

DECRETO Nº 39.601, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2018

Cria o Parque Urbano Universitário Pistão Sul - Parque Sul, na Região Administrativa de Taguatinga e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos VI e VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º Fica criado o Parque Urbano Universitário Pistão Sul - Parque Sul na Área Sul, localizado na margem leste da Estrada Parque Contorno - EPCT, DF-001, em frente ao lote 01 da QS 07, da Região Administrativa de Taguatinga, com a área de 4.3818 hectares e perímetro de 1.259,59 metros.

Parágrafo único. O Parque Sul é classificado como parque de uso múltiplo, nos termos da Lei Complementar nº 265, de 14 de dezembro de 1999.

Art. 2º Os limites do Parque Sul estão definidos a partir da delimitação das coordenadas geo-referenciadas ao Sistema Geodésico Brasileiro, a partir da estação ativa da RBMC de Brasília, e encontram-se representadas no Sistema UTM, referenciadas ao Meridiano Central - 45º WGr, tendo como o Datum o SIRGAS 2000, conforme Anexo Único deste Decreto.

Art. 3º São objetivos do Parque Sul:

I - proteger e recuperar recursos hídricos, edáficos e genéticos;

II - estimular o desenvolvimento de educação ambiental, das atividades de recreação e lazer em contato harmônico com a natureza;

III - preservar a área e das espécies nativas da biota local;

IV - estimular as atividades esportivas, culturais e de turismo.

Art. 4º Podem ser realizados convênios, parcerias, termos de cooperação e outros instrumentos que permitam viabilizar a implantação do Parque Sul.

Art. 5º Compete à Administração Regional de Taguatinga desenvolver o plano diretor do parque, que constituirá o principal instrumento de planejamento e gestão, nos termos do art. 12 da Lei Complementar nº 265, de 1999.

Art. 6º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de dezembro de 2018
131º da República e 59º de Brasília
RODRIGO ROLLEMBERG

ANEXO ÚNICO
PARQUE URBANO UNIVERSITÁRIO PISTÃO SUL (PARQUE SUL)

TABELA DE AZIMUTES, DISTÂNCIAS E COORDENADAS					
LADOS		AZIMUTE (UTM)	DISTÂNCIA (UTM) metros	COORDENADAS UTM	
Vértices	Vértices			E metros	N metros
PEAC-05	PEAC-01	112°29'28"	13,46	175050,94	8243952,46
PEAC-01	PEAC-02	151°40'32"	543,91	175309,01	8243473,67
PEAC-02	PEAC-03	243°22'55"	79,78	175237,68	8243437,93
PEAC-03	PEAC-04	331°46'18"	552,12	174976,54	8243924,38
PEAC-04	PEAC-05	61°47'49"	70,32	175038,51	8243957,61

Inicia-se a descrição deste perímetro no vértice PEAC-05, de coordenadas N 8.243.957,61 m. e E 175.038,51 m. deste, segue com azimute de 112°29'28" e distância de 13,46 m. até o vértice PEAC-01, de coordenadas N 8.243.952,46 m. e E 175.050,94 m.; deste, segue com azimute de 151°40'32" e distância de 543,91 m. até o vértice PEAC-02, de coordenadas N 8.243.473,67 m. e E 175.309,01 m.; deste, segue com azimute de 243°22'55" e distância de 79,78 m. até o vértice PEAC-03, de coordenadas N 8.243.437,93 m. e E 175.237,68 m.; deste, segue com azimute de 331°46'18" e distância de 552,12 m. até o vértice PEAC-04, de coordenadas N 8.243.924,38 m. e E 174.976,54 m.; deste, segue com azimute de 61°47'49" e distância de 70,32 m. até o vértice PEAC-05, de coordenadas N 8.243.957,61 m. e E 175.038,51 m.; ponto inicial da descrição deste perímetro. Todas as coordenadas aqui descritas estão geo-referenciadas ao Sistema Geodésico Brasileiro, a partir da estação ativa da RBMC de Brasília, e encontram-se representadas no Sistema UTM, referenciadas ao Meridiano Central - 45º WGr, tendo como o Datum o SIRGAS 2000. Todos os azimutes e distâncias, áreas e perímetros foram calculados no plano de projeção UTM.

DECRETO Nº 39.602, DE 28 DE DEZEMBRO DE 2018

Aprova o Plano de Ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek, e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos VII e XXVI, do art. 100, da Lei Orgânica do Distrito Federal, o art. 2º, § 8º, da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e as disposições contidas no Decreto "N" nº 596, de 8 de março de 1967, DECRETA:

Art. 1º Fica aprovado o Plano de Ocupação do equipamento regional denominado Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek, localizado na Região Administrativa do Lago Sul - RA XVI, consubstanciado no documento intitulado "Plano de Ocupação Aeroporto Internacional de Brasília", abrangendo a denominada Área Civil, com aproximadamente 994,76 ha (novecentos e noventa e quatro hectares e setenta e seis centiares).

Art. 2º As áreas ocupadas e a serem ocupadas na área de abrangência do Plano de Ocupação a que se refere o art. 1º não podem constituir lotes sob qualquer de suas categorias, definidas no § 7º do art. 2º da lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979;

Parágrafo único. As áreas a que se refere o caput devem ser objeto de contrato de concessão e estar sujeitas às normas, diretrizes, vistoria e liberação da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - Infraero e da Concessionária responsável pela administração da área concedida do Aeroporto Internacional de Brasília, até o ano de 2037, respeitadas as disposições do Plano de Ocupação e as licenças ambientais e suas condicionantes.

Art. 3º O uso e ocupação do solo estabelecidos no Plano de Ocupação são os que regem a área do aeroporto, sob concessão, quando utilizada para atividades complementares à atividade aeroportuária.

Art. 4º O licenciamento de obras e edificações e de atividades econômicas e a aprovação de sistema viário com conexão com vias externas a área do aeroporto devem ser realizados pelos órgãos competentes do Distrito Federal, independentemente dos procedimentos internos, próprios do concedente e da concessionária do Aeroporto Internacional de Brasília.

Parágrafo único. O licenciamento de obras e edificações, de que dispõe o caput deve ser efetuado nos termos do art. 27 da Lei nº 6.138, de 26 de abril de 2018, que institui o Código de Obras e Edificações do Distrito Federal, quanto à aplicação de rito especial previsto para área de gestão específica.

Art. 5º Qualquer projeto arquitetônico a ser implantado no Aeroporto Internacional de Brasília que ultrapasse o limite de 9 m de altura deve ser submetido à análise e manifestação do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan.

Art. 6º O órgão ambiental do Distrito Federal deve ser consultado sobre a ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília na área incidente sobre a Zona de Vida Silvestre - ZVS da APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado.

Art. 7º Devem ser realizadas, quando da execução de novas ocupações previstas no Plano de Ocupação, consultas às concessionárias de serviços públicos para verificação de interferência com redes implantadas, planejadas e capacidade de atendimento.

Art. 8º Os documentos urbanísticos referentes à aprovação do Plano de Ocupação citado no art. 1º encontram-se disponíveis no endereço eletrônico <http://www.sisdud.segeth.df.gov.br/>, conforme determinação da Portaria nº 06, de fevereiro de 2017, que dispõe sobre os procedimentos para divulgação no Sistema de Documentação

Urbanística e Cartográfica - SISDUC, da Secretaria de Estado de Gestão de Território e Habitação do Distrito Federal - SEGETH.

Art. 9º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 10. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de dezembro de 2018

131º da República e 59º de Brasília

RODRIGO ROLLEMBERG

GOVERNADORIA

CASA MILITAR

PORTARIA Nº 74, DE 27 DE DEZEMBRO DE 2018

Dispõe sobre o Programa do Governo do Distrito Federal, Residência Oficial de Águas Claras de Portas Abertas.

