

FICHA TÉCNICA E DE AVALIAÇÃO SOCIOAMBIENTAL DE SUBPROJETO
Projeto de Desenvolvimento Regional Integrado e Sustentável-PDRIS
Tipologia: Restauração e Conservação de Rodovias Estaduais

Nome dos avaliadores:

- 1 **Albene Martins Chaves** Tel.: (63) 3218-7124
 Email: meioambiente@ageto.to.gov.br
- 2 **Alexandre Barreto Almeida dos Santos**
 Email: meioambiente@dertins.to.gov.br Tel.: (63) 32187125

Data da Vistoria de Avaliação: 06/12/2017

Para análise preliminar de possíveis impactos ambientais e sociais que podem vir a ocorrer em razão da recuperação asfáltica e manutenção da rodovia TO-255, trecho Porto Nacional a Monte do Carmo realizou-se vistoria para levantamento/caracterização da situação atual da faixa de domínio onde essa rodovia está inserida. Também foram observadas as atividades socioeconômicas e culturais típicas na zona de influência do projeto, de formar a identificar possíveis conflitos. Em face disso, foram efetuados registros fotográficos de ponto relevantes em anexo.

SEÇÃO 1. INFORMAÇÃO GERAL

PROJETO Nº		
RODOVIA: TO-255	TRECHO: Porto Nacional/Monte do Carmo	EXTENSÃO (km): 40,00
MUNICÍPIOS NTERCEPTADOS:	Porto Nacional e Monte do Carmo	
DESCRIÇÃO GERAL DO PROJETO:	Recuperação asfáltica e manutenção da rodovia no trecho em destaque enfocando a situação atual do eixo estradal e as condições dos elementos situados dentro de faixa de domínio.	
EMPREENDEDOR:	Agência Tocantinense de Transporte e Obras - AGETO	

	TEMAS	UNIDADE	SITUAÇÃO E OBS.
1	Período previsto para execução da obra	meses	48
2	Estimativa dos beneficiários diretos e indiretos	unidade	População dos municípios e usuários da rodovia
3	Intervenção prevista		
	() Execução de obras de arte especiais (caráter funcional);	m ²	
	(X) Recuperação dos dispositivos de proteção e segurança;	unidade	Subprojeto em elaboração
	(X) Implantação da provisória e definitiva da sinalização horizontal;	m ²	Subprojeto em elaboração
	(X) Implantação da sinalização vertical;	unidade	Subprojeto em elaboração
	(X) Recuperação dos terraplenos e estruturas de contenção;	m ³	Subprojeto em elaboração
	(X) Recuperação dos sistemas de drenagem e obras de arte correntes.	unidade	Subprojeto em elaboração
4	Tipologia de projeto (pavimentação, restauração, conservação,	descrição	Recuperação e

	revestimento primário, execução de obras de arte, outras)		Manutenção de rodovias estaduais
5	Área de desenvolvimento do projeto		
	• Zona urbana de alta densidade	descrição	Não há
	• Zona urbana de baixa densidade	descrição	Não há.
	• Zona peri-urbana	descrição	Intercepta zona peri-urbana de Porto Nacional e Monte do Carmo
	• Área urbanizada em Zona Rural com presença de escola ou posto saúde	descrição	Não há
	• Zona rural	descrição	Pequenas propriedades rurais pecuaristas e agricultura de subsistência
	• Assentamento	descrição	Não há
	• Terras indígenas	descrição	Não há
	• Unidades de conservação	descrição	Não há
6	Uso predominante da rodovia por tipo de veículo (passeio, carga, outras)	%	16% carga 84% passeio
7	Volume Médio Diário de Tráfego	unidade	885 (Fonte: AGETO, 2009)

SEÇÃO 2. ASPECTOS AMBIENTAIS DA ÁREA DO PROJETO:

O trecho da TO-255 compreendido entre as cidades de Porto Nacional e Monte do Carmo está inserido em meio à vegetação de Cerrado em uma região com predominância de vegetação xeromorfa aberta, dominada e marcada por um extrato herbáceo. Ocorre em quase todo Estado do Tocantins, preferencialmente em clima estacional (mais ou menos com 6 meses secos). O clima predominante na região é o C2wA'a" – clima úmido sbúmido com moderada deficiência hídrica, o qual se caracteriza por evapotranspiração potencial média anual de 1500 mm, distribuindo-se no verão entre 420 mm, ao longo de três meses consecutivos com temperatura mais elevada. A temperatura média anual do ar situa-se em torno de 28° C. Os tipos de solo predominantes são o Latossolos e Plintossolos. A economia predominante na região abrangida pelo estudo baseia-se na atividade agropecuária, com destaque a grandes áreas de cultivo de soja que adentram a faixa de domínio. Na cidade de Monte do Carmo predominam pequenos estabelecimentos comerciais que atendem à população local. Na cidade de Porto Nacional destaca-se a presença de indústrias e revendas do setor agrícola, faculdades e comércio varejista que atende Porto Nacional e outras cidades da região.

SEÇÃO 3. ASPECTOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DA ÁREA DO PROJETO

Aspectos demográficos	População segundo o IBGE de Porto Nacional: Total: 49.145 habitantes. Homens: 24.517 pessoas Mulheres: 24.629 pessoas
• Qual é a população do Município/s (N°), desagregados por gênero.	População segundo o IBGE de Monte do Carmo: Total: 6.716 habitantes. Homens: 3.601 pessoas Mulheres: 3.115 pessoas Fonte: Censo IBGE (2010).
• Qual é a população da área de influência do subprojeto, desagregada por gênero	População da área de influência: TOTAL: 51.861 pessoas Homens: 28.118 pessoas Mulheres: 27.744 pessoas

