de Lei Orçamentária, exercício de 2014 – PLOA/2014, desta Secretaria.

Consideradas as definições estratégicas do Governo, esta solicitação visa permitir a transformação das diretrizes governamentais em ações efetivas, bem como minimizar a necessidade de revisões e possibilitar atingir os resultados pretendidos.

Informamos, ainda que alguns subtítulos vão alterar regionalizações definidas no Plano Plurianual - PPA 2012-2015, e por este motivo esta Pasta iniciou a elaboração dos mapeamentos, os quais serão encaminhados o mais breve possível.

Esclarecimentos específicos podem ser obtidos junto aos coordenadores da área de Planejamento, da Subsecretaria de Coordenação Orçamentária e Planejamento - SUCOI, desta Secretaria, por meio dos telefones 3363-5519 e 3363-5491, com os servidores: Ed C. Tourinho ou Enriete Fortes.

Atenciosamente,

[assinatura]
DAVID JOSÉ DE MATOS
Secretário de Estado de Obras

Excelentíssimo Senhor:

LUIZ PAULO TELES FERREIRA BARRETO

Secretário de Estado de Planejamento e Orçamento do Distrito Federal

NESTA

Atenciosamente,

Anexo: Tabela de ações e subtítulos novos previstos para o orçamento 2014.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
GABINETE



AÇÕES E SUBTÍTULOS NOVOS PREVISTOS PARA O ORÇAMENTO 2014

NÚMERO DA AÇÃO	DESCRIÇÃO DA AÇÃO	NÚMERO SUBTÍTULO	DESCRIÇÃO DO SUBTÍTULO	REGIONALIZAÇÃO	SITUAÇÃO
1110	Execução de Obras de Urbanização	XXXX	Implantação de Percursos Turístico-Culturais	Distrito Federal	Criar
3023	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas	Distrito Federal	Criar
3077	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Coordenação do Programa	Distrito Federal	Criar
3025	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Supervisão/Fiscalização de Obras	Distrito Federal	Criar
3023	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Ampliação do Sistema de Abastecimento de Água do SMPW e do Aeroporto IX	Distrito Federal	Criar
3023	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Implantação de Centro de Reservação no Sistema de Abastecimento de Água do Descoberto	Distrito Federal	Criar
3023	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Ampliação do Sistema de Abastecimento de Água do DF - Sistema Produtor de Água do Paranoá	Distrito Federal	Criar
3023	Programa de Aceleração do Crescimento - PAC	XXXX	Execução de Trabalho Social	Distrito Federal	Criar
5695	Execução de Obras de Prevenção, Controle e Combate à Erosão	XXXX	Reforma da Barragem do Ribeirão do Cama, Quadra 17 do SMPW	Park Way	Criar
7112	Construção de Ginásio de Esportes	XXXX	PAD-DF	Paranoá	Criar
3711	Realização de Estudos e Pesquisas	XXXX	Materiais Construtivos Alternativos	Plano Piloto	Criar

6185

OK



ANEXO III

Pareceres Técnicos

**PAVIMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE VIAS URBANAS –
2ª ETAPA**

PROJETO: ARNIQUEIRA (ETAPA 1)

PARECER TÉCNICO

BRASÍLIA - DF

APRESENTAÇÃO

Este documento consolida informações do Projeto de Drenagem, Pavimentação e Acessibilidade, parte do Contrato NUTRA/PROJU nº 208/2010, firmado entre a Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal - Terracap e a Empresa Topocart Topografia, Engenharia e Aerolevanteamento S/S Ltda, referente aos Projetos Técnicos de Regularização da área denominada ARNIQUEIRA ETAPA 1 - SETOR HABITACIONAL BERNARDO SAYÃO - SHBS.

O Projeto Arniqueira foi dividido em três etapas: o Setor Habitacional Bernardo Sayão - SHBS (Etapa 1), o Setor Habitacional Arniqueira - SHAr (Etapa 2) e as Áreas Intersticiais e de parcelamento futuro do SMPW, Quadras de 1 a 5 (Etapa 3), abrangendo as Regiões Administrativas de Taguatinga - RA III, Guará - RA X e Núcleo Bandeirante - RA VIII.

O Setor Habitacional Bernardo Sayão, denominado de Etapa 1, compreende a Área de Regularização de Interesse Específico - ARINE Bernardo Sayão, criada pela Estratégia de Regularização Fundiária constante do Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT, aprovado pela Lei Complementar nº 803/2009 e atualizado pela Lei Complementar nº 854/2012, visando sua adequação às Diretrizes Gerais da Política Urbana estabelecidas pela Lei nº 10.257/2001 - Estatuto da Cidade, que regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988.

O presente parecer é apresentado da seguinte forma:

1. Informações Gerais
2. Mapa Geral da Etapa 1
3. Benefícios

Brasília, 4^{ta} de agosto de 2013.


Abdon Henrique de Araujo
Presidente
Terracap

De acordo,


Agnelo Queiroz
Governador do Distrito Federal

SUMÁRIO

PAVIMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE VIAS URBANAS – 2ª ETAPA.....	2
APRESENTAÇÃO	3
1 INFORMAÇÕES GERAIS	5
1.1 DADOS DA ÁREA	5
1.2 DESCRIÇÃO E PREMISSAS DO PROJETO DE DRENAGEM.....	6
1.3 DESCRIÇÃO E PREMISSAS DO PROJETO DE PAVIMENTAÇÃO.....	9
1.4 ACESSIBILIDADE.....	13
2 MAPA GERAL DA ETAPA 1	15
3 BENEFÍCIOS	16
3.1 POPULAÇÃO BENEFICIADA	16
3.2 ALCANCE ECONÓMICO-SOCIAL E RELAÇÃO CUSTO-BENEFÍCIO NA IMPLANTAÇÃO DA INFRAESTRUTURA	17

1 INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 Dados da área

A área do Projeto Amiquira Etapa 1 – Setor Habitacional Bernardo Sayão (SHBS) é constituída pelos parcelamentos urbanos irregulares das Colônias Agrícolas Águas Claras, Bernardo Sayão e IAPI, com área total de 346 ha, e abrange parte das Regiões Administrativas do Guarú (RA X) e do Núcleo Bandeirante (RA VIII), conforme Figura 1.

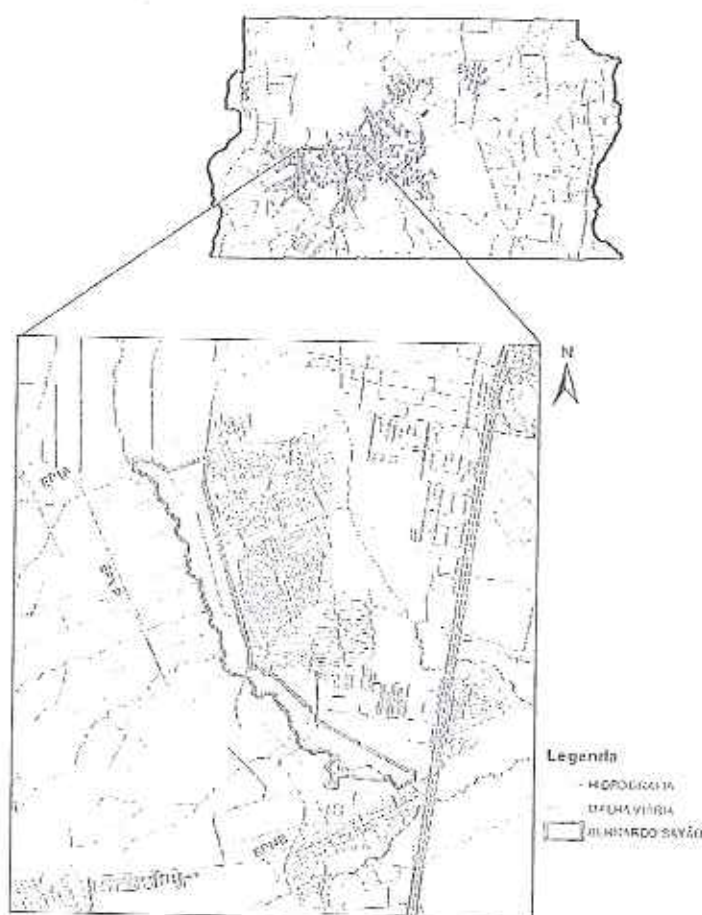


Figura 1 - Situação do Projeto SHBS.

A criação do Setor Habitacional Bernardo Sayão remete-se à Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, atualizada pela Lei Complementar nº 854/2012 (Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT) que, em seu Art. 125, cria a ARINE Bernardo Sayão (Anexo II, Mapa 2 e Tabela 2B, linha 22.E-1), com área coincidente com a do Setor Habitacional Bernardo Sayão (Anexo II, Tabela 2A, linha 22).

A maior parte do SHBS está localizada na Região Administrativa de Guarú – RA X, entre o córrego Vicente Pires e a cidade do Guarú, e uma pequena parte se localiza

na Região Administrativa do Núcleo Bandeirante -- RA-VIII, entre o córrego Vicente Pires e a Quadra 1 do SMPW-Trecho 3.

A população total estimada inicialmente para o Setor era de 17.100 habitantes, tendo em vista a densidade máxima prevista pelo PDOT para o Setor, de 50 hab./ha. Após a elaboração do Projeto de Urbanismo foram efetivamente criadas 1.810 unidades imobiliárias, mudando essa população estimada para 6.270 habitantes, para uma área de 345,7568 hectares, com densidade populacional esperada de 18,13 hab./ha.

Atualmente, as áreas do Setor ocupadas pelas antigas Colônias Agrícolas estão reparceladas para fins urbanos irregularmente, cujas características não atendem plenamente à legislação urbanística e ambiental vigente, principalmente no que diz respeito ao sistema viário, à acessibilidade e à oferta de equipamentos públicos e comunitários, não possuindo, a comunidade, o título da terra.

A área é privilegiada do ponto de vista de seus acessos viários, constituídos, principalmente, pela Estrada Parque Taguatinga - EPTG/DF-085 ao norte, que está sendo transformada em Linha Verde pelo GDF; pela Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB/DF-075 e BR-060 ao sul; pela Estrada Parque Vicente Pires - EPVP/DF-079 a oeste; e por várias vias urbanas de acesso, a leste.

1.2 Descrição e Premissas do Projeto de Drenagem

Com a concepção do Projeto Executivo, que tem como principal característica a tentativa de desenvolver um projeto que considere o contexto global de uma região, buscou-se obter uma situação equilibrada na relação águas pluviais / sistema urbano / ecossistema / bacia hidrográfica.

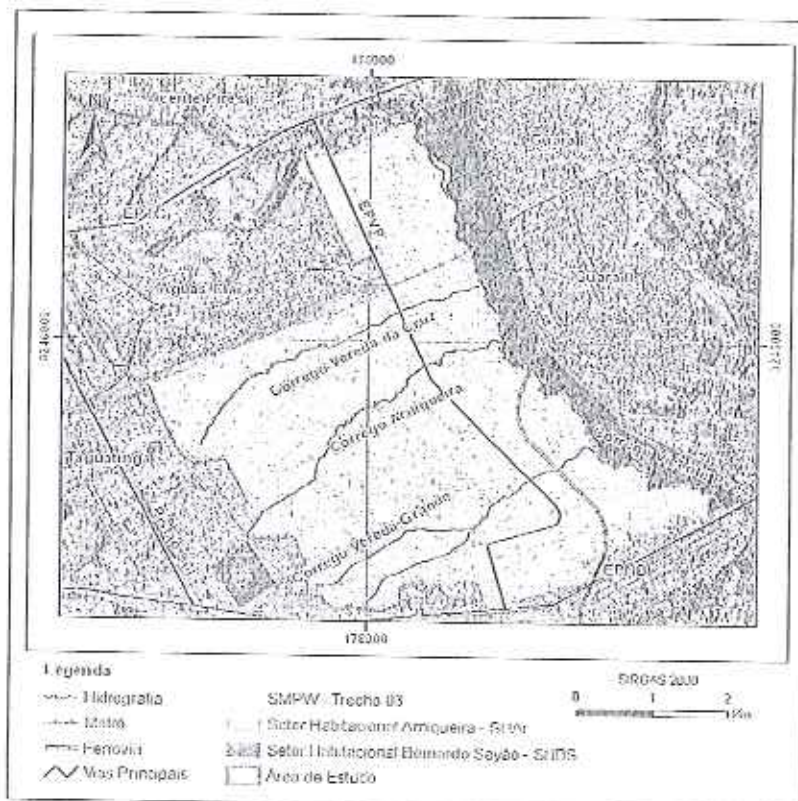


Figura 2: Divisão do Setor Habitacional Amiqueira, Bomardo Sayão, bem como das ocupações irregulares nas áreas intersticiais/remanescentes do Setor do Mansões Park Way (SMPW) - Trecho 3.

Neste relatório foram descritas, sucintamente, as soluções adotadas para evitar os problemas originados pela ação da água das chuvas, evidenciados principalmente entre os meses de dezembro e maio. Tais soluções tiveram como principais norteadores os critérios técnicos da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap) e os parâmetros da Agência Reguladora de Águas e Saneamento do Distrito Federal (Adasa) no que se refere à quantidade e à qualidade da água lançada no corpo receptor, limitando as vazões máximas de saída em 24,4 l/s x ha. Como documentos de auxílio foram utilizados o Projeto Executivo de Urbanismo e os Relatórios Geotécnicos e de Pavimentação.

Com o intuito de sistematizar as diversas informações sobre a infraestrutura existente e as proposições acerca de soluções para esta Etapa, foi feita uma análise global de toda a bacia hidrográfica do córrego Vicente Pires, na qual se insere o projeto, que é afluente do córrego Riacho Fundo, um dos formadores do Lago Paranoá. Assim, o projeto Arniqueira Etapa 1 está localizado na Bacia Hidrográfica do Lago Paranoá, subdividida em treze sub-bacias de contribuição.

Com relação à drenagem atualmente implantada na área do projeto, foi realizado cadastro das redes e lançamentos existentes que permitiu compreender os impactos atuais e que auxiliará na proposição de medidas mitigadoras, de forma a corrigir problemas pontuais de forma mais eficaz. Todos os lançamentos existentes foram levantados com auxílio de GPS de navegação, trena métrica e cadastrados fotográficos para referências futuras.

Os pontos de lançamento foram cadastrados, também, de acordo com sua situação, sendo classificados em regular ou irregular, conforme cadastro fornecido pelos órgãos governamentais responsáveis. Os sistemas existentes registrados como executados pelo poder público foram cadastrados como regulares, enquanto para os demais se assumiu que eles foram executados por particulares, sem responsáveis legais identificados e, portanto, o lançamento foi considerado como irregular.

Foi observado que dos lançamentos encontrados somente 26% tinham sido executados formalmente por órgãos governamentais, sendo cadastrados como regulares. O restante foi executado por moradores de forma irregular e implantado em desacordo com os padrões e bases conceituais de um sistema de drenagem pluvial.

Também foi verificada a necessidade de se minimizar os problemas existentes, principalmente em relação aos lançamentos (quantidade e forma) com a implantação de estruturas adequadas que permitam o amortecimento de vazão e a decantação de materiais sólidos (bacias de retenção ou de retenção e outros dispositivos internos aos lotes e ligadas às bocas de lobo), e de estudos técnicos, econômicos e ambientais, para que os sistemas existentes e os projetados possam operar de maneira adequada, permitindo mitigar os impactos ambientais e sociais decorrentes principalmente do relevo da área.

Com relação à situação ambiental atual dos pontos de lançamentos das redes de drenagem de águas pluviais do Projeto Arniqueira Etapa 1 - Setor Habitacional Bernardo Sayão, é elevado o grau de antropização decorrente dos processos irregulares e desordenados de ocupação que ocorreram ao longo dos anos. Entre os principais e mais frequentes impactos ambientais identificados destacamos:

- Formação de processos erosivos;
- Remoção da cobertura vegetal;
- Solapamento das margens dos corpos receptores; e

- Acumulo de lixo.

Visando minimizar esses problemas, o sistema de drenagem proposto é composto por dispositivos que permitem captar e reter a água pluvial, diminuindo sua velocidade e o volume das águas escoadas e aumentando a taxa de infiltração no solo, bem como a recomposição da cobertura vegetal nas faixas de preservação dos córregos e de servidão das redes, possibilitando reduzir o escoamento superficial, a formação de processos erosivos e o assoreamento dos corpos receptores.

É fundamental que haja, durante a implantação das obras de drenagem, um trabalho de educação ambiental junto à população local para o uso e manutenção dos sistema implantado, assim como para a conscientização sobre a necessidade de implantação dos dispositivos de captação e infiltração previstos para serem executados no interior dos lotes conforme previsto nas Normas de Uso e Gabarito.

Para a concepção e estruturação geral da proposta de drenagem pluvial foram elencadas premissas que tiveram como objetivo conciliar a ocupação existente com um projeto de drenagem eficaz e economicamente viável:

- Conduzir de acordo com as recomendações do órgão normatizador, a Adasa, as águas de chuva para os corpos hídricos;
- Eliminar o potencial de danos causados pelas chuvas torrenciais;
- Preservar as várzeas não urbanizadas, minimizando as interferências com escoamento das vazões de cheias;
- Propor medidas corretivas compatíveis com as metas e objetivos globais do Plano Diretor de Drenagem Urbana para a da região;
- Minimizar a poluição do escoamento pluvial, garantindo a sustentabilidade ambiental dos rios e reservatórios a jusante das áreas urbanizadas;
- Eliminar ravinamentos, erosões e outros tipos de degradação ambiental, produzidos pela impermeabilização do solo e consequente aumento da velocidade do escoamento pluvial, resultante da urbanização;
- Compatibilizar o sistema de drenagem com a ocupação implantada, de forma a reduzir impactos sociais e ao meio ambiente, proporcionando um ambiente sustentável a longo prazo.

O funcionamento do sistema de drenagem proposto se dará pelos traçados das redes projetadas, disposição dos reservatórios de detenção e retenção e lançamentos diretos.

Por se tratar de áreas que necessitam que a água seja retirada da superfície no tempo adequado, sem retê-la em caixas ou trincheiras de forma a se evitar transtornos com o acúmulo excessivo, optou-se pela drenagem convencional, caracterizada por tubos de concreto, sarjetas e dispositivos de captação (bocas de lobo) associados a dispositivos de retenção e de infiltração.

O reservatório é utilizado para amortecer o pico da vazão a jusante, reduzindo a seção hidráulica dos condutos e procurando manter as condições naturais de vazão da área. Estas estruturas possuem ainda a função de melhorar a qualidade da água das enxurradas, quando a quantidade de sedimentos produzida é significativa, retendo parte deles, para que sejam posteriormente retirados do sistema de drenagem.

Esta alternativa é efetiva e de baixo custo no controle do pico de cheias, reduzindo a frequência de ocorrência de inundações e dos processos erosivos à jusante. Alerta-se

para a necessidade de manutenção periódica e para o eventual custo para a remoção de sedimentos e da necessidade de grandes áreas, dependendo do volume de água a ser retido para a implantação de lagoas no sistema proposto.

A garantia do funcionamento adequado do dispositivo de controle do escoamento superficial de águas pluviais depende da manutenção preventiva a ser realizada. No Distrito Federal, a manutenção periódica dos sistemas de drenagem implantada regularmente é de responsabilidade da Novacap.

O método utilizado no dimensionamento dos reservatórios de retenção foi o de Puls. Nos lançamentos onde não foi possível projetar os reservatórios de retenção, foram previstas estruturas para dissipar a energia de escoamento, reduzindo a velocidade da água, com a finalidade de proteger os trechos à jusante.

A metodologia utilizada no estudo de alternativas para o sistema de drenagem pluvial foi a seguinte:

- Determinação das principais características fisiográficas das sub-bacias de contribuição;
- Análise dos parâmetros técnicos e informações disponíveis nos termos de referência para os Projetos de Drenagem Pluvial da Novacap e nas diretrizes de dimensionamento das lagoas de retenção da Adasa;
- Traçado e dimensionamento das redes de captação de águas pluviais existentes;
- Determinação das vazões de pico e velocidades máximas de escoamento superficial da sub-bacia de contribuição até o dispositivo de amortecimento previsto;
- Dimensionamento das lagoas de amortecimento de cheias; e
- Análise final após os resultados encontrados.

1.3 Descrição e Premissas do Projeto de Pavimentação

Do ponto de vista geomorfológico, a área do Projeto Arniqueira Etapa 1 – Setor Habitacional Bernardo Sayão (SHBS) encontra-se inserida nos compartimentos geomorfológicos de Planície Aluvial e Alveolar, Região Dissecada de Vale.

O compartimento geomorfológico das Planícies aluviais e alveolares se caracteriza por corresponder às áreas mais baixas e de formação recente na escala geológica. Essas planícies foram produzidas, predominantemente, pelo processo de deposição de sedimentos deixados pelos cursos d'água. A planície alveolar distingue-se da aluvial apenas no que se refere à forma. A primeira apresenta-se alargada a montante do curso d'água e a segunda acompanha longitudinalmente os vales.

As regiões Dissecadas de Vale se caracterizam pela presença de vales encaixados de encostas escarpadas e ravinadas da cabeceira do córrego Vicente Pires, desenvolvidos sobre cambissolos e solos saprolíticos de litologias do Grupo Paranoá.

Na área de projeto, este compartimento, com suas rampas íngremes terminadas nas cotas inferiores por encostas suavizadas, consiste em um ambiente frágil do ponto de vista morfológico, onde o escoamento superficial dominante nos rebordos íngremes, favorecido pela baixa permeabilidade dos solos e pelas elevadas declividades, acarretam uma substancial erosão laminar, com arraste de partículas e fragmentos superficiais, com forte tendência a ravinamentos.

O levantamento de campo identificou as seguintes classes de solo na área de projeto: o Cambissolo e o Gleissolo. Segundo o levantamento realizado pela EMBRAPA (1999), os Cambissolos da área de estudo são solos constituídos por materiais minerais, com horizonte B incipiente, subjacente a qualquer tipo de horizonte superficial. Na área de estudo, esta classe se caracteriza por apresentar horizonte B incipiente, textura franco-arenosa, argilosa e com presença de concreções lateríticas.

Os Gleissolos ocorrem exclusivamente ao longo do curso do córrego Vicente Pires onde o relevo é mais aplainado. Estão relacionados às áreas cujas condições de relevo e de regime hídrico implicam numa saturação de água permanente ou temporária, devido a uma baixa condutividade hidráulica condicionada a fatores físicos.

Nas margens esquerda e direita do córrego do Vicente Pires esses solos foram profundamente alterados, sendo ora aterrados, ora drenados para escoamento das águas concentradas, visando a ocupação da área seja para plantio, seja para moradia.

Quanto à hidrogeologia local, utilizando como referência o Inventário Hidrogeológico do Distrito Federal/1998, foram identificadas as seguintes classes do Domínio Poroso e Fraturado na área de estudo. Para o Domínio Fraturado, o subsistema A do grupo Paranoá (ardósia). Já para o Domínio poroso, os sistemas P2 (Latossolos vermelhos de textura argilosa).

O Projeto de Pavimentação do Setor tem como objetivo dimensionar a estrutura do pavimento a ser implantado. O pavimento é uma estrutura constituída por diversas camadas superpostas, de materiais diferentes, construída sobre o subleito, destinada a resistir e distribuir simultaneamente esforços horizontais e verticais, bem como melhorar as condições de segurança e conforto do usuário.

O dimensionamento de um pavimento consiste na determinação das camadas de reforço do subleito, sub-base, base e revestimento, de forma que essas camadas sejam suficientes para resistir, transmitir e distribuir as pressões resultantes da passagem dos veículos ao subleito, sem que o conjunto sofra ruptura, deformações apreciáveis ou desgaste superficial excessivo.

Nas vias, serão utilizados solos lateríticos locais para a composição do subleito, e materiais existentes na região, comumente utilizados pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), para a composição das demais camadas do pavimento. Cabe salientar, que quando as vias em estudo apresentarem uma camada de cascalho laterítico, esta deverá ser incorporada ao subleito do pavimento para a melhoria desse último.

O Pavimento do Setor Habitacional Bernardo Sayão será dimensionado com a previsão de tráfego para três categorias: Via Local Residencial, Via Coletora Principal e Via Coletora Secundária. Além disso, para o referido projeto foi utilizado um período de vida útil de 10 anos, valendo a ressalva de que esta previsão foi realizada de acordo com as diretrizes da IP 02 – Classificação das vias, de autoria da prefeitura do município de São Paulo. Segundo a IP 02, os tráfegos podem ser assim classificados: tráfego leve; tráfego médio; tráfego meio pesado; tráfego pesado; tráfego muito pesado; faixa exclusiva de ônibus; faixa exclusiva de ônibus com volume médio; e faixa exclusiva de ônibus com volume elevado.

Tabela 1: Classificação das Vias e parâmetros de tráfegos.

Função predominante	Tráfego previsto	Vida do projeto (anos)	Volume inicial faixa mais carregada		Equivalente Por veículo	N	N característico
			VEÍCULO LEVE	CAMINHÃO / ÔNIBUS			
Via local Residencial	LEVE	10	100 A 400	4 A 20	1,50	$2,70 \times 10^4$ A $1,40 \times 10^5$	10^5
Via coletora Secundária	MÉDIO	10	401 A 1500	21 A 100	1,50	$1,40 \times 10^5$ A $6,80 \times 10^5$	5×10^6
Via coletora principal	MÉDIO PESADO	10	1501 A 5000	101 A 300	2,30	$1,4 \times 10^6$ a $3,1 \times 10^6$	2×10^6
Via arterial	PESADO	12	5001 A 10000	301 A 1000	5,90	$1,0 \times 10^7$ a $3,3 \times 10^7$	2×10^7
Via arterial Principal/ expressa	MUITO PESADO	12	> 10000	1001 A 2000	5,30	$3,3 \times 10^7$ a $6,7 \times 10^7$	5×10^7
Faixa Exclusiva de Ônibus	VOLUME MÉDIO	12		< 500		$3 \times 10^{6(1)}$	10^7
	VOLUME PESADO	12		> 500		5×10^7	5×10^7

Também foram adotadas as seguintes premissas para o projeto:

- A seção tipo das vias terá caimento de 2% para os bordos;
- O greide de projeto será lançado, preferencialmente, colado no leito existente;
- Quando for observada a existência de entulhos e/ou depósito de lixo a uma profundidade inferior a um metro do greide da via, será efetuado um dimensionamento do pavimento, levando-se em consideração a troca desta camada por uma de reforço com material a ser especificado neste relatório;
- Para os locais onde o greide da terraplenagem está acima do terreno natural, dever-se-á utilizar material de aterro com CBR $\geq 8,00\%$ com compactação $\geq 95\%$ do Proctor Normal;
- O pavimento que será utilizado é do tipo flexível, pois é uma estrutura que demanda menor custo de implantação, sendo de rápida execução;
- O pavimento flexível será constituído por revestimento asfáltico sobre a camada de base granular ou de base de solo estabilizado granulometricamente, sendo os esforços provenientes do tráfego absorvidos pelas diversas camadas constituintes da estrutura do pavimento flexível.

A Classificação das Vias foi elaborada de acordo com o tráfego previsto para os locais e em função do aumento da demanda, foi definida pelo projeto urbanístico, levando em consideração o desenvolvimento da área de projeto e regiões do entorno.

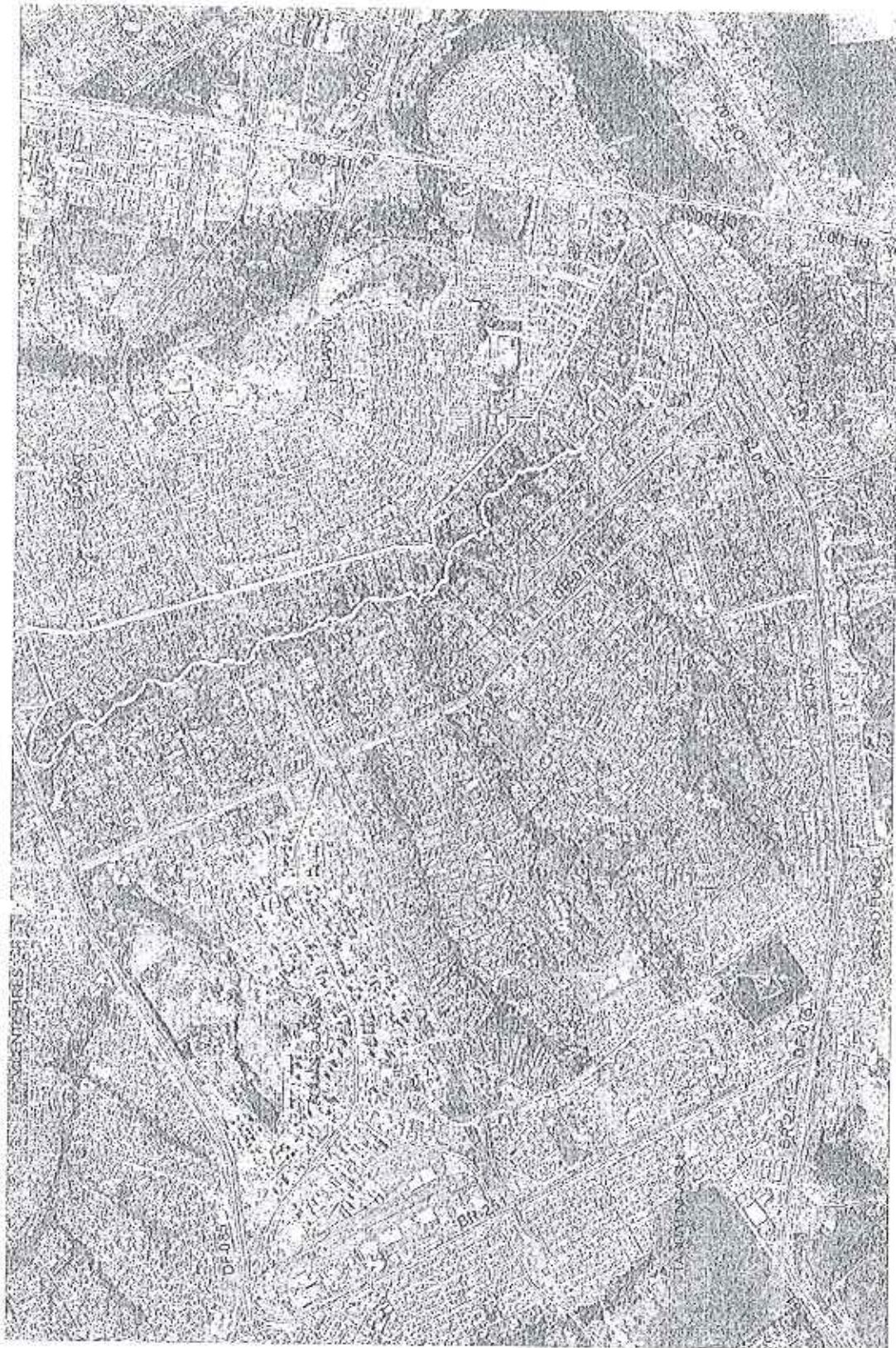


Figura 3 - Indicação das vias a serem pavimentadas ou qualificadas no SHBS.

1.4 Acessibilidade

Com relação à acessibilidade dos pedestres, os projetos para o Projeto Arniqueira Etapa 1 – Setor Habitacional Bernardo Sayão (SHBS) foram realizados em conformidade com a Cartilha de Acessibilidade – Vol 2, Projetos Urbanos (CPA/SEDUMA, 2010) e com a norma ABNT NBR 9050.

A acessibilidade está garantida por meio de rotas acessíveis implantadas entre os conjuntos residenciais, os equipamentos públicos e as paradas de transporte coletivo. As rotas acessíveis são definidas como os percursos ao longo dos quais o pedestre, inclusive a pessoa com deficiência, pode realizar o deslocamento, ininterruptamente, com a garantia de calçada mínima livre de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura.

Em função da ocupação consolidada, o projeto priorizou as rotas acessíveis entre os locais de concentração de Equipamentos Públicos Comunitários - EPC e os pontos de parada do transporte coletivo propostos. Sempre que possível, nas áreas adjacentes aos equipamentos públicos comunitários foram criadas áreas de acomodação dos pedestres.

As diretrizes adotadas para a demarcação das rotas acessíveis são elencadas a seguir:

- Nas vias locais, sempre que possível, as calçadas têm largura mínima de 2,00 m (dois metros) sendo 0,80 m (oitenta centímetros) para a faixa de serviço e 1,20 m (um metro e vinte centímetros) para o pavimento, livre de obstáculos;
- Os casos em que a largura livre de obstáculos para a circulação de pedestre for menor que 1,20 m (um metro e vinte centímetros), em qualquer dos lados da via, são tratados como via compartilhada;
- Sempre que a ocupação consolidada permita, as calçadas das vias arteriais têm largura mínima de 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros);
- O mobiliário urbano menor (lixeiras, postes, sinalização vertical, hidrantes) e a arborização urbana são colocados na faixa de serviço das calçadas;
- As rampas nas travessias de pedestre em calçadas com largura maior ou igual a 2,00 m (dois metros) terão calçada rebaixada perpendicularmente à via;
- As travessias de pedestre em calçadas com largura menor que 2,00 m (dois metros), terão calçada rebaixada paralelamente à via;

As vias locais com largura menor que 9,00 m (nove metros) são tratadas como vias compartilhadas. A velocidade máxima nas vias compartilhadas é de 20 km/h e a prioridade é sempre do pedestre;

- As vias compartilhadas terão faixas laterais de pavimento liso em ambos os lados com largura mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros) adaptadas para a circulação de pessoas com deficiência;
- Sempre que possível, os pontos de parada de ônibus contam com baía; e
- Os estacionamentos em área pública obedecem aos critérios definidos na Cartilha de Acessibilidade e na ABNT NBR 9050. O layout e o detalhamento dos estacionamentos constam das plantas parciais do projeto de urbanismo do parcelamento e do projeto de detalhamento.

A área de projeto se encontra localizada no interstício entre a cidade de Brasília/Plano Piloto e a conurbação formada pelas cidades de Taguatinga, Samambaia e Ceilândia. Numa escala mais local, entre as cidade de Águas Claras, Guarã I e II e Núcleo Bandeirante, que emolduram a área, que apresenta bom acesso pelas vias arteriais que a cercam.

Delimitada ao sul pela rodovia Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB, a área se localiza no eixo de crescimento e adensamento estruturado historicamente ao longo dessa rodovia. Ao norte, a área é acessada pela Estrada Parque Taguatinga – EPTG, principal ligação entre o Plano Piloto e Taguatinga.

O projeto da via Interbairros, que ligará o Plano Piloto à Taguatinga e Samambaia, interfere com o Setor Habitacional Bernardo Sayão, constituindo mais uma via de acesso à área. Conforme projeto, a via deverá ser configurada como uma via urbana e não como rodovia, com quatro faixas de rolamento em cada sentido e canteiro central de largura variável.

Avalia-se que a área de estudo é bem servida com relação à acessibilidade viária microrregional, sendo necessária a complementação de sistema viário local a fim de possibilitar ligações com o sistema viário principal.

Já na escala local, a acessibilidade viária apresenta condições inferiores. Devido ao relevo acidentado e à forma de ocupação não planejada, a malha viária interna foi criada de forma espontânea, apenas dando acesso mínimo às chácaras e aos conjuntos residenciais, procurando os percursos mais simples que o relevo permite. As caixas de via são menores que os padrões mínimos, inclusive para as vias locais. No caso do Setor Habitacional Bernardo Sayão, o sistema viário local possui uma malha simples, com uma via central longitudinal estruturante a partir da qual ocorrem as vias locais de acesso aos conjuntos residenciais, todas muito curtas, porém com caixas relativamente estreitas, em média entre 9m a 12m de largura.

O Setor Habitacional Bernardo Sayão é atravessado na altura do antigo IAPI por uma via parcialmente duplicada que oferece a única conexão viária existente entre o Guarã II, a EPVP e o acesso ao Núcleo Bandeirante pela EPNB. Porém, essa conexão não dá vazão nos horários de pico, sendo essa uma das principais queixas dos moradores do Setor no que diz respeito ao sistema viário.

As vias internas não contam com calçadas nem com a sinalização básica que garanta a segurança no trânsito. A pavimentação existente é de qualidade irregular e apresenta trechos altamente deteriorados.

No que diz respeito a cicloviárias, existe um único trecho construído na margem oeste da EPVP, porém está incompleto. Essa ciclovia é pouco utilizada, pois não se conecta a pontos estratégicos, isto é, não liga pontos de origem e destino relevantes no cotidiano da população. Além disso, na ciclovia existente falta mobiliário complementar necessário para sua plena utilização.

As cicloviárias projetadas dentro da área de estudo e nas cidades vizinhas, informadas pelo extinto "Programa Pedala DF" por meio de seu website, foram consideradas no projeto de acessibilidade. As cicloviárias foram projetadas ao longo da EPTG, EPNB, EPCT (Pistão Norte e Pistão Sul de Taguatinga) e da futura via Interbairros. Mesmo se desconhecendo os rumos do programa citado, suas diretrizes foram consideradas na proposta da rede cicloviária para o Setor.

2 MAPA GERAL DA ETAPA 1

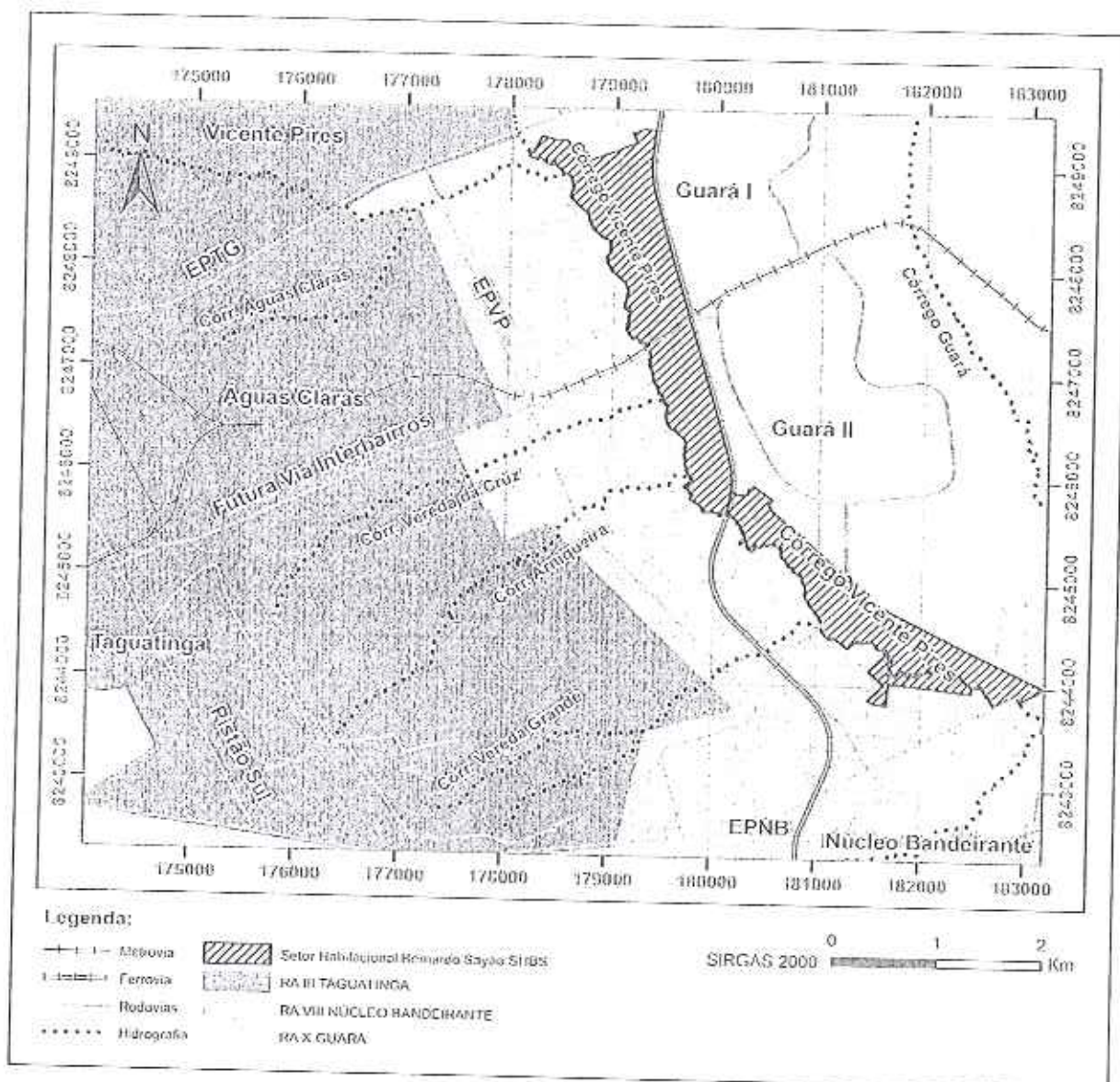


Figura 4 – Mapa Geral da Etapa 1 - SHBS.