A CHEFE DA CASA MILITAR, DA GOVERNADORIA DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 105, parágrafo único, incisos I e V, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o art. 55, incisos XVII e XVIII, do Regimento Interno da Casa Militar da Governadoria do Distrito Federal, aprovado pelo Decreto nº 34.258, de 3 de abril de 2013 e considerando o disposto no art. 4º do Decreto nº 39.181, de 3 de julho de 2018, resolve:

Art. 1º Estabelecer a redefinição da Residência Oficial de Águas Claras - ROAC como componente relevante para a preservação da memória e identidade da cidade, com foco para além da destinação primeira de servir de residência ao Chefe do Poder Executivo do Governo do Distrito Federal, de modo a contribuir para a democratização e disponibilização do espaço para a comunidade, trazendo benefícios nas áreas da cultura, do turismo e do lazer para a população em geral, reforçando o compromisso com o correto emprego do dinheiro público.

Art. 2º O Projeto Residência Oficial de Águas Claras de Portas Abertas tem a finalidade de promover a preservação da memória e identidade de Brasília por meio do acesso do público ao patrimônio histórico-cultural pertencente à ROAC a partir de oficinas, projetos, palestras, exposições, capacitações e visitação às suas instalações, antes restritas às autoridades do governo e da sociedade.

Art. 3º O Projeto Residência Oficial de Águas Claras de Portas Abertas objetiva:

I - ampliar a destinação da ROAC, de maneira a funcionar como mais uma opção de educação e cultura à população de Brasília;

II - possibilitar a realização de visitas em grupo ou individuais às instalações da Residência Oficial mediante prévio agendamento;

III - oportunizar aos visitantes a obtenção de informações sobre a história da ROAC, as suas instalações e as atividades nela realizadas;

IV - apresentar aos visitantes explanação básica a respeito das funções e atividades desempenhadas pelo Governador e pela Primeira-Dama e de suas rotinas de trabalho;

V - divulgar a história de Brasília, as suas datas comemorativas e o hino da cidade;

VI - disponibilizar oficinas educativas e cursos de conscientização ambiental por intermédio de parcerias com as instituições públicas e privadas;

VII - realizar eventos culturais na Residência Oficial, como exposições de arte temporárias e permanentes;

VIII - disponibilizar estrutura física para reuniões de trabalho, seminários e workshops de órgãos e entidades do Governo de Brasília;

IX - promover, sempre que possível, a interação na ROAC, entre os órgãos do Governo de Brasília, os projetos sociais e a população;

XI - fomentar a produção e sistematizar espaço específico para a difusão dos direitos da criança e do adolescente, conforme o disposto no Decreto nº 38.118, de 6 de abril de 2017, que instituiu o Programa Criança Candanga;

XII - incentivar a realização de atividades voluntárias no âmbito da Residência Oficial.

Art. 4º A visitação aos espaços da Residência Oficial de Águas Claras será realizada em dias e horários definidos pela Casa Militar.

§ 1º O cancelamento da visita pode acontecer a qualquer momento, de acordo com a necessidade do Governo e coordenação da Casa Militar em conjunto com a agenda do Governador.

§ 2º O agendamento prévio e o fornecimento dos dados pessoais do solicitante são indispensáveis para a realização da visitação.

§ 3º O agendamento da visitação pode ocorrer de forma individual ou em grupo diretamente no site da ROAC.

§ 4º Nas visitas em grupo, o solicitante deve fornecer, no ato do agendamento, os dados pessoais dos participantes, devendo as substituições de integrantes do grupo serem comunicadas com até 24 horas de antecedência.

§ 5º A lista com os nomes dos visitantes deve ser previamente encaminhada para análise do setor responsável da Casa Militar, pela Coordenação de ROAC.

§ 6º O limite máximo de visitantes por evento, que pode ser alterado a critério da Casa Militar, é de 60 (sessenta) pessoas, incluindo professores ou monitores.

§ 7º É proibido o acesso à Residência Oficial de menores desacompanhados dos pais ou responsáveis.

§ 8º Fica a cargo do visitante a responsabilidade pelo transporte até a ROAC.

§ 9º. A Casa Militar pode prover, por ocasião da visitação, a alimentação das crianças e dos adolescentes da rede pública de ensino, de grupos de pessoas atendidas em unidades da política de assistência social vinculadas à SEDEST/MIDH e de outros públicos em situação de vulnerabilidade social.

§ 10. No dia da visita, todos os visitantes devem apresentar documento de identificação com foto.

§ 11. Os demais requisitos para a visitação à Residência Oficial de Águas Claras estão disponíveis em seu site.

Art. 5º O cancelamento da visitação aos espaços da Residência Oficial de Águas Claras ocorre nas seguintes situações:

I - necessidade de agenda do Governador;

II - em caso de dias chuvosos;

III - por questões de ordem técnica.

Art. 6º A equipe de trabalho específica para o atendimento às visitas à ROAC é composta por: gerente do projeto, receptivo, segurança de instalações, socorrista ou brigadista, assessor de comunicação, além de equipe de serviços da Residência Oficial, como cozinheiro, copeiro, garçons, serviços gerais e vigilantes, e de grupo de reforço da segurança, de acordo com a avaliação do responsável direto pela segurança.

Parágrafo único. A equipe responsável pelo atendimento às visitas à ROAC pode ser composta por voluntários desde que sejam observados os seguintes requisitos:

I - obediência ao estabelecido pelo art. 3º, inciso I, do Decreto nº 37.010, de 23 de dezembro de 2015, que regulamenta a prestação do serviço voluntário no âmbito da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal, e pela Portaria CM nº 04, de 2 de março de 2017;

II - a seleção dos voluntários se dará por meio de projeto disponibilizado pela Coordenação da Residência Oficial de Águas Claras junto ao Portal do Voluntariado;

III - disponibilização, pela Casa Militar, de vagas conforme o perfil dos visitantes e as atividades a serem desempenhadas nas visitas ou eventos;

IV - priorização das áreas de comunicação, libras, tradução de idiomas, história do Distrito Federal, pedagogia, turismo e os pioneiros.

Art. 7º Fica definido como gerente do projeto o Coordenador da Residência Oficial de Águas Claras, a quem compete:

I - desenvolver o projeto e coordenar as atividades das equipes envolvidas;

II - realizar estudo prévio das visitas agendadas, identificando o perfil dos visitantes e as necessidades da equipe de trabalho;



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

TERMO DE REFERÊNCIA

OBJETO: Plano de Ocupação do Aeroporto
Internacional de Brasília Juscelino Kubitscheck

INTERESSADO: INFRAMERICA
Concessionária do Aeroporto de Brasília S/A

PROCESSO SEI: 00390-00005995/2018-78

APRESENTAÇÃO

O presente Termo de Referência objetiva orientar a elaboração do Plano de Ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitscheck, instrumento que visa definir formas de ocupação e distribuição dos usos na área sob jurisdição da INFRAERO. O Plano de Ocupação constitui regramento de uso e ocupação do solo a ser observado no licenciamento das novas construções e das atividades econômicas instaladas no local, de modo a compatibilizá-los com o que estabelece a legislação urbanística do Distrito Federal.

1. INTRODUÇÃO

O Aeroporto Internacional de Brasília, localizado a cerca de 10 Km ao sul do Plano Piloto, entre o Lago Sul e o Park Way, ocupa área aproximada de 3 mil hectares (ha), dos quais cerca de 995 ha são área civil sob jurisdição da INFRAERO. A porção restante é área militar pertencente ao Ministério da Aeronáutica e encontra-se ocupada com instalações da Base Aérea de Brasília e do Comando da Aeronáutica – COMAER.