<p>Diversidade Social:</p> <p>Quais são os grupos sociais relevantes para o subprojeto?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Afeta esta diversidade nas oportunidades para o desenvolvimento eficiente do subprojeto? 	<p>Para o Governo do Estado do Tocantins todos tem oportunidades iguais não há distinção entre características/diversidades sociais da população de uma região para outra.</p> <p>Não.</p>
<p>Gênero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Importa o fato de ser mulher ou homem para o subprojeto? • Têm necessidades diferenciadas de acesso aos recursos e oportunidades e a tomada de decisões entre homens e mulheres no contexto do subprojeto? 	<p>Não se aplica. Não importa o fato de ser homem ou mulher, todos têm oportunidades iguais.</p> <p>No subprojeto não é previsto nenhuma restrição entre gênero, logo, todos os gêneros poderão ter participação e oportunidades equivalentes.</p>
<p>Instituições:</p> <p>Existem normas, valores, e/ou comportamentos que tem sido institucionalizado através das relações intra e intergrupais relevantes para o subprojeto? Se for sim, quais são?</p>	<p>Não se aplica.</p>
<p>Grupos de interesse:</p> <p>Quais são os principais grupos de interesse e como podem influenciar, positiva ou negativa, no subprojeto?</p>	<p>Comunidade Rural e Urbana - Influência positiva, pois, pode contribuir com o governo no tocante à cobrança por qualidade na execução das obras e aumento da produção local em virtude da melhoria da trafegabilidade e acesso à serviços.</p>
<p>Participação:</p> <p>Quais são os grupos que se divulgará a informação ou serão consultados sobre o subprojeto?</p>	<p>Comunidade Rural e Urbana da área de influência da obra.</p>
<p>Quais são as principais atividades econômicas e como se beneficiarão deste subprojeto?</p>	<p>Atividade agropecuária, turística, mineração entre outros, estes por sua vez serão beneficiados com melhoria da trafegabilidade na rodovia.</p>
<p>Segurança Viária</p> <p>Quais são os riscos enfrentados pelos usuários da estrada?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Condutores? • Passageiros? • Motociclistas? • Operários? • Ciclistas? • Crianças? • Outros? 	<p>Durante a fase de obras há risco de acidentes com trabalhadores da obras e usuários da via. Na fase de operação há risco de ocorrer colisão com animais silvestres, atropelamentos de pedestres e ciclistas e acidentes com veículos automotores envolvendo condutores e passageiros (motociclistas, veículos de passageiros e cargas). Deverá ser implantada e mantida sinalização adequada durante a obra, bem como durante a operação da rodovia.</p>
<p>Quais são os órgãos responsáveis pela manutenção, melhoria e/ou segurança viária, que podem contribuir para atingir a ênfase desejada sobre os resultados?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Polícia Militar • Defesa Civil/Bombeiros • Saúde (Municipal/Estadual) • Outros? 	<p>Os responsáveis pela manutenção e segurança viária são: AGETO, SAMU (Unidade Operacional Palmas e Paraíso), Bombeiros, Batalhão de Polícia Militar Rodoviária e de Divisas – BPMRED, Polícia militar, Defesa Civil e Secretarias municipais de Saúde.</p> <p>A empresa construtora contribuirá para a segurança viária durante a fase de obras, através da implantação e manutenção de sinalizações necessárias e adequadas (sinalização vertical e horizontal, placas, quebra-molas e sonorizadores), de forma a contribuir para a segurança dos trabalhadores, moradores do entorno e transeuntes.</p>
<p>A segurança viária é promovida ativa e regularmente por instancias governamentais, industriais e empresariais?</p>	<p>Primordialmente governamental, através dos órgãos estaduais responsáveis pela segurança viária (AGETO e BPMRED).</p>
<p>Existem estruturas de saúde na área do projeto para recuperação e reabilitação das vítimas de acidentes a partir da rede de estradas para atingir a ênfase desejada sobre os resultados? Quais?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pré-hospitalar? • Hospital? 	<p>Sim. A unidade de saúde mais próximo do trecho rodoviário é o Hospital Regional de Porto Nacional e Unidades Básicas de Saúde em cada município. Quando o município não tiver condições de ofertar tratamento adequado a vítima a Unidade de Saúde faz a transferência para outro município que ofertar o</p>

• Assistência médica a longo prazo?	tratamento por meio de referência e contra referência, ofertado pelo Sistema Único de Saúde (SUS).
Existe hospitais, Unidades Básicas de Saúde com especialistas no quadro funcional que são capazes de fazer treinamento para minimizar e/ou prevenir a comunidade sobre doenças que são transmissíveis pela água e/ou doenças infecciosas? Quais?	Sim. As unidades básicas de saúde e hospitais regionais apresentam funcionários que estão aptos a realizarem palestras educativas, visando à prevenção de doenças infecciosas ou transmissíveis pela água.

Para ser preenchido pelos consultores-coordenadores das áreas de conhecimento

SEÇÃO 4. RISCOS E IMPACTOS AMBIENTAIS DAS OBRAS

Impactos potenciais do Projeto							
Riscos/Impactos	Sim/ Não/ NA ¹	Fase do Projeto			Tipo de Impacto		Observações
		Estudos / Projetos	Construção	Operação	+	-	
Impactos e Riscos ambientais							
Impactos sobre recursos hídricos (rios, arroios, lagos, lagoas, etc.). (captação de água para abastecimento humano, balneário, cachoeiras, PCH, irrigação, zona de recarga aquíferos, outros)	Não						
Necessidade de remoção de árvores e vegetação no local ou no entorno das obras	Não						As obras previstas se restringem ao leito estradal da rodovia sem necessidade de novas aberturas na faixa de domínio e nem supressão de vegetação nativa e que não há previsão da ocorrência de impactos significativos em virtude das intervenções previstas.
Existências de locais vulneráveis e de risco ambiental (erosão, deslizamento, inundação, etc.)	Não						
Alterações na qualidade do ar	Sim		x			-	O trânsito de máquinas e veículos poderá contribuir para poluição do ar por meio da suspensão de material particulado na forma de poeira e emissão de poluentes pelo funcionamento dos motores. Seguir as recomendações do Manual Ambiental de Obras.
Incremento na poluição sonora	Sim		x			-	O trânsito de máquinas, equipamentos e veículos contribuirá com o aumento dos ruídos durante o período de realização das atividades. Seguir as recomendações do Manual Ambiental de Obras.
Poluição Visual	Não						