3 BENEFÍCIOS

3.1 População Beneficiada

A ocupação da área foi originada por chácaras fracionadas que formaram ocupações irregulares, popularmente conhecidas como "condomínios". Os números dessas chácaras, ainda hoje, são utilizados como referência para o endereçamento.

O número de lotes identificados no Levantamento Aerofotogramétrico, realizado em 2010, foi de 1.810 unidades, com uma população total em torno de 17.100 habitantes.

A classificação por idade dessa população está descrita na Tabela 2:

Tabela 2: Números de ocupantes na família

Nº DE OCUPANTES NA FAMÍLIA	SHBS
CRIANÇAS	22%
ADOLESCENTES	23%
ADULTOS	55%
Total	100%

Fonte: Dados obtidos do Levantamento Aerofotogramétrico Topográfico Planialtimétrico Cadastral, IOPOCART, 2010.

A classificação por idade é composta por 22% de crianças (de zero a doze anos), 23% de adolescentes (de doze a dezoito anos), e 55% de adultos (dezenove a cinquenta e nove anos).

Em relação à escolaridade dos chefes de família da região, 22,62% possuem apenas o ensino fundamental; o percentual de pessoas que possuem nível médio corresponde a 31,80% da população. Por outro lado, 24,59% da população fizeram algum curso superior e 0,66% mestrado e doutorado.

Quanto à renda familiar, destacaram-se dois níveis com maior expressividade, sendo que 26,23% da população indica receber de 1,1 a 3 Salários Mínimos (SM) e 24,59% acima de 7 SM, caracterizando a área por alto nível de desigualdades econômicas. Apresentando concentrações de residências de baixo padrão construtivo, contrapondo com setores de mansões com características de alto acabamento.

De acordo com a caracterização demográfica do Setor, os dados levantados na pesquisa de campo revelam uma quantidade média de habitantes por domicílio de 3,9 pessoas.

Quando do cruzamento dos dados relativos à renda e à educação, nota-se que as mais elevadas acompanham índices educacionais mais altos.

É fundamental compreender as condições socioeconômicas do Setor para adequar políticas públicas que atendam, de fato, às demandas populacionais. É sempre oportuno ressaltar que intervenções eficazes só emergem do conhecimento e do reconhecimento das realidades locais.

3.2 Alcance Econômico-Social e Relação Custo-Benefício na Implantação da Infraestrutura

A execução das obras de infraestrutura, com foco na pavimentação e qualificação das vias urbanas, busca a melhoria da qualidade de vida, a inclusão social e a redução das desigualdades sócioespaciais, por meio da qualificação e do exercício pleno da mobilidade no espaço urbano.

Especialmente por se tratar de área ocupada de forma desordenada, a implantação de pavimentação nova, de sistema de drenagem de águas pluviais e de sistema de circulação acessível refletirá em grandes benefícios a uma população submetida a baixas condições de mobilidade, aumentando a integração com o entorno consolidado.

Aposar da área já ser atendida com sistema de abastecimento de água e de o esgotamento sanitário estar previsto, inclusive com recursos do PAC Saneamento, as condições de salubridade serão complementadas com as obras de drenagem pluvial e com a garantia da possibilidade de acesso, pela qualificação das vias urbanas.

No Brasil, como em outros países de industrialização tardia, o desenvolvimento, que aconteceu de forma desequilibrada, resultou em disputas sociais que se expressam na organização do espaço urbano. As noções de segregação, pobreza e segregação ambiental, segundo Erminia Maricato¹, estão todas imbuídas na ideia de exclusão social, que representa a dificuldade de acesso a serviços e infraestrutura urbanos (transporte, saneamento, drenagem, abastecimento, serviços de saúde e educação, exposição a riscos ambientais). Para a urbanista, somam-se a essas deficiências, menores oportunidades de emprego formal, de profissionalização e maior exposição à violência e a diversas formas de discriminação, dificuldade de acesso ao lazer e à justiça oficial.

Dessa forma, considerando que a ideia de acessibilidade não diz respeito apenas ao deslocamento, em seu sentido restrito, mas à capacidade de alcançar destinos e serviços desejados, acreditamos que as ações governamentais em estrutura e serviços urbanos devem favorecer o aumento da acessibilidade e, conseqüentemente, a diminuição da exclusão social.

A relação custo-benefício na implantação da infraestrutura urbana também deve ser entendida nesse contexto. Os investimentos em infraestrutura urbana referem-se ao atendimento da relação entre custo e benefício da produção e do consumo dos espaços por meio de elementos que organizem diretamente a configuração dos lugares.

Na dimensão econômico-financeira, a superestrutura urbana pode ser observada por meio de três grupos que possuem desempenhos específicos, mas cujos custos são articulados: os edifícios, o sistema viário e as demais áreas livres públicas, abordadas nas despesas implicadas em sua produção e utilização. A área apresenta densidade de ocupação heterogênea, que incide negativamente nos custos públicos, pois há corredores ligados a grandes áreas intersticiais desocupadas.

Da mesma forma para a infraestrutura, o predomínio de áreas privadas na área de estudo é importante fator de economia, mas a expansão horizontal do assentamento não traz benefícios financeiros, porque oferece maior superfície de áreas públicas (especialmente viárias) para construção e manutenção. As características de

¹ MARICATO, Erminia. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana. São Paulo: Ed. HUCITEC, 1996.

ocupação dos lotes (taxas de ocupação e índices de aproveitamento baixos dos lotes; baixas alturas e poucas unidades residenciais por lote) também não favorecem o desempenho econômico da cidade.

Em geral, observa-se a presença de trechos com valor imobiliário potencialmente alto, localizados ao longo de vias de grande acessibilidade, porém pouco aproveitados, pois estão atualmente ocupados por atividade residencial de pequeno porte e, em menor proporção, por usos mistos ou industriais de pequeno porte. Internamente, existe ainda pouco aproveitamento do potencial do solo para atividades geradoras de renda, principalmente nas vias principais do Setor Habitacional Bernardo Sayão.

Os custos do sistema viário beneficiam-se da menor superfície destinada a ele, em relação às demais áreas e por haverem poucos estacionamentos na superfície do solo. Na área urbanizada, a proporção alongada dos lotes e sua posição com face menor na borda dos quarteirões são sempre economicamente favoráveis, devido ao melhor aproveitamento dos coletores tronco.

Conclui-se que o desempenho econômico-financeiro do tecido urbanizado é auxiliado por certas características:

- Minoria de áreas livres públicas;
- Tamanho médio da maioria dos lotes;
- Proporção retangular predominante dos lotes;
- Frente dos lotes correspondente ao seu lado menor;
- Pouca quantidade de praças, largos e similares;
- Grande quantidade de vias estreitas.

Porém, há atributos que elevam os custos de infra e superestrutura, em termos de produção e/ou manutenção:

- Malhas com segmentos muito pequenos e com nós não ortogonais;
- Descontinuidades entre malhas;
- Baixas taxas de ocupação e índices de aproveitamento dos lotes;
- Baixa quantidade de unidades residenciais; e
- Pouca altura das edificações;

Para o Setor em questão, algumas propostas de melhoria de desempenho funcional foram apontadas.

- A EPVP é uma rodovia (via de circulação) no meio de uma trama urbana consolidada; reforça-se a tendência de transformar lotes lindeiros em áreas de atividades (escolas, salão de festas, entre outros);
- A Via Interbairros é uma via urbana que, inicialmente, foi caracterizada como via expressa e necessita de atividades e conexões com a trama viária dos Setores sobre os quais interfere;
- O transporte coletivo dentro das áreas residenciais é precário em função do estreitamento das vias, que dificultam retornos e curvas; das descontinuidades das vias, que não permitem traçados rentáveis; e das demandas restritas (quantidade de população não justifica as linhas de ônibus adentrarem na trama urbana) ficando por conta de percursos em vias principais;
- O metrô tem pouca utilidade para a área, já que a estação Arniqueira ocorre no centro do bairro Águas Claras, e a próxima estação, Feira do Guará, se encontra a

7km da primeira. Nesse intervalo, o metrô atravessa áreas residenciais que seguramente se adensarão, sem que exista a possibilidade de usufruir deste transporte público de massa;

- A ferrovia tampouco é utilizada para transporte de passageiros;
- A ciclovia só existe num trecho muito parcial (EPVP) e é pouco utilizada;
- A conexão viária entre o Guará, o Núcleo Bandeirante, o próprio bairro Águas Claras e a área de estudo é precária. Particularmente, são problemáticas a ligação da EPVP ao Vereda Grande (Veredão), da EPVP ao Areal (que deve ser duplicada) e do entroncamento EPNB à EPVP, que merece um viaduto. As ligações devem ser facilitadas para os veículos e também para os pedestres (passarelas);
- Trata-se de uma área com atividades quase que exclusivamente residenciais. Sente-se a falta de ação do Poder Público no sentido de fornecer equipamentos e vitalizar pontos da trama urbana. Demanda por universidades e vilas olímpicas;
- O comércio e os serviços de apoio são esparsos ou localizados em algumas vias secundárias, para atender uma demanda exclusivamente local. Deverão existir equipamentos e serviços de abrangência microrregional;
- Não há coerência entre a hierarquia das vias, o seu potencial de geração de acessibilidade e os tipos de usos do solo (local, subcentral, entre outros); e
- Não há acessibilidade para o pedestre (calçadas sombreadas e com dimensões e pavimentação adequada, travessias seguras, entre outros).



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE HABITAÇÃO, REGULARIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO.
COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO HABITACIONAL DO DISTRITO FEDERAL
CODHAB/DF



IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE
DRENAGEM PLUVIAL E PAVIMENTAÇÃO DA
ARIS BURITIS E SETOR HABITACIONAL BURITIS –
SOBRADINHO II

PARECER TÉCNICO

Brasília - DF

APRESENTAÇÃO

Este documento diz respeito aos projetos das obras de drenagem pluvial e pavimentação na área do projeto integrado de regularização fundiária da ARIS Bunitis, que compreende as áreas dos projetos de regularização fundiária da ARIS Bunitis e Sector Habitacional Bunitis-SHB, de acordo com os projetos urbanísticos URB-RP111/09 e URB-RP 099/09 respectivamente. Serão viabilizadas por meio de financiamento a partir de recursos do FGTS, na esfera do "Programa PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2ª Etapa", gerido pelo Ministério das Cidades e operacionalizado pela Caixa Econômica Federal.

O presente parecer apresenta:

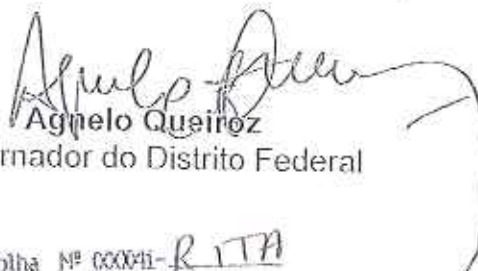
- Apresentação Geral;
- Localização, área total, confrontações e croqui de localização;
- Composição do Projeto de Urbanismo;
- Croqui de situação e quadro de caminhamento do perímetro;
- Atendimento aos condicionantes urbanísticos e ambientais;
- Condicionantes e diretrizes urbanísticas viárias;
- Estudo de tráfego;
- Sistema de Drenagem Pluvial;
- Conclusão - Benefícios;

Brasília, 30 de agosto de 2013.



Rafael Carlos de Oliveira
Presidente da Companhia de Desenvolvimento Habitacional - CODHAB

De acordo,



Agnelo Queiroz
Governador do Distrito Federal

1. Apresentação Geral

Tendo por finalidade a execução da Política de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal, visando o desenvolvimento das funções econômicas e sociais da população, preferencialmente a de baixa renda, com o intuito de assegurar o bem estar das comunidades, a melhoria da qualidade de vida e a preservação do meio ambiente, a Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal - CODIAB submete este projeto para inclusão da ARIS BURITIS no PAC 2 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas.

A área do projeto integrado de regularização fundiária compreende a Zona Urbana Consolidada e a Zona Urbana de Expansão e Qualificação definida pelo Zoneamento do PDOT/2009, bem como a Área de Regularização de Interesse Social, ARIS Buritis, de acordo com o PDOT/2009, art. 127, Tabela 2-B e Mapa 2 do Anexo II. Observando as diretrizes e condicionantes estabelecidas para cada zona/área do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, este projeto de regularização não contraria ou modifica nenhuma destas diretrizes. O projeto de parcelamento da ARIS Buritis contribui para o desenvolvimento das potencialidades dos núcleos urbanos e da dinâmica interna. Além disso, diretrizes especiais foram consideradas para a área constituída pela ARIS (Área de Regularização de Interesse Social), por se tratar de assentamento informal consolidado.

A área do Projeto Integrado está situada no Distrito Federal, na Região Administrativa de Sobradinho II – RA XXVI cuja população urbana é de 105.363 pessoas, representando 3,97% do total populacional do Distrito Federal, com renda familiar estimada em 9,0 salários mínimos¹. Atendimento com a rede de drenagem e pavimentação serão de 1251 lotes residenciais, beneficiando uma população aproximada de 5429 habitantes.

Os Projetos de Urbanismo, elaborados com base em levantamentos topográficos planialtimétricos consubstanciados nas plantas TOP – 111/09 e TOP – 099/09, contemplam a regularização fundiária das ocupações urbanas consolidadas. É importante ressaltar que, para integrar a ocupação irregular à malha urbana formal

¹ Dados da PDAI de Sobradinho II 2010/2011 - Codeplan.

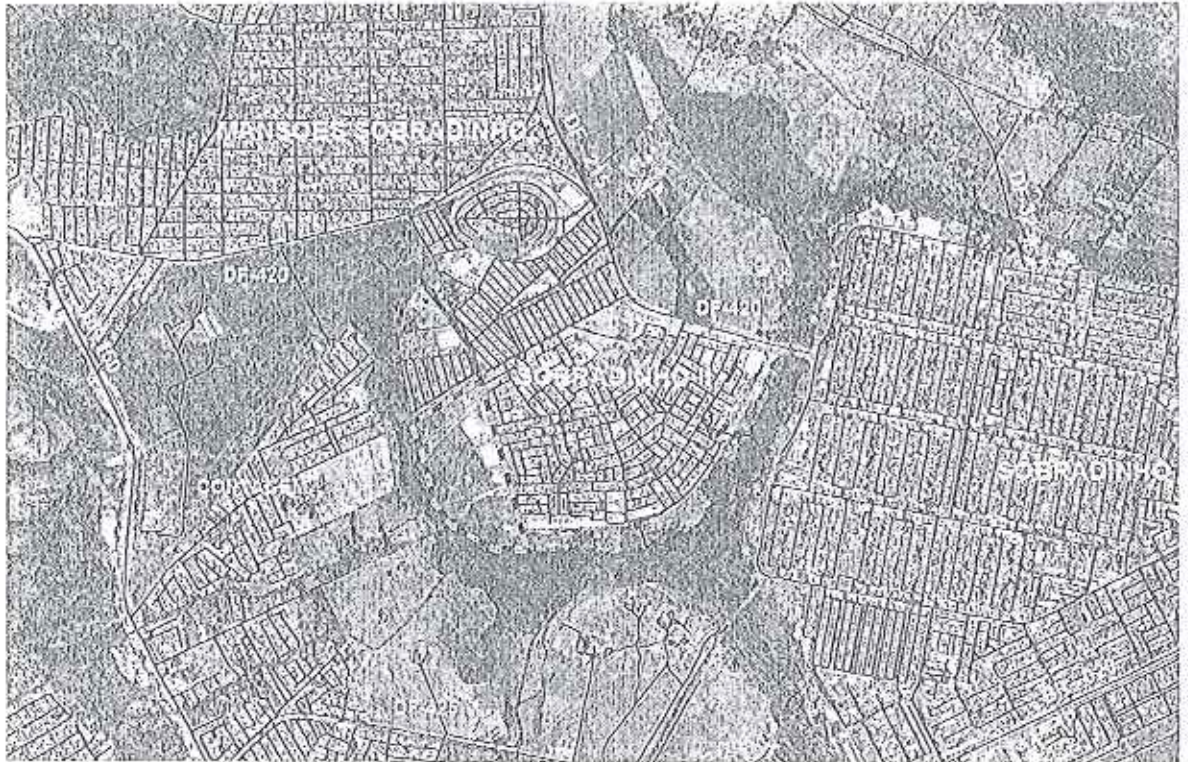
de Sobradinho II, algumas adequações, remoções e remanejamentos foram necessários por motivos ambientais, viários, de drenagem e/ou de saúde pública. No entanto, todos os possíveis impactos sociais, ambientais, financeiros, entre outros foram analisados e minimizados à medida do possível, bem como as diretrizes especiais da ocupação urbana consolidada foram observados.

1.1. Localização, área total, confrontações e croqui de localização

A área objeto deste MDE encontra-se no limite da Região Administrativa de Sobradinho II – RA XXVI, Distrito Federal, e faz divisa a noroeste com o Parque Recreativo e Ecológico Canela de Ema, a leste com Sobradinho II e ao sul com o Núcleo Rural de Sobradinho. As principais vias de acesso à área e ao entorno imediato são: DF 420, DF 215, DF 150, DF 425 e BR 020, sendo que a BR 020 é a principal via de ligação entre o Plano Piloto de Brasília e Sobradinho (ver Figura 1).

A poligonal de estudo compreende uma área de aproximadamente 77 hectares, sendo que 21,6761 ha (28%) compõem as Quadras 1 e 2 da ARIS Buritys dos quais 14,1488 ha em área edificável e 7,5273 ha para o futuro Parque Recreativo e Ecológico Canela de Ema (etapa 1). O Parque Canela de Ema abrigará múltiplas atividades de lazer, cultura, descanso e esporte, bem como infraestrutura de drenagem (bacias de retenção) para preservar as características ambientais e fluviais da área.

Para a área imediatamente contígua às Quadras 1 e 2, está em andamento o projeto do Setor Habitacional Buritys Quadras 03, 04 e 05, representando 44% do total de 77 ha e está sendo tratado em MDE específico (MDE 099-09).



LEGENDA



Figura 1 – Mapa de Localização do Parcelamento Proposto (ARIS)

2. Croqui de situação e quadro de caminamento do perímetro – Quadras 01 e 02.

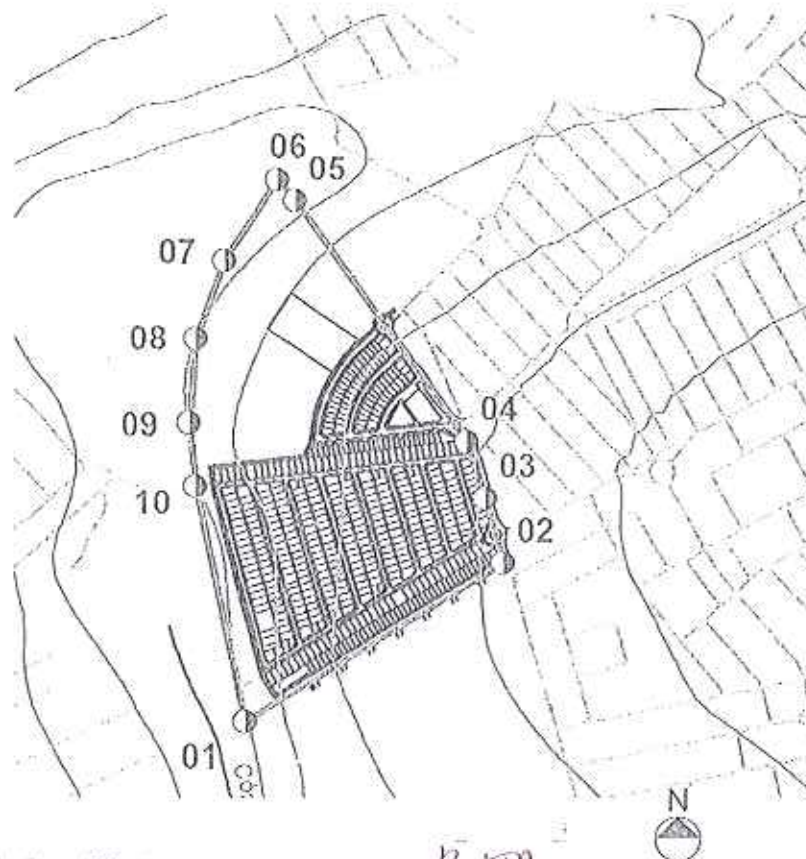


Figura 2 – Poligonal de projeto de urbanismo com o caminhamento do perímetro

2.1. Croqui de situação e quadro de caminhamento do perímetro – Quadras 03, 04 e 05.



Figura 3 – Poligonal de projeto com o caminhamento de perímetro

3. Consultas às concessionárias de serviços públicos e demais órgãos

- **NOVACAP** – Conforme Parecer Grupar nº 022/2009, a companhia informa que há interferência com redes de drenagem subterrânea, existentes, e que o projeto de drenagem foi adequado para solucioná-la. Ressalta que o projeto atende às diretrizes do Plano Diretor de Drenagem, que está em fase de elaboração, uma vez que todos os projetos de drenagem pluvial decorrentes da regularização dos parcelamentos irregulares do solo urbano deverão ser compatibilizados com o Plano Diretor de Drenagem. De acordo com vistoria realizada in loco foi constatado que na área habitada era parcialmente pavimentada, não sendo provida de meio-fio, quebra molas, calçadas e rede de drenagem pluvial e, a área não habitada não consta nenhum tipo de infraestrutura.
- **Departamento de Estradas de Rodagem – DER/DF** – não houve necessidade de consulta, pois este projeto de regularização fundiária já cumpre as exigências do artigo 47 do Decreto nº 26.048 de 20/07/2005, que dispõe sobre as normas, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano, elaboração e modificação de projetos urbanísticos do Distrito Federal e do artigo 7 do Decreto nº 27.365 de 01/11/2006, que altera o Sistema Rodoviário do Distrito Federal, que transcrevemos abaixo:

"Art.47. O planejamento e a reformulação de projetos urbanos, cujo dimensionamento viário e a localização das atividades não se enquadrem no estabelecido neste Decreto, ficam condicionados à análise e anuência prévia da Subsecretaria de Urbanismo e Preservação – Sudur e demais procedimentos estabelecidos neste Decreto"

"Art. 7 - Nos casos de loteamentos já consolidados às margens das rodovias do SRDF, os limites das faixas de domínio serão fixados levando-se em consideração o projeto de urbanização aprovado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação."

4. Atendimento aos condicionantes urbanísticos e ambientais

4.1. Urbanísticos

As Diretrizes Urbanísticas aqui apresentadas estão de acordo com as premissas apresentadas pela SEDHAB e GRUPAR que, por sua vez, têm como objetivo geral a melhoria da qualidade de vida da população envolvida. A planta de parcelamento resultante do projeto de regularização fundiária é composta por duas quadras, a Quadra 2, que representa a maior ocupação, já consolidada e a Quadra 1 ao norte é destinada aos moradores que deverão ser relocados por razões, sobretudo, ambientais (em grande parte por questões justificadas pela pedologia local – solo hidromórfico e planície pluvial – sobre os aspectos de Geotecnia realizado em agosto de 2009, constantes do Relatório de Controle Ambiental – RCA) e de saúde pública (nova proposta de estruturação viária e drenagem urbana).

Já o parcelamento, denominado "Setor Habitacional Buritys", que possui as três quadras no total (03, 04 e 05), que correspondem à expansão urbana destinada à baixa renda.

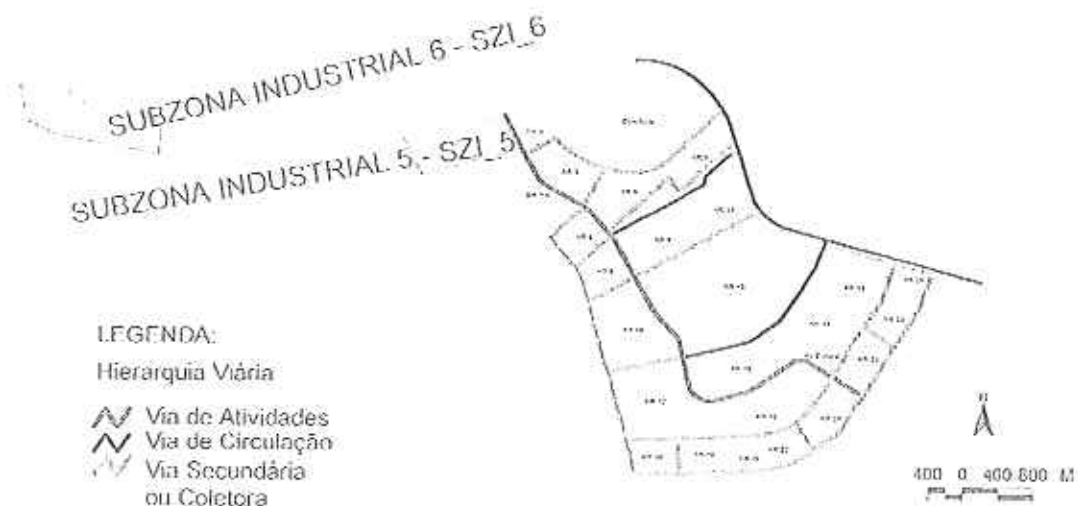
Foram consideradas as seguintes diretrizes gerais de Projeto com relação à drenagem e pavimentação:

- O sistema viário proposto deve ser hierarquizado e dimensionado de forma a possibilitar o pleno desenvolvimento do parcelamento; compatível com a malha viária existente, a fim de que o parcelamento seja incorporado à cidade de Sobradinho II. As vias já implantadas no entorno da área de projeto devem, por sua vez, ser avaliadas e/ou reestruturadas caso haja maiores interferências do parcelamento resultante da regularização ao loteamento lindeiro;
- Os eixos principais de circulação devem abrigar, ao longo de seu trajeto, áreas e atividades para convivência da comunidade;
- Os estacionamentos públicos devem ser previstos, quando possível, ao longo da malha viária, de acordo com a demanda estimada para as áreas de uso institucional/coletivo;
- O trajeto do transporte coletivo deve priorizar as vias e/ou áreas de maior concentração de atividades;

4.1.1. Condicionantes e diretrizes urbanísticas viárias das Quadras 01 e 02.

O sistema viário de Sobradinho II representa um importante condicionante para a implantação do projeto de regularização das quadras 1 e 2 da ARIS Buritis, visto que o parcelamento resultante deve ser inserido na cidade de forma a complementar as vias já existentes, com continuidade e conexão entre elas. Portanto, a hierarquia e função das vias atuais de Sobradinho II foram estudadas e analisadas a fim de formular a proposta viária do projeto.

Para melhor compreensão, segue abaixo o mapa de hierarquia viária da região, estabelecida pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT/2009):



Mapa de Hierarquia Viária de Sobradinho II - PDOT/2009

As duas vias de circulação paralelas e internas a Sobradinho II representam dois importantes acessos à cidade, pois estão configuradas como vias centrais que ligam a DF-420 à principal via de atividades de Sobradinho II. Esta via de atividades, delimitada no mapa, constitui a principal via que corta a cidade longitudinalmente, se configurando como um importante eixo central e de conexão interna de Sobradinho II exatamente pela diversidade de comércio e serviços.

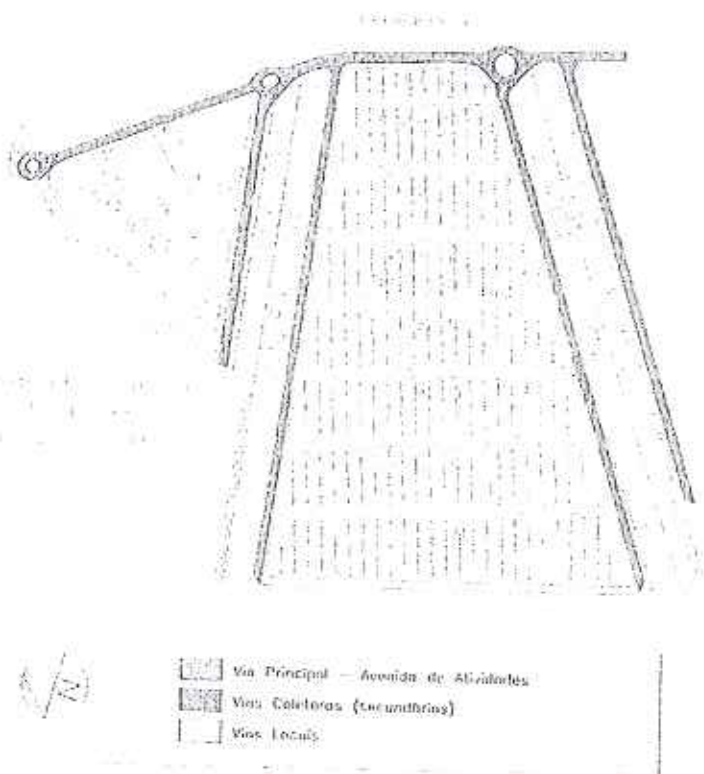
As vias coletoras da cidade, na sua grande maioria, são paralelas, configurando-se transversalmente à ocupação urbana. A única via coletora longitudinal é justamente a via que marca o limite entre o loteamento existente de Sobradinho II e os parcelamentos em

processo de regularização. Portanto, essa via deve receber atenção especial quanto aos impactos e interferências da implantação da ARIS Buritys, uma vez que esta possibilitará o acesso direto ao assentamento e se constituirá na principal via do projeto de regularização. Vale ressaltar, que a importância e interferência de todas as outras vias principais (de atividades e de circulação) e coletoras também foram consideradas.

As vias projetadas na ARIS Buritys apresentam três classificações viárias: local, coletora e principal (Avenida de Atividades), ver. O sistema viário foi proposto com base na sua continuidade e fluidez de veículos, para possibilitar o pleno desenvolvimento da área a ser implantada, bem como de toda a cidade. A principal via proposta no parcelamento é a Avenida de Atividades (Via Principal) que define o limite entre a ocupação formal consolidada de Sobradinho II e a ARIS Buritys. Esta via se torna importante, pois apresenta quatro principais funções:

fortalecer e garantir o acesso às atividades comerciais, de serviço ou institucionais lideiras;

- priorizar o transporte público coletivo;
- possibilitar o acesso direto às residências;
- distribuir melhor o tráfego da ARIS Buritys para as áreas consolidadas do entorno.



Mapa de hierarquia viária do "Setor Habitacional Buritys"

A Avenida de Atividades foi projetada de forma diferenciada das demais devido ao maior fluxo de veículos que nela deverá trafegar. Todas as interseções desta avenida principal com as vias coletoras (com exceção das vias coletoras condicionadas por ocupação consolidada) foram tratadas com rotatórias para ordenar o fluxo e evitar futuros conflitos de trânsito.

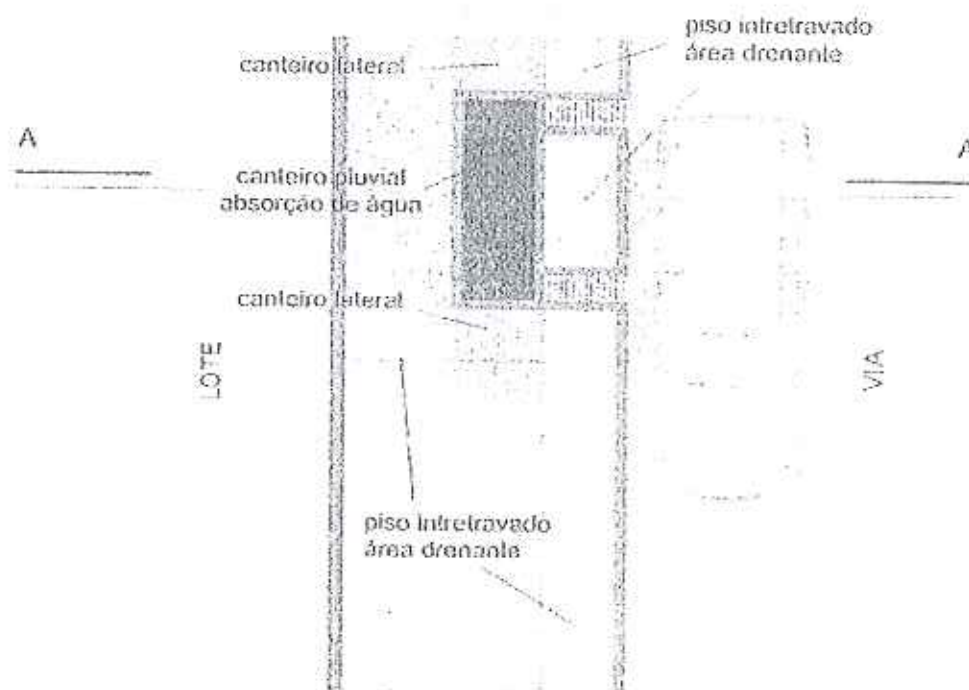
A Avenida de Atividades foi projetada com duas pistas de rolamento de 3,5 (três metros e meio) cada uma, totalizando 7 (sete) metros de via. No trecho viário situado em frente à ocupação irregular consolidada da Quadra 2 a largura máxima de testada a testada é 13 (treze) metros, mantendo os 7 (sete) metros de via e com tamanhos de calçadas variados se adequando à situação consolidada para que não houvesse um grande número de remoções. A largura da pista de rolamento é a mesma durante todo o percurso da via, para evitar estrangulamento no fluxo e possíveis congestionamentos de veículos.

Quanto às vias coletoras destaca-se:

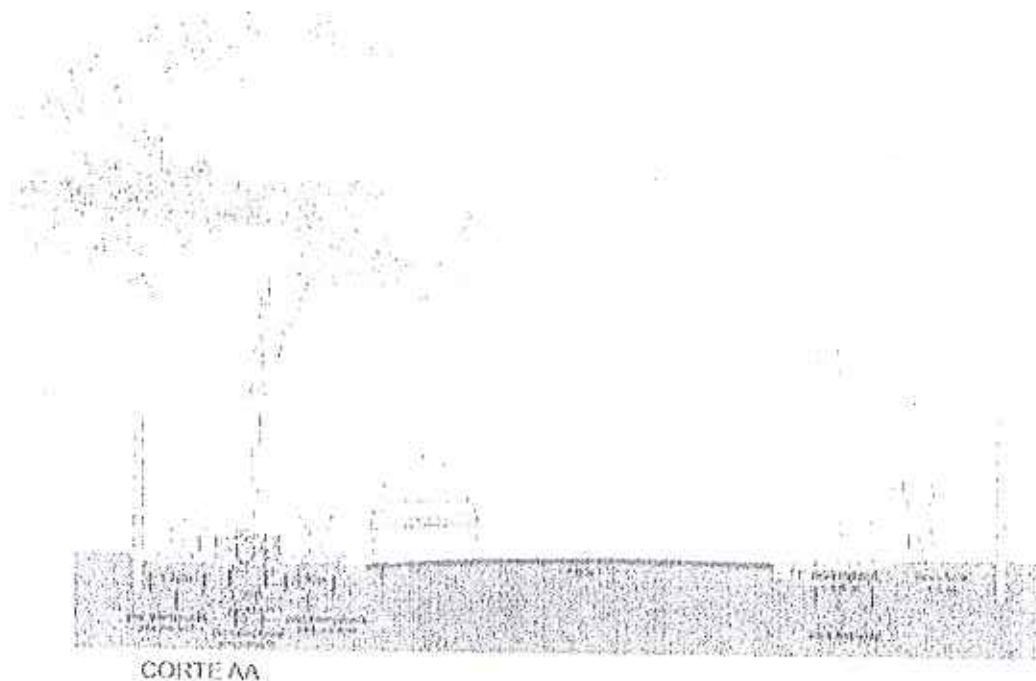
- 1) As ruas 9 e 10, localizadas na Quadra 2 do assentamento consolidado, já se constituem vias coletoras, exercendo também a função de eixos de ligação e desenvolvimento da ocupação consolidada com Sobradinho II.
- 2) Não é objetivo deste projeto de regularização propor usos comerciais e de serviços de maior abrangência nas vias coletoras, principalmente nas que apresentam a caixa de via reduzida, como nas ruas 9, 10. Por se tratar de ocupação consolidada com predominância de uso residencial, existe a preocupação de não incentivar atividades incômodas aos moradores vizinhos. Restringiu-se a apenas 20% de cada lote para alguma atividade comercial, tanto na Quadra 1 quanto na Quadra 2. No entanto, se compreende que a dinâmica urbana poderá contribuir para o surgimento de comércios pontuais ao longo das vias coletoras. Inclusive, foi isso o que ocorreu com 30 (trinta) dos 402 (quatrocentos e dois) lotes consolidados no local. Considerando que a grande maioria dos comércios instalados em áreas residenciais é local, estes não representarão um impacto negativo à comunidade, uma vez que pouco ou nenhum incômodo é gerado por estes estabelecimentos. O efeito pode inclusive ser positivo, responsável por promover o desenvolvimento econômico e social da área em estudo e entorno.
- 3) Há ciclovia em toda a extensão do parque Recreativo e Ecológico Canela de Ema. Ocorrendo também ciclo-faixas no conjunto C da quadra 1 e no conjunto I da Quadra 2 que faz divisa com a Quadra 3, a fim de promover a acessibilidade dos ciclistas às vias locais e à Avenida de Atividades.

As vias coletoras da Quadra 1 foram projetadas com aproximadamente 16 (dezesseis) metros de caixa, com 7 (sete) metros para a pista de rolamento e variando de 3 (três) a 4,5 (quatro e meio) metros de calçada. As calçadas das vias coletoras apresentam dispositivos de drenagem e de acessibilidade, seguindo a tipologia apresentada na Figura 13. Na Quadra 2 as vias apresentam a caixa de via reduzida de aproximadamente 9 (nove) metros, da mesma forma que as vias locais desta quadra.

As vias locais da Quadra 1 foram projetadas com 13 metros de caixa de via, sendo 7 metros de pista de rolamento e 3 metros de calçada em cada lado. A calçada de 3 metros se subdivide em área de circulação, canteiro e faixa de serviço. Dispositivos para a acessibilidade universal foram previstos, permitindo a circulação livre e segura aos portadores de necessidades especiais. Existem, porém, algumas exceções em relação à tipologia das vias locais. As vias da Quadra 2, condicionadas pela ocupação irregular consolidada, terão apenas 6 metros de pista de rolamento e 1,5 m de calçada, aproximadamente.