A poligonal da área do Aeroporto encontra-se definida na Planta de Parcelamento AeB PR 2/1, registrada em cartório. Entretanto, em decorrência das particularidades de sua utilização, não foi estabelecida norma específica de uso e ocupação do solo, em que pese, à época, o Decreto nº 596, de 08 de março de 1967, ter categorizado o Aeroporto, a Base Aérea de Brasília e o Setor Militar Urbano como integrantes dos Setores Complementares que, em virtude da

P. B. ML
mm 1/36 *g...*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

especialização de suas atividades, requeriam localização especial, conforme limites indicados no desenho nº 14 e sigla SCM, CE I/I.

Ressalta-se que as edificações e o funcionamento de qualquer atividade econômica na área deve ser precedido da emissão do devido licenciamento perante aos órgãos competentes do Governo do Distrito Federal, carecendo, para tanto, de regras que disponham sobre o uso e ocupação do solo.

Para suprir a área com este regramento, a Procuradoria do Distrito Federal – PGDF já havia se manifestado, no Parecer nº 000.045/2010 – PROMAI/PGDF, no sentido de que os órgãos e entidades envolvidos se articulassem com este intuito.

A especificidade do lote destinado ao Aeroporto, cuja ocupação deve atender às necessidades próprias operacionais de um terminal aeroportuário, associado à gestão de um órgão capacitado para esse fim, exige tratamento diferenciado quanto ao regramento de uso e ocupação do solo.

Nessa perspectiva, a elaboração do Plano de Ocupação pelo órgão gestor da área permite que as características funcionais e os objetivos do Aeroporto sejam adequadamente tratados e plenamente alcançado o potencial do lote.

Todavia, o Plano de Ocupação deve estar integrado ao espaço urbano do seu entorno e compatível com as diretrizes do planejamento territorial e urbano que abrange a área. Cumpre, então, a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH a emissão do Termo de Referência para a elaboração do Plano de Ocupação.

Registra-se que a proposta elaborada pela SEGETH para a Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS, em tramitação na Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF (PLC 132/2017), categorizou a área do Aeroporto como Unidade Especial – EU, conforme disposto nos Artigos 44 e 45, abrangendo situações específicas nos lotes que não se enquadram nas definições das unidades de Uso e Ocupação do Solo – UOS propostas. Essas unidades, também denominadas como Áreas de Gestão Específica, deverão ter parâmetros de uso e ocupação definidos com base em Plano de Ocupação elaborado pelo responsável por sua gestão, conforme Termo de Referência emitido pelo órgão responsável por sua aprovação, a

SEGETH/SUGEST

Termo de Referência – Plano de Ocupação Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek

f (circled) B 2/36
ML
mm
gms



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

SEGETH. Desta forma, observa-se que a elaboração do Plano de Ocupação para área do Aeroporto também converge com as intenções da proposta de legislação de uso e ocupação do solo para o Distrito Federal.

2. DIRETRIZES GERAIS

De acordo com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT-DF, aprovado pela Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e suas alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, a área do Aeroporto insere-se em Zona Urbana de Uso Controlado I – ZUUC I. A ZUUC I é composta de áreas predominantemente habitacionais de muito baixa densidade demográfica com alguns enclaves de baixa, média e alta densidades, estando inserida em sua maior parte nas Áreas de Proteção Ambiental – APA do Lago Paranoá e das Bacias do Gama e Cabeça de Veado.

Nessa zona, o uso urbano deve ser compatível com as restrições relativas à sensibilidade ambiental e à proteção do Conjunto Urbano Tombado de Brasília – CUB.

Assim, o Aeroporto deve observar as restrições ambientais impostas para as ocupações inseridas na APA das Bacias do Gama e Cabeça de Veado, criada pelo Decreto nº 9.417, de 21 de abril de 1986, com o objetivo maior de proteger as cabeceiras do Ribeirão do Gama e do Córrego Cabeça de Veado, garantindo a integridade dessas drenagens, responsáveis por um terço das águas do Lago Paranoá.

Aliado a estes aspectos, o Aeroporto se encontra inserido no entorno do CUB, em área classificada pela Portaria nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, como Setor de Entorno 05 – Ocupação Controlada II (SE-05). Dessa forma, deve-se respeitar também às diretrizes de preservação estabelecidas para a área.

Neste contexto, o normativo citado estabelece que qualquer projeto de edificação que ultrapasse 9 metros de altura, contados a partir da cota de soleira, deverá ser submetido à análise do IPHAN.

ML f gaur

3/36



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

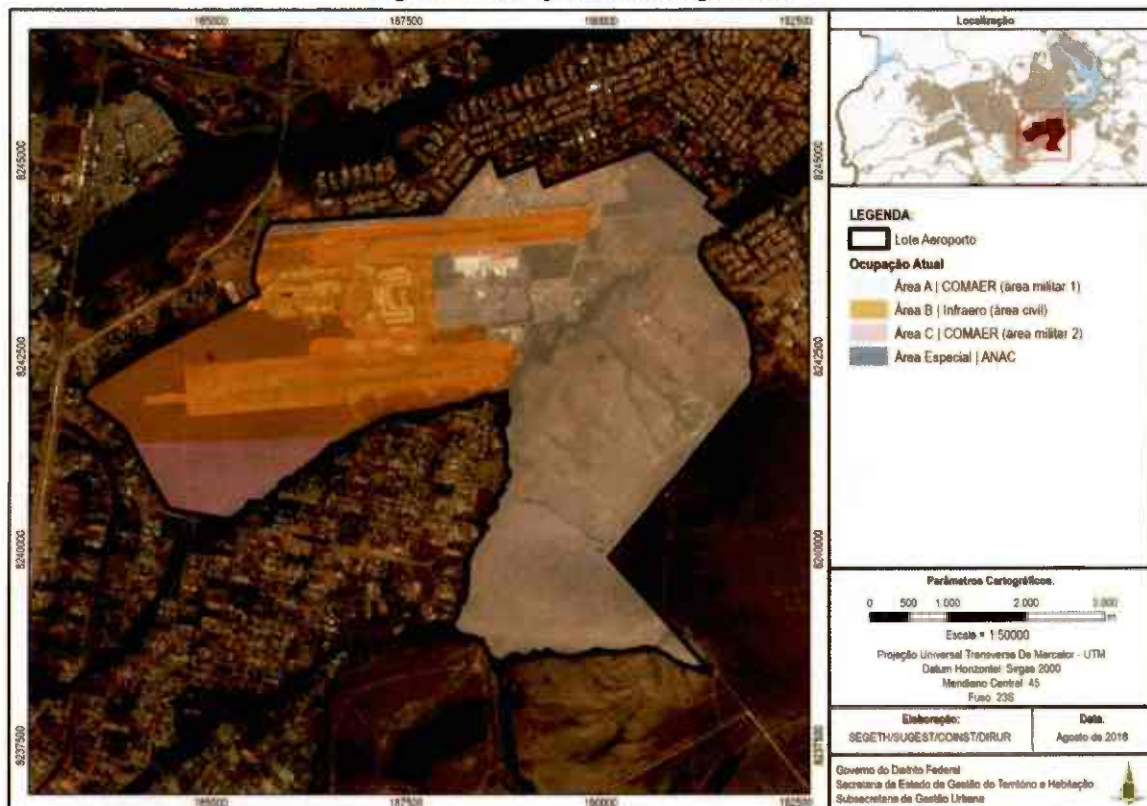
Em decorrência das características de porte, especialidade e implicações no território do Distrito Federal, o Aeroporto é considerado equipamento de abrangência regional pelo PDOT-DF.

Assim, o Plano de Ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília deverá harmonizar-se com as diretrizes contidas nos instrumentos mencionados, com a finalidade de alcançar plenamente sua função territorial e urbana.