Impactos de áreas de apoio, jazidas, caixas de empréstimo, canteiro de obras, caminhos de serviço e bota-fora a ser instalados.	Sim		x					Haverá a possibilidade de utilização de áreas de apoio como: canteiro de obras, jazidas, caixas de empréstimo, caminhos de serviço e bota-fora nas proximidades da rodovia, usina de asfalto e captação de água para o uso na obra, sendo de responsabilidade da empresa contratada, o Licenciamento pelo órgão competente e a adoção das medidas de controle ambientais.
Resíduos Sólidos gerados pelas obras	Sim		x					Durante a execução dos serviços serão gerados resíduos da construção civil, tais como: restos de madeiras, resíduos da capa asfáltica, sacos de cimentos vazios, pedaços de concreto, e outros. Seguir as recomendações do Manual Ambiental de Obras..
Impacto sobre cavidades naturais e cavernas (espeleologia)	Não							
Impactos sobre Habitat Naturais								
Presença de áreas de proteção ambiental ou de alto valor ambiental (Unidades de Conservação de Proteção Integral e de Uso Sustentável).	Não							
Presença de habitat natural protegido na área de influência	Não							
Patrimônio Cultural								
Indicativo de presença de patrimônio de valor arqueológico, paleontológico, histórico, cultural ou religioso	Não							

1 Não se Aplica

SEÇÃO 5. RISCOS E IMPACTOS SOCIAIS DAS OBRAS

Impactos potenciais do Projeto							
Riscos/Impactos	Sim/ Não/ NA ²	Fase do Projeto			Tipo de Impacto		Descrição: qualidade, magnitude e recomendações para desenho e mitigação de impactos
		Estudos / Projetos	Construção	Operação	+	-	
Impactos Sociais - Usar não aplica para as perguntas não relevantes e explicar brevemente a razão da não relevância.							
As instituições na área de saúde serão afetadas por ruído, trânsito, etc. ³ ?	Não						

²Não se Aplica

³Hospitais, postos de saúde, ambulatórios, instituições educativas, centros culturais

Impacto sobre o valor da terra no local do projeto e zona de influência	Sim			x	+		Haverá valorização das propriedades adjacentes a rodovia em função da melhoria da trafegabilidade. Entretanto não será um aumento significativo devido a tipologia da obra.
Afeta atividades de venda ambulante e comércio local permanente e periódico.	Sim		x	x	+		A recuperação da rodovia irá proporcionar o aumento do fluxo de veículos, contribuindo para o aquecimento do comércio nos municípios interceptados pela rodovia.
Afetar lugares que contribuem para a identidade da localidade	Não						
Afeta espaços públicos (praças, parques, passeios, etc.).	Não						
Afetar as interações sociais e/ou práticas culturais locais?	Sim			x	+		A melhor trafegabilidade irá proporcionar a ocorrência de eventos festivos nas cidades impactadas.
Há áreas com riscos sociais, tais como taxa de criminalidade, zonas de prostituição onde não seja aconselhável a implantação de canteiros ou alojamentos?	Não						
Reassentamento Involuntário - Use o Anexo 2 para registrar todos os casos.							
Há ocupação irregular de faixa de domínio? Seja de imóveis/pessoas ou currais.	Sim	x	x	x		-	Há ocorrência de residências, comércios e cercas na faixa de domínio, porém não serão impactadas devido ao tipo de obra realizada (A AGETO por meio do setor de Pessoas, necessidades de relocação de cercas, outdoor e outros, se for o caso).
Haverá restrição ao acesso de pedestres e veículos à suas moradias e/ou comércios durante as obras?	Sim		X			-	Recomenda - se acessos provisórios que viabilize o deslocamento temporário dos usuários com maior segurança, analisando os aspectos gerais de sinalização antes, durante e após a execução da obra, com execução de dispositivos de segurança que melhor se adequar no local, tais como: redutores de velocidades, dispositivos sonoros, placas de sinalização vertical, sinalização horizontal).
Haverá necessidade de servidões de passagem ou trânsito para as obras?	Não						
Há risco de afetar habitações, qualquer o tipo de dano às pessoas ou bens de qualquer natureza, incluindo as propriedades contíguas à obra?	Não						