Croqui em planta da "calçada drenante" proposta para a ARIS Buritys



Perfil transversal da via local proposta e da calçada drenante

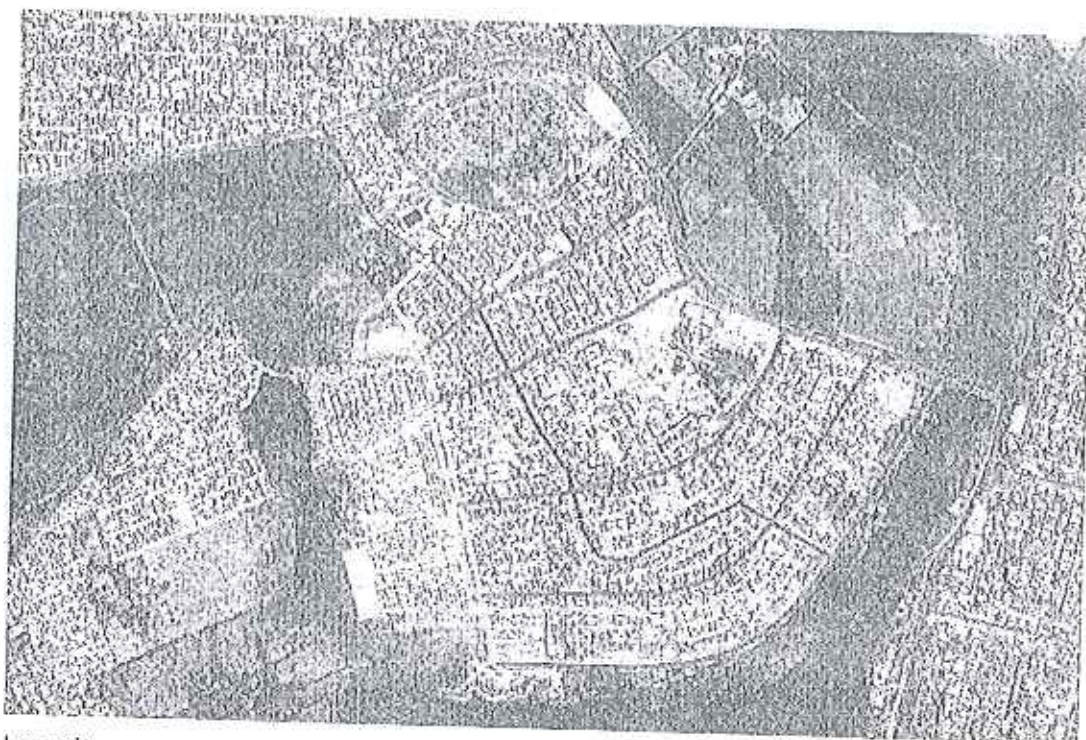
A Avenida de Atividades apresenta a caixa de via mínima de aproximadamente 13 metros. Sendo o perfil definido em cada um dos trechos é o seguinte:

- Quadra 1: calçada de 4,5 (quatro e meio) metros a 8,50 (oito e meio) metros, 2 pistas de rolamento de 3,5 (três e meio) metros cada uma e calçada que varia de 3,75 m (três metros e setenta e cinco centímetros) a 7,26 m (sete metros e vinte e seis centímetros).
- Quadra 2: calçada de aproximadamente 3 (três) metros, 2 pistas de rolamento de 3,5 (três e meio) metros cada uma e calçadas variando entre 1,82 m (um metro e oitenta e dois centímetros) e 6,05 m (seis metros e cinco centímetros).

As baias de ônibus apresentam 3,5 metros de largura, sendo que nos pontos em que há parada de ônibus as dimensões de canteiro e calçada variam. A Quadra 1 possui baia de ônibus nos dois sentidos da via, já a Quadra 2, por ser uma área já consolidada e não apresentar extensão suficiente para conter uma baia, foram definidas 2 baias na rua do conjunto H, limítrofe ao parque Recreativo e Ecológico Canela de Ema em apenas um sentido viário.

As vias que atualmente exercem a função de "coletora" em Sobradinho II foram prolongadas de forma contínua no parcelamento decorrente da regularização, a fim de proporcionar a integração com a cidade formal consolidada e manter a unidade de desenho. Portanto, devido à importante configuração dessas vias, como,

respectivamente, eixos distribuidores de tráfego e eixos de ligação com toda a cidade, foram mantidas as suas hierarquias como vias secundárias ou coletoras.



Legenda

- | | | | |
|---|-----------------|---|--------------------------|
|  | VIAS ARTERIAIS |  | VIA PRINCIPAL PROPOSTA |
|  | VIAS PRINCIPAIS |  | VIAS COLETORAS PROPOSTAS |
|  | VIAS COLETORAS | | |

Principais vias que levam o tráfego de Sobradinho II para a ARIS Burtis

4.1.2. Estudo de tráfego

A representação da rede viária foi elaborada por meio dos dados da pesquisa socioeconômica da ARIS e da Companhia de Desenvolvimento do Distrito Federal (Dados da PDAD de Sobradinho II 2010/2011 - CODEPLAN). Inicialmente, foi levantada a hierarquia viária existente na cidade de Sobradinho, e pode-se identificar que algumas vias caracterizadas como principal e/ou de atividades na cidade de Sobradinho já estão bem carregadas, com um tráfego estimado entre 100 e 300 veículos para vias de pista única e que tem como destino as rodovias do entorno.

Verificou-se, a partir dos dados do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans), que as viagens geradas na região têm como origem o centro urbano de Sobradinho II e se destinam às rotas que levam ao Setor Habitacional Colorado e ao Plano Piloto de Brasília. Observa-se que as Quadras 1 e 2 da ARIS Burtis estão inseridas no percurso dos pontos de origem e destino das viagens geradas na região.

O transporte coletivo não atende à demanda da área de regularização. Atualmente, o transporte público coletivo tem como passagem as vias do entorno com distâncias superiores a 200 m, chegando às vezes a 700 m. Isto é insuficiente para a mobilidade urbana adequada. De acordo com a análise socioeconômica, planejada com base na pesquisa realizada em todos os lotes daquela região visando o cadastramento das famílias residentes na Chácara Buritis, o perfil dos interessados em moradia no local é de uma população de chefes de família que possuem de 30 a 50 anos (65%), mas que também contam com pessoas acima de 50 anos (24%). Em torno de 60% dessas pessoas recebem entre R\$ 400,00 e R\$ 1.000,00 e outras 25% recebem valores superiores a R\$ 1.000,00. As famílias são formadas com até 4 (quatro) pessoas (55%), exercem trabalhos terceirizados (31%) ou são comerciantes (23%) e metade delas possui um veículo por residência.

No sentido de propiciar a melhor inscrição das Quadras 1 e 2 da ARIS na malha viária são propostas novas vias secundárias (coletoras) para facilitar a distribuição e o acesso dos novos moradores. Além disso, foi alterada a função de algumas vias existentes, devido ao novo fluxo gerado. Na Figura, estão apresentadas as novas vias e alterações propostas para atender as áreas do parcelamento consideradas como Polos Geradores de Tráfego – PGT (Relatório de Controle Ambiental – Chácara Buritis – novembro/2009).

O Relatório de Controle Ambiental – RCA ressalta que os empreendimentos de núcleos residenciais consolidados são considerados também como Polos Geradores de Tráfego Permanente, gerando um impacto na região onde foram instalados. Através de loteamentos de áreas ainda não habitadas, os "novos residentes" irão gerar elevados fluxos de população, com rotatividade de veículos e interferência no entorno, necessitando de grandes espaços para estacionamento, vias capacitadas para os volumes gerados e as alternativas de rotas para as circulações rotineiras.

Destaca-se, que inicialmente havia uma via secundária (coletora), que tinha como função interligar as ruas dos setores residenciais às vias arteriais e expressas, com prioridade no deslocamento de pedestres e veículos, e que foi transformada em via principal (atividades), devido às características de acesso ao assentamento, aumento de fluxo viário e interligação com Sobradinho II.

O restante da malha viária será caracterizado por vias locais, de trânsito leve, com apenas a função de saída dos pedestres de suas residências em direção aos destinos pretendidos, onde estará dividida entre veículos automotores e ciclistas.

- Prospecção populacional

Na Tabela 1, foram analisadas as estimativas de demanda dos novos pedestres e veículos na região.

ESTIMATIVAS	i	Lotes novos	Lotes atuais	Totais	Unid.
DENSIDADE RESIDENCIAL	1,00	130	358	488	Lotes
DENSIDADE POPULACIONAL	3,60	468	1.289	1.757	Pedestres
VEÍCULOS	0,49	64	176	240	Veículos

Tabela 1 – Estimativa de demanda para as quadras 1 e 2 da ARIS Buritys – Estudo de Tráfego constante do Relatório de Controle Ambiental – RCA – 2009.

Na Tabela 2 é apresentada a estimativa de geração de viagens e projeção da demanda atrativa, por modalidade de transporte, por dia e na hora de pico. O uso previsto de veículos particulares a mais é de 64, os usuários do transporte público serão de 375 com 93 pedestres de caminhadas ou de bicicletas.

MEIO DE LOCOMOÇÃO	i	Lotes novos	Lotes atuais	Totais	Unid.
VEÍCULOS		64	176	240	Veículos
TRANSPORTE COLETIVO	0,80	375	1.031	1.406	Passageiros
CAMINHADA/ BICICLETAS	0,20	93	258	351	Pedestres

Tabela 2 – Estimativa de repartição modal – Estudo de Tráfego constante do Relatório de Controle Ambiental – RCA – 2009.

Em virtude do aumento de tráfego, a proposta é a de redução de uso do veículo particular para atrair o maior número de pedestres e ciclistas, sugerindo a implantação de ciclofaixas e ciclovias nas principais vias do assentamento para estimular o uso de bicicletas, principalmente, por jovens de até 18 anos com destino às instituições de ensino.

O Gráfico 1 mostra a tendência do desenvolvimento da população que habitará o local nos próximos 6 anos.

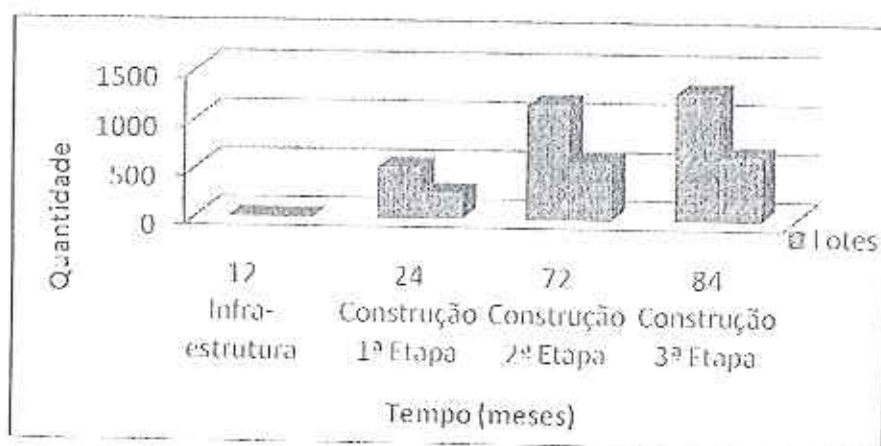


Gráfico 1 – Projeção para o número de lotes e veículos nas Quadras 1 e 2 da ARIS Buritys

Para a configuração da oferta viária foram estudadas as informações sobre: comprimento e largura das vias; número de faixas de tráfego e movimentos de giro permitidos por cada uma; comprimento das faixas segregadas de tráfego para as conversões; greide da via; velocidade de fluxo livre; existência de baias nos pontos de ônibus e a sua capacidade; tempo perdido pelos ônibus nas paradas; estacionamentos permitidos, distância de início desde a interseção e comprimentos desses.

As vias da região possuem o perfil de mão dupla com uma pista de rolamento com 3,50 m cada e comportam entre 400 e 1500 de volume médio diário de tráfego (VMD), segundo Manual da Prefeitura de São Paulo, IP-03 – Instrução de Projeto Geométrico. Apesar de terem estrutura de vias locais, operam com diferentes funções hierarquizadas e suportam os deslocamentos oferecidos. Com a implantação da regularização fundiária, o carregamento dos acessos e principais interseções na hora de pico das vias principais sofrerão alterações de volume de tráfego devido ao acréscimo de 480 veículos na frota atual.

A Via de Atividades (via arterial) funciona como via de ligações interurbanas, com alta fluidez e baixa acessibilidade, correspondendo a corredores com os maiores volumes de tráfego e às viagens mais longas. As vias coletoras recebem e distribuem as viagens das vias locais às arteriais e vice-versa, absorvendo parte do tráfego direto. As vias locais possuem a finalidade primordial de acesso direto aos lotes, sendo desencorajado o tráfego direto das coletoras.

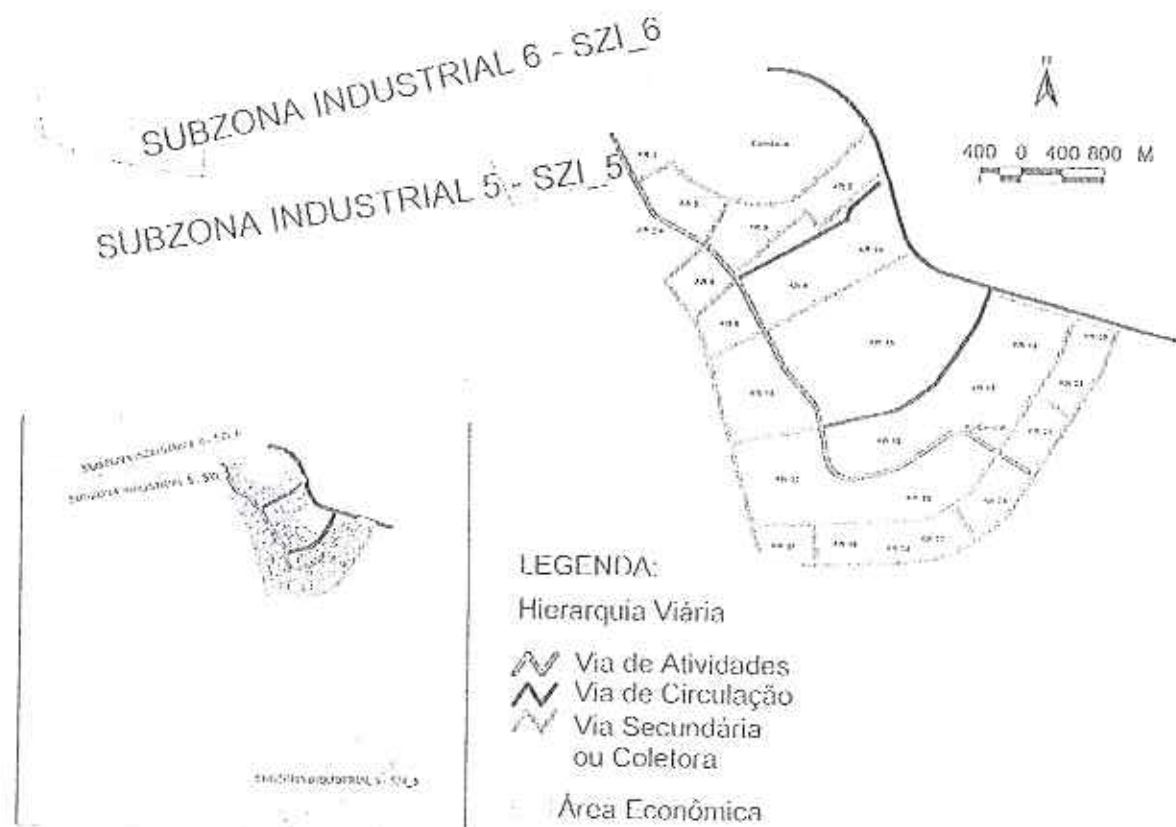
Ciclovias e ciclofaixas são estruturadas junto ao sistema viário proposto, para que a população local possa utilizar a bicicleta como meio de transporte alternativo e que poderá fazer parte de um sistema maior, no caso a rede cicloviária do Distrito Federal que se encontra em fase de implementação. As ciclovias foram projetadas ao longo do

Parque Recreativo e Ecológico Canela de Ema, desde a Quadra 1 até a Quadra 5 da URB 099/90. Na Quadra 1 foram criadas ciclofaixas nas vias coletoras e no conjunto l lado ímpar da Quadra 2 também ocorre a ciclofaixa.

4.2. Condicionantes viárias das Quadras 03, 04 e 05.

O sistema viário de Sobradinho II representa um importante condicionante à implantação do "Setor Habitacional Buritys", visto que o Parcelamento novo deve ser inserido na cidade de forma a complementar as vias já existentes, com continuidade e conexão entre elas. Portanto, a hierarquia e função das vias atuais de Sobradinho II foram estudadas e analisadas a fim de formular a proposta viária do Projeto que melhor atendesse, concomitantemente, ao Parcelamento e ao entorno.

Para melhor compreensão da infraestrutura existente, segue abaixo o mapa de hierarquia viária da região (figura 8), estabelecida pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT/2009):



Mapa de Hierarquia Viária de Sobradinho II do PDOT/2009

Com base no levantamento em campo, pode-se perceber que as duas vias de circulação paralelas e internas a Sobradinho II representam dois importantes acessos à cidade, pois estão configuradas como vias centrais que ligam a DF-420 à principal avenida de atividades de Sobradinho II. Já a Avenida de atividades delimitada no mapa constitui a principal via que corta a cidade longitudinalmente, se configurando como uma importante via central e de conexão interna de Sobradinho II. No entanto, a sua principal função não é como via de circulação, mas como corredor de atividades, com acúmulo de comércio e serviços. Observando-se as vias coletoras da cidade, pode-se perceber que quase todas são paralelas, configurando-se transversalmente à ocupação urbana. A única via coletora longitudinal é justamente a via que marca o limite entre o loteamento existente de Sobradinho II e o Parcelamento novo. Portanto, essa via deve receber atenção especial quanto aos impactos e interferências da implantação do "Setor Habitacional Burity", uma vez que esta possibilitará o acesso direto ao novo Parcelamento e, provavelmente, se constituirá na principal via do Projeto. Vale ressaltar que a importância e interferência de todas as outras vias principais (de atividades e de circulação) e coletoras foram também consideradas, e constará na justificativa e descrição do sistema viário proposto em relação ao sistema viário de toda a cidade de Sobradinho II.

Com relação ao uso e ocupação do solo, pode-se perceber que em Sobradinho II há predominância do uso residencial. Esta informação coincide com as diretrizes de zoneamento estabelecidas pelo Plano Diretor Local, já que a maioria da cidade está localizada em Subzona Habitacional 3 (SZH-3). O comércio existente na cidade se encontra nas vias de maior hierarquia, como vias principais e coletoras, principalmente na via de atividades, delimitada na Figura 8. Verificou-se também a existência de equipamentos na cidade, como cemitério, centro de educação, órgão de segurança, centro de saúde, praça, parque e administração. A Figura 9 apresenta com maior clareza a localização e o quantitativo dos equipamentos da cidade. Portanto, todas as informações referentes ao uso e à ocupação atual de Sobradinho II foram estudadas e consideradas como um importante condicionante à implantação do "Setor Habitacional Burity". O novo parcelamento deve manter as características originais de ocupação da região, a fim de que seja naturalmente integrado à cidade, mas também deve complementar e melhorar a cidade atual, agregando novos equipamentos e usos que sejam necessários à comunidade local, beneficiando tanto os novos moradores do "Setor Habitacional Burity" como os atuais moradores de Sobradinho.

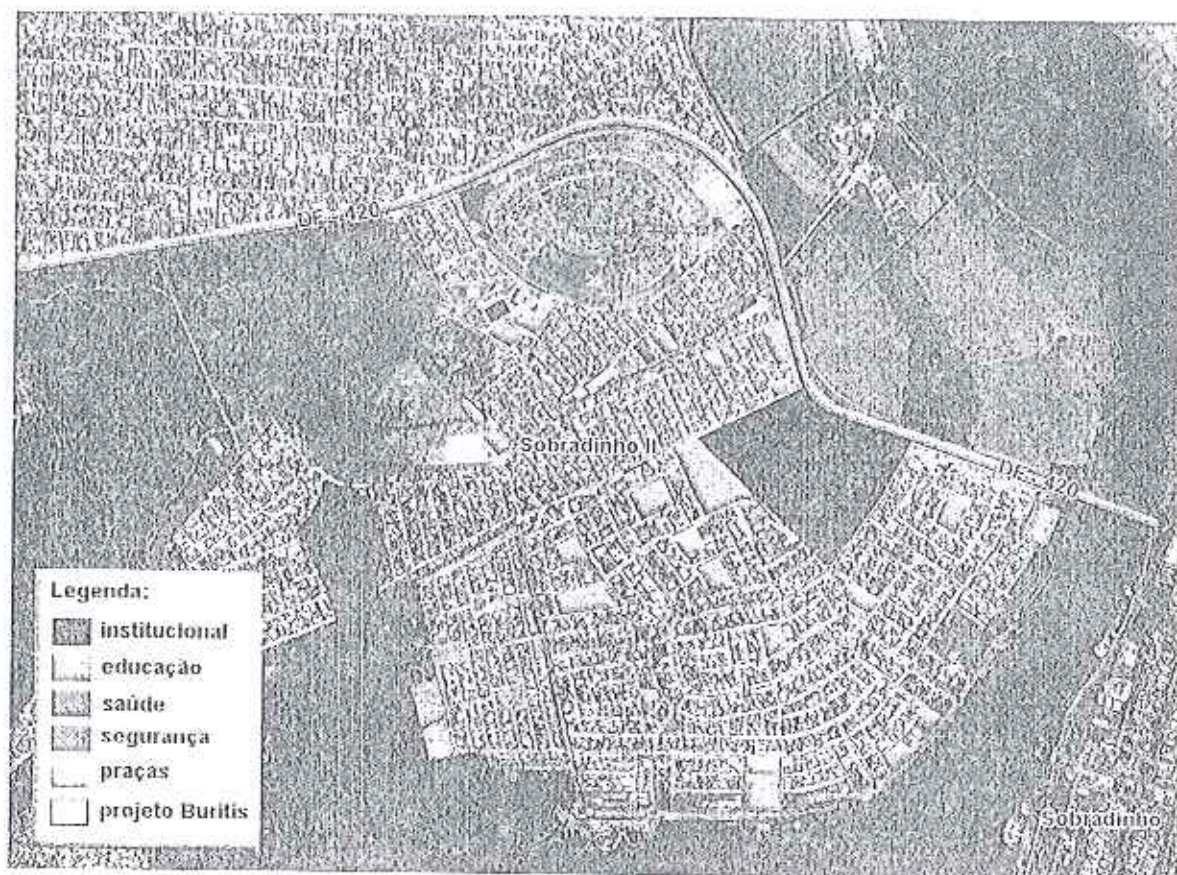


Figura 9 – Mapa de Equipamentos de Sobradinho II – RA XXVI

4.2.1. Sistema viário

O estudo viário que faz parte deste documento foi realizado juntamente com o projeto de regularização da área adjacente (ARIS Buritys), portanto, os mapas estão com áreas lideiras marcadas.

Este Projeto defende a sustentabilidade, não somente devido aos princípios considerados do Bioclimatismo, preservação dos recursos naturais e mecanismos modernos de drenagem urbana, mas também devido a um desenho urbano sustentável. As diretrizes urbanísticas quanto às áreas públicas e ao uso do solo já foram explicadas; no entanto, para que o projeto urbano funcione de forma sustentável, é fundamental conciliar as diretrizes urbanas a uma proposta consistente de sistema viário. Isso porque a função primordial de um sistema de transportes é relacionar os fatores população e uso do solo, como fator de integração e coordenação. Portanto, o transporte tem grande importância para o deslocamento de pessoas e a distribuição de mercadorias e bens, mantendo relação direta de influência sobre o sistema de atividades de uma região. A eficiência de um sistema de transportes é um índice de desenvolvimento econômico, uma vez que o sistema de transporte de uma região está estreitamente inter-relacionado ao seu sistema

sócio-econômico (Manheim, Marvin L)². Especialmente nas zonas urbanas, o transporte representa a principal ligação entre as unidades habitacionais e os centros de trabalho. Tanto as viagens por motivo de compras, diversões, estudo e outros muitos, dependem diretamente dos transportes. Este é o motivo pelo qual o uso correspondente do solo deve ser acessível aos habitantes da cidade.

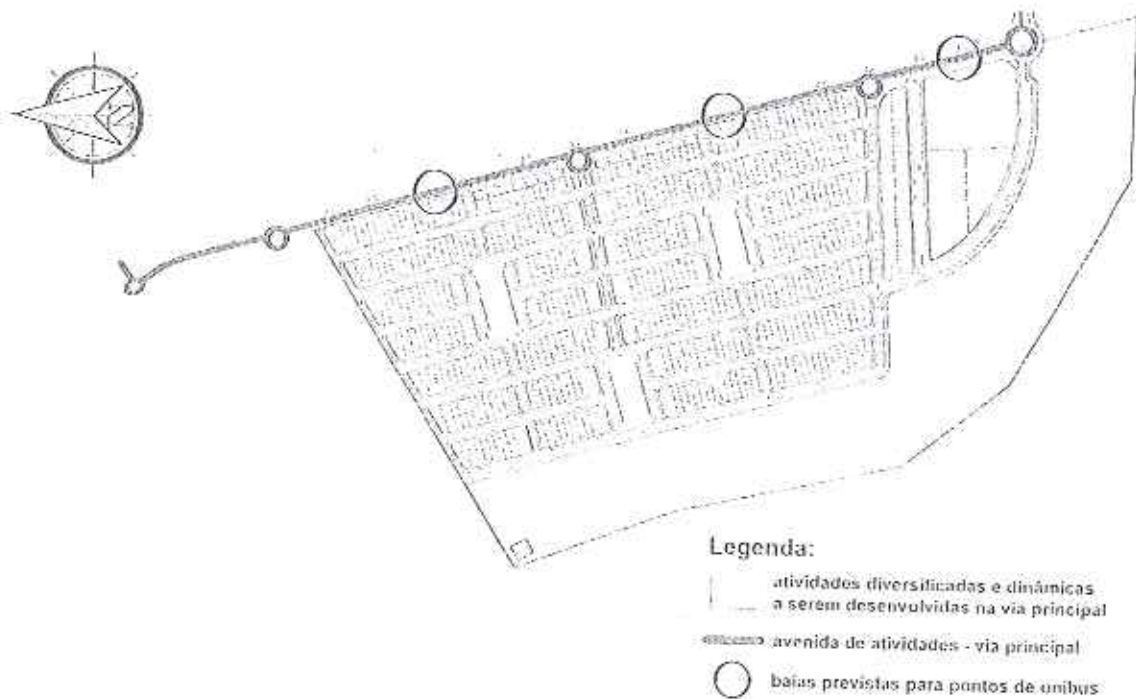
Para se avaliar e dimensionar o sistema viário do Setor Habitacional Buritys, foram levados em consideração os estudos da área ocupada (ARIS Buritys) adjacente à área de estudo juntamente com a malha viária existente da cidade de Sobradinho II.

Sendo assim, o sistema viário foi proposto com base na continuidade e fluidez, para possibilitar o pleno desenvolvimento da área a ser implantada, bem como de toda a cidade. A principal via proposta no Parcelamento é a Avenida de Atividades que define o limite entre a ocupação formal consolidada de Sobradinho II e o "Setor Habitacional Buritys". Esta via se torna importante, pois apresenta quatro principais funções, são elas:

- o fomento e acesso às atividades comerciais, de serviço ou institucionais limediras;
- a prioridade ao transporte público;
- conectividade e mobilidade às vias que permitem o acesso direto às residências, recebendo e distribuindo o tráfego de uma área abrangente;
- oferta de um trajeto direto entre a linha de desejo Norte-Sul.

Sendo assim, esta via foi projetada de forma diferenciada das demais devido ao maior fluxo de veículos que ela deverá abrigar. Portanto, praticamente todas as interseções da Avenida principal com as vias coletoras (com exceção das vias coletoras condicionadas por ocupação consolidada) foram tratadas com rotatória para ordenar o fluxo e evitar futuros conflitos de trânsito. Além disso, a caixa desta via foi projetada com o total de 13 metros ou 19 m nos trechos comerciais, por oferecer estacionamento.

² Marvin L. Manheim foi co fundador do Grupo Floresta Negra e instrumental na formação da Workflow Management Coalition. Ele era professor da Northwestern University, onde ele tem compromissos na Kellogg Graduate School of Management e General Motors Centro de Pesquisas em Estratégia. O Marvin L. Prêmio Manheim para contribuições significativas no campo de fluxo de trabalho foi nomeado em sua honra. Author of Fundamentals of transportation systems analysis (Autor do livro Fundamentos de Análise de Sistemas de Transportes - volume1) - 1976 - Universidade Northwestern.



Croqui demonstrativo das áreas de fomento de atividades e paradas de ônibus.

A Avenida de atividades, apesar de projetada com caixa de via espaçosa, apresenta apenas 7 metros de pista de rolamento e aproximadamente 3 metros de cada lado para ciclofaixa e calçada (1,5 m para cada). Mas vale ressaltar que somente a caixa de via foi projetada maior, a largura da pista de rolamento é a mesma durante todo o percurso da via, para evitar estrangulamento no fluxo e possíveis congestionamentos. A Avenida de atividades proposta é o suficiente para o fluxo viário gerado em curto prazo, ou provavelmente até em médio prazo. No entanto não se pode ter certeza em relação a longo prazo, porque o desenvolvimento da região com o passar dos anos vai induzir cada vez mais um número maior de veículos circulando pela via. Portanto, a caixa da via larga permite intervenções e reestruturações futuras, caso seja necessário; e a solução para o futuro estrangulamento poderia ser um binômio, um *traffic calming*, um desvio de fluxo, ou desapropriação em último caso. A decisão de se projetar a via larga é justamente porque se compreende que resolver um problema de insuficiência viária ou deficiência urbana torna-se muito difícil sem espaço para se trabalhar. Além disso, a Avenida de atividades ganhou em termos de qualificação urbana, porque propõe calçadas largas e atraentes, áreas verdes abundantes para melhor ambiência e para permitir maior infiltração da água pluvial, funcionando como ferramenta de drenagem urbana, denominados "canteiros pluviais". Mais adiante será explicado como ele funciona e onde ele será proposto dentro do "Setor Habitacional de Buritis".

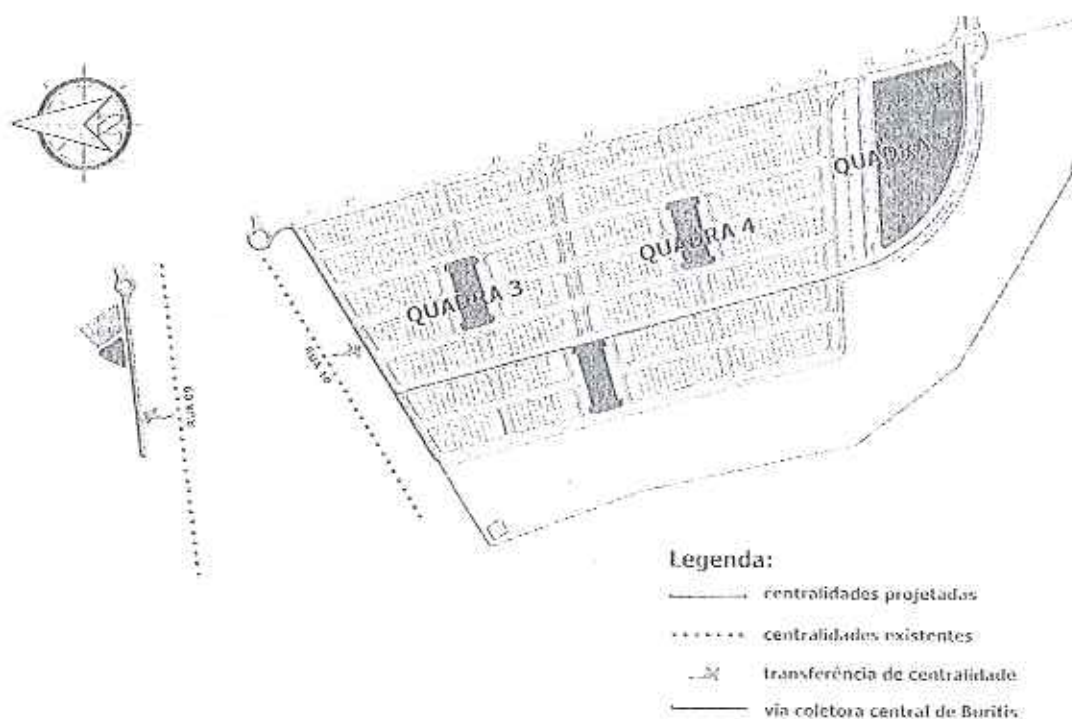
Todo o "Setor Habitacional Buritis" é compreendido por vias de menor hierarquia viária: coletoras e locais. As vias que atualmente exercem a função de "coletora" em Sobradinho

El foram prolongadas de forma continua no novo parcelamento, a fim de estimular a integração com a cidade formal consolidada e manter a unidade de desenho. Portanto, devido à importante configuração dessas vias no contexto do "Setor Habitacional Buritis" e no contexto de "Sobradinho II", como, respectivamente, eixos distribuidores de tráfego e eixos de ligação com toda a cidade, foram mantidas as suas hierarquias como vias secundárias ou coletoras.

Convém esclarecer alguns pontos em relação às vias coletoras deste projeto:

- 4) as ruas 9 e 10 da Quadra 2, já se constituem vias coletoras, exercendo atualmente os principais eixos de ligação e desenvolvimento da ocupação consolidada da "Chácara Buritis".

"Contagem" deverá ser transferida (segundo PDOT) da rua 9 na Quadra 2 para a via que separa as Quadras 2 e 3. Conseqüentemente, as linhas de ônibus que passam por essa via de ligação também serão transferidas.



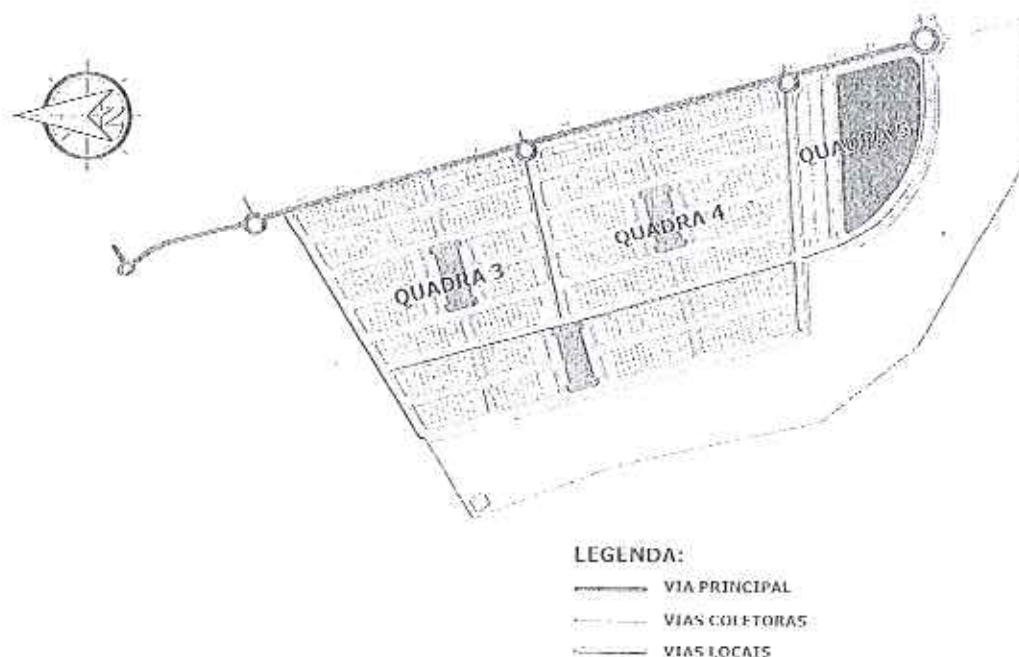
Croqui das centralidades atuais e projetadas e fluxos

- 5) A via coletora marcada em azul na Figura acima terá papel fundamental para ajudar a distribuir o tráfego entre as Quadras, uma vez que se localiza centralmente em relação à implantação do novo Parcelamento. É importante ressaltar que, apesar da sua importância para a melhoria da acessibilidade e mobilidade, esta via não exercerá a função de via principal, seja de atividades ou de circulação, uma vez

que ela atua de forma local, apenas para a comunidade residente no "Setor Habitacional Burity". A sua configuração, disposta longitudinalmente no novo Parcelamento, não a torna mais importante que as outras coletoras, a torna somente mais abrangente, já que permeia as Quadras 3, 4 e 5 do SHB. A Avenida de Atividades contempla, além de todo o SHB, boa parte da área formal consolidada de Sobradinho II, alimentando um número maior de vias e lotes. Os moradores das áreas centrais do SHB provavelmente se deslocarão por esta via para acessar suas casas. Essa alternativa de trajeto proposta contribui para reduzir a demanda veicular na via Principal de atividades, proveniente do acesso às residências, e, conseqüentemente, para torná-la mais livre ao transporte público, ao acesso às atividades comerciais e de serviço lindeiras e para proporcionar um trajeto direto entre a linha de desejo sentido Norte-Sul.

- 6) Não é objetivo deste Projeto propor usos comerciais e de serviços nas vias coletoras. Por se tratar de ocupação com predominância de uso residencial, existe a preocupação de não incentivar atividades incômodas aos moradores vizinhos.
- 7) Ocorrem ciclovias em toda a extensão da área que margeia o parque.

As vias projetadas no "Setor Habitacional Burity" apresentam, portanto, apenas três classificações viárias: local, coletora e principal (Avenida de Atividades).