3. DIRETRIZES URBANÍSTICAS

Estas Diretrizes Urbanísticas têm a finalidade de orientar a elaboração do Plano de Ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília. A poligonal de abrangência do Plano de Ocupação corresponde a porção do lote sob jurisdição da INFRAERO, correspondendo a aproximadamente 995 ha, representada como **Área B** na Figura 1.

Figura 1. Situação do lote registrado.



SEGETH/SUGEST

Termo de Referência – Plano de Ocupação Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek

[Handwritten signatures and initials]
4/36

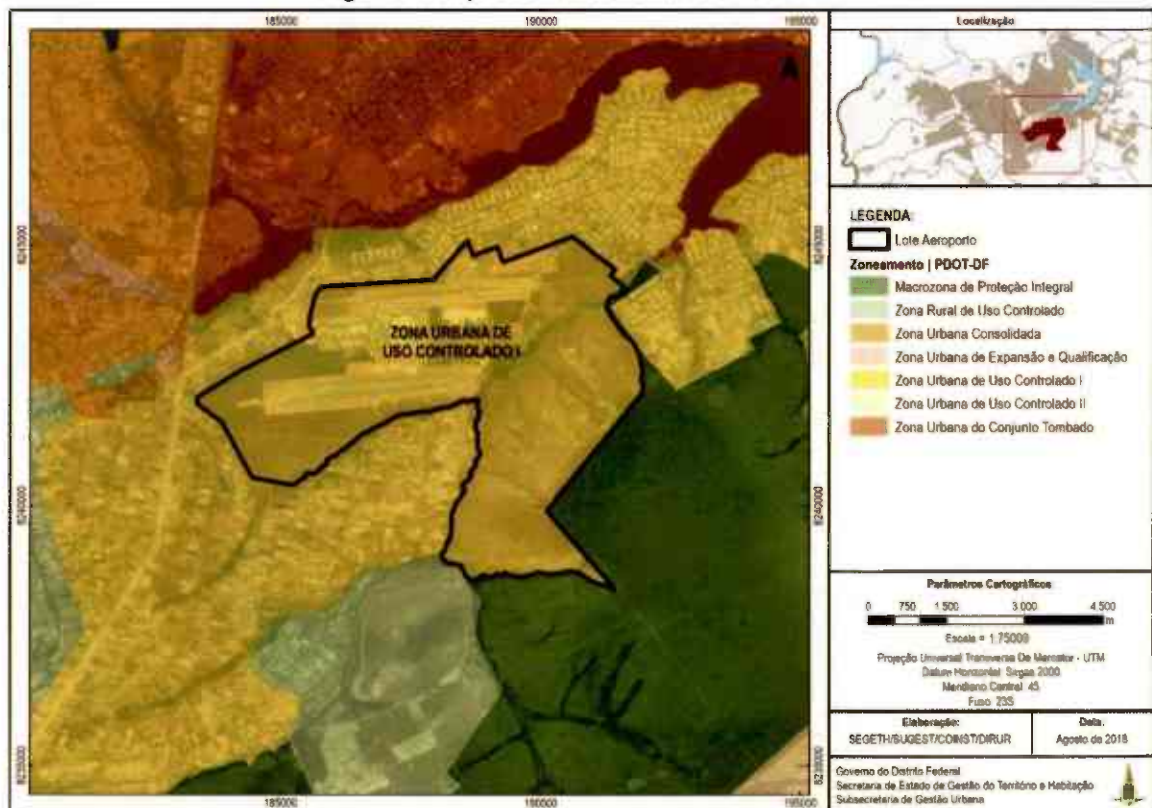


GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

3.1. DISPOSIÇÕES DO PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DO DISTRITO FEDERAL – PDOT-DF

De acordo com o zoneamento definido pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT-DF, Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e suas alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, o Aeroporto Internacional de Brasília está inserido na Zona Urbana de Uso Controlado I – ZUUC I (Figura 2).

Figura 2. Mapa de Zoneamento do PDOT-DF.



A ZUUC I apresenta áreas predominantemente residenciais com baixa densidade demográfica, e está inserida “em sua maior parte nas Áreas de Proteção Ambiental – APA do Lago Paranoá e das Bacias do Gama e Cabeça de Veado” (Art. 68, PDOT-DF, 2009). O Art. 69 do PDOT-DF define diretrizes para essa Zona:

Handwritten signatures and initials: R, MC, and others.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Art. 69. Na Zona Urbana de Uso Controlado I, o uso urbano deve ser compatível com as restrições relativas à sensibilidade ambiental da área e à proximidade com o Conjunto Urbano Tombado, observadas as seguintes diretrizes:

- I – Manter o uso predominantemente habitacional de baixa densidade demográfica, com comércio, prestação de serviços, atividades institucionais e equipamentos públicos e comunitários inerentes à ocupação;**
- II – Respeitar o plano de manejo ou zoneamento referente às unidades de conservação englobadas por essa zona e demais legislação pertinente;**
- III – proteger os recursos hídricos com a manutenção e a recuperação da vegetação das áreas de preservação permanente;**
- IV – Adotar medidas de controle ambiental voltadas para áreas limítrofes às Unidades de Conservação de Proteção Integral e às Áreas de Relevante Interesse Ecológico inseridas nessa zona, visando à manutenção de sua integridade ecológica;**
- V – Preservar e valorizar os atributos urbanísticos e paisagísticos que caracterizam essa área como envoltório da paisagem do Conjunto Urbano Tombado, em limite compatível com a visibilidade e a ambiência do bem protegido (grifos nossos – PDOT-DF, 2009).**

Em decorrência da abrangência regional, do porte e da especialidade, e por suas implicações no território, o PDOT-DF considera o Aeroporto como um equipamento regional, definindo diretrizes setoriais:

Art. 53. São diretrizes setoriais para o provimento de equipamentos regionais no território do Distrito Federal:

[...]

III – Otimizar a utilização dos equipamentos regionais, promovendo-se melhor dinâmica urbana e otimização da infraestrutura urbana instalada;

[...]

VIII – Ampliar as condições de acessibilidade aos equipamentos regionais já instalados; [...] (PDOT-DF, 2009).

3.2. DISPOSIÇÕES AMBIENTAIS

O Aeroporto está inserido na APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado (Figura 3). A APA corresponde à categoria de Unidade de Conservação de Uso Sustentável, de acordo com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000, caracterizada como:

Art. 2º [...]

I – Unidade de conservação: espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção;

[...]

[Handwritten signatures and initials in blue ink]



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Art. 7º As unidades de conservação integrantes do SNUC dividem-se em dois grupos, com características específicas:

- I** – Unidades de Proteção Integral;
- II** – Unidades de Uso Sustentável.

[...]

§ 2º O objetivo básico das Unidades de Uso Sustentável é compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais (Lei Federal Nº 9.985, 2000).

De acordo com o Decreto nº 9.417, de 21 de abril de 1986, que cria a APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado, são objetivos dessa APA:

Art. 2º [...]

I – Garantir a preservação do ecossistema natural ainda existente na bacia, em especial as porções incluídas nas áreas da Reserva Ecológica do Jardim Botânico de Brasília, da Reserva Ecológica da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, da Área de Relevante Interesse Ecológico do Capetinga/Taquara, criada pelo Decreto Federal nº 91.303, de 03 de junho de 1985, do Polígono de Proteção Hídrica do Catetinho, do Jardim Zoológico de Brasília e de outras áreas de preservação definidas na legislação ambiental ou neste decreto;

II – Promover a restauração das áreas alteradas por desmatamento, retirada de terra, cascalho, areia, pedra e argila ou por processos erosivos, plantio de essências exóticas e estabelecimento de plantas invasoras, localizadas dentro dos limites das áreas de preservação previstas neste Decreto;

III – Assegurar condições à realização de pesquisas integradas, interinstitucionais, de ecologia, levantamento e manejo de recursos naturais, com a participação da Fundação Zoobotânica do Distrito Federal, Companhia de Água e Esgotos de Brasília, Fundação Universidade de Brasília, Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística e outras instituições interessadas;

IV – Garantir a proteção qualitativa e quantitativa dos recursos hídricos existentes na bacia e contribuir para a educação do assessoramento e poluição do Lago Paranoá;

V – Disciplinar a ocupação da área de forma a garantir a preservação do meio ambiente e conservação dos recursos naturais (Decreto Nº 9.417/1986).