Haverá demanda de desapropriação ou aquisição de terras? ⁴ (A apropriação involuntária ⁵ da terra ⁶ que resulte em perda de abrigo)	Não						
Ocorrência de acampamentos provisórios de movimentos sociais ou ocupantes individuais e familiares dentro da faixa de domínio. (A apropriação involuntária da terra que resulte em perda de fontes de renda ou meios de sobrevivência, que as pessoas afetadas tenham ou não que se deslocar para outra área)?	Não						
Impacto sobre atividade produtiva (cultivos, comércios) e bens produtivos (cercas, currais, outros)? (A apropriação involuntária da terra que resulte em perda de ativos ou de acesso a ativos)	SIM		X			-	Em virtude da presença de cerca na faixa de domínio e caso haja a necessidade de relocação, a construtora deverá informar o proprietário com antecedência, realizar a relocação e, se for o caso, retornar a cerca ao seu local inicial.
Povos Indígenas e Quilombolas							
Presença de povos indígenas ou quilombolas na área do subprojeto ou ligados a ela de forma coletiva?	Não						
Influencia diretamente Terra Indígena?	Não						
Influência indiretamente Terra Indígena ou zona de amortecimento (10km)?	Não						

⁴ OP 4.12. Reassentamento Involuntário. Ponto 3.

⁵ Ponto 7, OP 4.12: Para fins desta política, "involuntário" significa quaisquer ações que possam ser tomadas sem o consentimento informado ou possibilidade de escolha da pessoa deslocada.

⁶ "Terra" inclui qualquer coisa que cresça ou esteja permanentemente ligada ao solo, tais como edifícios ou cultivos. Esta política não se aplica a regulamentos sobre recursos nacionais a nível nacional ou regional com o intuito de promover a sua sustentabilidade, tais como gestão de bacias hidrográficas, gestão de águas subterrâneas, gestão de pescas, etc. Esta política também não se aplica a disputas entre as partes em projetos de atribuição de direitos de propriedade imobiliária, embora seja prática aconselhável que o mutuário efetue uma avaliação social e implemente medidas destinadas a minimizar e atenuar os impactos sociais adversos, especialmente os que afetam os grupos pobres e vulneráveis.

O subprojeto afetará positivamente a educação, saúde e meios de vida de populações indígenas?	Na						
---	----	--	--	--	--	--	--

Para ser preenchido pelos consultores-coordenadores das áreas de conhecimento

SEÇÃO 6. EXIGÊNCIAS AMBIENTAIS E SOCIAIS EM CONFORMIDADE COM A AVALIAÇÃO DE IMPACTO SOCIAL E AMBIENTAL - AISA DO PDRIS

Avaliação adicional de impactos requeridos

- Licença ambiental estadual simplificada (LP, LI e LO simultâneos), emitida pelo Naturatins.
- Licença ambiental estadual (LP, LI e LO), emitida pelo Naturatins.
- Declaração de Dispensa de Licenciamento Ambiental Estadual (DDLAE), emitida pelo Naturatins.
- Licença ambiental federal - IBAMA
- Estudo de Impacto Ambiental/ Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA)
- Outros estudos/avaliações adicionais específicos (com base na avaliação preliminar):
- Projeto Ambiental
- RCA/PCA
- EA/PBA