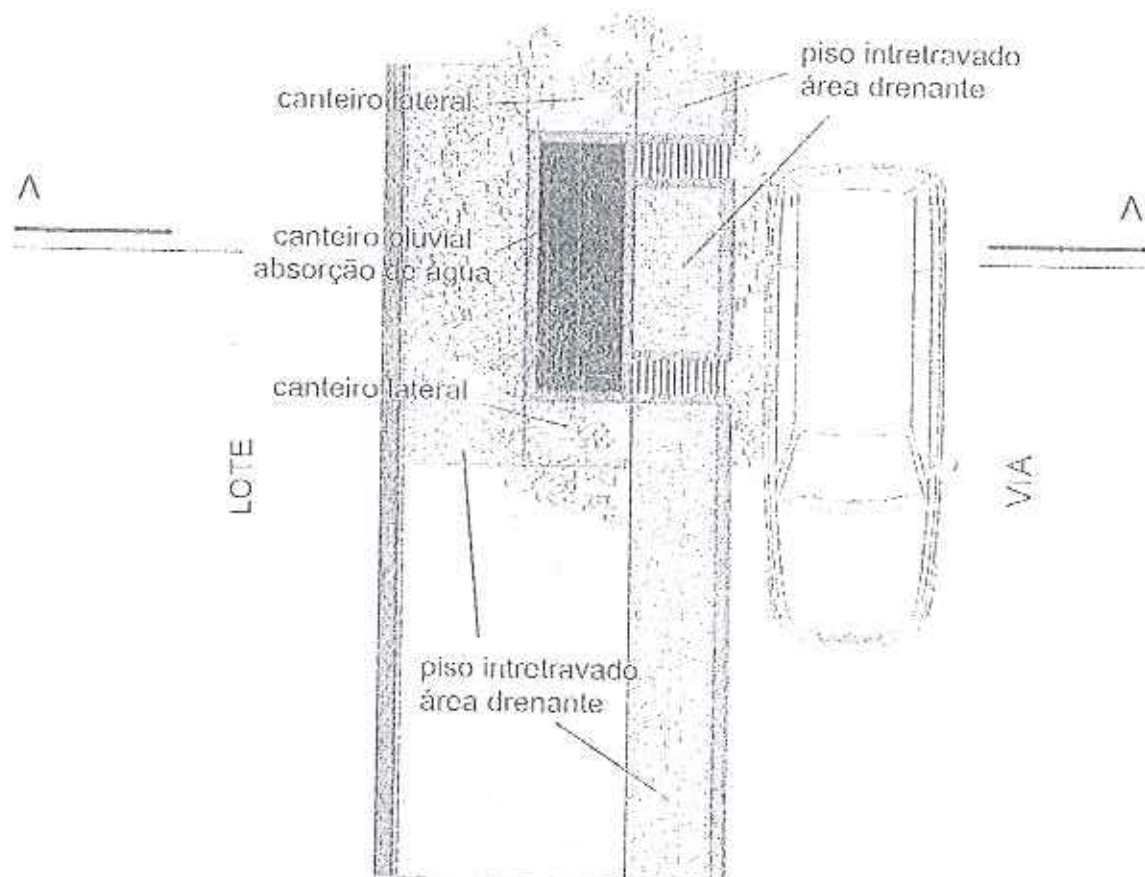


Mapa de hierarquia viária do "Setor Habitacional Burity"

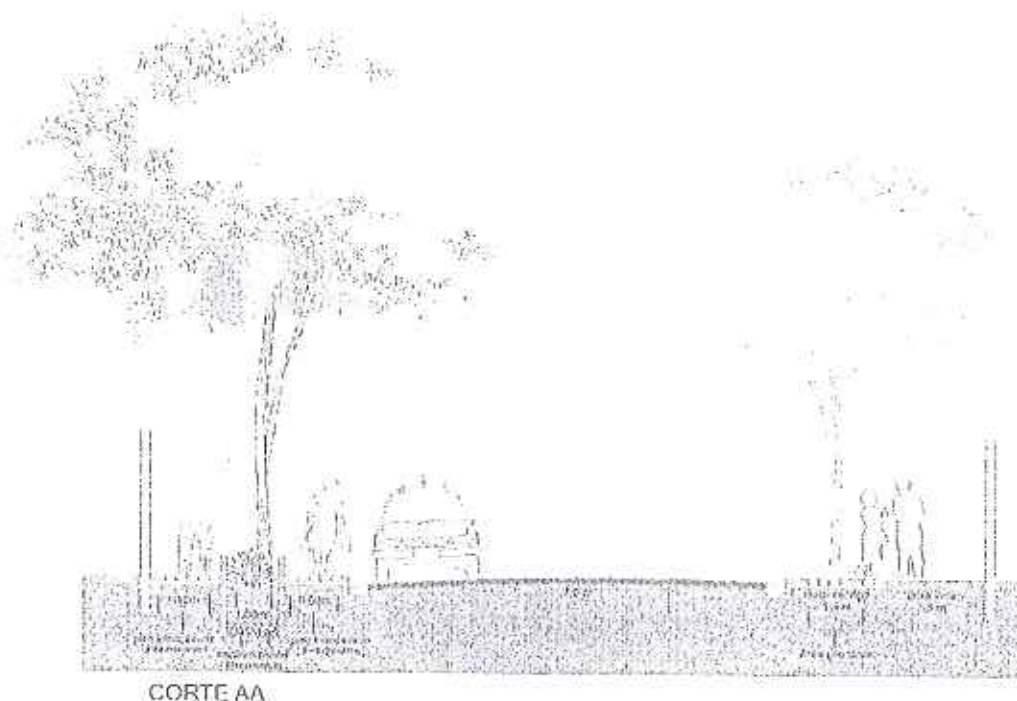
Todas as vias locais foram projetadas com 13 metros de caixa de via, sendo 7m de pista de rolamento e 3m de calçada em cada lado. A calçada de 3 metros se subdivide em área de circulação, canteiro e faixa de serviço, sendo que o canteiro exerce função

drenante com um espaço específico para a absorção de água. Estes canteiros contribuirão muito para reduzir a quantidade de água superficial em tempos de chuva e, logo, preservar o leito do córrego. Este é mais um dos conceitos de sustentabilidade propostos neste Projeto. Além dos dispositivos de drenagem previstos nas calçadas, dispositivos para a acessibilidade universal também foram previstos, permitindo a circulação livre e segura aos deficientes físicos. Existem, porém, algumas exceções em relação à tipologia das vias locais.

As vias coletoras foram todas projetadas com 16 metros de caixa de via, sendo 7m para a pista de rolamento, 1,5 m para cada ciclofaixa e 3 m para as calçadas. Por apresentar a hierarquia viária um pouco mais elevada, as vias coletoras já oferecem caixa de via alguns metros maior, com separação do fluxo de ciclistas e veículos (Lembrando que nas vias locais a circulação dos ciclistas se dá junto com os veículos). As calçadas das vias coletoras também apresentam dispositivos de drenagem e de acessibilidade, seguindo a mesma tipologia apresentada nas Figuras a seguir.



Croqui em planta da "calçada drenante" proposta para o SHB



Perfil transversal da via local proposta e da calçada drenante

A Avenida de atividades apresenta, conforme dito anteriormente, caixa de via de 20 metros na Quadra 05, 13 metros onde ocorre lotes residenciais e a caixa de via de 19 metros onde há lotes de uso misto. Esta via, por ser principal, apresenta uma área maior de calçada e de canteiro, incluindo também os dispositivos de drenagem. A tipologia definida em cada um dos três trechos é a seguinte:

- Quadras 03 e 04, lotes residenciais: calçadas de 3,0 metros e pista de rolamento de 7 metros.
- Quadras 03 e 04, lotes de uso misto: calçadas de 3,0 metros; estacionamento 45° de 5 metros e pista de rolamento de 7 metros.
- Quadra 05: calçadas que variam de 2,0 a 14,0 metros e pista de rolamento de 7 metros.

OBS.: As baias de ônibus apresentam 3,5 metros, sendo que nos pontos em que há parada de ônibus as dimensões de canteiro e calçada variam. Todas as Quadras possuem baia de ônibus.

4.2.3. Estudo de tráfego

O principal objetivo deste estudo diz respeito à avaliação da criação de novas vias para a implantação do loteamento no Burtis, onde será determinado a classificação das vias a serem implantadas e das vias existentes adjacentes à área de estudo ou que influenciam

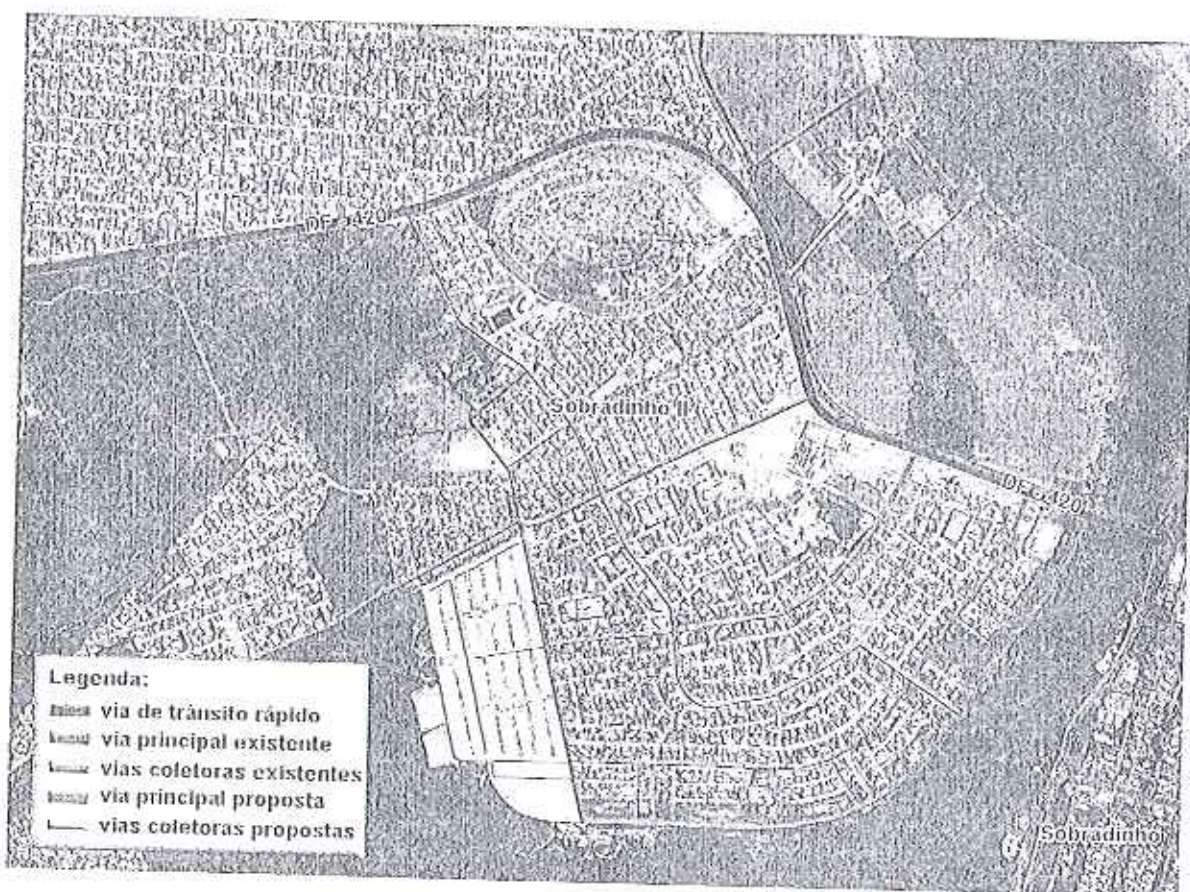
na mesma, dos pólos geradores de tráfego existentes no local e determinados no Projeto de Urbanismo, da possível interferência que os mesmos causarão no novo empreendimento.

Prospecção urbana

A melhor inserção possível do empreendimento na malha viária tem como proposta a criação de novas vias secundárias (coletoras) para facilitar a distribuição e o acesso dos novos moradores. Além disso, será necessário alterar a função de algumas existentes, devido ao novo fluxo gerado e carregamento das mesmas.

Está previsto também espaços reservados para áreas verdes, circulação de ciclistas e pedestres e facilidades no acesso de portadores de necessidades especiais.

Na Figura abaixo, estão apresentadas as novas vias e alterações propostas para atender o PGT.



Principais vias que levam o tráfego para o Buritis

Nota-se na Figura acima, que havia uma via secundária (coletora), que tem como função interligar as ruas dos setores residenciais às vias arteriais e expressas, com prioridade no deslocamento de pedestres e veículos, e que foi transformada em via principal (arterial,

atividades), devido à implantação de comércios (uso misto) ao longo de sua extensão. Nesta via, está previsto também, espaço para baias de estacionamento, e melhoria na acessibilidade pedestres portadores de necessidades especiais.

Pode ser visto também que, entre os lotes, foi projetada uma via secundária paralela (1.096 m) para ser usada de apoio à Via de Atividades e fazer o deslocamento dos futuros moradores. Esta proposta apresenta o prolongamento de 2 vias coletoras (640 m) no eixo leste-oeste até essa nova via de ligação.

O restante da malha viária será caracterizado por vias locais (3.372 m), de trânsito leve, com apenas a função de saídas dos pedestres de suas residências em direção aos destinos pretendidos, onde estará dividida entre veículos automotores e ciclistas.

Prospecção populacional

Na Tabela 1 abaixo, foram analisadas as estimativas de demanda dos novos pedestres e veículos na região.

Tabela 3 – Estimativa de demanda para os lotes novos

ESTIMATIVAS	i	Lotes novos	Lotes atuais	Totais	Unidade
DENSIDADE RESIDENCIAL	1,00	742	346	1088	Lotes
DENSIDADE POPULACIONAL	3,95	2931	1367	4298	Pedestres
VEÍCULOS	0,49	363	169	532	Veículos

Face à mobilidade urbana, as pessoas podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer aos meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais). Conforme a Tabela 3 abaixo pode ser mostrada estimativa de geração de viagens e projeção da demanda atrativa, por modalidade de transporte, por dia e na hora de pico. O uso previsto de veículos particulares é de 532, os usuários do transporte público serão de 2345 com 471 pedestres de caminhadas ou de bicicletas.

Tabela 4 – Estimativa de repartição modal

MEIO DE LOCOMOÇÃO	i	Lotes novos	Lotes atuais (ARIS)	Totais	Unidade
VEÍCULOS		471	170	641	Veículos
TRANSPORTE COLETIVO	0,80	2345	1093	3438	Passageiros
CAMINHADA/ BICICLETAS	0,20	586	273	859	Pedestres

Em vista na projeção de 6 anos da implantação do empreendimento, o Gráfico 1 abaixo mostra a tendência do desenvolvimento da população que habitará no local.

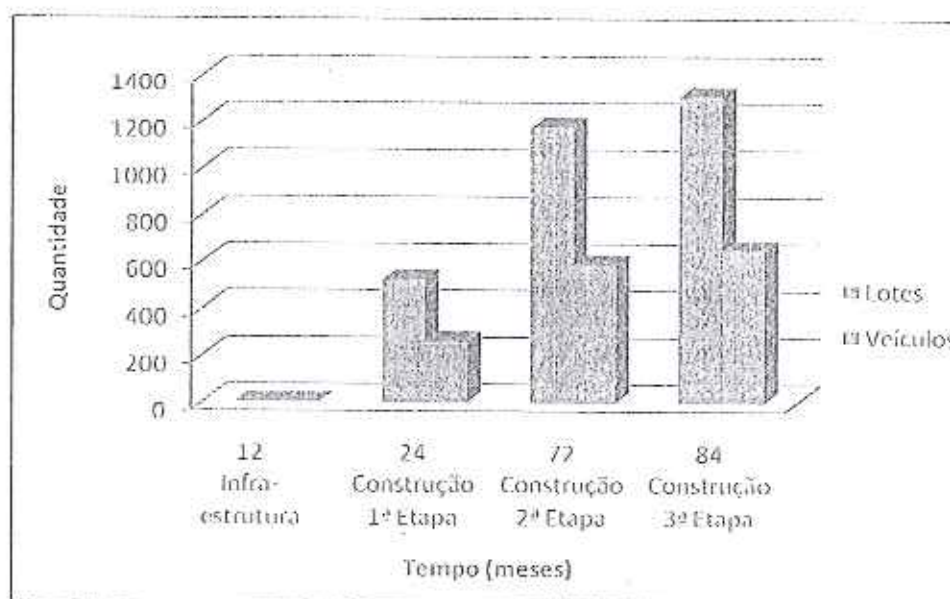


Gráfico 2 – Projeção para o número de lotes e veículos em Buritis

Em previsão dos impactos do PGT na área, foi realizado um Gráfico 2 da área implantada numa projeção no prazo de 20 anos de desenvolvimento, conforme os dados recolhidos dos residentes de áreas próximas.

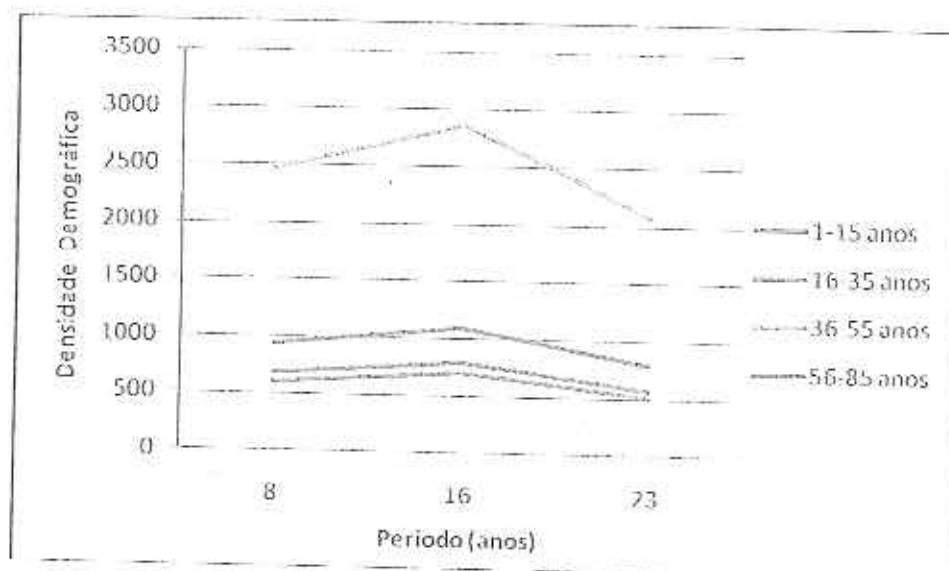


Gráfico 3 – Projeção para o número de pessoas em 20 anos

A nova circulação

Os impactos de PGT, quando relacionados ao sistema viário e de transportes, podem ser estudados os locais de acesso quanto à entrada e saída de veículos, locais para embarque e desembarque, na interferência da sinalização existente, conversões, conflitos com pedestres e em relação ao transporte coletivo. Com a inserção da nova hierarquização viária na área de influência, destacam-se as vias de acesso e a malha viária principal, e a denominada área crítica. Esta é mais restrita e contempla os problemas mais significativos e visíveis provocados pelo PGT, como os movimentos de acesso e saída, e na qual se inclui tipicamente toda a rede viária adjacente ao empreendimento, onde se concentram as viagens produzidas (atraídas ou geradas) pelo PGT.

De acordo com a classificação das vias, a Via Arterial Principal funciona como via de ligações intra-urbanas, com alta fluidez e baixa acessibilidade, correspondendo a corredores com os maiores volumes de tráfego e às viagens mais longas. As Vias Coletoras coletam e distribuem as viagens das locais às arteriais e vice versa, absorvendo parte do tráfego direto. As Vias Locais possuem a finalidade primordial de acesso direto às propriedades, sendo desencorajado o tráfego direto. Pode ser verificada a classificação de acordo com a Tabela 3.

Tabela 5 – Classificação das vias e parâmetros de tráfego

Função predominante	Condições de Tráfego			Pistas		Estacionamento		Passeio de Pedestre	
	Previsto	Min.	Max.	Qtd.	Largura	Qtd.	Largura	Qtd.	Largura
Vias Arteriais	Posado	800	1156	4	3,50	2	2,50	2	3,00

Vias Coletoras	Médio	400	578	4	3,50	2	2,50	2	2,00
Vias Locais	Leve	270	390	2	3,50	2	2,50	2	2,00

(IP02 – Classificação de vias, SP, p. 28)

Estruturado junto ao sistema viário proposto, está sendo adicionado ao mesmo ciclofaixas pra que a população local possa utilizar a bicicleta como meio de transporte local alternativo e que poderá fazer parte de um sistema maior, no caso a rede cicloviária do Distrito Federal que se encontra em fase de implementação.

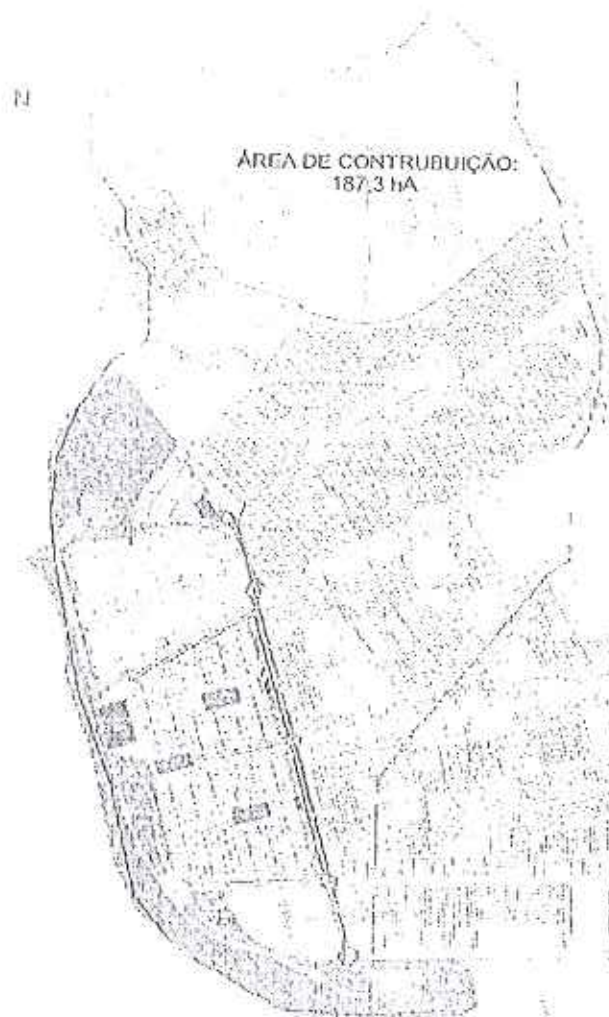
5. Sistema de Drenagem Pluvial

Atualmente o cenário local no Setor Habitacional Bunitis é insustentável devido a ocupação do espaço urbano pela população, a falta de drenagem local, bem como outros problemas causados pela falta de saneamento básico e de infraestrutura. O desenvolvimento urbano planejado considera a infraestrutura e seu espaço dentro de uma visão que contempla as inundações ou o escoamento pluvial juntamente com outras condicionantes, de forma a assegurar uma melhor qualidade de vida à população local, buscando sempre o menor impacto possível a natureza. A seguir serão apresentados alguns itens que avaliam a proposta de drenagem urbana para o conjunto habitacional a ser implantado.

A região a ser drenada contempla uma área de contribuição hidrológica de aproximadamente 183,7 ha (Figura).

A ocupação para a área de projeto é tipicamente residencial unifamiliar com edificações de até dois pavimentos possuindo também unidades de comércio, cemitério (fora da área de estudo mas dentro da área da bacia de contribuição) e áreas com vegetação gramínea e arbustiva.

Para a área de projeto a definição do coeficiente de escoamento superficial será determinado segundo as condições de ocupação, inclusive as áreas de circulação e espaços livres de uso público.



5.1. Dispositivos de drenagem

Nas principais vias serão implantados dispositivos de drenagem, os quais são constituídos de valas escavadas no solo e preenchidas com material granular.

Dentre suas principais vantagens tem-se a atenuação da vazão de pico; a recarga do lençol; remoção de parte dos poluentes, uma vez que a infiltração no solo é um meio natural de descontaminação; e auxílio no controle de erosões.

Conforme descrito anteriormente no item "5.6." e figuras 22, 23 e 24, as vias foram projetadas com pista de rolamento e calçada em cada lado. A calçada se subdivide em área de circulação, canteiro e faixa de serviço, sendo que o canteiro exerce função drenante com um espaço específico para a absorção de água. Esses canteiros contribuirão muito para reduzir a quantidade de água superficial em tempos de chuva, preservar o leito do córrego e a recarga artificial do aquífero.

5.1.1 Pavimento permeável

O pavimento permeável trata-se de uma forma de garantir a pavimentação e ao mesmo tempo buscar soluções para percolação ou retenção do volume excedente de águas pluviais durante uma precipitação.

As superfícies urbanas acabam sofrendo com o processo de adensamento do solo em virtude do tempo de utilização, logo, mesmo gramados ou paralelepípedos (situações com boa taxa de infiltração), reduzem sua capacidade em função do tempo a que são submetidas ao uso contínuo. A melhor forma de garantir uma maior durabilidade para as características de um pavimento urbano seria a utilização de pavimentos permeáveis com a incorporação de bacias de percolação sob os mesmos. Será utilizado piso intertravado em todas as calçadas, aumentando a área drenante do local e auxiliando na recarga artificial do aquífero.

5.1.3 Valas de infiltração

Valas de infiltração tratam-se de dispositivos que coletam as águas superficiais em valetas com cobertura vegetal, podendo ser utilizados paralelos às ruas, estradas ou estacionamentos. A vala de infiltração prevista no projeto será implantada na área parque periurbano, ligando as bacias de retenção.

5.2. Conclusão - Benefícios

Mediante a implantação do sistema de drenagem pluvial, a gestão das águas no Setor Habitacional Buritis e ARIS Buritis, deve atender às expectativas de crescimento com o desenvolvimento sustentável do meio urbano, no contexto de utilização eficiente, eficaz e efetiva dos recursos hídricos, melhorando as condições de vida da população, valorizando o meio ambiente e preservando a sociedade dos efeitos danosos do trato inadequado das águas.

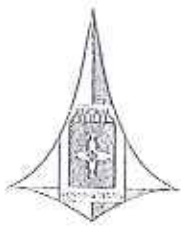
O sistema de drenagem proporcionará uma série de benefícios, tais como:

- desenvolvimento do sistema viário;
- redução de gastos com manutenção das vias públicas;
- valorização das propriedades existentes na área beneficiada;
- escoamento rápido das águas superficiais, facilitando o tráfego por ocasião das precipitações;
- eliminação da presença de águas estagnadas e lamaçais;
- recuperação de áreas alagadas ou alagáveis;

- segurança e conforto para a população habitante.

Em termos genéricos, o sistema de drenagem faz-se necessário para criar condições razoáveis de circulação de veículos e pedestres numa área urbana, por ocasião de ocorrência de chuvas frequentes, buscando-se evitar possíveis danos às propriedades e os riscos de perdas humanas por ocasião de temporais mais fortes.

Além disso, a adequada pavimentação das vias públicas irá proporcionar condições satisfatórias de velocidade, segurança, conforto e economia no transporte de pessoas e mercadorias.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS



**IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE
DRENAGEM PLUVIAL E PAVIMENTAÇÃO DO
SETOR HABITACIONAL VICENTE PIRES**

PARECER TÉCNICO

Brasília - DF



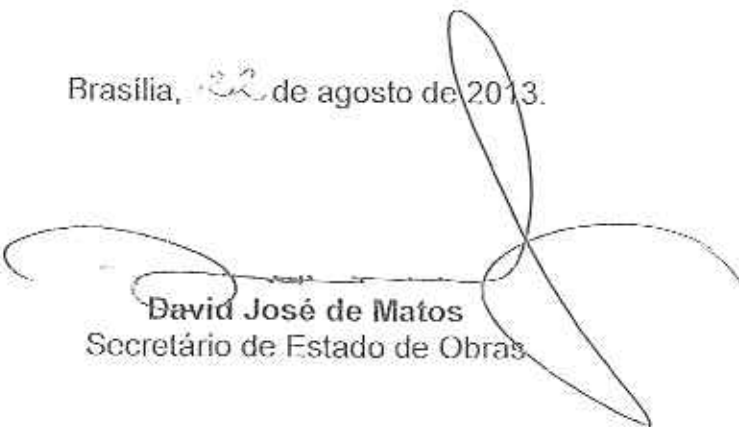
APRESENTAÇÃO

Este documento consolida as informações relativas aos projetos das obras de infraestrutura de drenagem pluvial e pavimentação do Setor Habitacional Vicente Pires, as quais se pretende ver viabilizadas por meio do financiamento a partir de recursos do FGTS, na esfera do "Programa PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – 2ª Etapa", gerido pelo Ministério das Cidades e operacionalizado pela Caixa Econômica Federal.

O presente parecer apresenta:


- Área e localização do empreendimento;
- Histórico;
- População estimada;
- Situação fundiária;
- Infraestrutura existente;
- Dados do Projeto de Parcelamento Urbano;
- Projeto do Sistema de Drenagem Pluvial;
- Sistema Viário e Pavimentação;
- Licenciamento Ambiental;
- Benefícios advindos do empreendimento proposto.

Brasília, 22 de agosto de 2013.

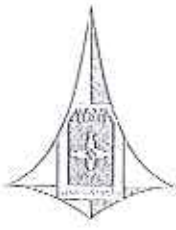


David José de Matos
Secretário de Estado de Obras

De acordo,



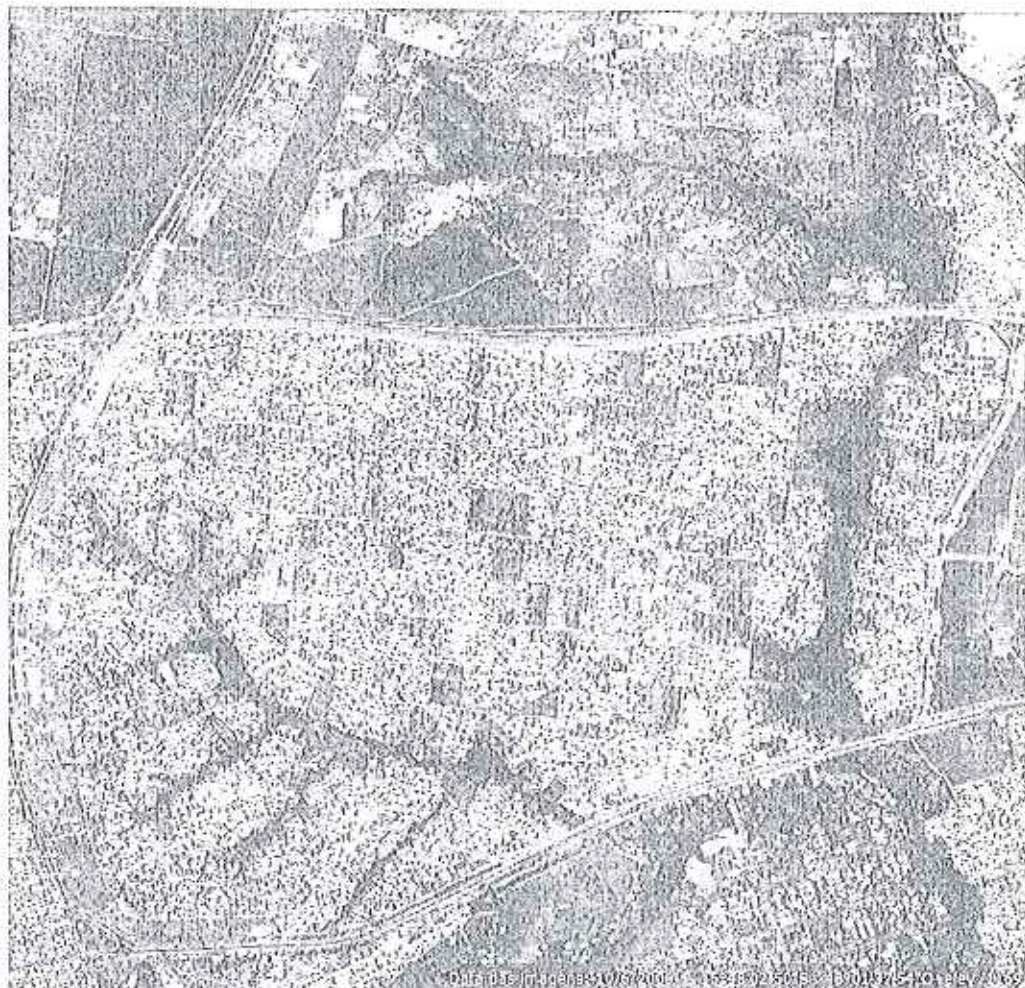
Agnelo Queiroz
Governador do Distrito Federal

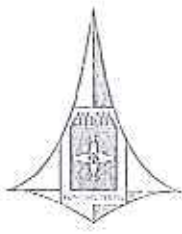


ÁREA E LOCALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Setor Habitacional Vicente Pires - SHVP, com área total de 2.586 ha localiza-se na Região Administrativa XXX, recentemente criada e de mesmo nome - Vicente Pires. Sua poligonal é delimitada a oeste pela área do Complexo de Cultura e Lazer, denominado Taguaparque, ao sul pela DF 085 (EPTG - Estrada Parque Taguatinga), a leste pela Rodovia DF 087 (FPVL) e ao norte pela Colônia Agrícola Cana do Reino.

Está totalmente inserido nas microbacias dos córregos Samambaia, Vicente Pires e Cana do Reino.





HISTÓRICO

A ocupação da área conhecida hoje como Setor Habitacional Vicente Pires – SHVP se iniciou na década de 80, com parcelamentos rurais (Colônias Agrícolas) realizados pela Fundação Zoobotânica do Distrito Federal, sendo que o adensamento e a urbanização ocorreram principalmente a partir da década de 90.

O SHVP está localizado nas proximidades de cidades de Taguatinga, Guará e Águas Claras, em pleno processo de urbanização, e adjacente às vias Estrutural e EPTG. Estas características são indicadoras da tendência de aumento do uso do solo para fins urbanos, apesar de algumas poucas chácaras manterem o uso agrícola em módulos de 02 (dois) hectares.

Estima-se que o número de chácaras não parceladas gira em torno de 80 (oitenta), sendo que algumas poucas ainda são produtivas.

A ocupação urbana ocorreu sem intervenções de planejamento urbanístico e social, resultando na predominância de residências unifamiliares principalmente sob a forma de condomínios, com lotes de dimensões medianas que variam de 400 a 1000 m². Abrange uma população de nível socioeconômi-



co diverso, incluindo famílias de baixa renda, como é o caso específico da Vila São José, onde há lotes com área inferior a 125 m².

Com o adensamento populacional e a ausência de infraestrutura urbana, ocorreram impactos ambientais significativos, tais como: contaminação de águas superficiais e subterrâneas, aceleração de processos erosivos e danos às faixas marginais de preservação de cursos d'água e nascentes, assim como de outras áreas ambientalmente sensíveis.

No macrozoneamento estabelecido pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (Lei Complementar no 803, de 25 de abril de 2009), a área correspondente ao SHVP é caracterizada como Zona Urbana de Expansão e Qualificação.

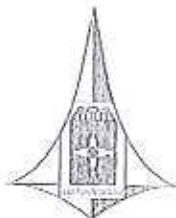
O Art. 74, do PDOT, determina que “A Zona Urbana de Expansão e Qualificação é composta por áreas propensas à ocupação urbana, predominantemente habitacional, e que possuem relação direta com áreas já implantadas, (...), sendo também integrada por assentamentos informais que necessitam de intervenções visando a sua qualificação.”

A Zona Urbana de Expansão e Qualificação – ZUEQ apresenta média densidade demográfica, que varia dentro do intervalo de 50 a 150 habitantes por hectare e é integrada, ainda, por assentamentos informais que necessitam de intervenções visando à sua qualificação.

Conforme o Anexo II, Mapa 2 e Tabela 2B, do PDOT/2009, o Setor Habitacional Vicente Pires é integrado por Áreas de Regularização de Interesse Específico - ARINE (glebas 1, 2 e 3) e uma Área de Regularização de Interesse Social – ARIS, correspondente à Vila São José, sendo esta última considerada Zona Especial de Interesse Social – ZEIS, nos termos da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade, e têm como objetivo a regularização fundiária de assentamentos informais ocupados predominantemente por população de baixa renda.

Áreas de Regularização correspondem a unidades territoriais que reúnem assentamentos informais a partir de critérios como proximidade, faixa de renda dos moradores e similaridade das características urbanas e ambientais, com o objetivo de promover o tratamento integrado do processo de regularização dos assentamentos informais. A agregação de Áreas de Regularização e áreas não parceladas compõem os Setores Habitacionais, criados com o objetivo de auxiliar a promoção do ordenamento territorial e o processo de regularização a partir da definição de diretrizes mais abrangentes e parâmetros urbanísticos, de estruturação viária e de endoreçamento.

O Art. 130 do PDOT estabelece que “as Áreas de Regularização de Interesse Específico, (...) têm como objetivo a regularização fundiária de assentamentos informais ocupados predominantemente por população de



média e alta renda, construindo ação discricionária do Poder Público a adoção de medidas para a regularização dessas áreas".

Para as áreas de regularização do Setor Habitacional Vicente Pires, o PDOT estabelece os parâmetros integrantes do Anexo VI – Parâmetros Urbanísticos das Áreas de Regularização, conforme estabelecida no Art.131.

ANEXO VI – PARÂMETROS URBANÍSTICOS DAS ÁREAS DE REGULARIZAÇÃO
ANEXO VI - 01 – ÁREAS INSCRITAS EM SETORES HABITACIONAIS

VICENTE PIRES E BOA VISTA											
Área de Regularização	Tamanho dos lotes Residenciais (m²)		USOS								
	Máximo	Mínimo	Coeficiente de aproveitamento básico				Coeficiente de aproveitamento máximo				
			R > 1000m²	R < 1000m²	C	I	Ind	LI	C	LI	R
Área de Reg. Interesse Específico – ARINE (3.F-1,3.E-2,8.F-1,8.E-2,8.F-3,8.E-4)	2.500	125	1	0,8	1	1	1	1	4	4	2
			R > 400m²	R < 400m²							
Área de Reg. Interesse Social – ARIS (3.S-1)	800	80	1	0,8	1	1	1	2	2	2	

ODS

01 - Lotes destinados à produção agrícola e a empreendimentos urbanísticos poderão ter área superior a 2.500m², com coeficiente de aproveitamento máximo de 0,3. O tamanho máximo de lote para empreendimentos urbanísticos será de 15.000m².
02 - Poderão ser regularizadas as lotes residenciais, unifamiliares ocupados até a data de publicação desta Lei que possuam área inferior à estabelecida para o lote mínimo, desde que não seja inferior a 85m² e com testada mínima de 5m.

POPULAÇÃO ESTIMADA

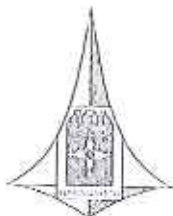
A população total do SHVP é de 62.731 habitantes, cerca de 15.500 famílias, distribuídas da seguinte maneira:

- Colônia Agrícola Vicente Pires = 8.500 famílias;
- Colônia Agrícola Samambaia = 5.000 famílias; e
- Vila São José = 2.000 famílias.

SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

No que diz respeito à questão fundiária, a TERRACAP informa que o setor apresenta a situação ilustrada no croqui abaixo, com as seguintes especificidades:

- A área 1 refere-se ao "imóvel BREJO OU TORTO, na gleba de terras objeto de Ação de DESAPROPRIAÇÃO em andamento.
- A área 2 refere-se ao "remanescente do antigo imóvel BANANAL, desmembrado do Município de Planaltina-GO, em TERRAS DESAPROPRIADAS, atualmente de propriedade da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP.
- A área 3 também referente ao "remanescente do antigo imóvel BANANAL, desmembrado do Município de Planaltina-GO, em TERRAS DESAPROPRIADAS, em parte do Setor Habitacional Joquei - SHJ, em



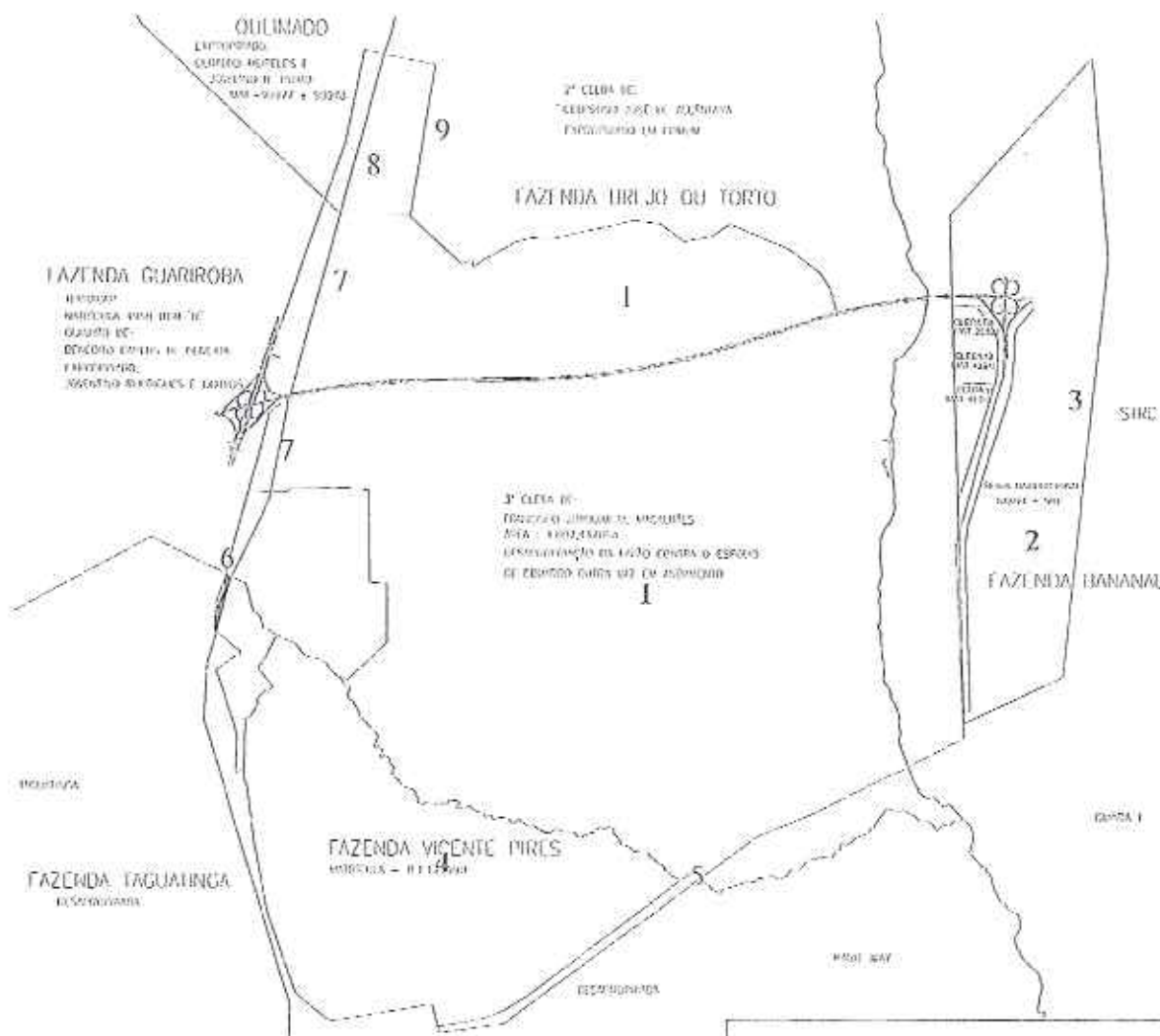
nome da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP”.