De acordo com o zoneamento da APA, o Aeroporto está inserido na Zona de Vida Silvestre – ZVS (Figura 3), que “tem por objetivo a preservação dos ecossistemas naturais da biota nativa, inclusive das espécies raras ou ameaçadas de extinção na região, as coleções hídricas e demais recursos naturais existentes” (Decreto nº 9.471/1986). Para a ZVS da APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado são definidos usos compatíveis e merecedores de incentivo:

Art. 21. São considerados usos compatíveis e merecedores de incentivo na Zona de Vida Silvestre as seguintes atividades:

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

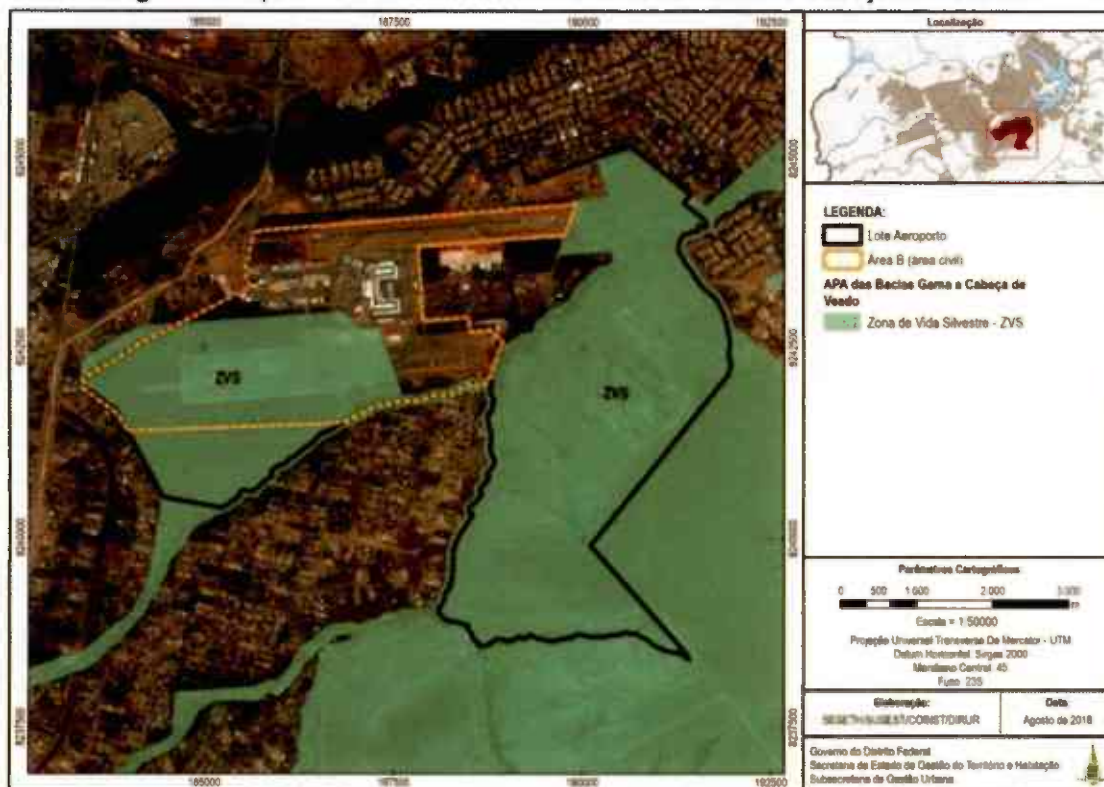
7/36



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

- I – Pesquisa ecológica, florestal, botânica, zoológica, limnológica e de manejo do ecossistema e dos recursos naturais locais, inclusive educação ambiental;
- II – Restauração de áreas perturbadas (Decreto nº 9.417/1986).

Figura 3. Mapa de zoneamento da APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado.



3.3. DISPOSIÇÕES DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL – IPHAN

Considerando a Portaria nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, que dispõe sobre a delimitação e diretrizes para a área de entorno do Conjunto Urbano Tombado – CUB, o Aeroporto está inserido no Setor de Entorno 05 – Ocupação Controlada II (SE-05), sendo definido que:

Art. 9º [...]

§ 1º Nas áreas urbanizadas deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que ultrapasse o limite de 9 (nove) metros de altura, contados a partir da cota de soleira do lote definida pela administração distrital (Portaria Nº 68, IPHAN, 2012).

[Handwritten signature]



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

A Portaria aponta que, dentro da área de entorno do CUB, qualquer projeto que envolva mudança no parcelamento ou no uso do solo, ou que exceda os limites estabelecidos pela Portaria, deve ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação.

3.4. DIRETRIZES DE ORDENAMENTO DA ÁREA

A ocupação urbana deve proporcionar diversidade de oferta de usos, mobilidade e acessibilidade à população, permitindo o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura e socialmente inclusiva. A partir do disposto na legislação e nas normas técnicas vigentes, o Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem buscar a complementaridade de usos e atividades, e a integração do tecido urbano, articulando as novas vias com as vias existentes. O traçado viário deve garantir a continuidade e a distribuição eficiente dos fluxos, além de contribuir para a integração de diferentes modais de transporte, priorizando a mobilidade ativa (pedestres e ciclistas) e o transporte coletivo.

Tendo em vista as especificidades de um equipamento regional como o Aeroporto, estas Diretrizes Urbanísticas não se aplicam aos usos e atividades inerentes ao funcionamento aeroportuário, independente da sua localização no lote.

Estas Diretrizes preveem a ocupação da área localizada entre a Estrada Parque Aeroporto – EPAR (DF-047) e a pista sul de pouso/decolagem do Aeroporto. No entanto, **por estar inserida na Zona de Vida Silvestre – ZVS da APA das Bacias Gama e Cabeça de Veado, a expansão do Aeroporto sobre a referida área somente será permitida após manifestação do órgão ambiental.** Estas Diretrizes consideram a viabilidade de expansão do Aeroporto sobre essa área em decorrência de ocupações e ações antrópicas existentes no local, além do histórico de concessão de licenciamento ambiental apresentado pelo interessado.