Políticas Operacionais do Banco Mundial que se aplicam ao subprojeto:

- Avaliação Ambiental (OP 4.01)
- Habitats Naturais (OP 4.04)
- Manejo de Pragas (OP 4.09)
- Recursos Físico-culturais (OP 4.11)
- Reassentamento(OP 4.12)
- Povos Indígenas (OP 4.10)
- Florestas (OP 4.36)
- Acesso a informação pública (Julho de 2010)

Planos e instrumentos previstos no PGAS – Plano de Gestão Ambiental e Social

- Plano de Gestão Ambiental e Social
- Consulta pública
- Plano de Interação e Comunicação Social
- Plano de Educação Sanitária e Ambiental
- Plano de Gestão da Faixa de Domínio das Rodovias
- Plano de Reassentamento Involuntário
- Plano de Monitoramento da Qualidade da Água
- Plano para os Povos Indígenas
- Manual Ambiental de Obras
- Plano de supervisão de obras (monitoramento e avaliação)

SEÇÃO 7. OBSERVAÇÕES E COMENTÁRIOS GERAIS

SEÇÃO 8. NOME DO COORDENADO DA ÁREA DO CONHECIMENTO

De acordo,

Palmas - TO, 13 de julho de 2018

RÔMULO ROGÉRIO JÁCOME MASCARENHAS

Diretor de Meio Ambiente - AGETO

Email: romulo.mascarenhas@ageto.to.gov.br

Tel.: (63) 3218-7123

ANEXO 1. DIAGNÓSTICO VISUAL DO LOCAL DA EXECUÇÃO DAS OBRAS COM EXCEÇÃO DE CASOS QUE PODERIAM SE ENQUADRAR AO REASSENTAMENTO INVOLUNTARIO (OP/BP 4.12)

Local (breve referência com município, coordenadas geográficas)	Observações (Descrição breve dos principais impactos potenciais observados durante a visita de campo)	Estaca ou Km	Fotografia (visualização com imagens digitais)
ZONA URBANA DE MONTE DO CARMO, coord., UTM E=815215,001 N=8808595,029	<p>Início do trecho. As orientações referentes a lado direito e lado esquerdo (LD e LE) deste trecho seguem o sentido Monte do Carmo à Porto Nacional.</p> <p>Segmento de aproximadamente 800m interceptando a zona urbana de Monte do Carmo, onde verifica-se a presença predominante de residências, comércios, prestadores serviços e áreas de lazer, parada de ônibus, e cerca de madeira. Os imóveis no lado direito estão com distância mínima de 10 m do eixo da rodovia e no lado esquerdo apresentado distância mínima de 17 m do eixo da rodovia. A cerca de madeira começa na estaca 15 e termina na estaca 30.</p> <p>Verificou-se também a presença de redutores de velocidade (tipo quebra-molas), porém, sem sinalização vertical, Postes de energia elétrica na faixa de domínio distância de aproximadamente 03,5 e 06 m do eixo da pista.</p>	00,00	
ZONA RURAL DE MONTE DO CARMO, coord., UTM E= 814670,274 N= 8808425,774	Cerca em ambos os lados da rodovia, distância aproximadamente 08m do eixo da rodovia		