- A área 4 refere-se ao “imóvel VICENTE PIRES, desmembrado do Município de Luziania-GO e incorporado ao território do Distrito Federal, em TERRAS ADQUIRIDAS e incorporadas ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP”.
- A área 5 refere-se ao “remanescente do antigo Imóvel VICENTE PIRES, desmembrado do Município de Luziania-GO e incorporado ao território do Distrito Federal, em TERRAS DESAPROPRIADAS, pertencente ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP”.
- A área 6 refere-se ao “imóvel TAGUATINGA, desmembrado do Município de Luziania-GO e incorporado ao território do Distrito Federal, em TERRAS ADQUIRIDAS, transferidas e incorporadas ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP.
- A área 7 refere-se ao “Imóvel GUARIROBA, desmembrado do Município de Luziania-GO e incorporado ao território do Distrito Federal, em TERRAS DESAPROPRIADAS, transferidas e incorporadas ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP.
- A área 8 refere-se ao “Quinhão 12 do antigo imóvel ENGENHO QUEIMADO, em TERRAS DESAPROPRIADAS, desmembrado do Município de Luziania-GO e incorporado ao Território do Distrito Federal, pertencente ao patrimônio da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP.
- A área 9 refere-se ao “imóvel BREJO OU TORTO, desmembrado do Município de Planaltina-GO e incorporado ao território do Distrito Federal, em TERRAS DESAPROPRIADAS EM COMUM.

Considerando o interesse da União e do Distrito Federal em realizar Programa Público de Regularização Fundiária, Urbanística e Ambiental foi celebrado um Plano de Trabalho tendo por finalidade agilizar os procedimentos de regularização do SHVP.

Nos termos da Seção III do referido Plano de Trabalho, a Secretaria do Patrimônio da União - SPU/DF ficou incumbida de fornecer a poligonal da área de sua propriedade inserida na poligonal do SHVP e de adotar todas as medidas necessárias para transferi-la à TERRACAP.

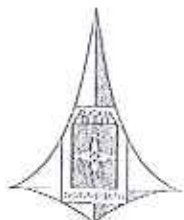
Essa providência foi devidamente adotada pela SPU/DF, que levou a efeito todo o processo de demarcação da gleba, resultando no registro da Carta de Adjucação da desapropriação promovida e na assinatura de um protocolo de intenções entre o GDF e a União Federal, visando à regularização fundiária do Setor.



INFRAESTRUTURA EXISTENTE

O SHVP é servido por rede de distribuição de energia elétrica e iluminação pública, sistema de telefonia fixa e serviço de recolhimento de resíduos sólidos, por meio de coleta de resíduos depositados em contêineres e de sacos plásticos acondicionados nas entradas das residências e condomínios. No entanto, foi diagnosticado o descarte de lixo doméstico e entulho em terrenos baldios, o que favorece o ambiente propício para o aparecimento de doenças. Especialmente na Vila São José, esse problema

[Handwritten signature]

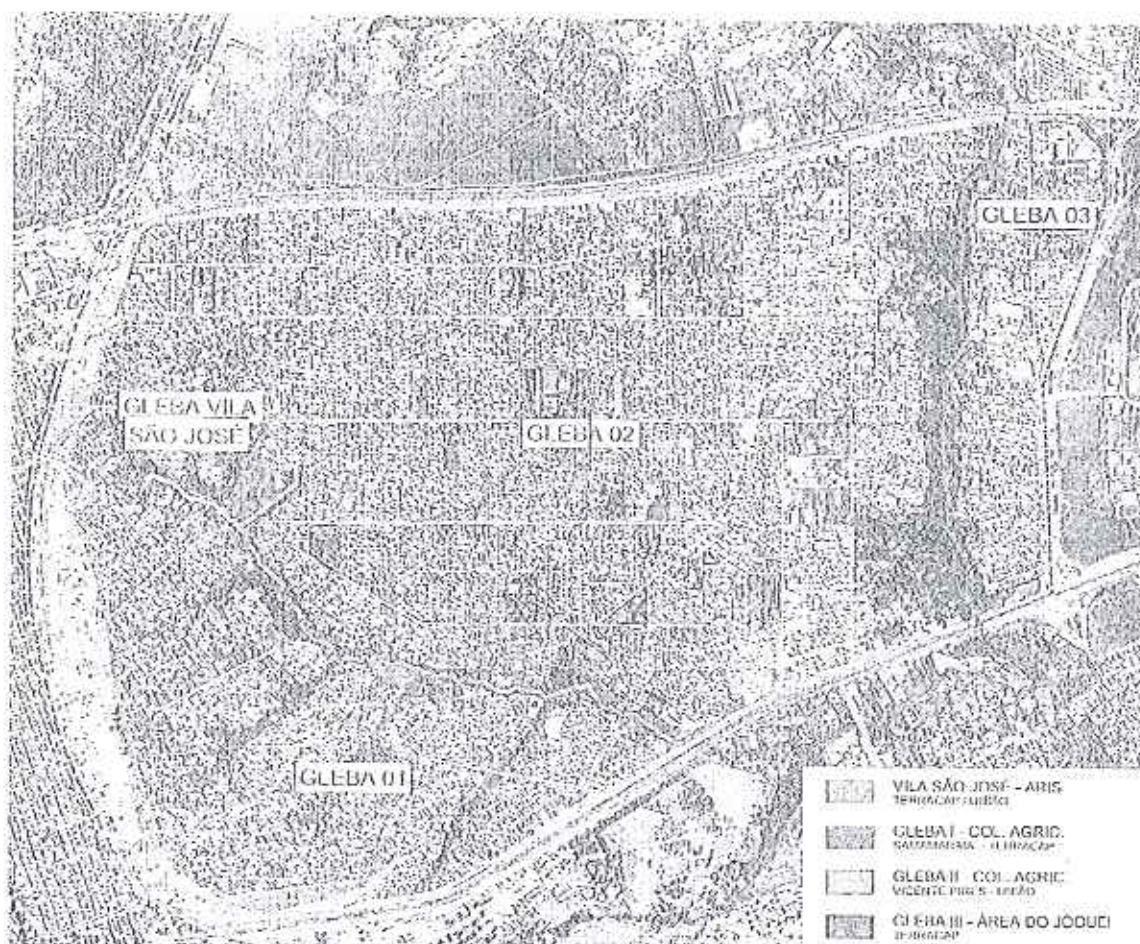


pode ser observado com maior frequência exigindo uma ação mais efetiva na coleta e educação ambiental.

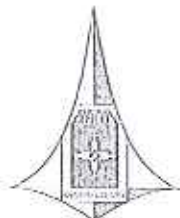
O sistema viário apresenta-se sem hierarquização e dimensionamento adequado, dificultando o sistema de transporte coletivo, a arborização urbana e a circulação de pedestres. As vias que permitem o tráfego no sentido leste-oeste são bem estruturadas. Já no eixo norte-sul, há necessidade de interligação e criação de eixos de circulação.

No tocante ao saneamento, tanto o sistema de abastecimento de água, quanto o sistema de coletas de esgotos estão em fase de implantação. Contudo, não há rede de drenagem pluvial projetada pela NOVACAP. Existem apenas lançamentos individuais, implantados pelos próprios moradores sem critérios técnicos. Na ausência da rede de drenagem pluvial, a enxurrada carrega material particulado e outros resíduos para as calhas dos córregos, assim como provoca erosão nas ruas.

DADOS DO PROJETO DE PARCELAMENTO URBANO (Área total do terreno: 2.196,73 ha)



RITA



GLEBA	ÁREA	DENSIDADE	POPULAÇÃO	NUMERO DE LOTES *
1	498,36 ha	24,0099	12.007,8	2.887
2	1357,46 ha	30,85	41.890,8	9.974
3	195,54 ha	19,09	3.733,8	889
Vila São José	145,37 ha	34,84	5.065,2	1.206
TOTAL	2.196,73 ha	-	62.697,6	14.956

* Incluindo lotes de uso residencial, misto, comercial, industrial e institucional (coletivo).

PROJETO DO SISTEMA DE DRENAGEM PLUVIAL

(Extensão: 223,46 km; Nº de Lagoas de Detenção/Retenção: 27)

O Setor Habitacional Vicente Pires está inserido na Bacia Hidrográfica do Rio São Bartolomeu, localizando-se na área de drenagem dos Córregos Samambaia, Vicente Pires, do Valo e Cana do Reino - todos afluentes do Córrego Riacho Fundo, que deságua no Lago Paranoá.

A ocupação urbana no SHVP contribuiu para elevar a vazão de pico de escoamento superficial nas bacias de contribuição dos Córregos Samambaia e Vicente Pires.

Foram realizados estudos para se definir os coeficientes de escoamento superficial para o Setor, tendo sido possível observar quatro tipos de ocupações distintas, denominadas de áreas homogêneas, descritas a seguir:

- Área Homogênea 1 - apresenta lotes residenciais com predominância de lotes com menores dimensões, variando de 125 a 400 m², com média na ordem de 200 m²;
- Área Homogênea 2 - os lotes apresentam dimensões maiores, variando entre 125 a 800 m²;
- Área Homogênea 3 - apresenta lotes com dimensões variando entre 125 e 400 m², porém com predominância de lotes com áreas próximas a 400 m²;

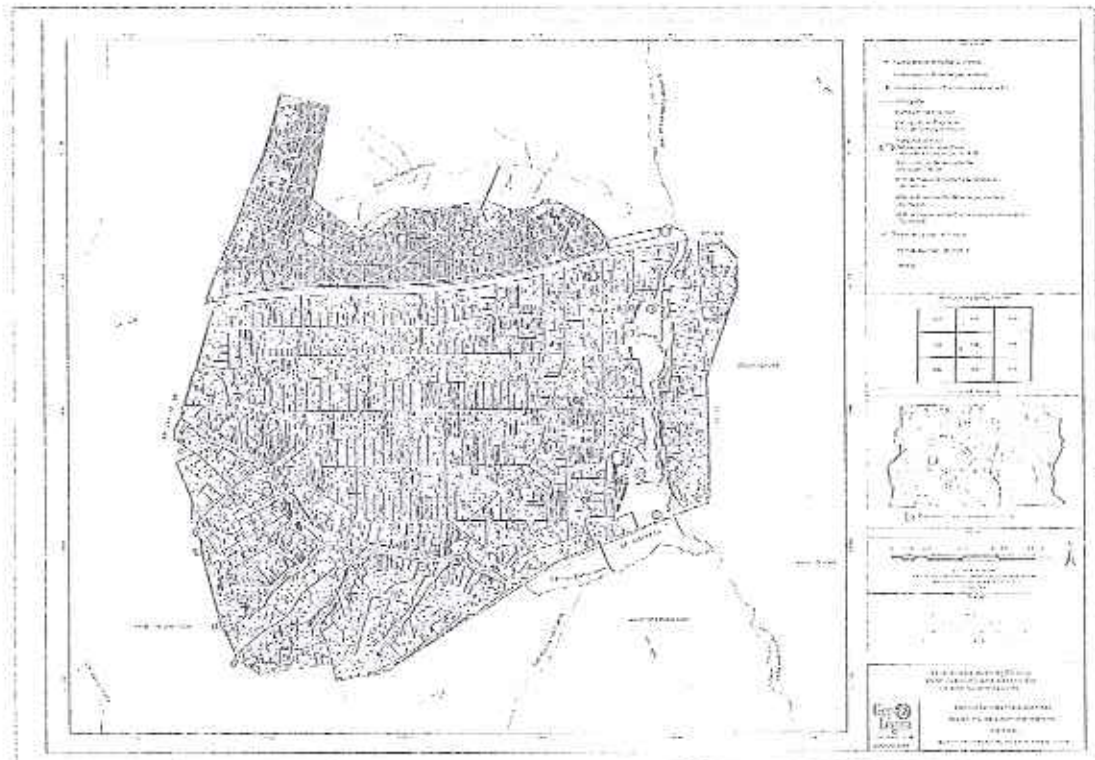


- **Área Homogênea 4** - que comporta a maior parte do Setor Habitacional Vicente Pires, apresenta características semelhantes às verificadas para a Área 02, com área média do lote girando em torno de 800 m².

Após a conclusão do projeto do sistema de drenagem pluvial do Setor, com a previsão de redes coletoras, reservatórios de detenção e lançamentos nos Córregos Samambaia e Vicente Pires, foi desenvolvido o Estudo de Capacidade Suporte nos referidos cursos d'água, notadamente com indicação dos riscos de enchentes.

Assim, o Estudo de Capacidade Suporte teve o objetivo principal de avaliar o funcionamento do sistema de drenagem pluvial proposto (redes, reservatórios e lançamentos nos cursos d'água superficiais), indicando os impactos positivos e negativos esperados.

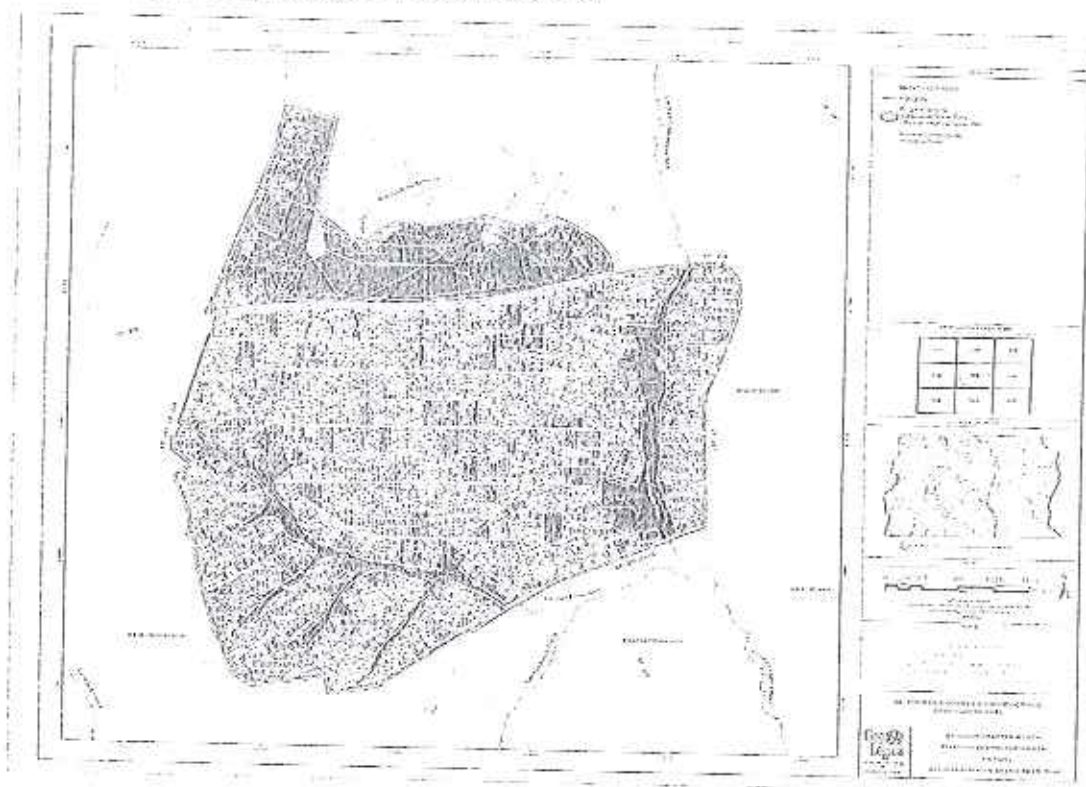
MAPA DE LOCAÇÃO DOS RESERVATORIOS DE DETENÇÃO



f



MAPA DAS BACIAS DE DRENAGEM



SISTEMA VIÁRIO E PAVIMENTAÇÃO

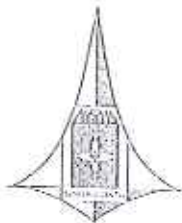
(Pavimentação, Sinalização Vertical e Horizontal : 216,24km)

O sistema viário existente apresenta-se consolidado, entretanto, como algumas vias são muito extensas, já que foram planejadas para o uso rural, alguns trechos tiveram um estudo mais aprofundado tanto quanto ao traçado como quanto ao dimensionamento, para melhor se adequarem às necessidades locais e otimizar a circulação urbana.

As vias principais e arteriais deverão ter, preferencialmente, caixa de via dupla e as travessias das vias de caráter regional deverão se dar em nível.

O Projeto de Urbanismo-Planimetria foi elaborado a partir do Projeto Urbanístico, onde já existe a definição das vias de circulação de veículos automotores e pedestres.

O Relatório dos Estudos Urbanísticos propõe a hierarquização da malha viária, delimitando os espaços das quadras, conjuntos residenciais, rotas de pedestres e ciclistas, de equipamentos e da área de comércio e serviços.



A classificação das vias foi definida pelo projeto urbanístico levando em consideração o desenvolvimento da área de projeto e regiões do entorno, em função do aumento da demanda:

- **Via Principal de Atividade** – Estrutura os eixos de transporte coletivo local e organiza a circulação viária principal do bairro. Promove ligação das vias arteriais regionais com o bairro. Abriga atividades comerciais e institucionais de interesse local e regional.
- **Via Principal de Ligação** – Estrutura os eixos de transporte coletivo local e distribui o fluxo para as vias locais. Organiza a circulação viária interna do bairro ou setor habitacional. Não são previstas instalações de atividades institucionais e comerciais em suas margens.
- **Via Secundária** – Distribui o tráfego para as áreas residenciais pelas vias locais. Abriga atividades comerciais de porte local.
- **Via Local** – Permite o acesso aos lotes residenciais e aos serviços e equipamentos em áreas de baixa densidade.

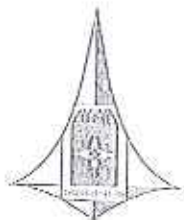
O Projeto teve como diretriz a definição mais adequada, técnica e economicamente, dos greides viários e compreende os estudos relativos ao dimensionamento geométrico das vias, definindo os valores de rampas máximas e mínimas em coerência com as demais características técnicas e operacionais adotadas no Projeto de Urbanismo-Planimetria. Os lançamentos dos greides das vias visaram concordar com a topografia. Desta maneira evita-se a descaracterização da área de projeto e minimiza-se o volume de escavações para a terraplenagem.

Baseando-se nos projetos urbanístico e de drenagem e procurando manter os perfis das vias semelhantes à topografia local, as rampas de projeto foram fixadas em, no mínimo, 0,50% para locais muito planos e, no máximo, 8,00% para fortes declividades.

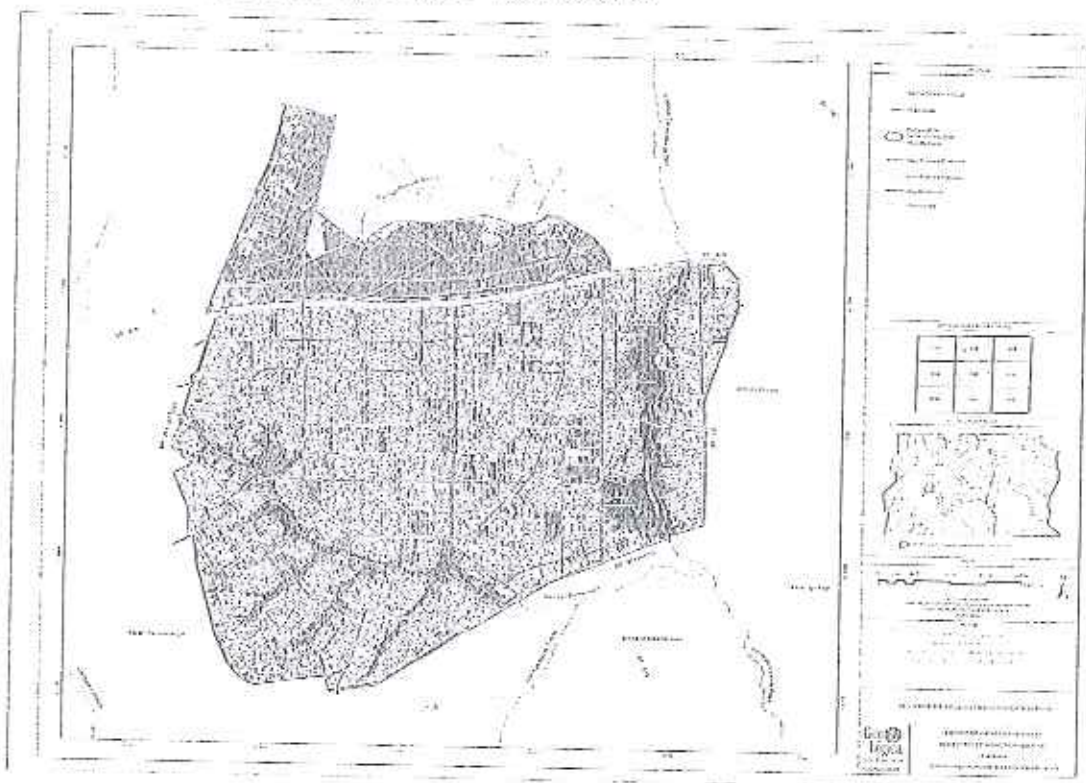
A sinalização viária tem a finalidade de ordenar e orientar os fluxos de tráfego, fornecendo informações que permitam aos usuários das vias a adoção de comportamentos adequados a fim de garantir a segurança.

O projeto de sinalização do Setor Habitacional Vicente Pires teve como diretriz a hierarquização das vias promovida pelos estudos urbanísticos e do projeto de pavimentação.

Assim, foi possível compatibilizar as regulamentações do CONTRAN ao sistema viário a ser implantado, de maneira a assegurar os princípios básicos de garantir as condições de percepção, clareza, legibilidade, suficiência e confiabilidade da sinalização viária.



MAPA DO SISTEMA VIÁRIO PROPOSTO

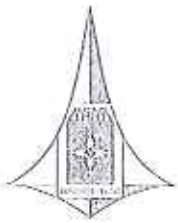


LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Elaborado o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA em 2006, no ano de 2008 foram desenvolvidas etapas complementares ao estudo inicial, incluindo o levantamento topográfico das calhas dos córregos. Para tanto foram utilizados equipamentos de alta precisão e técnicas avançadas de sensoriamento remoto a partir da projeção dos elementos detectados por meio de processamento digital de imagens e informações geográficas, checadas posteriormente em campo, de modo a delimitar com exatidão os limites das Áreas de Proteção Permanentes - APPs de nascentes, córregos e veadas.

Audiência Pública para apresentação e discussão do EIA/RIMA do Setor Habitacional Vicente Pires foi realizada em 17/09/09. Em março de 2011 a ADASA emitiu a Outorga Prévia, à NOVACAP, para lançamento de águas pluviais no Córrego Vicente Pires e em seu afluente Córrego Samambaia.

Em 29/06/12 o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade emitiu a Autorização para Licenciamento Ambiental nº 05/2012/APAPC referente ao empreendimento.



Após a apresentação do projeto ao CONAM, o conselho opinou de forma favorável à emissão da licença prévia para o empreendimento, em nome da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP, a qual se concretizou nos termos da LICENÇA PRÉVIA Nº 014/2013, emitida pelo IBRAM em 25/07/2013, tendo como atividade licenciada o parcelamento de solo urbano do Setor Habitacional Vicente Pires (SHVP), embasado no Cenário 3.1 proposto no Estudo de Impacto Ambiental (EIA).

Encontram-se em andamento as providências necessárias ao cumprimento das condicionantes da citada LP, com vistas à obtenção da respectiva Licença de Instalação necessária ao início das obras.

BENEFÍCIOS ADVINDOS DO EMPREENDIMENTO PROPOSTO

Com o adensamento populacional e a ausência de infraestrutura urbana, ocorreram impactos ambientais significativos. A regularização das ocupações existentes de forma ordenada aliada à implantação de sua infraestrutura contribuirá positivamente para a reparação dos danos ambientais já causados, protegendo os recursos naturais existentes e fixando padrões de ocupação do solo compatíveis com a sensibilidade físico-ambiental de todo o Setor.

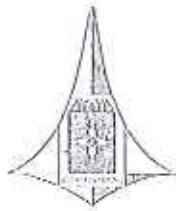
A qualificação do espaço urbano em tela visa, portanto, à preservação e proteção do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida de seus moradores, ansiosos pela regularização de suas ocupações e pela elevação do padrão de qualidade de vida.

O sistema de drenagem proporcionará uma série de benefícios, tais como:

- desenvolvimento do sistema viário;
- redução de gastos com manutenção das vias públicas;
- valorização das propriedades existentes na área beneficiada;
- escoamento rápido das águas superficiais, facilitando o tráfego por ocasião das precipitações;
- eliminação da presença de águas estagnadas e lamaçais;
- recuperação de áreas alagadas ou alagáveis;
- segurança e conforto para a população habitante.

Em termos genéricos, o sistema de drenagem faz-se necessário para criar condições razoáveis de circulação de veículos e pedestres numa área urbana, por ocasião do ocorrência de chuvas frequentes, buscando-se evitar possíveis danos às propriedades e os riscos de perdas humanas por ocasião de temporais mais fortes.

Além disso, a adequada pavimentação das vias públicas irá proporcionar condições satisfatórias de velocidade, segurança, conforto e economia no transporte de pessoas e mercadorias.



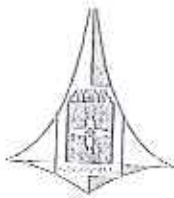
GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS



**IMPLANTAÇÃO DE INFRAESTRUTURA DE
DRENAGEM PLUVIAL E PAVIMENTAÇÃO DO
SETOR HABITACIONAL PORTO RICO**

PARECER TÉCNICO

Brasília - DF




APRESENTAÇÃO

Este documento consolida as informações relativas aos projetos das obras de infraestrutura de drenagem pluvial e pavimentação do Setor Habitacional Porto Rico, as quais se pretende ver viabilizadas por meio de financiamento a partir de recursos do FGTS, na esfera do "Programa PAC Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas - 2ª Etapa", gerido pelo Ministério das Cidades e operacionalizado pela Caixa Econômica Federal.

O presente parecer apresenta:

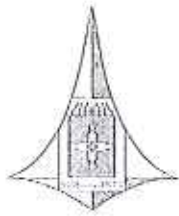
- Localização da área de intervenção;
- Histórico;
- População estimada;
- Situação fundiária;
- Infraestrutura existente;
- Descrição do Projeto de Parcelamento Urbano;
- Descrição do Projeto Executivo do Sistema de Drenagem Pluvial;
- Descrição do Projeto Executivo de Pavimentação;
- Licenciamento Ambiental;
- Benefícios advindos do empreendimento proposto.

Brasília, 22 de agosto de 2013.


-David José de Matos
Secretário de Estado de Obras

De acordo,

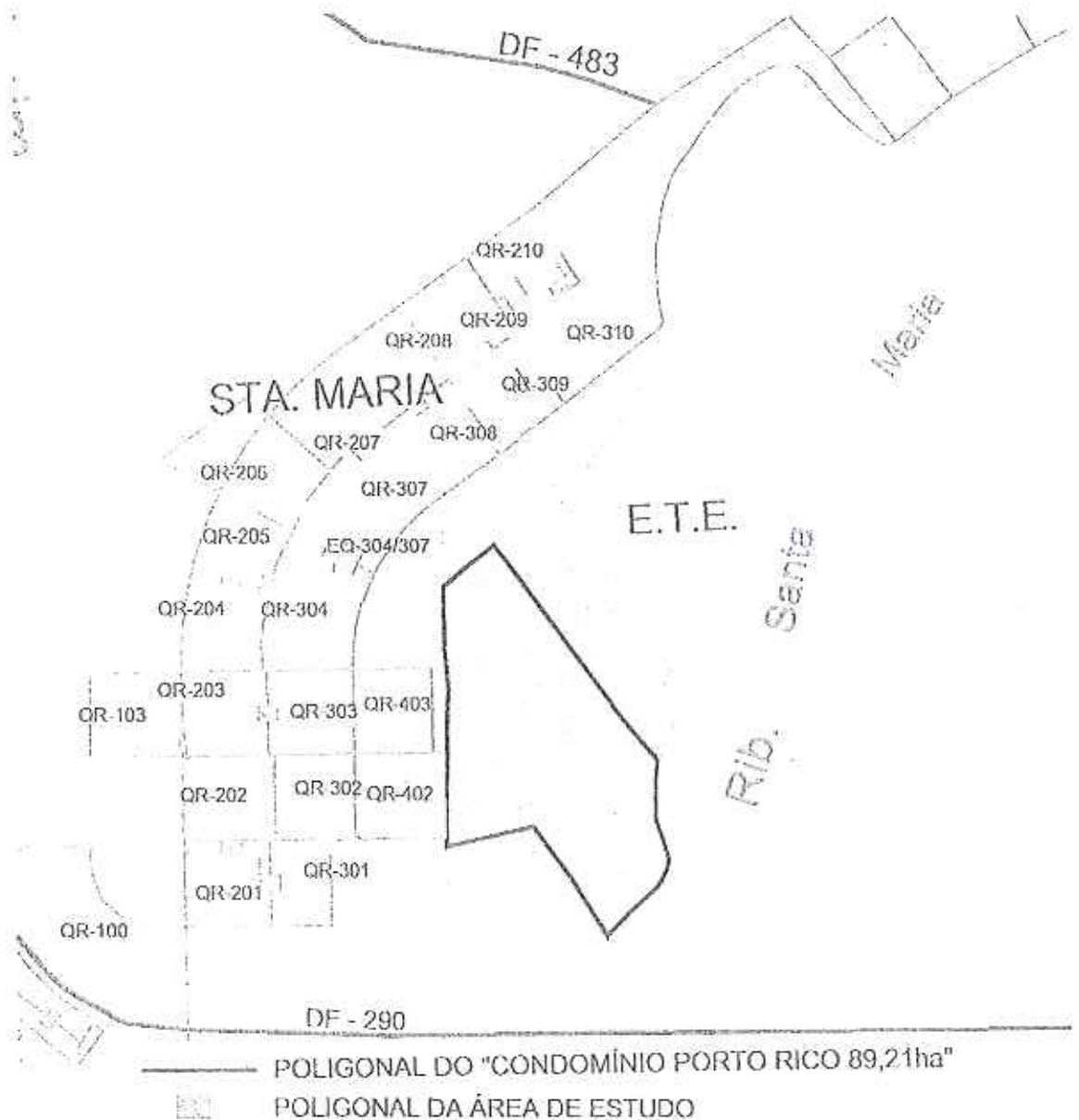

Agnelo Queiroz
Governador do Distrito Federal



LÓCALIZAÇÃO

A área objeto da intervenção está localizada na Região Administrativa de Santa Maria – RA XIII, inserida numa poligonal que perfaz uma área total de 184,66 ha (cento e oitenta e quatro hectares e sessenta e seis ares).

Limita-se ao noroeste com as quadras QR401, QR402, QR403 e QR404 e ao norte com o comércio local CL407, CL408 e CL409 da Cidade de Santa Maria. À leste limita-se com a Estação de Tratamento de Esgoto – ETE da Cidade, e a sudeste e oeste com áreas degradadas que, entre outras coisas, abrigam um canal de drenagem pluvial e o vale do córrego Santa Maria, conforme croqui abaixo:





HISTORICO

A ocupação da área teve início há aproximadamente 12 (doze) anos, com o estabelecimento de alguns moradores na região. O parcelamento efetivo se deu em momentos posteriores com a decisão dos ocupantes das chácaras existentes (Chácaras 17 e 18 do Quinhão 23) de executar o parcelamento e venda dos lotes, dando origem ao Condomínio Porto Rico, também conhecido como Setor Habitacional Ribeirão.

O setor foi criado primeiramente pela Lei Complementar Distrital N° 753, de 02 de Janeiro de 2008, com 89,21 ha, sendo os parâmetros de uso e ocupação do solo correspondentes àqueles estabelecidos no PDOT/2009.

O PDOT adotou como estratégia para regularização fundiária, a criação de Setores Habitacionais, que correspondem à agregação de áreas de regularização e áreas não parceladas, com o objetivo de auxiliar a promoção do ordenamento territorial e o processo de regularização a partir da definição de diretrizes urbanísticas e ambientais, além de parâmetros de uso e ocupação do solo, de estruturação viária e de endereçamento.

Desta forma, o Setor Habitacional Ribeirão é resultado da regularização de lotes existentes, desmembrados de chácaras do Núcleo Rural Santa Maria e da complementação dos mesmos por uma série de novos lotes com uso residencial unifamiliar, uso residencial coletivo, usos institucionais ou coletivos e lotes para atividades econômicas, visando dotar o Setor Habitacional Ribeirão dos equipamentos comunitários públicos e outros lotes necessários ao seu bom funcionamento.

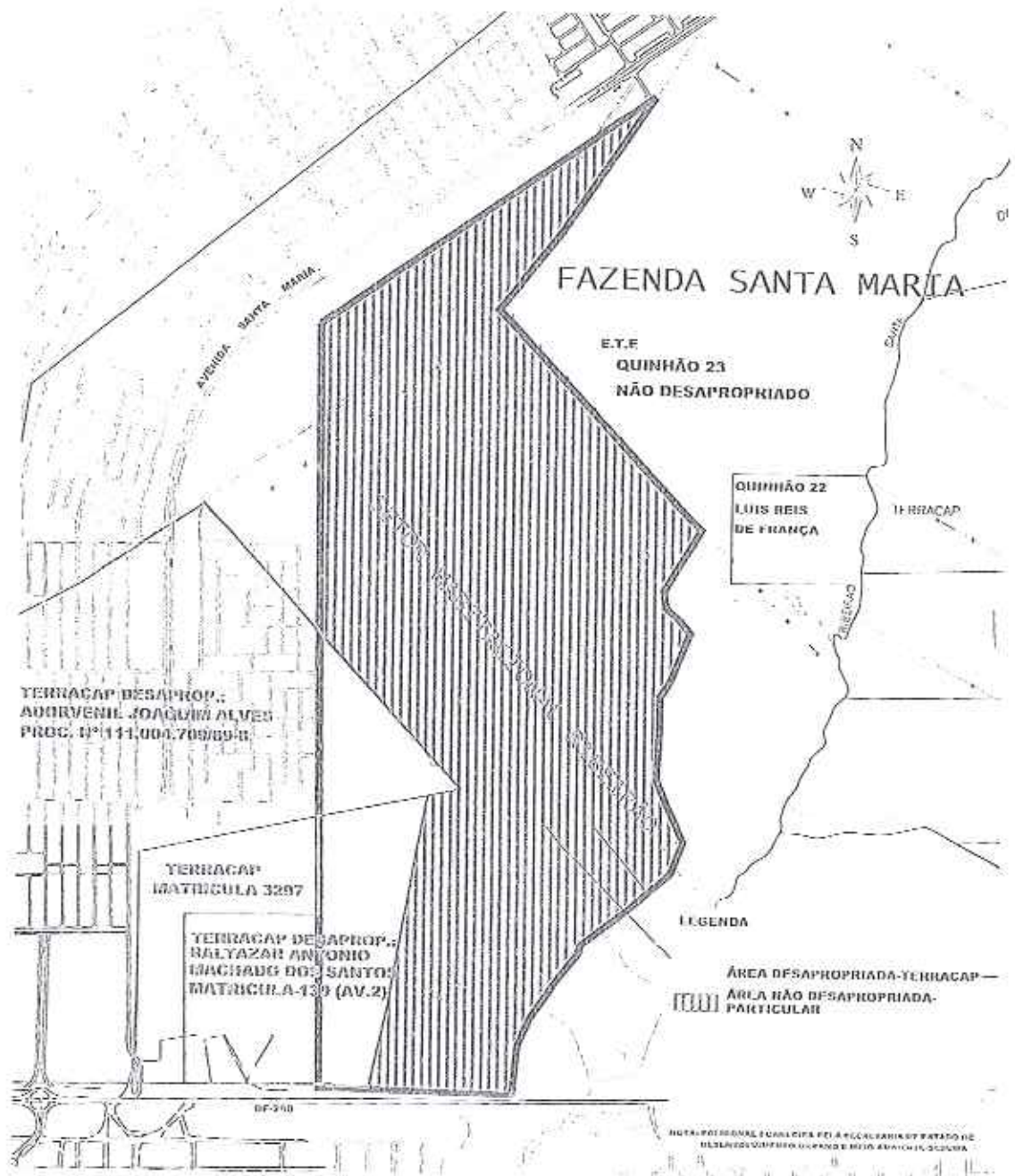
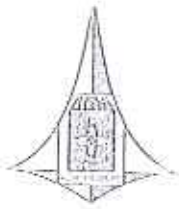
POPULAÇÃO ESTIMADA

O Setor Habitacional Porto Rico/Ribeirão existe hoje de fato com uma população calculada em 9.685 (nove mil, seiscentos e oitenta e cinco) habitantes. Este número foi estimado a partir de pesquisa sócio-econômica aplicada à população, que cadastrou 7.349 pessoas, além de 561 lotes sem informação precisa. Estes últimos, multiplicados por 4,2, resultam em 2.336 pessoas que adicionadas às primeiras somam numa população atual de 9.685 pessoas.

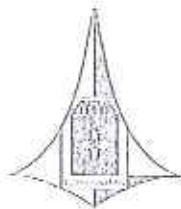
A renda média é igual ou inferior a 5 (cinco) salários mínimos, caracterizando a população como predominantemente de baixa renda.

SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

Segundo a TERRACAP, a maior parte do Setor Habitacional Porto Rico/Ribeirão corresponde a terras não desapropriadas, que na divisão judicial do respectivo imóvel, coube a espólio de particular (área que, no croqui a seguir, é hachurada na vertical). Já a área hachurada na horizontal, corresponde a terras desapropriadas e de propriedade da TERRACAP.



Entretanto, foi celebrado um Termo de Compromisso e Ajustamento de Conduta – TAC, aprovado pela Resolução nº 18 – CODHAB, de 16 de dezembro de 2010, relativo ao Processo Administrativo nº 392.000.692/2008, que trata dos procedimentos para regularização do Setor Habitacional Ribeirão, em cumprimento à execução da Política Habitacional de Interesse Social do Distrito Federal, contemplando a regularização de Área de Interesse Social – ARIS, onde está situada a ocupação urbana informal Porto Rico, na Região Administrativa de Santa Maria.



Atualmente as partes estão cumprindo as etapas do processo que está em andamento e, a partir da efetivação do referido TAC, firmado entre a CODHAB, a TERRACAP e o PARTICULAR, este último se compromete a transferir o domínio da terra em favor da CODHAB.

Ao final das etapas, a TERRACAP se compromete a doar os lotes para o Governo do Distrito Federal, e este para os beneficiários, afim de que se cumpra o processo de regularização fundiária mediante a emissão dos títulos.

Há projeto de Parcelamento Urbano aprovado, consubstanciado no Projeto de Urbanismo URB – RP 026/09 e Memorial Descritivo – MDE- RP 026/09.

INFRAESTRUTURA EXISTENTE

Os lotes que constituem o Setor Habitacional Ribeirão são servidos precariamente (através de gambiarras) de energia elétrica, iluminação pública, recolhimento de resíduos sólidos (lixo) e sistema de abastecimento de água por meio de poços tubulares profundos e redes alternativas puxadas irregularmente de adutoras de água bruta da SANEAGO. O esgotamento sanitário é realizado por fossas sépticas e sumidouros (unidades de tratamento primário de esgoto doméstico) e não há rede de drenagem pluvial na área.