3.4.1. Uso e Ocupação do Solo

As Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo definem alguns parâmetros urbanísticos para cada Zona definida no Zoneamento. As Zonas caracterizam-se



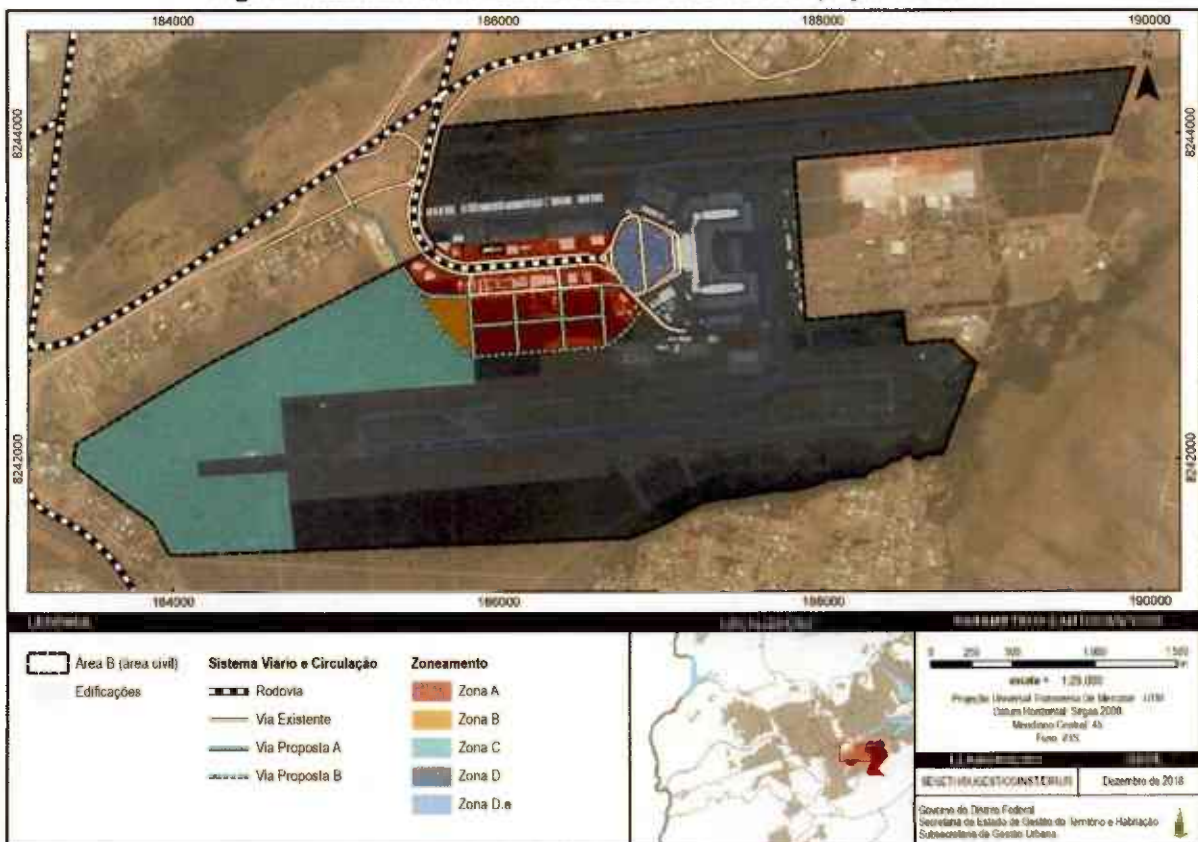
GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

como porções territoriais com condicionantes urbanísticas e ambientais similares, onde devem incidir os mesmos parâmetros de uso e ocupação, conferindo identidade e função para determinada Zona dentro do contexto urbano da área de abrangência das Diretrizes. O uso e a ocupação do solo devem seguir as disposições da legislação aplicável, além de respeitar os aspectos urbanísticos e ambientais da região.

Zoneamento

A partir de condicionantes urbanísticas e ambientais, e em conjunto com as Diretrizes de Sistema Viário e Circulação, foi definido o Zoneamento apresentado na Figura 4. O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem respeitar os parâmetros urbanísticos definidos para cada Zona.

Figura 4. Zoneamento das Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo.



[Handwritten signatures and initials]
10/36



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

O Zoneamento e os parâmetros urbanísticos definidos para cada Zona consideram, além do caráter aeroportuário, a proximidade com o Plano Piloto e com áreas majoritariamente residenciais, como o Parkway e o Lago Sul. Dessa forma, a destinação de usos e atividades para cada Zona intenciona ampliar a diversidade desses na área de abrangência destas Diretrizes, com a finalidade de atender aos usuários do Aeroporto, de oferecer comércio e prestação de serviços para a população que reside ou frequenta o entorno do Aeroporto, além de promover outros usos e atividades que sejam de interesse para o desenvolvimento do Distrito Federal e que se beneficiam da proximidade da estrutura aeroportuária, com potencial de atendimento em escala regional e nacional.

Para as Zonas de caráter gregário, as Diretrizes garantem a possibilidade de diversos usos e atividades, sendo que a identidade de cada Zona deve ser conferida por parâmetros urbanísticos de ocupação: Taxa de Ocupação e Altura Máxima. Os parâmetros urbanísticos definidos intencionam garantir liberdade projetual ao Plano de Ocupação e ao Projeto Urbanístico do Aeroporto.

Uso do Solo

- **Zona A**

A Zona A deve caracterizar-se pelo potencial de agregar pessoas ao longo do dia, devendo contemplar usos e atividades diversificados e de necessidade cotidiana dos usuários do Aeroporto e da população do Distrito Federal, com a presença de espaços livres e espaços verdes. As Diretrizes para essa Zona consideram a sua localização lindeira à EPAR (DF-047), rodovia de acesso ao Aeroporto, ao longo da qual deve ocorrer uma ocupação mais compacta, com características de subcentralidade.

Nessa Zona, devem ser permitidos os usos comercial, prestação de serviços, institucional, industrial de pequeno porte e baixa incomodidade, e espaços livres e espaços verdes. Devem ocorrer estabelecimentos destinados a restaurantes, bares,

11/36



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

lanchonetes, farmácias, conveniências, lojas diversas, escritórios, cinemas, teatros, hotéis, centro de eventos e de exposições, praças etc.

O Quadro 1 apresenta a síntese das Diretrizes para a Zona A:

Quadro 1. Síntese das diretrizes para a Zona A.

	USOS	DIRETRIZES
ZONA A	SUBCENTRALIDADE Comercial; Prestação de Serviços; Institucional; Industrial de pequeno porte e baixa incomodidade; Espaços Livres; Espaços Verdes.	<ul style="list-style-type: none">• Incentivar fachadas ativas integradas ao ambiente urbano mediante térreos com acesso direto pela calçada no nível da circulação dos pedestres;• Garantir a constituição das vias e calçadas por meio da abertura das fachadas das edificações para esses espaços de circulação;• Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;• Garantir 50% de permeabilidade visual nas fachadas das edificações voltadas para o logradouro público – passeios, calçadas, vias, espaços livres e espaços verdes etc.;• Qualificar os espaços livres e os espaços verdes voltados para as vias, calçadas e passeios;• Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;• Alturas máximas: conforme Figura 10, item “Gabarito”;• Taxa de ocupação da Zona: 60,0%, conforme item “Taxa de Ocupação”.

• **Zona B**

A Zona B deve caracterizar-se como uma zona de transição entre as Zonas A, com uma ocupação mais intensa, e a Zona C, com características de parque urbano, devendo configurar a porta de entrada desse parque. Na Zona B devem ser permitidos os usos comercial, prestação de serviços, institucional, e industrial de pequeno porte e baixa incomodidade. Ainda que possa abrigar os mesmos usos e atividades que a Zona A, a Zona B deve apresentar uma ocupação menos intensa, configurando a transição entre as Zonas. Os usos e atividades devem ser compatíveis com a proximidade de um parque urbano, a fim de estimular a apropriação desse parque e fortalecer o caráter gregário que essa Zona deve ter, com espaços livres e espaços verdes, restaurantes, bares, lanchonetes, farmácias, lojas diversas etc.

12/36



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

O Quadro 2 apresenta a síntese das Diretrizes para a Zona B:

Quadro 2. Síntese das diretrizes para a Zona B.