<p>ZONA RURAL DE MONTE DO CARMO, coord., UTM E= 812862,742 N= 8810354,083</p>	<p>Lavoura instalada na faixa de domínio, distância aproximadamente de 04 m do eixo da rodovia.</p>	<p>155</p>	
<p>ZONA RURAL DE MONTE DO CARMO, coord., UTM E= 808079,918 N=8815857,541</p>	<p>Lavoura e cerca na faixa de domínio, distância aproximadamente de 04 m do eixo da rodovia</p>	<p>540</p>	
<p>ZONA RURAL DE MONTE DO CARMO, coord., UTM E= 807646,187 N=8817636,065</p>	<p>Lavoura e cerca na faixa de domínio, distância aproximadamente de 04 m do eixo da rodovia</p>	<p>635</p>	
<p>ZONA RURAL DE MONTE DO CARMO, coord., UTM E= 805272,430 N=8817967,277</p>	<p>Lavoura, cerca e cabos de sustentação da torre de telefonia na faixa de domínio, distância aproximadamente de 04 m, 12 m e 18 m respectivamente do eixo da rodovia</p>	<p>755</p>	 
<p>ZONA RURAL, coord., UTM E= 803933,909 N=8818339,976</p>	<p>Cerca em ambos os lados da rodovia, na faixa de domínio, distância de 25 m do eixo da rodovia.</p>	<p>825</p>	
<p>ZONA RURAL, coord., UTM E= 802477,945 N=8818756,645</p>	<p>Cerca em ambos os lados da rodovia e pista de pouso e decolagem de avião na faixa de domínio com distância de aproximadamente 20 m e 10 m respectivamente do eixo da rodovia.</p>	<p>900</p>	

<p>ZONA RURAL, coord., UTM E= 797035,462 N=8819348,608</p>	<p>Lavoura e cerca na faixa de domínio com distância de aproximadamente 20 m e 04 m respectivamente do eixo da rodovia.</p>	<p>1200</p>	
<p>ZONA RURAL, coord., UTM E= 795517,365 N=8821815,740</p>	<p>Local de extração de cascalho na faixa de domínio com distância de aproximadamente 13 m do eixo da rodovia.</p>	<p>1345</p>	
<p>ZONA RURAL, coord., UTM E= 793464,967 N=8822193,967</p>	<p>Lavoura em ambos os lados da rodovia com distância de aproximadamente 04 m respectivamente do eixo da rodovia.</p>	<p>1460</p>	
<p>ZONA RURAL DE PORTO NACIONAL, coord., UTM E= 788767,284 N=8819173,959</p>	<p>Entulho depositado na faixa de domínio com distância de aproximadamente 17 m do eixo da rodovia.</p>	<p>1745</p>	

<p>ZONA URBANIZADA DE PORTO NACIONAL, coord., UTM E= 787124,060 N=8817943,786</p> <p>ZONA URBANA DE PORTO NACIONAL, coord., UTM E= 785426,311 N=8817279,871</p>	<p>Loteamento na faixa de domínio com distância de aproximadamente 30 m do eixo da rodovia. Segmento de aproximadamente 1.800m interceptando zona urbana da sede municipal de Porto Nacional, onde foram identificados residências, edificação, postes e outdoor na faixa de domínio com distância aproximada de 07m, 10m, 07m, 05m respectivamente do eixo da pista. Entrada e saída de automóveis (LE) sem sinalização vertical e horizontal no local, outdoor na faixa de domínio com distância aproximada de 10 m do eixo da pista.</p>	<p>1850</p> <p>a</p> <p>1941</p>	
---	---	----------------------------------	---

OBS:

1- Incluir quantas linhas considerar necessário.

2- Itens a serem documentados: vista geral da rodovia; paisagem ambiental predominante; remanescente de vegetação predominante; passivo ambiental grave se houver; intervenção grave.

ANEXO 2. REGISTRO DE CASOS QUE PODERIAM SE ENQUADRAR SOB O REASSENTAMENTO INVOLUNTARIO (OP/BP 4.12)

Município e Localização/ Coordenadas UTM	Caracterização [por exemplo: Ocupação de comercio /residência/permanente/temporal da faixa de domínio]	Registro Fotográfico/data