DESCRIÇÃO DO PROJETO DE PARCELAMENTO URBANO APROVADO

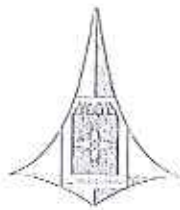
(consubstanciado no Projeto de Urbanismo URB – RP 026/09 e Memorial Descritivo – MDE - RP 026/09)

• DIRETRIZES INICIAIS

As diretrizes urbanísticas e ambientais que subsidiaram a elaboração do projeto foram fornecidas através do Estudo de Uso e Ocupação desenvolvido pela SEDUMA em 2007 (vide GDF / SEDUMA / UNREG: *Estudo de Uso e Ocupação do Setor Habitacional Ribeirão*, mimeo, Brasília, 2007) e pelo PDOT/2009.

No primeiro documento citado são registradas as seguintes diretrizes:

- O estudo propõe que os lotes que se encontram desocupados sejam destinados a equipamentos públicos e comunitários. O projeto ajustou esta diretriz às condições reais de oferta de lotes desocupados.
- O programa de necessidades do estudo considerou a demanda por Equipamento Cultural Local, Parque de Bairro, Posto Policial, Centro de Saúde, Escola de Ensino Infantil, Escola de Ensino Fundamental e Escola de Ensino Médio para uma população prevista de 18.360 habitantes. O projeto ajustou esta diretriz às demandas formalizadas pelas diferentes Secretarias de Estado e pela população ao longo do processo de elaboração participativa do projeto.



- O estudo propôs um sistema viário hierarquizado, conciliando as vias de circulação com as vias de atividades, com relação à fluidez do tráfego, o transporte coletivo, a acessibilidade, às atividades lindeiras, etc. As vias arteriais articulam o setor com relação ao sistema viário existente na cidade de Santa Maria.
- Com relação aos usos e ocupações do solo, o estudo citado formaliza uma série de parâmetros e coeficientes embasados nos parâmetros e coeficientes formatados pela Lei Complementar nº 753, parcialmente ratificados e parcialmente retificados pelo PDOT/2009, nos termos registrados a seguir.

- PARÂMETROS DO PDOT

No PDOT/2009 são estabelecidos os seguintes parâmetros de uso e ocupação para o setor habitacional em pauta:

- Área mínima destinada a Áreas Públicas, para implantação de equipamentos urbanos, comunitários e espaços livres de uso público: 10% da área total do setor;
 - Densidade bruta máxima para o setor: 150 (cento e cinquenta) habitantes por hectare;
- USOS PREVISTOS:
 - Residencial do tipo habitação unifamiliar e habitação coletiva, totalizando 2.357 unidades habitacionais;
 - Comercial de bens e Serviços;
 - Industrial; e
 - Coletivo comunitário e privado.

- DENSIDADE

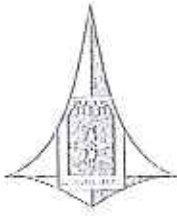
Densidade Bruta: 72,55 habitantes por hectare (população alvo a curto prazo = 13.398 habitantes ÷ 184,66 hectares / área da poligonal de estudo). A pesquisa sócio-econômica realizada (vide GDF / SEDUMA / SO: *Pesquisa Sócio-Econômica, Cadastramento e Selagem do Setor Habitacional Ribcirão / Produto 4*, Brasília, maio de 2009) confirmou 4,2 habitantes por unidade residencial,



QUADRO SÍNTESE DE UNIDADES IMOBILIÁRIAS E DE ÁREAS PÚBLICAS

DESTINAÇÃO	LOTES Quantidade	ÁREA %	ÁREA Há
1. UNIDADES IMOBILIÁRIAS.			
Residencial Unifamiliar - RU	1378	15,75	29,08
Residencial Coletivo - RC	49 lotes com 882 unidades	2,67	4,93
Área Mista 1 - M1	280	3,81	7,03
Área Mista 2 - M2	650	7,75	14,30
Comércio	43	2,33	4,29
Industria	19	1,70	3,14
Subtotal 1	2419	34,01	62,79
2. EQUIPAMENTOS PÚBLICOS COMUNITÁRIOS, EQUIPAMENTOS PÚBLICOS URBANOS, ESPAÇO LIVRE DE USO PÚBLICO, PRAÇAS, SISTEMA DE CIRCULAÇÃO E ÁREA VERDE.			
Equipamento Público Comunitário / EP	21	6,62	12,23
Equipamento Público Urbano / EPU	1	2,73	5,04
Espaço Livre de Uso Público (ELUP + Praças)	-	2,41	4,45
Sistema de Circulação	-	8,17	15,08
Área Verde	-	5,57	10,27
Subtotal 2	22	25,45	47,07
3. EPR e AUD			
Equipamento Privado de Utilidade Pública / EPR	1	0,03	0,06
Áreas com Uso a Definir / AUD	4	25,56	47,19
Subtotal 3	5	25,59	47,25
4. ÁREA DE PRESERVAÇÃO			
Subtotal 4	-	8,02	14,82
TOTAL (Subtotais 1 + 2+3+4)	2446	100	184,66

67



DESCRIÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO DO SISTEMA DE DRENAGEM DE ÁGUAS PLUVIAIS

A concepção do projeto teve como objetivo a implantação de uma situação sustentável na relação águas pluviais – sistema urbano – ecossistema – bacia hidrográfica.

O Setor Habitacional Ribeirão encontra-se entre a cidade de Santa Maria, a Estação de Tratamento de Esgotos da CAESB e o Ribeirão Santa Maria, sofrendo a interferência de algumas unidades projetadas e outras já existentes do sistema de drenagem pluvial da cidade, notadamente o canal a céu aberto existente e o futuro reservatório de retenção em área degradada.

O Setor Ribeirão apresenta duas sub-bacias. Por se tratar de área não regularizada, o local não dispõe de dispositivos de drenagem, sendo esta atualmente feita apenas por escoamento superficial e infiltração direta no solo.

Nas regiões sudoeste e sul do setor, existem áreas degradadas respectivamente por extração mineral e erosão decorrente de águas pluviais. (Figuras 01 e 02).



Figura 01 - DEGRADAÇÃO NA ÁREA A SUDOESTE DO SETOR RIBEIRÃO

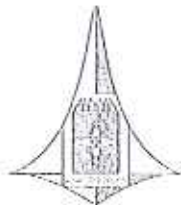


Figura 02 - EROSÃO NA ÁREA AO SUL DO SETOR RIBEIRÃO

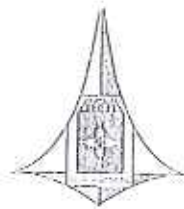
O sistema projetado preconiza uma situação de sustentabilidade em relação ao meio ambiente em que o Setor Habitacional Ribeirão será inscrito.

Os dispositivos apresentados abaixo são essenciais à eficácia do sistema de drenagem:

- Rede convencional composta por tubos, galerias e dispositivos receptores (bocas-de-lobo);
- Uma lagoa de amortecimento (retenção) será implantada no Setor formando lâmina d'água temporária;
- Rede de restituição no canal existente composta por tubos, dissipador de energia e muro de proteção.

Uma série de vantagens econômicas e ambientais será obtida com a adoção de "medidas de controle", relacionadas com as águas de chuva, por meio da alternativa de drenagem sustentável adotada. Tais medidas estão relacionadas a seguir:

- Empenho no alcance de sistema de drenagem urbana com o mínimo de tubulações (galerias) de águas pluviais;
- Recuperação de áreas degradadas (erosões) com o plantio de vegetação.
- Opção de características dinâmicas e percursos de escoamento que resultem em "tempos de concentração" de águas em valores próximos aos que existiam naturalmente antes da ocupação urbana;
- Manutenção periódica e adequada dos dispositivos utilizados levará o sistema proposto ao seu funcionamento ideal;
- Construção de uma lagoa de detenção com capacidade de amortecimento 67,00% da vazão de pico de uma chuva com período de retorno de 50 anos, diminuindo de maneira significativa os potenciais distúrbios ao corpo receptor.



Lagoa de Amortecimento

É uma estrutura destinada não somente para o controle de cheias, mas também para melhorar a qualidade da água das enxurradas. Esta alternativa é efetiva e de baixo custo, reduzindo a frequência de ocorrência de cheias com potencial erosivo à jusante.

A altura de lâmina de água será variável e chegará a uma altura máxima de 1,63m para um tempo de recorrência de 50 anos. A lagoa terá fundo com uma camada impermeável de 20 cm com material compactado, pois o solo natural apresenta grande percentual de areia e contribuiria para o surgimento de erosões no interior da mesma.

Dentre as vantagens de uma lagoa de retenção cita-se, no caso do Setor Ribeirão, que irá amortizar 67% da vazão de pico. Dentre as desvantagens ocorrem a necessidade de manutenção periódica e eventual custo para remoção de sedimentos, cabendo à Novacap realizar a manutenção periódica das lagoas, sejam estes serviços executados diretamente ou através de contratação de empresa terceirizada.

A lagoa prevista para o Setor Ribeirão receberá águas de chuva oriundas da coleta das áreas impermeabilizadas e a contribuição das redes externas, como foi anteriormente mencionado, lançando-as posteriormente no Ribeirão Santa Maria através do canal existente.

DESCRIÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO DE PAVIMENTAÇÃO

As vias do Setor Habitacional Porto Rico/Ribeirão foram classificadas de acordo com o tráfego previsto para os locais e em função do aumento da demanda. A classificação das vias foi definida pelo projeto urbanístico, levando em consideração o desenvolvimento da área de projeto e regiões do entorno.

Determinadas as condições de tráfego, para efeito de dimensionamento dos pavimentos, as vias foram classificadas com funções predominantes em: Via local residencial com passagem e via coletora principal, com base nos critérios da *IP 02 – Classificação das Vias*, da Prefeitura Municipal de São Paulo.

Segundo a IP-02, o tráfego pode ser assim classificado:

Tráfego Leve - Ruas de características essencialmente residenciais, para as quais não é previsto o tráfego de ônibus, podendo existir ocasionalmente passagens de caminhões e ônibus em número não superior a 20 por dia, por faixa de tráfego.

Tráfego Meio Pesado - Ruas ou avenidas para as quais é prevista a passagem de caminhões ou ônibus em número de 101 a 300 por dia, por faixa de tráfego.



Também serão adotadas as seguintes premissas:

- A seção tipo das vias terá caimento de 2% para os bordos;
- O greide de projeto será lançado, preferencialmente, colado no leito existente;
- Quando for observada a existência de entulhos e/ou depósito de lixo a uma profundidade inferior a 1,00 metro do greide da via, será efetuado um dimensionamento de pavimento levando-se em consideração a troca desta camada por uma camada de reforço.
- Para os locais onde o greide da terraplenagem está acima do terreno natural, deve-se utilizar material de aterro com CBR $\geq 8,00\%$ com compactação $\geq 95\%$ do Proctor Normal.

O Setor Habitacional Ribeirão possui vias de relevante importância que atravessam ou interceptam as rodovias que ligam Regiões Administrativas. Além disso, têm-se a expectativa de vir a ser uma área densamente povoada, o que fez com que se tenha optado por utilizar pavimento flexível com revestimento em CBUQ em toda as vias, alternativa que visa um melhor conforto e rapidez na execução.

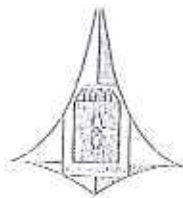
Cabe esclarecer que pavimento flexível é constituído por revestimento asfáltico sobre camada de base granular ou sobre camada de base de solo estabilizado granulometricamente, onde os esforços provenientes do tráfego são absorvidos pelas diversas camadas constituintes da estrutura do pavimento flexível.

A seguir, apresentamos um resumo do pavimento a ser adotado para cada tipo de via:

VIA: Local Residencial com Passagem
TIPO DE TRÁFEGO: leve

SUBLEITO: CBR_p = 8,0%
ENERGIA: Proctor Normal
ESPESSURA TOTAL: 34,0 cm

ESTRUTURA DO PAVIMENTO	
Espessura (cm)	Camada
4	Concreto Betuminoso Usinado a Quente Imprimadura Impermeabilizante
15,0	Base: Solo proveniente de jazida, com CBR $\geq 60\%$ e expansão $\leq 0,5\%$ (Energia Intermediária de Compactação); GC $\geq 100\%$.
15,0	Sub-base: Solo proveniente de Jazida, CBR min = 40% (Energia Normal de compactação); GC $\geq 100\%$.
15,0	Regularização do Subleito a 100% do Proctor Normal.



VIA: Coletora Principal
TIPO DE TRÁFEGO: Meio Pesado

SUBLEITO: CBRp = 8,0%
ENERGIA: Proctor Normal
ESPESSURA TOTAL: 40,0 cm

ESTRUTURA DO PAVIMENTO	
EspeSSura (cm)	Camada
5	Concreto Betuminoso Usinado a Quente Imprimadura Impermeabilizante
17,0	Base: Solo proveniente de Jazida, com CBR \geq 80%, com 2% de cimento em massa, e expans \tilde{a} o \leq 0,5% (Energia Intermedi \acute{a} ria de Compacta \tilde{c} o \tilde{a} o); GC \geq 100%.
18,0	Sub-base: Solo proveniente de Jazida, CBR min = 40% (Energia Normal de compacta \tilde{c} o \tilde{a} o); GC \geq 100%.
15,0	Regulariza \tilde{c} o \tilde{a} o do Subleito a 100% do Proctor Normal.

LICENCIAMENTO AMBIENTAL

Para propiciar a an \acute{a} lise da \acute{a} rea ocupada e o conjunto de fatores que afetam a din \acute{a} mica urbano-ambiental, foi elaborado o Estudo Ambiental com o objetivo de sanar os aspectos negativos no \acute{a} mbito fisiogr \acute{a} fico e bi \acute{o} tico, em fun \tilde{c} o \tilde{a} o da ocupa \tilde{c} o \tilde{a} o existente.

O progn \acute{o} stico apresentado pelo Plano de Controle Ambiental - PCA da \acute{a} rea de interven \tilde{c} o \tilde{a} o indicou que os impactos negativos mais relevantes pod \tilde{e} o ser mitigados, de forma a compatibilizar a regulariza \tilde{c} o \tilde{a} o fundi \acute{a} ria com as necessidades de prote \tilde{c} o \tilde{a} o ambiental e melhoria da qualidade de vida da popula \tilde{c} o \tilde{a} o.

As obras civis que se pretende implantar tendem a acarretar benef \acute{i} cios ambientais diretos ou indiretos. Assim sendo, em 08 de abril do ano em curso foi emitida a Licen \tilde{c} ia Pr \acute{e} via n $^{\circ}$ 003/2013 pelo Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos H \acute{i} dricos do Distrito Federal - IBRAM relativa \grave{a} implanta \tilde{c} o \tilde{a} o do sistema de drenagem pluvial do Setor Habitacional Porto Rico.

Encontram-se em andamento as provid \tilde{e} ncias necess \acute{a} rias ao cumprimento das condicionantes da citada LP, com vistas \grave{a} obten \tilde{c} o \tilde{a} o da respectiva Licen \tilde{c} ia de Instala \tilde{c} o \tilde{a} o necess \acute{a} ria ao in \acute{i} cio das obras.

BENEF \acute{i} CIOS ADVINDOS DO EMPREENDIMENTO PROPOSTO

Mediante a implanta \tilde{c} o \tilde{a} o do sistema de drenagem pluvial, a gest \tilde{a} o das \acute{a} guas no Setor Habitacional Porto Rico deve atender \grave{a} s expectativas de crescimento com o desenvolvimento sustent \acute{a} vel do meio urbano, no contexto de utiliza \tilde{c} o \tilde{a} o eficiente, eficaz e efetiva dos recursos h \acute{i} dricos, melhorando as condi \tilde{c} o \tilde{a} es de vida da



população, valorizando o meio ambiente e preservando a sociedade dos efeitos danosos do trato inadequado das águas.

O sistema de drenagem proporcionará uma série de benefícios, tais como:

- desenvolvimento do sistema viário;
- redução de gastos com manutenção das vias públicas;
- valorização das propriedades existentes na área beneficiada;
- escoamento rápido das águas superficiais, facilitando o tráfego por ocasião das precipitações;
- eliminação da presença de águas estagnadas e lamaçais;
- recuperação de áreas alagadas ou alagáveis;
- segurança e conforto para a população habitante.

Em termos genéricos, o sistema de drenagem faz-se necessário para criar condições razoáveis de circulação de veículos e pedestres numa área urbana, por ocasião de ocorrência de chuvas frequentes, buscando-se evitar possíveis danos às propriedades e os riscos de perdas humanas por ocasião de temporais mais fortes.

Além disso, a adequada pavimentação das vias públicas irá proporcionar condições satisfatórias de velocidade, segurança, conforto e economia no transporte de pessoas e mercadorias.



ANEXO IV

Condições Contratuais

GILVURBR
Cronograma de desembolso

Acesso à Proposta Fimre
Valores em R\$ 1,00

PROPOSTANTE
Nº SIAPF
PROGRAMA
MODALIDADE
EMPENHAMENTO

Governo do Distrito Federal
0398.835-22/2013
Pré-Transporte
Pavimentação e Qualificação de Vias
Urbanização do Sudoeste Habitacional
301-50.005-44-2013-11
Vicente Pires

Informações Financeiras

Taxas e Valores	Assinatura	Períodos
Administração (ano)	2	01/13
Risco de Crédito (ano)	0,7	24
Juros (ano)	6	24
Financiamento	397.961.363,79	240
Contrapartida	20.945.334,94	264
Investimento	418.906.698,73	

ANO	Contrapartida	Vlr. desembolso	Juros	Adm.	Risco	Amortização	Encargos	Empendramento
2014	5.981.773,31	132.653.787,93	2.984.710,23	994.903,41	348.216,19	1.344.752,56	4.327.829,83	4.327.829,83
2015	10.472.667,47	198.583.581,90	34.432.832,29	4.807.610,76	1.682.653,77	20.913.106,81	22.237.869,37	22.237.869,37
2016	3.490.889,16	66.326.893,97	23.030.330,93	7.676.775,98	2.656.871,94	10.086.164,85	33.393.979,84	-3.480.144,69
2017	-	-	22.894.455,60	7.631.478,87	2.671.017,60	10.932.297,80	33.396.933,07	44.129.230,86
2018	-	-	22.220.155,39	7.405.718,80	2.592.351,38	11.806.578,00	32.219.226,77	43.823.804,77
2019	-	-	21.504.288,06	7.168.096,02	2.308.833,61	12.322.446,34	31.181.217,68	43.503.664,02
2020	-	-	20.744.266,33	6.914.753,51	2.420.164,43	13.082.467,85	30.079.185,47	43.161.554,33
2021	-	-	19.937.368,34	6.645.789,51	2.326.026,33	13.889.363,85	28.909.184,38	-2.798.550,23
2022	-	-	19.080.702,84	6.360.234,28	2.226.082,00	14.746.031,55	27.667.019,12	-2.413.050,67
2023	-	-	18.171.199,85	6.037.055,63	2.119.573,32	15.655.534,51	26.348.239,83	42.003.774,34
2024	-	-	17.205.600,77	5.733.200,26	2.007.320,09	16.621.133,62	24.948.121,12	41.569.254,74
2025	-	-	16.180.445,62	5.393.481,87	1.887.718,65	17.646.288,77	23.461.646,13	41.107.934,92
2026	-	-	15.092.061,14	5.030.687,03	1.760.740,47	18.734.673,23	21.883.488,55	40.618.161,91
2027	-	-	13.936.547,49	4.643.515,83	1.625.930,54	19.890.186,91	20.207.993,86	-40.098.180,76
2028	-	-	12.709.764,28	4.236.588,09	1.482.805,83	21.116.970,11	18.429.139,21	39.346.128,32
2029	-	-	11.407.313,77	3.802.438,59	1.330.833,51	22.419.418,62	16.540.607,87	38.960.026,49
2030	-	-	10.024.535,09	3.341.511,70	1.169.529,09	23.802.199,30	14.535.575,38	38.337.773,18
2031	-	-	8.556.437,52	2.832.155,84	998.234,34	25.270.266,88	12.406.877,90	37.677.144,78
2032	-	-	6.997.832,75	2.322.617,58	816.416,15	26.828.831,64	10.146.836,49	36.973.768,13
2033	-	-	5.343.106,04	1.781.035,35	523.362,37	28.483.628,36	7.747.503,75	36.231.132,11
2034	-	-	3.586.298,17	1.195.432,72	418.401,45	30.240.435,23	5.200.132,34	35.440.568,57
2035	-	-	1.721.134,23	573.711,41	200.798,99	32.103.630,15	2.493.644,63	34.631.244,80
2036	-	-	139.547,51	46.515,84	16.280,54	11.136.030,62	202.343,90	11.338.574,51
2037	-	-	-	-	-	-	-	-
2038	-	-	-	-	-	-	-	-
2039	-	-	-	-	-	-	-	-
2040	-	-	-	-	-	-	-	-
2041	-	-	-	-	-	-	-	-
2042	-	-	-	-	-	-	-	-
2043	-	-	-	-	-	-	-	-
2044	-	-	-	-	-	-	-	-
2045	-	-	-	-	-	-	-	-
2046	-	-	-	-	-	-	-	-
2047	-	-	-	-	-	-	-	-
2048	-	-	-	-	-	-	-	-
Totais	20.945.334,94	397.961.363,79	307.890.968,65	102.630.322,88	35.920.613,01	397.961.363,79	418.441.904,54	844.403.268,33

Maria do Socorro T. Mello Sales - Gerente de Pré-Fin
Mário do Socorro T. Mello Sales
Gerente de Pré-Fin
Mário do Socorro T. Mello Sales
Gerente de Pré-Fin
Mário do Socorro T. Mello Sales
Gerente de Pré-Fin



CAIXA
ECONÔMICA
FEDERAL

Anexo à Proposta Fime
Valores em R\$ 1,00

GIDUR/BR
Cronograma de desembolso

PROponente
Nº SIAPE
PROGRAMA
MODALIDADE
EMPREENHIMENTO

Governo do Distrito Federal

0399.819-1.1

Pro-Transporte

Pavimentação e Qualificação de Vias

Urbanização do Setor Habitacional

Ribeirão - ARIS Ribeiro - Porto Rico

801-09.000-4-520-3-57

Informações Financeiras

Taxas e Valores

Administração (ano)

Risco de Crédito (ano)

Juros (ano)

Financiamento

Contrapartida

Investimento

Períodos

Assinatura

2 Nº Parcelas de Desembolso

0,7 Prazo Carência

6 Prazo Amortização

Prazo Total

264

0m/13

24

24

240

264

ANO	Contrapartida	Vir desembolsado	Juros	Adm.	Risco	Amortização	Encargos	Endividamento
2014	584.132,33	7.298.910,11	105.483,65	35.494,55	12.773,39	-	158.751,29	158.751,29
2015	921.917,60	17.517.384,28	1.007.012,44	335.670,81	117.484,78	58.083,64	1.460.158,34	1.558.251,68
2016	357.785,26	13.213.474,16	1.921.729,24	640.576,41	224.201,74	824.944,19	2.786.507,40	3.511.451,58
2017	-	-	2.021.024,14	673.674,71	233.786,15	944.030,09	2.930.485,00	3.874.515,09
2018	-	-	1.362.798,43	654.266,14	228.993,15	1.002.255,80	2.846.057,72	3.848.313,52
2019	-	-	1.900.981,49	633.660,50	221.781,17	1.064.072,74	2.756.423,16	3.820.495,90
2020	-	-	1.835.351,81	611.783,94	214.124,38	1.129.702,42	2.661.260,12	3.790.962,54
2021	-	-	1.765.674,23	588.558,08	205.995,33	1.199.379,99	2.560.227,64	3.759.607,63
2022	-	-	1.691.699,10	563.899,70	197.364,90	1.273.355,12	2.452.963,70	3.726.318,82
2023	-	-	1.613.161,34	537.720,43	188.202,16	1.351.892,88	2.339.083,95	3.690.976,33
2024	-	-	1.529.779,55	509.926,52	178.474,28	1.435.274,68	2.218.180,35	3.653.455,02
2025	-	-	1.441.254,95	480.418,32	168.146,41	1.523.799,28	2.089.819,67	3.613.618,55
2026	-	-	1.347.270,34	449.050,11	157.181,54	1.617.783,88	1.953.542,00	3.571.325,88
2027	-	-	1.247.488,97	415.829,66	145.540,38	1.717.365,25	1.808.859,01	3.526.424,26
2028	-	-	1.141.533,31	380.517,77	133.181,22	1.823.503,92	1.655.232,29	3.478.753,21
2029	-	-	1.029.083,76	343.327,92	120.059,77	1.935.970,47	1.492.171,45	3.428.419,92
2030	-	-	909.677,34	303.225,78	106.129,02	2.055.376,59	1.319.032,14	3.374.409,03
2031	-	-	782.936,19	260.965,73	91.339,06	2.182.148,04	1.135.213,97	3.317.362,01
2032	-	-	648.346,07	216.105,26	75.636,87	2.316.733,16	940.058,50	3.256.796,46
2033	-	-	505.424,73	168.474,91	58.966,22	2.459.639,30	732.803,36	3.192.493,36
2034	-	-	353.720,17	117.906,72	41.267,35	2.611.334,05	512.894,24	3.124.228,30
2035	-	-	192.638,79	64.219,60	22.476,85	2.772.393,53	279.355,25	3.051.750,58
2036	-	-	34.079,83	11.359,94	3.975,98	1.694.353,14	49.415,75	1.744.950,89
2037	-	-	-	-	-	-	-	-
2038	-	-	-	-	-	-	-	-
2039	-	-	-	-	-	-	-	-
2040	-	-	-	-	-	-	-	-
2041	-	-	-	-	-	-	-	-
2042	-	-	-	-	-	-	-	-
2043	-	-	-	-	-	-	-	-
2044	-	-	-	-	-	-	-	-
2045	-	-	-	-	-	-	-	-
2046	-	-	-	-	-	-	-	-
2047	-	-	-	-	-	-	-	-
2048	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1.843.835,19	55.034.768,55	26.992.129,87	8.993.976,52	3.149.081,82	55.034.768,55	39.138.388,32	74.173.356,87

Maria do Socorro T. Mello Sales - Gerente de Filial
 Genes da Filial
 Matr. 874.030
 GIDUR/BR

Anexo à Proposta Fimre
Valores em R\$ 1,00

GIDUR/SR
Cronograma de desembolso

PROPOSTANTE	Nº SIAPE	PROGRAMA	MODALIDADE	ENCREDECIMENTO	In: Informações Financeiras		Períodos	
					Taxas e Valores	Assinatura		
Gov. do Distrito Federal	0399.834-03/2013	Pre-Transporte	Urbanização e Qualificação de Vias	Bucatimbu - ARIS BURITIS - Sobradinho	2	2	Assinatura	04/13
						0,7	NP Parcelas de Desembolso	18
						6	Prazo Carência	18
							Prazo Amortização	240
								258
CARTA-CONSULTA	80140.00046/2013-00						Prazo Total	

ANO	Contrapartida	Vlr. Desembolsado	Juros	Adm	Risco	Amortização	Encargos	Endividamento
2014	453.365,36	8.613.953,94	193.813,96	54.604,65	22.611,63		281.030,25	281.030,25
2015	566.706,71	10.767.442,43	915.883,31	323.294,44	106.853,05	293.856,43	1.528.030,80	1.621.887,23
2016	-	-	1.311.859,86	377.683,29	131.972,15	516.950,92	1.640.225,30	2.157.176,22
2017	-	-	1.099.305,46	366.455,15	128.232,30	548.835,33	1.593.992,92	2.142.828,24
2018	-	-	1.065.454,50	355.151,50	124.303,02	582.686,29	1.544.909,02	2.127.593,31
2019	-	-	1.029.515,68	343.171,59	120.110,16	618.625,10	1.492.797,74	2.111.422,84
2020	-	-	991.360,24	330.453,41	115.638,69	656.780,55	1.437.472,35	2.094.252,89
2021	-	-	950.831,45	316.950,48	110.932,67	697.289,33	1.378.734,61	2.076.023,94
2022	-	-	907.844,17	302.514,72	105.915,15	740.296,61	1.316.574,05	2.056.676,55
2023	-	-	862.184,30	287.394,77	100.388,17	785.956,49	1.250.167,23	2.036.123,72
2024	-	-	813.708,22	271.236,07	94.932,63	834.432,57	1.179.876,92	2.014.368,48
2025	-	-	762.242,25	254.080,75	88.928,26	885.898,54	1.105.231,26	1.991.149,80
2026	-	-	707.601,96	235.867,32	82.553,56	940.538,82	1.026.022,85	1.965.561,57
2027	-	-	649.591,59	216.530,33	75.785,68	998.549,20	941.907,80	1.940.457,00
2028	-	-	588.003,26	196.001,09	68.600,38	1.060.137,55	852.604,72	1.912.742,35
2029	-	-	522.615,29	174.205,43	60.971,90	1.125.524,49	757.793,62	1.883.548,12
2030	-	-	453.195,40	151.063,47	52.872,91	1.194.944,58	657.134,79	1.852.079,17
2031	-	-	379.494,85	126.498,28	44.274,40	1.268.645,94	550.267,53	1.818.943,47
2032	-	-	301.247,34	100.415,85	35.145,55	1.346.893,24	436.808,94	1.783.702,18
2033	-	-	218.174,12	72.724,71	25.433,65	1.428.965,67	316.332,47	1.746.549,14
2034	-	-	129.676,90	43.525,63	15.163,97	1.518.163,88	188.466,51	1.705.650,39
2035	-	-	57.026,60	12.342,20	4.319,77	1.336.424,05	53.688,57	1.390.112,62
2036	-	-	-	-	-	-	-	-
2037	-	-	-	-	-	-	-	-
2038	-	-	-	-	-	-	-	-
2039	-	-	-	-	-	-	-	-
2040	-	-	-	-	-	-	-	-
2041	-	-	-	-	-	-	-	-
2042	-	-	-	-	-	-	-	-
2043	-	-	-	-	-	-	-	-
2044	-	-	-	-	-	-	-	-
2045	-	-	-	-	-	-	-	-
2046	-	-	-	-	-	-	-	-
2047	-	-	-	-	-	-	-	-
2048	-	-	-	-	-	-	-	-
Totais	1.020.072,07	19.381.396,37	14.710.282,92	4.903.427,64	1.716.199,67	10.681.396,37	21.529.910,23	40.711.306,60

10.681.396,37 21.529.910,23 40.711.306,60

Maria do Socorro T. Mello Sales
Gerente de Filial

Luiz Carlos de Azevedo
Gerente de Filial

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL



CAIXA
ECONÔMICA
FEDERAL

GIDUR/BR
Cronograma de desembolso

Anexo à Proposta Fimre
Valores em R\$ 1,00

PROFONENTE	Nº STAFF	PROGRAMA	MODALIDADE	EMPREENDIMENTO	Aniquetras	Informações Financeiras		Períodos	
						Taxas e Valores	Assinatura	Assinatura	em/13
Governo do Distrito Federal									
0399.80-33		Pro-Transporte					2	Nº Parcelas de Desembolso	12
		Pavimentação e Qualificação de Vias					0,7	Prazo Contratado	12
		Urbanização do Setor Habitacional					6	Prazo Amortização	240
							47.622.498,29		
							21.530.377,49		
							69.152.875,78		
									252

CARTA-CONSULTA

ANO	Contrapartida	Vlr Desembolsado	Juros	Adm.	Risco	Amortização	Encargos	Empiandimento
2014	14.353.584,99	31.745.332,19	7.4.049,39	238.016,46	83.305,76	123.809,81	1.035.371,62	1.159.181,45
2015	7.176.792,50	15.874.166,10	2.699.909,60	899.969,87	3.4.939,45	1.183.338,14	3.914.868,92	5.058.207,06
2016	-	-	2.743.236,82	9.4.438,94	320.050,13	1.309.943,94	3.977.765,89	5.287.703,83
2017	-	-	2.662.492,34	887.497,45	310.624,11	1.390.738,41	3.860.613,90	5.251.352,31
2018	-	-	2.576.714,64	858.904,88	300.016,71	1.276.376,12	3.756.236,23	5.212.732,55
2019	-	-	2.485.646,36	825.548,79	289.992,08	1.257.584,40	3.694.187,22	5.171.771,62
2020	-	-	2.388.961,18	796.320,39	273.713,14	1.254.299,58	3.643.993,72	5.128.263,29
2021	-	-	2.286.312,68	762.104,23	266.736,48	1.254.918,08	3.515.153,38	5.082.071,46
2022	-	-	2.177.333,04	725.777,68	254.022,19	1.254.022,19	3.157.132,90	5.033.030,53
2023	-	-	2.061.631,77	687.210,59	240.523,71	1.254.022,19	2.989.366,07	4.980.945,06
2024	-	-	1.938.794,30	646.264,77	226.192,67	1.254.022,19	2.811.251,74	4.923.688,20
2025	-	-	1.808.380,49	602.793,50	210.977,72	1.254.022,19	2.622.151,71	4.867.001,98
2026	-	-	1.669.923,93	556.641,01	194.824,35	1.254.022,19	2.421.388,40	4.804.696,13
2027	-	-	1.522.925,83	507.641,94	177.674,68	1.254.022,19	2.208.242,45	4.738.347,38
2028	-	-	1.366.862,16	455.620,72	159.467,25	1.254.022,19	1.981.950,13	4.668.318,73
2029	-	-	1.201.172,82	400.392,94	140.136,83	1.254.022,19	1.741.700,59	4.593.758,53
2030	-	-	1.025.264,13	341.734,71	119.614,15	1.254.022,19	1.486.632,99	4.514.593,62
2031	-	-	838.505,77	279.501,92	97.825,67	1.254.022,19	1.215.833,37	4.430.558,36
2032	-	-	640.228,57	213.409,52	74.693,33	1.254.022,19	928.331,42	4.341.333,62
2033	-	-	429.722,06	143.240,69	50.134,24	1.254.022,19	623.096,99	4.245.605,69
2034	-	-	206.231,97	68.743,99	24.060,40	1.254.022,19	299.036,36	4.146.033,15
2035	-	-	16.721,04	5.573,68	1.950,79	1.254.022,19	24.245,51	1.358.601,39
2036	-	-	-	-	-	-	-	-
2037	-	-	-	-	-	-	-	-
2038	-	-	-	-	-	-	-	-
2039	-	-	-	-	-	-	-	-
2040	-	-	-	-	-	-	-	-
2041	-	-	-	-	-	-	-	-
2042	-	-	-	-	-	-	-	-
2043	-	-	-	-	-	-	-	-
2044	-	-	-	-	-	-	-	-
2045	-	-	-	-	-	-	-	-
2046	-	-	-	-	-	-	-	-
2047	-	-	-	-	-	-	-	-
2048	-	-	-	-	-	-	-	-
Totais	71.530.377,49	147.622.498,29	35.461.070,00	11.820.356,67	4.137.124,83	47.622.498,29	51.418.551,50	99.041.049,79

Maria do Socorro T. Mello Soares - Gerente de Filial

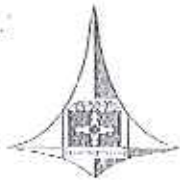
 MARIA DO SOCORRO T. MELLO SOARES
 Gerente de Filial
 Mat: 674.120-0
 BRUNIER

Agnelo Queiroz - Governador



ANEXO V

**Limites e condições de
endividamento fixados pelas
Resoluções nº 40/2001 e nº 43/2001,
do Senado Federal;**



NOTA TÉCNICA nº 10/2013- LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

INTERESSADO: Câmara Legislativa do Distrito Federal.

ASSUNTO: Parecer técnico com a finalidade de subsidiar a Câmara Legislativa do Distrito Federal, com informações sobre a observância dos limites e condições fixados pelo Senado Federal nas suas Resoluções nº 40 e 43 de 20 e 21/12/2001, para a obtenção de recursos no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, junto ao Caixa Econômica Federal, dos seguintes projetos:

- 1 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – VICENTE PIRES, no valor de até R\$ 397.961.364,00 (trezentos e noventa e sete milhões, novecentos e sessenta e um mil, trezentos e sessenta e quatro reais);
- 2 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – ARNIQUEIRAS 1ª etapa, no valor de até R\$ 47.622.498,00 (quarenta e sete milhões, seiscentos e vinte e dois mil, quatrocentos e noventa e oito reais);
- 3 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – BURITIS, no valor de até R\$ 19.381.369,00 (dezenove milhões, trezentos e oitenta e um mil, trezentos e sessenta e nove reais);
- 4 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas – Porto Rico, no valor de até R\$ 35.034.769,00 (trinta e cinco milhões, trinta e quatro mil, setecentos e sessenta e nove reais).

LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

Em referência à análise do cumprimento dos limites, o Distrito Federal, Estados e Municípios submetem-se aos ditames das Resoluções 40 e 43 do Senado Federal de 20 e 21/12/2001, respectivamente. Estes normativos dispõem sobre o limite global para o montante da dívida pública consolidada e mobiliária, sobre as operações de crédito interno e externo, concessão de garantias, bem como limites e condições para autorização e formalização de pedidos de contratação de operações de crédito. De acordo com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, concernente às normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, estabelece que, ao final de cada quadrimestre, será emitido Relatório de Gestão Fiscal (RGF) pelos titulares dos Poderes e órgãos. Assim, o atual relatório é abril de 2013. Para a análise dos referidos limites faz-se necessária a descrição das características da dívida pública do DF, que a seguir se apresenta:

1. A Dívida Pública do Distrito Federal é constituída pela Dívida Flutuante e Dívida Fundada ou Consolidada, sendo que a Dívida Flutuante corresponde aos compromissos de curto prazo, liquidados no ano seguinte de sua inscrição, não incorporando assim o montante para o cálculo dos referidos limites. A Dívida Fundada ou Consolidada refere-se às exigibilidades de prazo superior a 12 meses, contraídas mediante emissão de títulos (Dívida Mobiliária) ou celebração de contratos (Dívida Contratual). Apesar de não possuir Dívida Mobiliária, a Dívida Consolidada

do Distrito Federal é composta por Dívida Contratual Interna e Externa, Parcelamento com a União de Contribuições Sociais e Precatórios posteriores a 05.05.2000;

2. A Dívida Contratual Interna, que totalizou R\$ 2.013 milhões de acordo com atual Relatório de Gestão Fiscal (RGF), é composta pelos contratos de habitação administrados pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF – CODHAB, junto à Caixa Econômica Federal e por mais vinte e seis operações de crédito contratadas junto a três credores, a saber:
 - a. Secretaria do Tesouro Nacional – STN/MF referente ao contrato de renegociação de parte da dívida fundada do DF, em conformidade com a Lei 9.496/97;
 - b. Caixa Econômica Federal – CAIXA, num total de vinte dois contratos: dezessete contratos aplicados nos projetos de pró-moradia, drenagem urbana, saneamento básico, água e esgotamento sanitário, dois contratos destinados à modernização da Secretaria de Estado de Fazenda, um destinado à Implantação da DF 047 – Aeroporto Internacional de Brasília, um para sistema de transporte de passageiros eixo sul e outro para o aporte financeiro na Companhia Energética de Brasília – CEB;
 - c. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social – BNDES, três contratos, sendo dois deles aplicados no projeto do metrô do DF. O contrato restante conta com recursos do Programa Emergencial de Financiamento aos Estados e ao Distrito Federal – PEF/BNDES, e destina-se a complementar a Implantação do Sistema de Corredores de Transporte Coletivo do DF e ações complementares como: Sistema de Infraestrutura de Apoio Operacional ao Programa Brasília; Implantação da Gestão, Preparação e Execução do Brasília Integrada e Implantação do Sistema de Ciclovias do DF.