	USOS	DIRETRIZES
ZONA B	PORTA DE ENTRADA DO PARQUE URBANO (ZONA C) Comercial; Prestação de Serviços; Institucional; Industrial de pequeno porte e baixa incomodidade; Espaços Livres; Espaços Verdes. * usos e atividades de menor porte que na Zona A.	<ul style="list-style-type: none">• Incentivar fachadas ativas integradas ao ambiente urbano mediante térreos com acesso direto pela calçada no nível da circulação dos pedestres;• Garantir a constituição das vias e calçadas por meio da abertura das fachadas das edificações para os espaços de circulação;• Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;• Garantir 50% de permeabilidade visual nas fachadas das edificações voltadas para o logradouro público – passeios, calçadas, vias, espaços livres e espaços verdes etc.;• Qualificar os espaços livres e espaços verdes voltados para as vias, calçadas e passeios;• Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;• Altura Máxima: 12,0 metros, conforme Figura 10, item “Gabarito”;• Taxa de ocupação da Zona: 30,0%, conforme item “Taxa de Ocupação”.

• **Zona C**

A Zona C deve caracterizar-se como uma área de amortecimento entre a área residencial circundante e o Aeroporto, com a manutenção da vegetação nativa, sendo permitido usos e atividades culturais, esportivas e de lazer. O uso e a ocupação nessa Zona devem ser compatíveis com a formação de um parque urbano, que contribuam para a sua apropriação pelos usuários do Aeroporto e pela população do Distrito Federal, para ter um caráter bucólico, contemplativo e de lazer. A ocupação deve ser de baixa intensidade e de baixo impacto no ambiente natural, com edificações harmonicamente inseridas na paisagem e que permitam a apreciação da natureza. Podem ser implantados mirantes com altura superior à permitida para a Zona.

Na Zona C, devem ser previstos passeios, ciclovias/ciclofaixas, iluminação para pedestres e ciclistas, bancos, paisagismo, dentre outros. Os mobiliários



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

urbanos e atividades devem estar em concordância com o propósito de recreação, lazer, melhoria da qualidade ambiental urbana, proteção dos recursos hídricos, manutenção e melhoria paisagística, proteção de bens e manifestações culturais, entre outros.

O Quadro 3 apresenta a síntese das Diretrizes para a Zona C:

Quadro 3. Síntese das diretrizes para a Zona C.

	USOS	DIRETRIZES
ZONA C	PARQUE URBANO Usos e atividades culturais, esportivas, de lazer e recreação.	<ul style="list-style-type: none">• Garantir uma ocupação de baixa intensidade e de baixo impacto sobre o ambiente natural;• Garantir que as edificações sejam harmonicamente inseridas na paisagem;• Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;• Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;• Garantir a implantação de mobiliário urbano em concordância com o propósito da Zona, e que contribuam para a sua apropriação pela população;• Altura Máxima: 10,5 metros, conforme Figura 10, item "Gabarito";• Taxa de ocupação da Zona: 2,0%, conforme item "Taxa de Ocupação".

• **Zona D**

A Zona D compreende a região destinada a atividades operacionais inerentes ao funcionamento aeroportuário, como os terminais de embarque/desembarque e a área de tráfego das aeronaves, onde não se aplicam as Diretrizes de Ordenamento da Área definidas neste Termo de Referência.

Nessa Zona, foi identificado um espaço de transição com a Zona A, sendo definido como **Zona D.e**, que pode desempenhar a função de expansão da Zona D (Zona D_{expansão}) ou outra função diversa a essa.

Na **Zona D.e**, quando essa desempenhar a função de expansão da Zona D, também não se aplicam essas Diretrizes de Ordenamento da Área.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

- **Zona D.e**

Caso a Zona D.e seja destinada a funções diversas a da Zona D, deve caracterizar-se como a porta de entrada/saída do Aeroporto, conectando as Zonas A e D. Na Zona D.e devem ser permitidos usos e atividades diversificados, o que confere à essa zona uma função estratégica para o desempenho da Zona A.

Na Zona D.e, as edificações, e outras construções de qualquer natureza, devem contribuir para a manutenção da vista privilegiada do horizonte da cidade (Figura 5 e Figura 6), além da ventilação e iluminação natural, atualmente existente no pavimento superior, onde está localizado o embarque do Aeroporto. Essa visibilidade a ser assegurada converge com a diretriz do PDOT-DF para a Zona Urbana de Uso Controlado I que aponta a necessidade de “preservar e valorizar os atributos urbanísticos e paisagísticos que caracterizam essa área como envoltório da paisagem do Conjunto Urbano Tombado, em **limite compatível com a visibilidade e a ambiência do bem protegido**” (grifos nossos – PDOT-DF, 2009).

Figura 5. Vista do pavimento superior do Aeroporto – embarque.

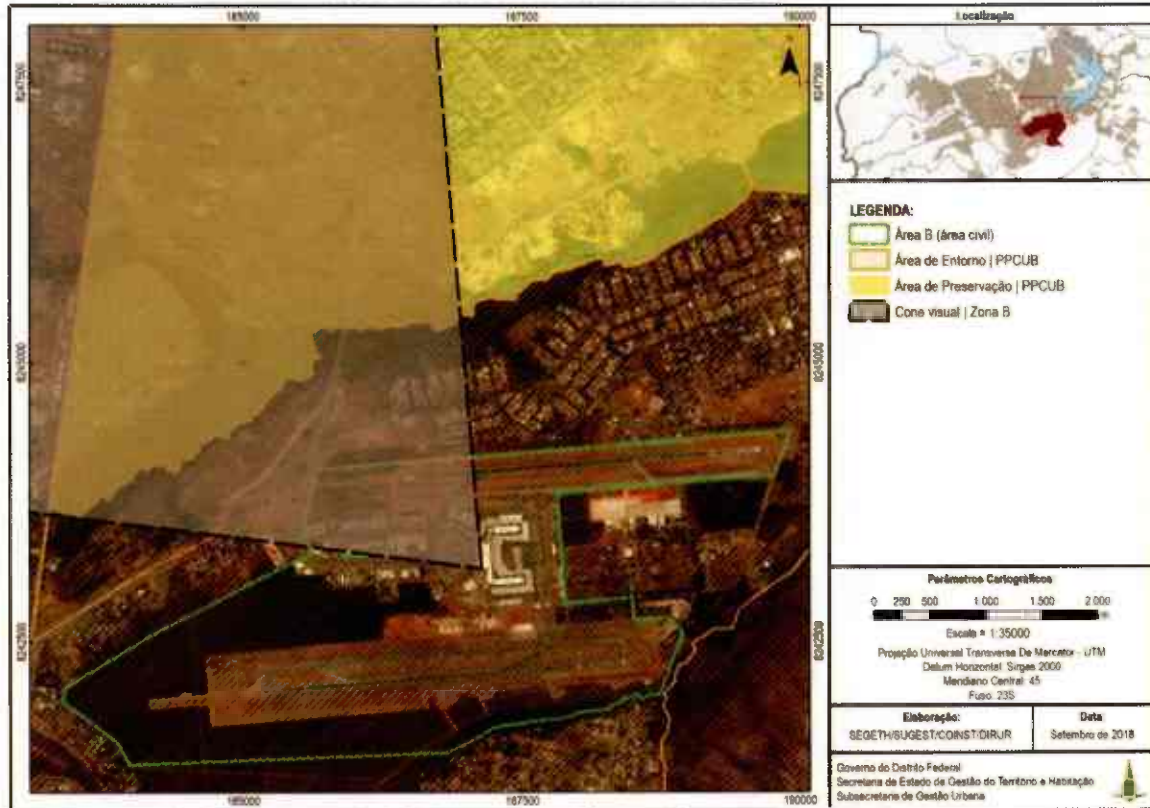


R
B
ML
mm
JMM



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 6. Mapa do cone visual da Zona D.e.



Na Zona D.e, as novas edificações, ou ocupações de qualquer natureza, a serem implantadas dentro de uma faixa de 30 metros a partir do limite do pavimento de embarque, não devem ultrapassar a altura desse pavimento. Para além dessa faixa de 30 metros, deve ser considerada uma outra faixa de 20 metros, na qual a altura das edificações, ou ocupações de qualquer natureza, deve ser de, no máximo, 10,5 metros. Em ambas faixas de área, podem ser implantadas coberturas nos percursos destinados à pedestres e ciclistas, e em locais de permanência de pessoas.