3. A Dívida Externa, que totalizou R\$ 619 milhões de acordo com o RGF, é composta por sete operações de crédito contratadas junto a três credores, quais sejam:
 - a. Quatro operações contratadas junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, sendo dois deles com recursos aplicados nos Programas de Ampliação e Melhoria do Sistema de Água Potável e Esgoto do DF, um aplicado no Programa de Saneamento Básico do Distrito Federal e o contrato restante destinado no Programa de Transporte Urbano;
 - b. Dois contratos com o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD, sendo um para a área de desenvolvimento sustentável e outro aplicado no Programa de Modernização da Gestão Pública;
 - c. Um contrato com a Corporação Andina de Fomento – CAF, aplicado no Programa de Gestão das Águas e Drenagem Urbana do DF.

4. Os parcelamentos de dívidas junto à União totalizaram R\$ 61 milhões, e referem-se a dívidas de contribuições sociais negociadas por vários órgãos da estrutura do Governo do Distrito Federal junto à Receita Federal do Brasil;



5. Nos termos do § 7º do art. 30 da LRF e do inciso II do art. 2º da Resolução nº 43/2001 do Senado Federal os precatórios judiciais emitidos a partir de cinco de maio de 2000 e não pagos durante a execução do orçamento em que houverem sido incluídos integram a dívida consolidada. Com relação a este tipo de precatório, totalizou R\$ 1.700 milhões. Destaca-se que na projeção da dívida consolidada foi considerada a alteração recente no art. 97 do ADCT da Constituição/1988 (introduzido pela EC nº. 62/2009), e o disposto no Decreto nº. 31.398, de nove de março de 2010 que formalizou a opção do Distrito Federal pelo depósito mensal em conta especial do valor correspondente a 1,5% da RCL apurada até 2 meses antes do efetivo depósito;
6. As garantias concedidas pelo DF aos referidos credores resumem-se nas receitas de que tratam os artigos 155 a 159 da Constituição Federal/1988, na arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto exploradas pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB, nas Cotas-parte do Fundo de Participação dos Estados/FPE e do Fundo de Participação dos Municípios/FPM;
7. A evolução do saldo devedor e do serviço da dívida é determinada por indexadores e moedas previstas em cada contrato de empréstimo, para tanto são aplicados: Índice Geral de Preços – IGP-DI; Unidade Padrão de Referência-UPR; Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP, Taxa SELIC e Dólar Americano. O saldo devedor contratual totalizou R\$ 2.692 milhões.

A exigência contida no Art. 3º da Resolução SF nº 40/2001 é de que a Dívida Consolidada Líquida do Distrito Federal não poderá exceder a 2 (duas) vezes a RCL ao final do décimo quinto exercício financeiro contado a partir do encerramento do ano de publicação daquela Resolução, qual seja, 2016. É importante ressaltar que no ano de publicação da citada Resolução o DF apresentou e tem mantido uma relação inferior à estabelecida, não necessitando, portanto submeter-se ao ajuste previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal.

A Receita Corrente Líquida – RCL é composta pelo somatório das receitas tributárias, de contribuições, patrimoniais, industriais, agropecuárias, de serviços, além das transferências correntes e de outras receitas correntes. Do total das transferências correntes são deduzidas as transferências ao FUNDEB. Para a categoria "outras receitas correntes" são deduzidas as receitas de empresas provenientes de vendas e serviços. Também são deduzidas as receitas provenientes das contribuições dos servidores e da compensação entre regimes previdenciários. Sua forma de cálculo considera a arrecadação do mês em referência e nos 11 meses anteriores, excluindo as duplicidades. Considerando o período de maio de 2012 a abril de 2013, apurou-se um montante de R\$ 14.726 milhões. Esse valor é o principal denominador para verificação do cumprimento dos limites definidos na LRF e nas Resoluções do Senado Federal, conforme quadros em anexo.

Conforme já citado anteriormente, a Dívida Consolidada Líquida - DCL não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º da Resolução SF nº 40/2001). O estoque da DCL do Distrito Federal foi calculado utilizando o montante total das obrigações financeiras decorrentes de contratos de operações de crédito para amortização superior a 12 (doze) meses, acrescido dos parcelamentos de dívidas o

dos precatórios judiciais emitidos a partir de 5/5/2000 e não pagos durante a execução do orçamento que tenham sido incluídos. Deste montante, são deduzidos o Ativo Disponível e os Haveres Financeiros para obter a DCL. Para o período compreendido entre 2013 e 2016, observa-se no Quadro Capacidade de endividamento – Desempenho Anual, em anexo, que o estoque da DCL de R\$ 1.999 milhões, equivale a um comprometimento de 6,79% do limite de duas vezes a RCL. Além disso, foram estimados os valores da RCL e do estoque da DCL até 2016, apurando-se a relação de 23,72% no último ano. Com isso conclui-se que o Distrito Federal cumpre o Limite do Estoque das Operações de Crédito¹, ou simplesmente, limite da relação DCL/RCL, apresentando um baixo comprometimento da RCL. Cabe observar que na estimativa efetuada, o limite estabelecido não é descumprido em nenhum exercício.

Para o cumprimento das exigências contidas na Resolução SF nº 43/2001, utiliza-se o mesmo cálculo da RCL, apurada na relação anterior. Essas exigências são demonstradas no quadro Limites de Endividamento do Distrito Federal, em anexo, e comentadas a seguir:

- a) **Limite de Dispendio com Operações de Crédito¹:** O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, será feito pela média anual da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano para todos os exercícios financeiros em que houver pagamentos até 31/12/2027. Este comprometimento não deverá exceder o limite máximo de 11,5% da RCL – o limite prudencial é de 10% da RCL (art. 7º, inciso II, § 4º e § 5º da Resolução SF nº 43/2001). Foi apurada a média anual de R\$ 693 milhões, comprometendo apenas 3,63 % da RCL com o serviço total da dívida, apresentando uma folga média de R\$ 1.505 milhões ou 7,87%.
- b) **Limite do Fluxo das Operações de Crédito¹:** O montante global das operações de créditos realizado em um exercício não poderá ser superior a 16% da RCL (art. 7º, inciso I da Resolução SF nº 43/2001). Do máximo permitido para ingresso de novas operações de crédito foi utilizado de janeiro a abril de 2013, 0,04% daquele limite, restando margem de 15,96% da RCL.
- c) **Limite das Garantias¹:** O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (art.9º, Resolução SF nº 43/2001). Até o 1º quadrimestre de 2013, o Distrito Federal não foi solicitado a oferecer garantias para contratação de operação de crédito por parte de qualquer unidade administrativa do Governo.
- d) **Regra de Ouro:** As operações de crédito não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (art. 6º, Resolução SF nº 43/2001). A Lei Orçamentária de 2013, com alterações, previu um total de R\$ 4.463 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R\$ 1.008 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.
- e) **Limite do Estoque de Operações por ARO:** O Saldo Devedor das Operações de Crédito por Antecipação de Receita Orçamentária - ARO não poderá exceder a 7% da Receita Corrente Líquida. De acordo com RGF o Distrito Federal não contratou operação de crédito desta modalidade (art. 10 da Resolução SF nº 43/2001).

¹ Nomenclatura utilizada no Manual de Instrução de Pleitos elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional, versão de março de 2013.




Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está cumprindo todos os limites estabelecidos nas referidas Resoluções possuindo capacidade de endividamento suficiente para suportar a assunção de novas operações de crédito. Entretanto, nos termos da Lei nº. 9.496/97 foi assinado o Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal-PAF/DF, que integra o Contrato nº 003/99, de 29 de julho de 1999, o qual permitiu a renegociação de 43 contratos com um saldo devedor total de R\$ 642 milhões. À época, esse montante representava cerca de 70% do saldo devedor total da dívida contratual interna do Distrito Federal. Atualmente, o montante dessa dívida com a União é de R\$ 1.195 milhões e o Governo do Distrito Federal deverá cumprir as metas e compromissos acordados no Programa. Dentre essas metas, destaca-se a de não elevação, em nenhum dos anos do período, da Dívida Financeira Total do Distrito Federal (D)², de modo que esta não ultrapasse sua Receita Líquida Real anual - (RLR)³.

O descumprimento pelo DF de qualquer das metas e obrigações assumidas no PAF, ou em suas revisões, implicará em cobrança a título de amortização extraordinária do valor correspondente a 0,25% da RLR por meta não cumprida, exigida juntamente com a prestação devida.

Para melhor ilustrar o cenário dos limites de endividamento do Distrito Federal, deve-se analisar e aplicar os dados ajustados no PAF/DF. Para tanto, apresentamos os dados específicos de endividamento constantes da décima primeira revisão do PAF/DF em vigor, assinada em 20/12/2012, para a Dívida Financeira no valor de R\$ 2.731 milhões realizada em 2012 e previsão de R\$ 3.779 milhões para o ano de 2013, incluídos as novas operações de crédito, com uma Receita Líquida Real anual de R\$ 11.644 milhões (realizado) e R\$ 12.329 milhões (previsão), respectivamente, com relação D/RLR de 0,23% em 2012 e 0,31% em 2013. Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está cumprindo todos os limites estabelecidos no referido Programa de Ajuste Fiscal. Acrescente-se, ainda, que os financiamentos em análise constam no Demonstrativo das Operações de Crédito - Anexo V - do PAF/DF.

Brasília, 16 de agosto de 2013.


ANDERSON MENDES BORGES

Cerente


MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS

Coordenadora

De acordo.

Brasília, 16 de agosto de 2013.


ADÃO NUNES DA SILVA

Subsecretário do Tesouro - Substituto

² Dívida Financeira Total - D = considera o saldo devedor posição de 31 de dezembro do último exercício findo, acrescido da estimativa do ingresso de recursos de operações de crédito já contratadas ajustado pela aplicação de encargos e dedução dos pagamentos efetuados. Considera também os valores correspondentes ao ingresso de receitas decorrentes de operações de crédito, previstas no Programa e ainda não contratadas, e dos compromissos delas decorrentes.

³ A Receita Líquida Real - RLR = corresponde ao montante da receita realizada, (soma das receitas orçamentárias, corrente e de capital), fontes tesouro, deduzidos: Os valores repassados ao FUNDEB, conforme previsto na Lei nº 10.195/01; As receitas de operações de crédito; As receitas de alienação de bens; As receitas de transferências voluntárias ou de doações recebidas com o fim específico de atender despesas de capital; e as despesas com transferências constitucionais e legais aos Municípios.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOUREIRO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA



CAPACIDADE DE ENDIVIDAMENTO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

(1) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (em R\$ milhões)	14.726
---	--------

Descrição	(A) Parâmetros das Resoluções do Senado Federal nºs 40/01 e 43/01		(B) Valores Apurados para o DF		(C) Margem de Comprometimento (A-B)	
	Limite		Resultado obtido		Saldo do limite	
	Parâmetro em percentual	R\$ Milhões	Em %	Em R\$ Milhões	Em %	Em R\$ Milhões
(2) Limite de Despesa com Op. de Crédito ou Média do Comprometimento Anual (Art. 7º, Inciso II da Res. SF nº 43/2001)	11,5% da RCL média	2.198	3,63%	693	7,87%	1.505
(3) Limite do Fluxo das Op. de Crédito ou Montante Global de Operações de Crédito (Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)	16% da RCL	2.356	0,04%	6	15,96%	2.350
(4) Limite das Garantias ou Saldo das Garantias (Art. 9º da Res. SF nº 43/2001)	22% da RCL	3.240	-	-	22,00%	3.240
(5) Limite do Estoque das Op. de Crédito ou Estoque da Dívida Consolidada Líquida (Art.3º, Res. SF nº 40/2001)	200% ou 2 x RCL (2013)	29.452	6,79%	1.999	93,21%	27.453
	200% ou 2 x RCL (2016)	32.767	23,72%	7.772	76,28%	32.767
(6) Regra de Ouro (exercício anterior) - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso I da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital Realizada exercício anterior (2012)	1.916	11,12%	213	88,88%	1.703
	100% da Despesa de Capital Realizada exercício atual (2013)	689	0,87%	6	99,13%	683
(7) Regra de Ouro (exercício corrente) - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso II da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital constante da LOA 2013 e alterações	4.463	22,59%	1.008	77,41%	3.455
(8) Limite do Estoque de Op. por ARO - Antecipação de Receita Orçamentária (Art. 10º da Res. SF nº 43/2001)	7% da RCL	1.031	-	-	7,00%	1.031

ELABORAÇÃO: CEDIP/CODAF/SUTES/SEF

- 1 Receita Corrente Líquida R\$ 14.726 milhões, período de apuração: maio de 2012 a abril de 2013.
- 2 O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, será feito pela média anual, de todos os exercícios financeiros em que houver pagamentos previstos da operação pretendida até 31/12/2027, da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano e não deverá exceder o limite máximo de 11,5% e limite prudencial de 10% da RCL (Art. 7º, inciso II, § 4º e § 5º da Res. 43/2001). Foi apurada a média anual de R\$ 693 milhões, comprometendo apenas 3,63% da RCL para um limite máximo de 11,5% com o Serviço Total da Dívida.
- 3 O montante global das operações de crédito realizadas em um exercício não poderá ser superior a 16% da Receita Corrente Líquida - RCL (Inciso I do art.7º Res. 43/2001). No primeiro quadrimestre de 2013 foi utilizado 0,04% da RCL para um limite máximo de 16% com operações de crédito.
- 4 O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (Art.9º, Res. 43/2001). Até o 1º quadrimestre de 2013 o Distrito Federal não foi solicitado a oferecer garantias para contratação de operação de crédito por parte de qualquer unidade administrativa do Governo.
- 5 A dívida consolidada líquida não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na apuração acima o Distrito Federal apresenta até o 1º quadrimestre de 2013 um estoque da dívida líquida de R\$ 1.999 milhões, que equivale a 6,79% do limite de duas vezes a RCL, enquanto na projeção para 2016 o estoque da dívida alcançará R\$ 7.772 milhões equivale a 23,72% do mesmo limite de duas vezes a RCL.
- 6 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso I, Resolução 43/2001). Nos exercícios financeiros de 2012 e 2013, as despesas de capital executadas foram de R\$ 1.916 milhões e R\$ 689 milhões respectivamente, enquanto as receitas de operações de crédito realizadas nos mesmos exercícios alcançaram R\$ 213 milhões e R\$ 6 milhões. O Distrito Federal tem cumprido o limite estabelecido na Resolução.
- 7 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso II, Resolução 43/2001). A Lei Orçamentária (com alterações) para o exercício de 2013 previa um total de R\$ 4.463 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R\$ 1.008 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.
- 8 O Saldo Devedor das Operações de Crédito por antecipação de receita orçamentária não poderá exceder, no exercício em que estiver sendo apurado, a 7% da Receita Corrente Líquida. Até o 1º quadrimestre de 2013 o Distrito Federal não contratou operação de crédito a título de Antecipação de Receita Orçamentária (Ar. 10º da Res. 43/2001).

Obs. ** Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito previstas no Programa de Ajuste Fiscal do DF, assinado em 29/07/1999, revisado em 20/12/2012 (Externos: Brasília Sustentável II, Programa Rural, PRODETUR, PROCREFD - BRR, PROCIDADES - Prog. Desenvolv. Econômico DF - ADES e PRODEFAZ/PROFISCO, Internos: Aquisição de Material Rodante - VI T, Obras Melhorias Sist. Viário Equip. Urb. - Eixo Norte, Revitalização do Entorno do Estádio, Prog. Financ. Contrap. CIAC - Vários Emp., Sistema de Transporte de Passageiros - Eixo Oeste e Sudocsto, Implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos - Trecho II, Proinveste, Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas - Vicente Pires, Arnieiras, Buitis e Porto Rico).

2 - O Distrito Federal não possui Dívida Pública Mobiliária.

MAURÍCIO VILMA BARBOSA
Chefe

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora



CAPACIDADE DE ENDIVIDAMENTO - DESEMPENHO ANUAL
(Conforme Resolução do SENADO FEDERAL, nº 48, de 27/12/01, publicada no DOU de 26/12/01)

DESCRIÇÃO	EM REALIZAÇÃO		PROJETADO	
	2013	2014	2015	2015
(A) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA *	14.725.662	15.259.938	15.811.312	16.383.681
(B) FATOR MULTIPLICADOR	2,0	2,0	2,0	2,0
(C) = (A) * (B)	29.451.224	30.519.876	31.622.624	32.767.362
1-ESTOQUE DA DÍVIDA CONSOLIDADA (**)	5.194.701	6.434.900	7.401.543	7.772.051
2- DISPONIBILIDADE DE CAIXA BRUTA	2.756.625	0	0	0
3- HAVERES FINANCEIROS	442.437	0	0	0
4- (-) RESTOS A PAGAR PROCESSADOS	3.373	0	0	0
(D) ESTOQUE DA DÍVIDA CONSOLIDADA LÍQUIDA D=(1-2,3+4)	1.995.012	6.434.900	7.401.543	7.772.051
(E) % - D/C	5,78%	21,39%	23,41%	23,72%

ELABORAÇÃO: SEDIP/OCARIS.TESSEF

Legenda:

(A) Receita Corrente Líquida - RCL

(B) O Fator Multiplicador sobre a RCL é de 2,0 para o ano de 2015, conforme o inciso I, do Artigo 3, da Resolução 40, de 26/12/01.

(C) 2 x RCL

(D) Total de compromissos contratados - Estoque da Dívida Consolidada Líquida

(E) Verificação encontrada: A dívida consolidada líquida não poderá exceder, até o fim de 2015, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na execução acima o Distrito Federal apresentou para 2013 um estoque da dívida líquida de R\$ 1.995.012 mil reais, que equivale a 6,78% do limite de duas vezes a RCL enquanto na projeção para a 2015 o estoque da dívida alcançará R\$ 7.772.051 mil reais equivalente a 23,72% de duas vezes a RCL.

Obs:

* Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2016 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento reais do PIB nacional e 3,62%, obtido no Manual de Instrução de Pállos - STN março/2013.

** O estoque de dívidas contra o DF é composto por a dívida contratual, as vendas financeiras e os dividendos em dívida.

*** Estão indicadas as prováveis liberações das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito previstas no Programa de Ajuste Fiscal do DF, assinado em 29/07/1999, e suas emendas: 2001/2002 (Extensão - Base do Superávit), Programa Rural, PROCELUR, PROCREJ - SRR, PROCEDADES - Prof. Cassiano, Econômico G - ADES e PROEFAP/PROFISCO, Iniciais, Acabado de Viçosa, Rodovia - V.T., Obras Melhores Sit., Vário Equip. Urb., Eixo Norte, Revitalização do Estádio de Estado, Proj. Finance, Conflicto - CPAC - Verdes Emp., Sistema de Transporte de Passajeiros - Eixo Oeste e Sudeste, Implantação do Velódromo Sobre Tímber - Trecho 1, Projeto FAVI anexo à Voz do Cidadão e Diversificação de Atividades, Estrada e Porto Rico).

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora



ANEXO VI

**Demonstrativo do
comprometimento de receitas,
bens e direitos com a garantia e
contragarantia em operações de
crédito**



COMPROMETIMENTO DE RECEITAS COM GARANTIA E CONTRAGARANTIA AO PAGAMENTO DO SERVIÇO DA DÍVIDA CONSOLIDADA DO DF

Ano	Tributárias Contribuintes		Quotas Receitas	TOTAL RECEITAS	Aplicações Constitucionais		Receitas Despesas Compensadas		Comprometimento com Dívidas Consolidadas - por garantias - parcela gravada				Margem Disponível (R\$ mil) (%)
	FPE	FPM			ICMS	Saldo 19% FPE e 10% FPM	Total III	III	IV	V	VI	VII	
2012	427.318	11.883	5.355.396	138.289	5.931.741	69.288	5.931.741	162.12	57.161	1.374	14.134	288.704	5.646.039
2013	643.968	11.737	5.952.551	140.208	6.649.888	139.281	6.649.888	124.377	230.275	1.583	13.404	339.435	6.310.413
2014	459.138	120.135	5.659.037	149.325	6.388.635	142.428	6.388.635	193.993	257.223	1.691	10.528	404.350	5.983.715
2015	413.725	120.612	6.112.613	150.384	6.747.334	150.084	6.747.334	226.511	297.202	1.691	10.595	404.350	6.342.002
2016	407.681	131.202	6.038.800	156.040	6.633.723	161.056	6.633.723	218.205	303.237	1.532	10.656	404.350	6.236.062
2017	510.827	135.631	5.553.177	161.056	6.360.691	164.646	6.360.691	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2018	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2019	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2020	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2021	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2022	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2023	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2024	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2025	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2026	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2027	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2028	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2029	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2030	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2031	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2032	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2033	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2034	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2035	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2036	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2037	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2038	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2039	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2040	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2041	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2042	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2043	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2044	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2045	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2046	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2047	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2048	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2049	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2050	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2051	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2052	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2053	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2054	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2055	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2056	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2057	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2058	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2059	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2060	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2061	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2062	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2063	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2064	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2065	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2066	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2067	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2068	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2069	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2070	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2071	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2072	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2073	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2074	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2075	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2076	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2077	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2078	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2079	520.316	140.873	5.520.754	161.056	6.343.000	164.646	6.343.000	218.205	317.072	1.434	6.688	446.247	6.150.064
2080	520.316	140.873											



ACOMPANHAMENTO DAS GARANTIAS E CONTRAGARANTIAS OFERECIDAS PELO GDF EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CRÉDOR	GARANTIAS	CONTRAGARANTIAS
20000-0R	Projeto de instalação e melhoramento do sistema de água potável e esgotos em Brasília	B.D	AVAL DA UNIÃO - FIAADOR	Lei 42 de 1902/85 - Art. 2º - quocinqüésima parte dos FPE e FPM
3145F-0R	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgotos em Brasília	B.D	AVAL DA UNIÃO - FIAADOR	Lei 42 de 1902/85 - Art. 2º - quocinqüésima parte dos FPE e FPM
128900-0R	Programa de Saneamento Urbano	B.D	AVAL DA UNIÃO - FIAADOR	Lei 2.606 de 18/10/2000 - Art. 2º - Art. 157 (IR Imediato), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e FPI) da CF/88, complementada pelo art. 155 (ITCSD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS)
199700-0R	Programa de Transição Urbana de DF	BIC	AVAL DA UNIÃO - FIAADOR	Lei 42 de 1902/85 - Art. 2º - Art. 157 (IR Imediato), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e FPI) da CF/88, complementada pelo art. 155 (ITCSD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS) da Constituição Federal
7525 - 0R	Implementação do Programa de Saneamento Ambiental e Créditos Trimestral do Distrito Federal	BIRD	AVAL DA UNIÃO - FIAADOR	Lei 2.606 de 18/10/2000 - Art. 2º - Complementada pelo art. 155 (ITCSD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS) da CF/88
7075 - 0R	Programa de - Saneamento Ambiental, com alocação de recursos em programas e ações nas áreas de saneamento	BIRD	AVAL DA UNIÃO	LEI Nº 2.606 DE 18/10/2000 - ART. 2º - COMPLEMENTADA PELOS ARTS 157, 158 E 159, DO CONSTITUCIONAL DE 1988, COMPLEMENTADA PELOS ARTS 155 E 156, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, SEM COMO GARANTIAS EM CRÉDITO ADQUIRIDAS
8311	PROGRAMA DE GESTÃO DAS ÁGUAS E DRENAGEM URBANA DO DF	DAF	AVAL DA UNIÃO	LEI Nº 2.606 DE 18/10/2000 - ART. 2º - COMPLEMENTADA PELOS ARTS 157, 158 E 159, DO CONSTITUCIONAL DE 1988, COMPLEMENTADA PELOS ARTS 155 E 156, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, SEM COMO GARANTIAS EM CRÉDITO ADQUIRIDAS

MAURICÍO DA SILVA BARBOSA
Diretor

MAURICÍO DA SILVA BARBOSA
Diretor

CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA - COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E ANUÍSETES FISCAL - SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA E FINANÇAMENTO - GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



ANEXO VII

**Cópia das cartas-consultas
referente ao empréstimo**

ANEXO V

MODELO DE CARTA-CONSULTA

Informações sobre o Município beneficiado

2ª fase

Município Beneficiado: Distrito Federal

População Beneficiada

Estimativa do nº de usuários a serem beneficiados na área de intervenção: 5.439 habitantes

Informações da Proposta

Qual a ordem de prioridade desta proposta? 3ª (terceira)

Título da proposta: Urbanização do Setor Habitacional Burilzinho - ARIS BURITIS, em Sobradinho II - RA XXVI

Possui Projeto Básico? (X) Sim () Não

Possui Projeto Executivo? () Sim (X) Não

Descrição da Proposta:

Pavimentação e qualificação da expansão urbana titulada ARIS Buritis, situada na Região Administrativa de Sobradinho II do Distrito Federal. A proposta inclui a execução de serviços de pavimentação asfáltica em CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), pavimentação em bloco intertravado, drenagem superficial, ou seja, guias e sarjetas, rede coletora de águas pluviais, passeios acessíveis e sinalização viária.

Justificativa da Proposta:

A ARIS Buritis encontra-se em processo de regularização fundiária iniciado em 2007, que contempla as famílias oriundas do Cadastro Geral da CODHAB, através de distribuição individual ou por intermédio de entidades sociais organizadas, bem como de áreas de risco, a exemplo da Vila Rabelo, em 2011. Trata-se de uma área urbana consolidada e inserida na Região Administrativa de Sobradinho II/DF, com previsão de ampliação das vias de transporte público coletivo urbano.

Qual a localidade a ser beneficiada? (Bairros, Vias principais, Vias de ligação)



Área de Relevante Interesse Social - ARIS Buritys - Região Administrativa de Sobradinho II -
RA XXVI

Extensão total de vias a serem pavimentadas (metros): 10.407,28 m

Extensão total de passeios com acessibilidade a serem implantadas (metros): 20.621,44 m

Qual o tipo de intervenção a ser executada? *(Pode escolher mais de uma opção)*

Pavimentação e qualificação de bairros e/ou poligonal urbana por completo

Qual é a taxa de adensamento dos bairros beneficiados? 93 habitantes/hectare

Pavimentação e qualificação de vias de ligação entre bairros ou bairro centro

Pavimentação e qualificação de vias de circulação de transporte coletivo

Pavimentação e qualificação de vias estruturantes não previstas nos demais casos

Outro. Especifique: _____

Qual tipo de pavimentação a ser executada? *(Pode escolher mais de uma opção)*

CBUQ

TST

RSD

Paralelepípedo

Pedras Irregulares

Bloco Sextavado de Concreto

Quais os serviços contemplados na Proposta? *(Pode escolher mais de uma opção)*

1. Pavimentação

2. Rede de abastecimento de água

3. Drenagem superficial (guias e sarjetas)

4. Rede coletora de águas pluviais

5. Sinalização Viária

6. Passeios com acessibilidade

7. Obras Complementares:

7.1 Recapeamento

7.2 Urbanização de caráter complementar

7.3 Remanejamento/Adequações de serviços

7.4 Obras complementares a funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais

7.5 Contenção de encostas

7.6 Obras necessárias à plena funcionalidade da rede de esgotamento sanitário

7.7 Obras necessárias à plena funcionalidade das vias objetos da pavimentação

7.8 Outros: _____

8. Outros:

Possui licenciamento ambiental? Sim Não

Caso sim, qual a situação do licenciamento ambiental:

Protocolada no órgão competente - IBRAM através do Processo nº 111.002.170/2008

Licença Prévia

Licença de Instalação

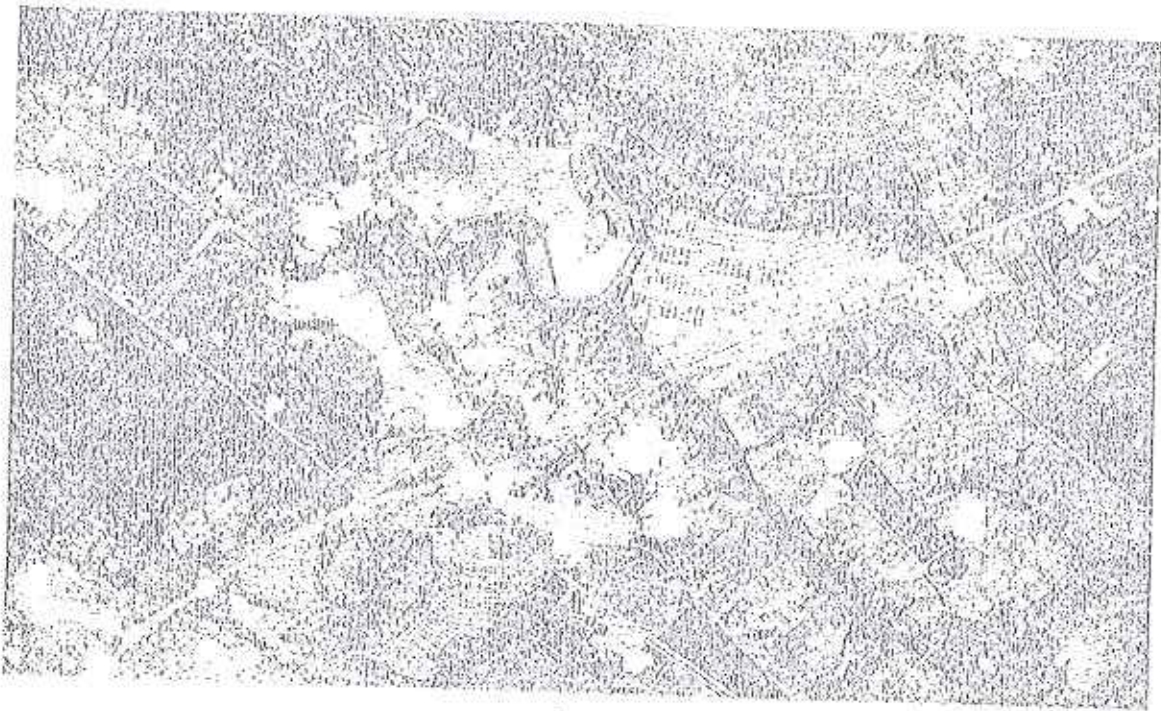
Outros: _____

Qual é o órgão responsável pelo licenciamento? IBRAM - Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal.

Para a implantação da proposta serão necessárias desapropriações? Sim Não

Prazo para execução da obra (meses): 18 meses

Inserir mapa com demarcação do perímetro da área da intervenção. Indicar as vias e bairros que fazem parte da intervenção. (Tamanho máximo do arquivo: 2Mbytes; Extensão das imagens: jpg, jpeg, gif ou png).



Situação da ARIS Brasília em Sobradinho II/DF



Urbanismo proposto – ARIS Curitiba

Dados Financeiros da Proposta

Valor de Financiamento (R\$): 19.381.369,37

Valor de Contrapartida (R\$): 1.020.072,07 (mínimo de 5%)

Valor de Investimento (R\$): 20.401.441,44

Composição de Investimentos

Confeção do Projeto Executivo (limitado a 1,5% do valor de Investimento)

Custo Total: R\$ -- 0,00 --

Serviços Preliminares

Custo Total: R\$ 441.227,13

Movimentação de Terra (corte; aterro; abertura de caixa; preparação de base e sub-base)

Custo Total: R\$ 3.835.959,66

Pavimentação

Quantidade: 86.717,92 m²

Custo Total: R\$ 4.965.023,04

Drenagem de águas pluviais

Custo Total: R\$ 8.175.382,27

Passeios com acessibilidade

Custo Total: R\$ 2.674.781,01

Redes de abastecimento de água

Custo Total: R\$ --0,00--

Redes de esgotamento sanitário

Custo Total: R\$ --0,00--

Sinalização Viária

Custo Total: R\$ 309.068,33

Obras Complementares (Limitado a 40% do valor total de investimento)

Recapamento (limitado a 20% do valor total de investimento)

Custo Total: R\$ 0,00

Urbanização de caráter complementar

Custo Total: R\$ 0,00

Remanejamento/Adequações de serviços

Custo Total: R\$ 0,00

Obras complementares a funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais

Custo Total: R\$ 0,00

Contenção de encostas

Custo Total: R\$ 0,00

Estação de Tratamento de Esgoto

Custo Total: R\$ 0,00

Outros: _____

Custo Total: R\$ _____,00

Custo Total de Obras Complementares: R\$ _____

Total

Custo Total dos Itens: R\$ 20.401.441,44,00

Dados atuais do município beneficiado

Sistema de abastecimento de água

Há sistema de abastecimento de água no Município?

Sim Não

Qual tipo de sistema de abastecimento de água adotado: O Distrito Federal é atendido por redes de abastecimento de água alimentadas por cinco sistemas produtores, listados abaixo:

- a) Sistema Santa Maria/Forte;
- b) Sistema Rio Descoberto;
- c) Sistema Sobradinho/Planaltina;
- d) Sistema Brasília;
- e) Sistema São Sebastião, que opera exclusivamente de poços profundos.

Esses sistemas utilizam, na sua maioria, de água superficial provenientes de mananciais da localidade, apenas com reforços pontuais com água proveniente de poços profundos, à exceção da Região Administrativa de São Sebastião, que utiliza exclusivamente poços profundos. Toda a água de abastecimento é tratada, seguindo padrões da legislação vigente.

Quem é o responsável pelo sistema de abastecimento de água: A CAESB - Empresa de Saneamento Ambiental do Distrito Federal é a responsável pelo abastecimento de água de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de abastecimento de água em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de abastecimento de água? A CAESB ainda não abastece algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária. Estas áreas apresentam sistemas de abastecimento de água próprio, implantado pelos moradores, utilizando água de poços profundos.

Atualmente, cerca de 99,4% da população total do Distrito Federal possui atendimento realizado pela CAESB. A parcela da população não abastecida, de cerca de 0,6% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas conhecidas como Nova Petrópolis, Estância Jardim Botânico, Setor Habitacional Ponte de Terra; Condomínio Lal ont são exemplos de áreas de regularização ainda não atendidas com sistemas de abastecimento CAESB, operando sistemas próprios.

Sistema de esgotamento sanitário:

Há sistema de esgotamento sanitário no Município?

Sim Não

Qual tipo de sistema de esgotamento sanitário adotado: O Distrito Federal é atendido por redes coletoras de esgotos que convergem para 17 unidades de tratamento, lançando seus efluentes em corpos receptores com capacidade de autodepuração.

Nos últimos 20 anos, a CALSB tem implantado redes coloradas através do sistema Condominial, com ramais sob jardins e áreas verdes dos lotes residenciais. Atualmente, cerca de 35% das redes implantadas no Distrito Federal adotam essa configuração.

Todo o esgoto coletado atualmente recebe tratamento a nível secundário ou terciário.

Quem é o responsável pelo sistema de esgotamento sanitário? A CAESB - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal é a responsável pela coleta e tratamento de esgotos de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de esgotamento sanitário em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de esgotamento sanitário? A CAESB ainda não coleta esgotos em algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária e em áreas com elevado custo de implantação do sistema por habitante (como o Setor de Mansões Park Way). Estas áreas são atendidas por sistemas individuais de esgotamento do tipo fossa-sumidouro ou fossa valas de infiltração.

Atualmente, cerca de 93,7% da população total do Distrito Federal possui coleta de esgotos realizada pela CAESB. A parcela da população não atendida, de cerca de 6,3% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas como parte do Lago Sul, parte do Lago Norte, Setor de Mansões Park Way e áreas em processo de regularização como o Setor Habitacional São Bartolomeu, Grande Colorado, Nova Colina, Ponte de Terra e Condomínio Lafont são exemplos de áreas ainda não atendidas com sistemas de esgotamento CAESB, apresentando fossas sépticas operadas individualmente.

Sistema de coleta de águas pluviais

Há rede de coleta de águas pluviais no Município?

Sim Não

Quem é o responsável pelo sistema de coleta de águas pluviais:

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP é a responsável pelos sistemas de coleta de águas pluviais de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de coleta de águas pluviais em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem rede de coleta de águas pluviais?

Todas as Regiões Administrativas são atendidas, não integralmente, por rede de coleta de águas pluviais, perfazendo um total de 3.500 a 4.000 Km de extensão de rede em todo o Distrito Federal. Parte da parcela não atendida diz respeito a áreas ocupadas irregularmente.

Integração com outros programas de governo

Esta proposta complementa outra proposta selecionada em algum programa do

PAC/PAC2?

Sim Não

Qual a modalidade? _____

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual valor da proposta? _____

Qual número do contrato/proposta? _____

O município foi selecionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de saneamento?

() Sim (X) Não

Qual a modalidade? _____

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual valor da proposta? _____

Qual número do contrato/proposta? _____

O município foi selecionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de habitação?

() Sim (X) Não

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta? _____

Qual valor da proposta? _____

O município foi selecionado em algum outro programa do governo federal/estadual?

() Sim (X) Não

Qual nome do programa? _____

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta/carta-consulta? _____

Dados Complementares

Plano Diretor

Possui Plano Diretor?

(X) Sim () Não

Legislação que aprovou o plano diretor: Lei Complementar nº 803, de 25/04/2009.

Fase do plano diretor:

(X) Aprovado

() Em atualização

() Em elaboração

() Não possui, informar instrumento equivalente: _____

A proposta apresenta compatibilidade com o plano diretor?

(X) Sim () Não

Plano de Transporte e Circulação (obrigatório para os municípios com população superior a 500mil habitantes, conforme o art.41, § 2º, do Estatuto das Cidades)

Possui Plano de Transporte e Circulação ? (X) Sim () Não

Legislação que aprovou o plano de Transporte e Circulação: Lei 4.566/2011(PDTU)

Fase do Plano de Transporte e Circulação :

(X) Aprovado

() Em atualização:

() Em elaboração

() Não possui, informar instrumento equivalente: _____

A proposta apresenta compatibilidade com o Plano de Transporte e Circulação?

(X) Sim () Não

Regularidade perante ao FGTS

Qual a situação do proponente perante o FGTS?

(X) Regular

() Irregular

Nota: serão pedidos, no momento adequado, os documentos comprobatórios das informações prestadas acima com o risco de impugnar uma eventual seleção deste pedido.

Termo de Responsabilidade

NOTA DE RESPONSABILIDADE PELO PREENCHIMENTO DAS INFORMAÇÕES

Encaminho a presente Carta-consulta, contendo as informações necessárias à realização dos processos de enquadramento e seleção de proposta formulada no âmbito deste Programa na forma do Manual para Apresentação de Propostas do Ministério das Cidades e demais normas complementares que regem a transferência obrigatória de recursos da União, declarando, neste ato, possuir pleno conhecimento e observar estritamente o cumprimento das mesmas.


AGNELO QUEIROZ
Governador do Distrito Federal

ANEXO V

MODELO DE CARTA-CONSULTA

Informações sobre o Município beneficiado

Município Beneficiado: Distrito Federal

Carla...
...
...
(...)

População Beneficiada

Estimativa do nº de usuários a serem beneficiados na área de intervenção: 17.100 habitantes

Informações da Proposta

Qual a ordem de prioridade desta proposta? Quarta prioridade

Título da proposta: Urbanização do Setor Habitacional Arniqueira (Parcial)

Possui Projeto Básico? (X) Sim () Não

Possui Projeto Executivo? (X) Sim () Não

Descrição da Proposta:

Implantação de projetos de infraestrutura em área de ocupação desordenada, qualificando o espaço urbano por meio da implantação de pavimentação nova, sistema de drenagem de águas pluviais e sistema de circulação acessível. A área já é servida por Sistema de Abastecimento de Água e o sistema de Esgotamento Sanitário será implantado com recursos do PAC. Saneamento Carta Consulta 664 GDF/CAESB, empreendimento aprovado pelo Comitê Gestor do PAC conforme publicação no DOU n.º 444 de 06.03.2013.

Justificativa da Proposta:

Melhoria da infraestrutura de área urbana ocupada com baixas condições de salubridade e mobilidade, e sem integração com o entorno consolidado, possibilitando a regularização fundiária, urbanística e ambiental, nos termos da Lei Federal n.º 11.977, de 07 de julho de 2009, Minha Casa Minha Vida, que foi recepcionada pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal, e inclui a urbanização das áreas em processo de regularização como condicionante deste processo.



Qual a localidade a ser beneficiada? (Bairros, Vias principais, Vias de Ligação)

O projeto Arniqueira é formado pelos setores habitacionais Arniqueira, Bernardo Sayão e áreas intersticiais e de parcelamento futuro do Setor de Mansões Park Way - SMPW. A área beneficiada é o setor habitacional Bernardo Sayão, formado pelas ex-Colônias Agrícolas Águas Claras, Bernardo Sayão e IAPI.

Extensão total de vias a serem pavimentadas (metros): 52.557,91

Extensão total de passeios com acessibilidade a serem implantadas (metros): 132.107,04

Qual o tipo de intervenção a ser executada? (Pode escolher mais de uma opção)

Pavimentação e qualificação de bairros e/ou poligonal urbana por completo

Qual é a taxa de adensamento dos bairros beneficiados? 28 habitantes/hectare

Pavimentação e qualificação de vias de ligação entre bairros ou bairro-centro

Pavimentação e qualificação de vias de circulação de transporte coletivo

Pavimentação e qualificação de vias estruturantes não previstas nos demais casos

Outro. Especifique: _____

Qual tipo de pavimentação a ser executada? (Pode escolher mais de uma opção)

CBUQ

TST

ISD

Paralelepípedo

Pedras Irregulares

Bloco Sextavado de Concreto

Quais os serviços contemplados na Proposta? (Pode escolher mais de uma opção)

1. Pavimentação

2. Rede de abastecimento de água

3. Drenagem superficial (guias e sarjetas)

4. Rede coletora de águas pluviais

5. Sinalização Viária

6. Passeios com acessibilidade

7. Obras Complementares:

7.1 Recapeamento

- 7.2 Urbanização de caráter complementar
- 7.3 Remanejamento/Adequações de serviços
- 7.4 Obras complementares a funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais
- 7.5 Contenção de encostas
- 7.6 Obras necessárias à plena funcionalidade da rede de esgotamento sanitário.
- 7.7 Obras necessárias à plena funcionalidade das vias objetos da pavimentação
- 7.8 Outros: _____
- 8. Outros: Sistema de Esgotamento Sanitário.

Possui licenciamento ambiental? Sim Não.

Caso sim, qual a situação do licenciamento ambiental:

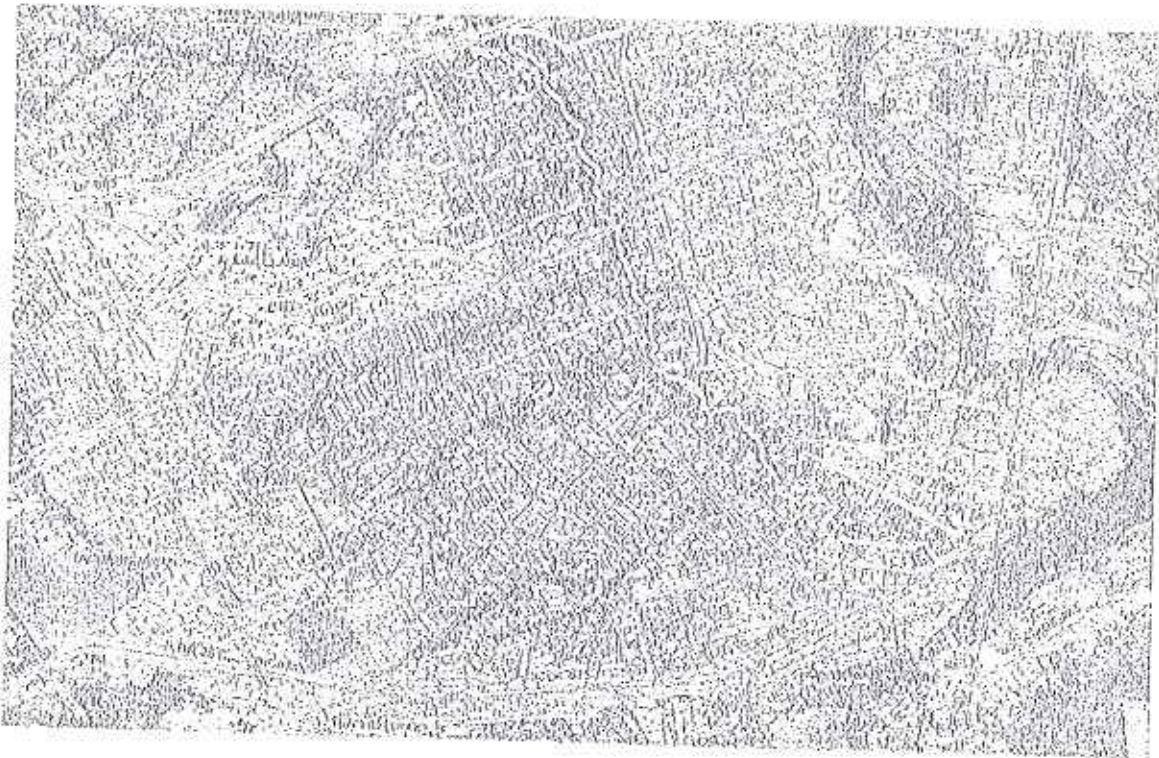
- Protocolada no órgão competente sob o Processo nº 391.001.035/09.
- Licença Prévia
- Licença de Instalação
- Outros: _____

Qual é o órgão responsável pelo licenciamento? Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - IBRAM

Para a implantação da proposta serão necessárias desapropriações? Sim Não

Prazo para execução da obra (meses): 12 meses

Inserir mapa com demarcação do perímetro da área da intervenção. Indicar as vias e bairros que fazem parte da intervenção. (Tamanho máximo do arquivo: 2Mbytes; Extensão das imagens: .jpg, .jpeg, .gif ou .png).



Dados Financeiros da Proposta

Valor de Financiamento (R\$): 47.622.498,29

Valor de Contrapartida (R\$): 21.530.377,49 (mínimo de 5%)

Valor de Investimento (R\$): 69.152.875,78

Composição de Investimentos:

Confecção do Projeto Executivo (limitado a 1,5% do valor de Investimento)

Custo Total: R\$ 0,00

Serviços Preliminares

Custo Total: R\$ 0,00

Movimentação de Terra (corte; aterro; abertura de caixa; preparação de base e sub-base)

Custo Total: R\$ 0,00

Pavimentação

Quantidade: 158.528,45m²

Custo Total: R\$ 44.840.610,11

Drenagem de águas pluviais

Custo Total: R\$ 16.690.023,59

Passeios com acessibilidade

Custo Total: R\$ 7.252.044,15

Redes de abastecimento de água

Custo Total: R\$ 0,00

Redes de esgotamento sanitário

Custo Total: R\$ 0,00

Sinalização Viária

Custo Total: R\$ 370.197,93

Obras Complementares (Limitado a 40% do valor total de investimento)

Recapeamento (Limitado a 20% do valor total de investimento)

Custo Total: R\$ 0,00

Urbanização de caráter complementar

Custo Total: R\$ 0,00

Remanejamento/Adequações de serviços

Custo Total: R\$ 0,00

Obras complementares a funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais

Custo Total: R\$ 0,00

Contenção de encostas

Custo Total: R\$ 0,00

Estação de Tratamento de Esgoto

Custo Total: R\$ 0,00

Outros:

Custo Total: R\$ 0,00

Custo Total de Obras Complementares: R\$ 0,00

Total

Custo Total dos Itens: R\$ 69.152.875,78

Dados atuais do município beneficiado

Sistema de abastecimento de água

Há sistema de abastecimento de água no Município?

Sim Não

Qual tipo de sistema de abastecimento de água adotado:

O Distrito Federal é atendido por redes de abastecimento de água alimentadas por cinco sistemas produtores: Sistema Santa Maria/Torto; Sistema Rio Descoberto; Sistema Sobradinho/Planaltina; Sistema Brazlândia; e Sistema São Sebastião, que opera exclusivamente de poços profundos.

Esses sistemas utilizam, na sua maioria, de água superficial provenientes de mananciais da localidade, apenas com reforços pontuais com água proveniente de poços profundos, à exceção da Região Administrativa de São Sebastião, que utiliza exclusivamente poços profundos. Toda a água de abastecimento é tratada, seguindo padrões da legislação vigente.

Quem é o responsável pelo sistema de abastecimento de água: CAESB

Há cobertura do sistema de abastecimento de água em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de abastecimento de água?

A CAESB ainda não abastece algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária. Estas áreas apresentam sistemas de abastecimento de água próprio, implantado pelos moradores, utilizando água de poços profundos.

Atualmente, cerca de 99,4% da população total do Distrito Federal possui atendimento realizado pela CAESB. A parcela da população não abastecida, de cerca de 0,6%, encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas conhecidas como Nova Petrópolis, Estância Jardim Botânico, Setor Habitacional Ponte de Terra, Condomínio LaFont são exemplos de áreas ainda não atendidas com sistemas de abastecimento CAESB, operando sistemas próprios.

Sistema de esgotamento sanitário:

Há sistema de esgotamento sanitário no Município?

Sim Não

Qual tipo de sistema de esgotamento sanitário adotado:

O Distrito Federal é atendido por redes coletoras de esgotos que convergem para 17 unidades de tratamento, lançando seus efluentes em corpos receptores com capacidade de autodepuração.

Nos últimos 20 anos, a CAESB tem implantado redes coletoras através do sistema Condominial, com ramais sob jardins e áreas verdes dos lotes residenciais. Atualmente, cerca de 35% das redes implantadas no Distrito Federal adotam essa configuração. Todo o esgoto coletado atualmente recebe tratamento a nível secundário ou terciário.

Quem é o responsável pelo sistema de esgotamento sanitário: CAESB

Há cobertura do sistema de esgotamento sanitário em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de esgotamento sanitário?

A CAESB ainda não coleta esgotos em algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária e em áreas com elevado custo de implantação do sistema por habitante (como o Setor de Mansões Park Way). Estas áreas são atendidas por sistemas individuais de esgotamento do tipo fossa-sumidouro ou fossa-valas de infiltração.

Atualmente, cerca de 93,7% da população total do Distrito Federal possui coleta de esgotos realizada pela CAESB. A parcela da população não atendida, de cerca de 6,3% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas como parte do Lago Sul, parte do Lago Norte, Setor de Mansões Park Way e áreas em processo de regularização como o Setor Habitacional São Bartolomeu, Grande Colorado, Nova Colina, Ponte de terra e Condomínio LaFont são exemplos de áreas ainda não atendidas com sistemas de esgotamento CAESB, apresentando fossas sépticas operadas individualmente.

Sistema de coleta de águas pluviais

Há rede de coleta de águas pluviais no Município?

Sim Não

Quem é o responsável pelo sistema de coleta de águas pluviais:

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP é a responsável pelos sistemas de coleta de águas pluviais de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de coleta de águas pluviais em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem rede de coleta de águas pluviais?

Todas as Regiões Administrativas são atendidas, não integralmente, por rede de coleta de águas pluviais, perfazendo um total de 3.500 a 4.000 Km de extensão de rede em todo o Distrito Federal. Parte da parcela não atendida diz respeito a áreas ocupadas irregularmente.

Integração com outros programas de governo

Esta proposta complementa outra proposta selecionada em algum programa do PAC/PAC2?

Sim Não

Qual a modalidade? Esgotamento Sanitário.

Quais bairros foram beneficiados? Colônias Agrícola Águas Claras, Bernardo Sayão, IAPI e SMPW.

Qual valor da proposta? R\$ 46.800.000,00

Qual número do contrato/proposta? Carta proposta n.º 664 GDF/CAESB.

O município foi selecionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de saneamento?

Sim Não

Qual a modalidade? Esgotamento Sanitário.

Quais bairros foram beneficiados? Colônias Agrícola Águas Claras, Bernardo Sayão, IAPI e SMPW.

Qual valor da proposta? R\$ 46.800.000,00

Qual número do contrato/proposta? Carta proposta n.º 664 GDF/CAESB.

O município foi selecionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de habitação?

Sim Não

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta? _____

Qual valor da proposta? _____

O município foi selecionado em algum outro programa do governo federal/estadual?

Sim Não

Qual nome do programa? Complementação de redes de esgotos e implantação de sistema de exportação de esgotos da cidade de Águas Claras.

Quais bairros foram beneficiados? Águas Claras, contemplando parte dos esgotos gerados pelo Setor habitacional Arniqueira.

Irregular

Nota: serão pedidos, no momento adequado, os documentos comprobatórios das informações prestadas acima com o risco de impugnar uma eventual seleção deste pedido.

Termo de Responsabilidade

NOTA DE RESPONSABILIDADE PELO PREENCHIMENTO DAS INFORMAÇÕES

Encaminho a presente Carta-consulta, contendo as informações necessárias à realização dos processos de enquadramento e seleção de proposta formulada no âmbito deste Programa na forma do Manual para Apresentação de Propostas do Ministério das Cidades e demais normas complementares que regem a transferência obrigatória de recursos da União, declarando, neste ato, possui pleno conhecimento e observar estritamente o cumprimento das mesmas.



AGNELO QUEIROZ
Governador do Distrito Federal

ANEXO V
CARTA-CONSULTA

2º fl.

Informações sobre o Município beneficiado

Município Beneficiado: Distrito Federal

População Beneficiada

Estimativa do nº de usuários a serem beneficiados na área de intervenção: 61.000 Habitantes.

Informações da Proposta

Qual a ordem de prioridade desta proposta? 1ª (primeira)

Título da proposta: Pavimentação e Infraestrutura Urbana no Setor Habitacional Vicente Pires

Possui Projeto Básico? (x) Sim () Não

Possui Projeto Executivo? (x) Sim () Não

Descrição da Proposta:

Implantação de infraestrutura urbana em núcleo urbano consolidado, compreendendo pavimentação, calçadas com acessibilidade e drenagem pluvial.

Justificativa da Proposta:

O Setor Habitacional Vicente Pires ocupa o interstício entre o complexo Taguatinga / Ceilândia, Guará I e Guará II, correspondendo à uma área com características urbanas, carente de infraestrutura urbana.

A implantação de sua infraestrutura contribui positivamente para a reparação dos danos ambientais já causados, protegendo os recursos naturais ali existentes e fixando padrões de ocupação do solo compatíveis com a sensibilidade físico ambiental de todo o Setor. A qualificação do espaço urbano em tela visa, portanto, à preservação do meio ambiente e à melhoria da qualidade de vida de seus moradores (cerca de 15.000 famílias).

Qual a localidade a ser beneficiada? (Bairros, Vias principais, Vias de ligação)

Setor Habitacional Vicente Pires



Extensão total de vias a serem pavimentadas (metros): 220.000 m

Extensão total de passeios com acessibilidade a serem implantadas (metros): 540.000 m

Qual o tipo de intervenção a ser executada? *(Pode escolher mais de uma opção)*

Pavimentação e qualificação de bairros e/ou poligonal urbana por completo

Qual é a taxa de adensamento dos bairros beneficiados? 80 habitantes/hectare

Pavimentação e qualificação de vias de ligação entre bairros ou bairro-centro

Pavimentação e qualificação de vias de circulação de transporte coletivo

Pavimentação e qualificação de vias estruturantes não previstas nos demais casos

Outro. Especifique: _____

Qual tipo de pavimentação a ser executada? *(Pode escolher mais de uma opção)*

CBUQ

TST

TSD

Paralelepípedo

Pedras Irregulares

Bloco Sextavado de Concreto

Quais os serviços contemplados na Proposta? *(Pode escolher mais de uma opção)*

1. Pavimentação

2. Rede de abastecimento de água

3. Drenagem superficial (guias e sarjetas)

4. Rede coletora de águas pluviais

5. Sinalização Viária

6. Passeios com acessibilidade

7. Obras Complementares:

7.1 Recapeamento

7.2 Urbanização de caráter complementar

7.3 Remanejamento/Adequações de serviços

7.4 Obras complementares à funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais

7.5 Contenção de encostas

7.6 Obras necessárias à plena funcionalidade da rede de esgotamento sanitário

7.7 Obras necessárias à plena funcionalidade das vias objetos da pavimentação

7.8 Outros: _____

8. Outros: _____

Possui licenciamento ambiental? (x) Sim () Não

Caso sim, qual a situação do licenciamento ambiental:

(x) Protocolada no órgão competente : sob o Processo nº 391.000.548/2009.

() Licença Prévia

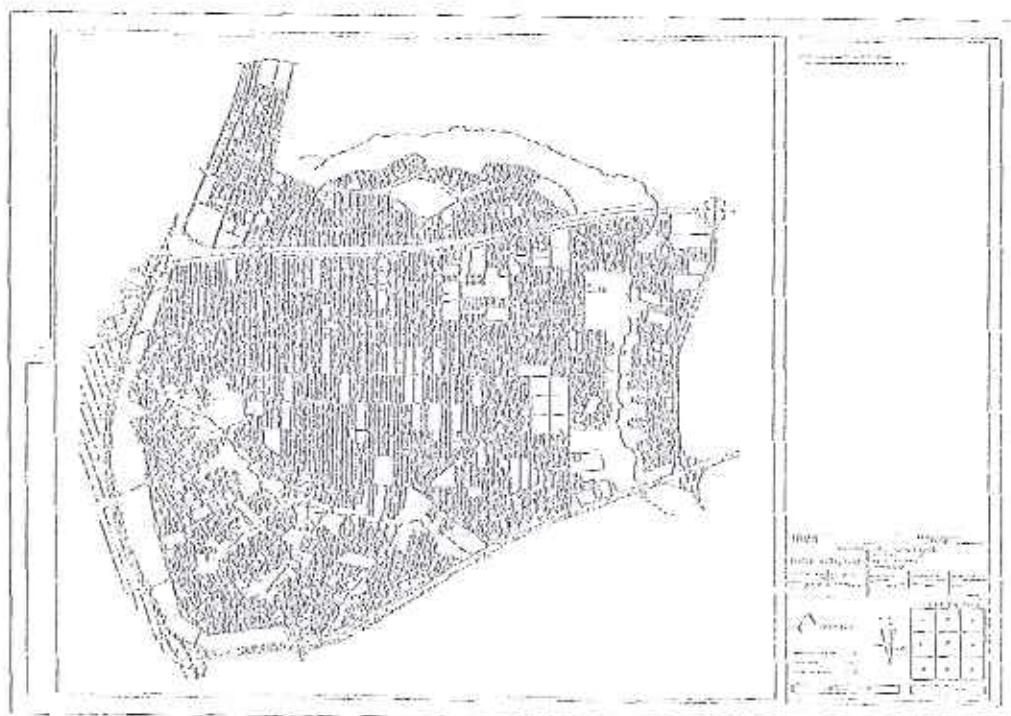
() Licença de Instalação

() Outros: _____

Qual é o órgão responsável pelo licenciamento? Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - IBRAM

Para a implantação da proposta serão necessárias desapropriações? Sim () Não (x)

Prazo para execução da obra (meses): 24 meses



Dados Financeiros da Proposta

Valor de Financiamento (R\$): 397.961.363,79

Valor de Contrapartida (R\$): 20.945.334,94 (mínimo de 5%)

Valor de Investimento (R\$): 418.906.698,73

Composição de Investimentos

Confecção do Projeto Executivo (limitado a 1,5% do valor de investimento)

Custo Total: R\$ - 0,00 --

Serviços Preliminares

Custo Total: R\$ 5.795.365,02

Movimentação de Terra (corte, aterro, abertura de caixa, preparação de base e sub-base)

Custo Total: R\$ 100.087.427,10

Pavimentação

Quantidade: 1.737.000,00 m²

Custo Total: R\$ 63.761.344,01

Drenagem de águas pluviais

Custo Total: R\$ 196.134.618,67

Passeios com acessibilidade

Custo Total: R\$ 48.110.203,71

Redes de abastecimento de água

Custo Total: R\$ 0,00

Redes de esgotamento sanitário

Custo Total: R\$ 0,00

Sinalização Viária

Custo Total: R\$ 5.017.740,22

Obras Complementares (limitado a 40% do valor total de investimento)

Recapamento (limitado a 20% do valor total de investimento)

Custo Total: R\$ 0,00

Urbanização de caráter complementar

Custo Total: R\$ 0,00

Remanejamento/Adequações de serviços

Custo Total: R\$ 0,00

Obras complementares a funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais

Custo Total: R\$ 0,00

Contenção de encostas

Custo Total: R\$ 0,00

Estação de Tratamento de Esgoto

Custo Total: R\$ 0,00

Outros: _____

Custo Total: R\$ _____

Custo Total de Obras Complementares: R\$ 0,00

Total -

Custo Total dos Itens: R\$ 418.906.698,73

Dados atuais do município beneficiado

Sistema de abastecimento de água

Há sistema de abastecimento de água no Município?

Sim () Não

- Qual tipo de sistema de abastecimento de água adotado:

O Distrito Federal é atendido por redes de abastecimento de água alimentadas por cinco sistemas produtores, listados abaixo:

- Sistema Santa Maria/Lorto;
- Sistema Rio Descoberto;
- Sistema Sobradinho/Panallina;
- Sistema Brazândia;
- Sistema São Sebastião, que opera exclusivamente de poços profundos;

Esses sistemas utilizam, na sua maioria, de água superficial provenientes de mananciais da localidade, apenas com reforços pontuais com água proveniente de poços profundos, à exceção da Região Administrativa de São Sebastião, que utiliza exclusivamente poços profundos. Toda a água de abastecimento é tratada, seguindo padrões da legislação vigente.

- Quem é o responsável pelo sistema de abastecimento de água: A CAESB Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal é a responsável pelo abastecimento de água de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de abastecimento de água em todos os bairros?

() Sim (X) Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de abastecimento de água?

A CAESB ainda não abastece algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária. Estas áreas apresentam sistemas de abastecimento de água próprio, implantado pelos moradores, utilizando água de poços profundos.

Atualmente, cerca de 99,4% da população total do Distrito Federal possui atendimento realizado pela CAESB. A parcela da população não abastecida, de cerca de 0,6% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas conhecidas como Nova Petrópolis, Estância Jardim Botânico, Setor Habitacional Ponte de Terra e Condomínio LaFont são exemplos de áreas de regularização ainda não atendidas com sistemas de abastecimento CAESB, operando sistemas próprios.

Sistema de esgotamento sanitário:

Há sistema de esgotamento sanitário no Município?

Sim Não

- Qual tipo de sistema de esgotamento sanitário adotado:

O Distrito Federal é atendido por redes coletoras de esgotos que convergem para 17 unidades de tratamento, lançando seus efluentes em corpos receptores com capacidade de autodepuração.

Nos últimos 20 anos, a CAESB tem implantado redes coletoras através do sistema Condominial, com ramais sob jardins e áreas verdes dos lotes residenciais. Atualmente, cerca de 35% das redes implantadas no Distrito Federal adotam essa configuração.

Todo o esgoto coletado atualmente recebe tratamento em nível secundário ou terciário.

- Quem é o responsável pelo sistema de esgotamento sanitário: A CAESB - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal é a responsável pela coleta e tratamento de esgotos de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de esgotamento sanitário em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de esgotamento sanitário?

A CAESB ainda não coleta esgotos em algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária e em áreas com elevado custo de implantação do sistema por habitante (como o Setor de Mansões Park Way). Estas áreas são atendidas por sistemas individuais de esgotamento do tipo fossa-sumidouro ou fossa-valas de infiltração.

Atualmente, cerca de 93,7% da população total do Distrito Federal possui coleta de esgotos realizada pela CAESB. A parcela da população não atendida, de cerca de 6,3% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas como parte do Lago Sul, parte do Lago Norte, Setor de Mansões Park Way e áreas em processo de regularização como o Setor Habitacional São Bartolomeu, Grande Colorado, Nova Colina, Ponte de terra e Condomínio LaFont são exemplos de áreas ainda não atendidas com sistemas de esgotamento CAESB, apresentando fossas sépticas operadas individualmente.

Sistema de coleta de águas pluviais

Há rede de coleta de águas pluviais no Município?

Sim Não

- Quem é o responsável pelo sistema de coleta de águas pluviais:

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP é a responsável pelos sistemas de coleta de águas pluviais de todo o Distrito Federal.

- Há cobertura do sistema de coleta de águas pluviais em todos os bairros?

() Sim (X) Não

Caso não, quais bairros não possuem rede de coleta de águas pluviais?

Todas as Regiões Administrativas são atendidas, não integralmente, por rede de coleta de águas pluviais, perfazendo um total de 3.500 a 4.000 Km de extensão de rede em todo o Distrito Federal. Parte da parcela não atendida diz respeito a áreas ocupadas irregularmente.

Integração com outros programas de governo

Esta proposta complementa outra proposta selecionada em algum programa do PAC/PAC2?

(x) Sim () Não

Qual a modalidade? Contratos de Financiamento (FGTS) para as obras de esgotamento sanitário (em andamento) e para as obras abastecimento de água (concluídas).

Quais bairros foram beneficiados? Setor Habitacional Vicente Pires

- Qual valor da proposta?

ESGOIO: Investimento = R\$ 56.034.758,45 e Financiamento = R\$ 29.257.818,97;

ÁGUA: Investimento = R\$ 48.050.836,32 e Financiamento = R\$ 28.128.643,00.

- Qual número do contrato/proposta?

ESGOIO: Contrato nº 234.717-96 – CAIXA/CAESB;

ÁGUA: Contrato nº 155.455-68 – CAIXA/CAESB.

O município foi selecionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de saneamento?

(X) Sim () Não

Qual a modalidade? Contratos de Financiamento (FGTS) para as obras de esgotamento sanitário (em andamento) e para as obras abastecimento de água (concluídas).

Quais bairros foram beneficiados? Setor Habitacional Vicente Pires

Qual valor da proposta?

ESGOTO: Investimento = R\$ 56.034.758,45 e Financiamento = R\$ 29.257.818,97;

ÁGUA: Investimento = R\$ 48.050.836,32 e Financiamento = R\$ 28.128.643,00.

Qual número do contrato/proposta?

ESGOTO: Contrato nº 234.717-96 – CAIXA/CAESB;

ÁGUA: Contrato nº 155.435 68 – CAIXA/CAESB.

O município foi selecionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de habitação?

() Sim (X) Não

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta? _____

Qual valor da proposta? _____

O município foi selecionado em algum outro programa do governo federal/estadual?

() Sim (X) Não

Qual nome do programa? _____

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta/carta-consulta? _____

Dados Complementares

Plano Diretor

Possui Plano Diretor ?

(X) Sim () Não

Legislação que aprovou o plano diretor: Lei Complementar nº 803, de 25/04/2009.

Fase do plano diretor:

(X) Aprovado

() Em atualização

() Em elaboração

() Não possui, informar instrumento equivalente: _____

A proposta apresenta compatibilidade com o plano diretor?

(X) Sim () Não

Plano de Transporte e Circulação (obrigatório para os municípios com população superior a 500mil habitantes, conforme o art.41, § 2º, do Estatuto das Cidades)

Possui Plano de Transporte e Circulação? Sim Não

Legislação que aprovou o plano de Transporte e Circulação: LFI 4.566/2011

- Fase do Plano de Transporte e Circulação :

Aprovado

Em atualização

Em elaboração

Não possui, informar instrumento equivalente: _____

A proposta apresenta compatibilidade com o Plano de Transporte e Circulação?

Sim Não

Regularidade perante ao FGTS -

Qual a situação do proponente perante o FGTS?

Regular

Irregular

Nota: serão pedidos, no momento adequado, os documentos comprobatórios das informações prestadas acima com o risco de impugnar uma eventual seleção deste pedido.

Termo de Responsabilidade

NOTA DE RESPONSABILIDADE PELO PREENCHIMENTO DAS INFORMAÇÕES

Encaminho a presente Carta-consulta, contendo as informações necessárias à realização dos processos de enquadramento e seleção de proposta formulada no âmbito deste Programa na forma do Manual para Apresentação de Propostas do Ministério das Cidades e demais normas complementares que regem a transferência obrigatória de recursos da União, declarando, neste ato, possuir pleno conhecimento e observar estritamente o cumprimento das mesmas.


AGNELO QUEIROZ
Governador do Distrito Federal

ANEXO V

MODELO DE CARTA-CONSULTA

Informações sobre o Município beneficiado:

Município Beneficiado: Distrito Federal

População Beneficiada:

Estimativa do nº de usuários a serem beneficiados na área de intervenção: 9.685 habitantes

Informações da Proposta

Qual a ordem de prioridade desta proposta? 2ª (segunda)

Título da proposta: Urbanização do Setor Habitacional Ribeirão - ARIS Ribeirão (PORTO RICO) - Santa Maria RA XIII

Possui Projeto Básico? (X) Sim () Não

Possui Projeto Executivo? (X) Sim () Não

Descrição da Proposta:

Pavimentação e qualificação de expansão urbana titulada Setor Habitacional Ribeirão - situada na Região Administrativa Santa Maria (RA XIII) do Distrito Federal; a proposta inclui a execução de serviços de pavimentação asfáltica em CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), drenagem superficial, ou seja, guias e sarjetas, rede coletora de águas pluviais, passeios acessíveis e sinalização viária.

Justificativa da Proposta:

A Área de Relevante Interesse Social - ARIS Ribeirão tem as vias abertas e não há necessidade de remoção de famílias na área de intervenção. O abastecimento de água está implantado, assim como as redes de esgoto, faltando apenas uma elevatória que já dispõe de recursos assegurados.

Qual a localidade a ser beneficiada? (Bairros, Vias principais, Vias de Ligação)

Setor Habitacional Ribeirão - ARIS Ribeirão (PORTO RICO) na Região Administrativa de Santa Maria - RA XIII



Extensão total de vias a serem pavimentadas (metros): 25.000 m

Extensão total de passeios com acessibilidade a serem implantadas (metros): 25.754,45 m

Qual o tipo de intervenção a ser executada? *(Pode escolher mais de uma opção)*

Pavimentação e qualificação de bairros e/ou poligonal urbana por completo

Qual é a taxa de adensamento dos bairros beneficiados? 80 habitantes/hectare

Pavimentação e qualificação de vias de ligação entre bairros ou bairro-centro

Pavimentação e qualificação de vias de circulação de transporte coletivo

Pavimentação e qualificação de vias estruturantes não previstas nos demais casos

Outro, Especifique: _____

Qual tipo de pavimentação a ser executada? *(Pode escolher mais de uma opção)*

CBUQ

TST

TSD

Paralelepípedo

Pedras Irregulares

Bloco Sextavado de Concreto

Quais os serviços contemplados na Proposta? *(Pode escolher mais de uma opção)*

1. Pavimentação

2. Rede de abastecimento de água

3. Drenagem superficial (guias e sarjetas)

4. Rede coletora de águas pluviais

5. Sinalização Viária

6. Passeios com acessibilidade

7. Obras Complementares:

7.1 Recapeamento

7.2 Urbanização de caráter complementar

7.3 Remanejamento/Adequações de serviços

7.4 Obras complementares a funcionalidade do sistema de drenagem de águas pluviais

7.5 Contenção de encostas

7.6 Obras necessárias à plena funcionalidade da rede de esgotamento sanitário

7.7 Obras necessárias à plena funcionalidade das vias objetos da pavimentação

7.8 Outros:

8. Outros:

Possui licenciamento ambiental? Sim Não

Caso sim, qual a situação do licenciamento ambiental:

Protocolada no órgão competente - IBRAM através do Processo nº 391.000.550/2009

Licença Prévia

Licença de Instalação

Outros: Processo em análise no IBRAM para emissão de L.I. Corretiva.

Qual é o órgão responsável pelo licenciamento? IBRAM – Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal.

Para a implantação da proposta serão necessárias desapropriações? Sim Não

Prazo para execução da obra (meses): 24 meses

Inserir mapa com demarcação do perímetro da área da intervenção. Indicar as vias e bairros que fazem parte da intervenção. (Tamanho máximo do arquivo: 2Mbytes; Extensão das imagens: .jpg, .jpeg, gif ou png).





Dados Financeiros da Proposta

Valor de Financiamento (R\$): 35.034.768,55

Valor de Contrapartida (R\$): 1.843.935,19 (mínimo de 5%)

Valor de Investimento (R\$): 36.878.703,74

Composição de Investimentos

Confeção do Projeto Executivo (Limitado a 1,5% do valor de Investimento)

Custo Total: R\$ 545.005,47 (limite de 1,5%)

Serviços Preliminares

Custo Total: R\$ 957.284,36

Movimentação de Terra (corte; aterro; abertura de caixa; preparação de base e sub-base)

Custo Total: R\$ 11.350.136,96

Pavimentação

Quantidade: 173.928,17 m²

Custo Total: R\$ 7.087.144,88

Dados atuais do município beneficiado

Sistema de abastecimento de água

Há sistema de abastecimento de água no Município?

Sim Não

Qual tipo de sistema de abastecimento de água adotado: O Distrito Federal é atendido por redes de abastecimento de água alimentadas por cinco sistemas produtores, listados abaixo.

- a) Sistema Santa Maria/Torto;
- b) Sistema Rio Descoberto;
- c) Sistema Sobradinho/Planaltina;
- d) Sistema Brasília;
- e) Sistema São Sebastião, que opera exclusivamente de poços profundos;

Esses sistemas utilizam, na sua maioria, de água superficial provenientes de mananciais da localidade, apenas com reforços pontuais com água proveniente de poços profundos, à exceção da Região Administrativa de São Sebastião, que utiliza exclusivamente poços profundos. Toda a água de abastecimento é tratada, seguindo padrões da legislação vigente.

Quem é o responsável pelo sistema de abastecimento de água: A CAESB - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal é a responsável pelo abastecimento de água de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de abastecimento de água em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de abastecimento de água?
A CAESB ainda não abastece algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária. Estas áreas apresentam sistemas de abastecimento de água próprio, implantado pelos moradores, utilizando água de poços profundos.

Atualmente, cerca de 99,4% da população total do Distrito Federal possui atendimento realizado pela CAESB. A parcela da população não abastecida, de cerca de 0,6% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas conhecidas como Nova Petrópolis, Estância Jardim Botânico, Setor Habitacional Ponte de Terra; Condomínio I al ont são exemplos de áreas de regularização ainda não atendidas com sistemas de abastecimento CAESB, operando sistemas próprios.

Sistema de esgotamento sanitário:

Há sistema de esgotamento sanitário no Município?

Sim Não

Qual tipo de sistema de esgotamento sanitário adotado: O Distrito Federal é atendido por redes coletoras de esgotos que convergem para 17 unidades de tratamento, lançando seus efluentes em corpos receptores com capacidade de autodepuração.

Nos últimos 20 anos, a CAESB tem implantados redes coletoras através do sistema Condominial, com ramais sob jardins e áreas verdes dos lotes residenciais. Atualmente, cerca de 35% das redes implantadas no Distrito Federal adotam essa configuração.

Tudo o esgoto coletado atualmente recebe tratamento em nível secundário ou terciário.

Quem é o responsável pelo sistema de esgotamento sanitário: A CAESB - Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal é a responsável pela coleta e tratamento de esgotos de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de esgotamento sanitário em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem o sistema de esgotamento sanitário? A CAESB ainda não coleta esgotos em algumas áreas residenciais em processo de regularização fundiária e em áreas com elevado custo de implantação do sistema por habitante (como o Setor de Mansões Park Way). Estas áreas são atendidas por sistemas individuais de esgotamento do tipo fossa-sumidouro ou fossa-valas de infiltração.

Atualmente, cerca de 93,7% da população total do Distrito Federal possui coleta de esgotos realizada pela CAESB. A parcela da população não atendida, de cerca de 6,3% encontra-se hoje dispersa em todo o DF. Áreas como parte do Lago Sul, parte do Lago Norte, Setor de Mansões Park Way e áreas em processo de regularização como o Setor Habitacional São Bartolomeu, Grande Colorado, Nova Colina, Ponte de Icaro e Condomínio LaFont são exemplos de áreas ainda não atendidas com sistemas de esgotamento CAESB, apresentando fossas sépticas operadas individualmente.

Sistema de coleta de águas pluviais

Há rede de coleta de águas pluviais no Município?

Sim Não

Quem é o responsável pelo sistema de coleta de águas pluviais:

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP é a responsável pelos sistemas de coleta de águas pluviais de todo o Distrito Federal.

Há cobertura do sistema de coleta de águas pluviais em todos os bairros?

Sim Não

Caso não, quais bairros não possuem rede de coleta de águas pluviais?

Todas as Regiões Administrativas são atendidas, não integralmente, por rede de coleta de águas pluviais, perfazendo um total de 3.500 a 4.000 Km de extensão de rede em todo o Distrito Federal. Parte da parcela não atendida diz respeito a áreas ocupadas irregularmente.

Integração com outros programas de governo

Esta proposta complementa outra proposta selecionada em algum programa do PAC/PAC2?

Sim Não

Qual a modalidade? Esgotamento Sanitário no âmbito do PAC 2 - Saneamento

Quais bairros foram beneficiados? Setor Ribeirão (Porto Rico) – Santa Maria

Qual valor da proposta? R\$ 1,9 milhão

Qual número do contrato/proposta? Termo de Compromisso nº 350.851-91/2011

O município foi seleccionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de saneamento?

Sim Não

Qual a modalidade? Esgotamento Sanitário no âmbito do PAC 2 Saneamento

Quais bairros foram beneficiados? Setor Ribeirão (Porto Rico) – Santa Maria

Qual valor da proposta? R\$ 1,9 milhão

Qual número do contrato/proposta? Termo de Compromisso nº 350.851.91/2011

O município foi seleccionado em algum programa do PAC/PAC2 na área de habitação?

Sim Não

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta? _____

Qual valor da proposta? _____

O município foi seleccionado em algum outro programa do governo federal/estadual?

Sim Não

Qual nome do programa? _____

Quais bairros foram beneficiados? _____

Qual número do contrato/proposta/carta-consulta? _____

Dados Complementares

Plano Diretor

Possui Plano Diretor?

Sim Não

Legislação que aprovou o plano diretor: Lei Complementar nº 803, de 25/04/2009.

Fase do plano diretor:

Aprovado

Em atualização

Em elaboração

Não possui, informar instrumento equivalente: _____

A proposta apresenta compatibilidade com o plano diretor?

Sim Não

Plano de Transporte e Circulação (obrigatório para os municípios com população superior a 500mil habitantes, conforme o art.41, § 2º, do Estatuto das Cidades).

Possui Plano de Transporte e Circulação? Sim Não

Legislação que aprovou o plano de Transporte e Circulação: Lei 4.566/2011(PDTU)

Fase do Plano de Transporte e Circulação:

Aprovado

Em atualização

Em elaboração

Não possui, informar instrumento equivalente: _____

A proposta apresenta compatibilidade com o Plano de Transporte e Circulação?

Sim Não

Regularidade perante ao FGTS

Qual a situação do proponente perante o FGTS?

Regular

Irregular

Nota: serão pedidos, no momento adequado, os documentos comprobatórios das informações prestadas acima com o risco de impugnar uma eventual seleção deste pedido.

Termo de Responsabilidade

NOTA DE RESPONSABILIDADE PELO PREENCHIMENTO DAS INFORMAÇÕES

Encaminho a presente Carta-consulta, contendo as informações necessárias à realização dos processos de enquadramento e seleção de proposta formulada no âmbito deste Programa na forma do Manual para Apresentação de Propostas do Ministério das Cidades e demais normas complementares que regem a transferência obrigatória de recursos da União, declarando, neste ato, possuir pleno conhecimento e observar estritamente o cumprimento das mesmas.


AGNELO QUEIROZ
Governador do Distrito Federal



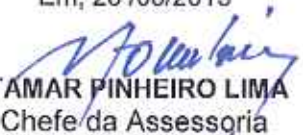
CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

PRESIDÊNCIA

Assessoria do Plenário e Distribuição

Ao Protocolo Legislativo para indexação e, em seguida, ao SACP para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito e admissibilidade, conforme dispositivos do RICLDF, na CEOF (Art. 64, II, a e b) e CCJ (art. 63, I).

Em, 28 /08/2013


ITAMAR PINHEIRO LIMA
Chefe da Assessoria
Mat.10.694