As edificações, e outras construções de qualquer natureza, devem ser implantadas de forma harmônica com a paisagem, a fim de garantir a manutenção da visibilidade do horizonte e da cidade, e de permitir a livre circulação de pedestres e ciclistas, conforme ilustrado na Figura 7.

Handwritten signature and initials: ML f - m/j/gam



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 7. Exemplos de edificações integradas à paisagem e com permeabilidade de fluxos.



Na Zona D.e, no caso de edificações que tenham suas coberturas visíveis, principalmente a partir do pavimento superior do Aeroporto, onde está localizado o embarque atualmente, deve ser previsto o tratamento arquitetônico e paisagístico dessas coberturas, a fim de garantir a qualidade estética e ambiental, a exemplo de coberturas verdes ou terraços (Figura 8).

Figura 8. Exemplos de cobertura de edificações com tratamento arquitetônico e paisagístico.



Na Zona D.e, devem ser permitidos os usos comercial, prestação de serviços, institucional, industrial de pequeno porte e baixa incomodidade e espaços livres e espaços verdes, como restaurantes, bares, lanchonetes, farmácias, conveniências, lojas diversas, escritórios, cinemas, teatros, hotéis, centro de eventos e de exposições, praças etc. – de menor porte que na Zona A.

Considerando a função aeroportuária, pode ser permitido a manutenção de bolsões de estacionamento, desde que sejam implantados percursos acessíveis que garantam a circulação e a permanência segura e confortável das pessoas. Dessa



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

forma, os bolsões atualmente implantados podem ser reduzidos a fim de criar espaços livres e espaços verdes qualificados, com infraestrutura e mobiliário urbano pensados na escala humana, e que proporcionem atividades diversificadas, incentivando a sua apropriação pelos usuários do Aeroporto. O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico podem, ainda, destinar o subsolo para a implantação de estacionamentos.

Não deve ser permitido nenhum tipo de cercamento nas áreas não destinadas à estacionamento, devendo ser garantida a livre circulação das pessoas nessas áreas. Devem ser instalados paraciclos em locais acessíveis, sem obstruir o passeio e a livre circulação de pedestres e ciclistas.

O Quadro 4 apresenta a síntese das Diretrizes para a Zona D.e:

Quadro 4. Síntese das diretrizes para a Zona D.e.

	USOS	DIRETRIZES
ZONA D.e	PORTA DE ENTRADA DO AEROPORTO Comercial; Prestação de Serviços; Institucional; Industrial de pequeno porte e baixa incomodidade; Espaços Livres; Espaços Verdes. * usos e atividades de menor porte que na Zona A.	<ul style="list-style-type: none">• Contribuir para a visibilidade da cidade e do Conjunto Urbano Tombado;• Promover a integração do embarque/desembarque do Aeroporto com a Zona A;• Incentivar fachadas ativas integradas ao ambiente urbano mediante térreos com acesso direto pela calçada no nível da circulação dos pedestres;• Garantir a constituição das vias e calçadas por meio da abertura das fachadas das edificações para os espaços de circulação;• Evitar muros ou cercas sem permeabilidade visual e fachadas cegas sem aberturas, bem como acessos de garagens que desqualifiquem ou depreciem os espaços de circulação;• Garantir 50% de permeabilidade visual nas fachadas das edificações voltadas para o logradouro público – passeios, calçadas, vias, espaços livres e espaços verdes etc.;• Qualificar os espaços livres e espaços verdes voltados para as vias, calçadas e passeios;• Constituir rede cicloviária e de calçadas integradas e conectadas que priorizem a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade do usuário;• Altura Máxima: conforme item "Gabarito";• Taxa de ocupação da Zona: conforme item "Taxa de Ocupação".

F



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Ocupação do Solo

• **Taxa de Ocupação**

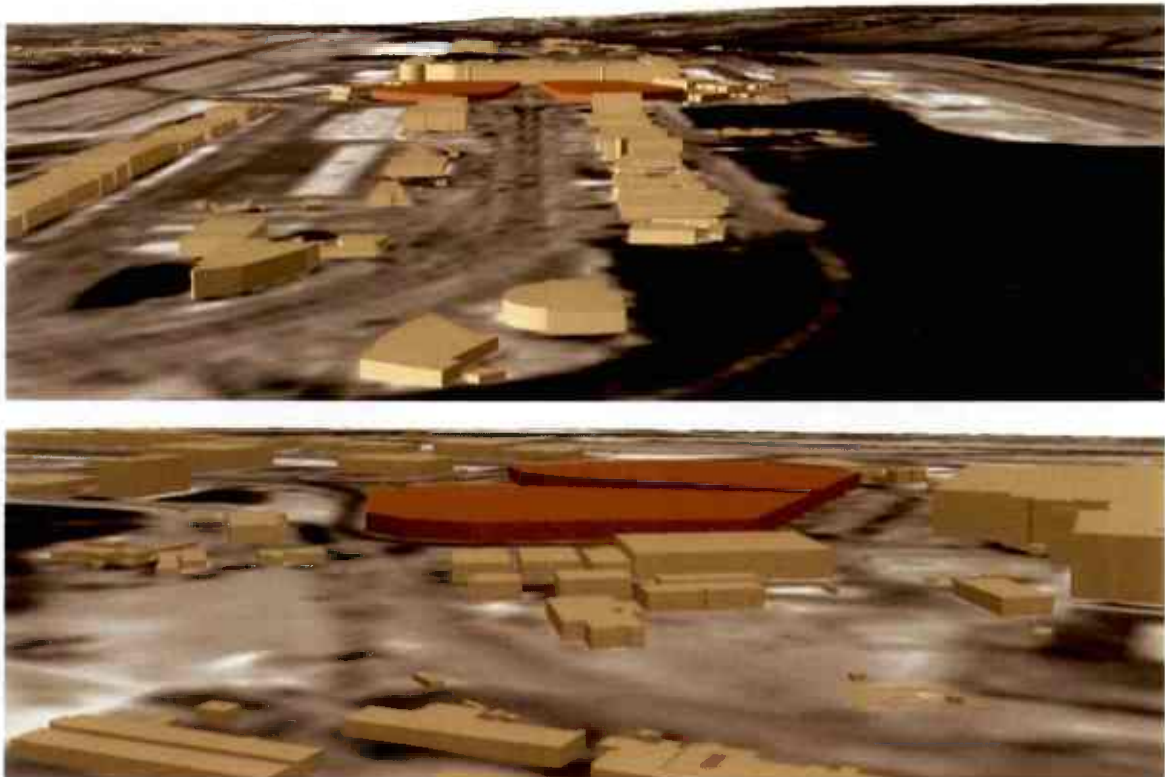
Considerando as características de cada Zona, o Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem respeitar as Taxas de Ocupação apresentadas na Tabela 1, as quais devem ser aplicadas à área total de cada Zona.

Tabela 1. Alturas Máximas e Taxas de Ocupação.

Zona	Altura Máxima (m)	Taxa de Ocupação (%)
A	Conforme Figura 10	60,0%
B	12,0	30,0%
C	10,5	2,0%
D.e	10,5*	70,0%

(*) Quanto à **Taxa de Ocupação** na **Zona D.e**, **70,0% da área total da Zona** pode atingir uma altura máxima de 10,5 metros (Figura 9). Dentro desse percentual, **20,0% da área total da Zona** pode atingir uma altura máxima de 25,5 metros. Dessa forma, **30,0% da área total da Zona** deve permanecer sem ocupação.

Figura 9. Simulação de altura e ocupação da Zona D.e.



f (P) B ML
19/36
mm
giam

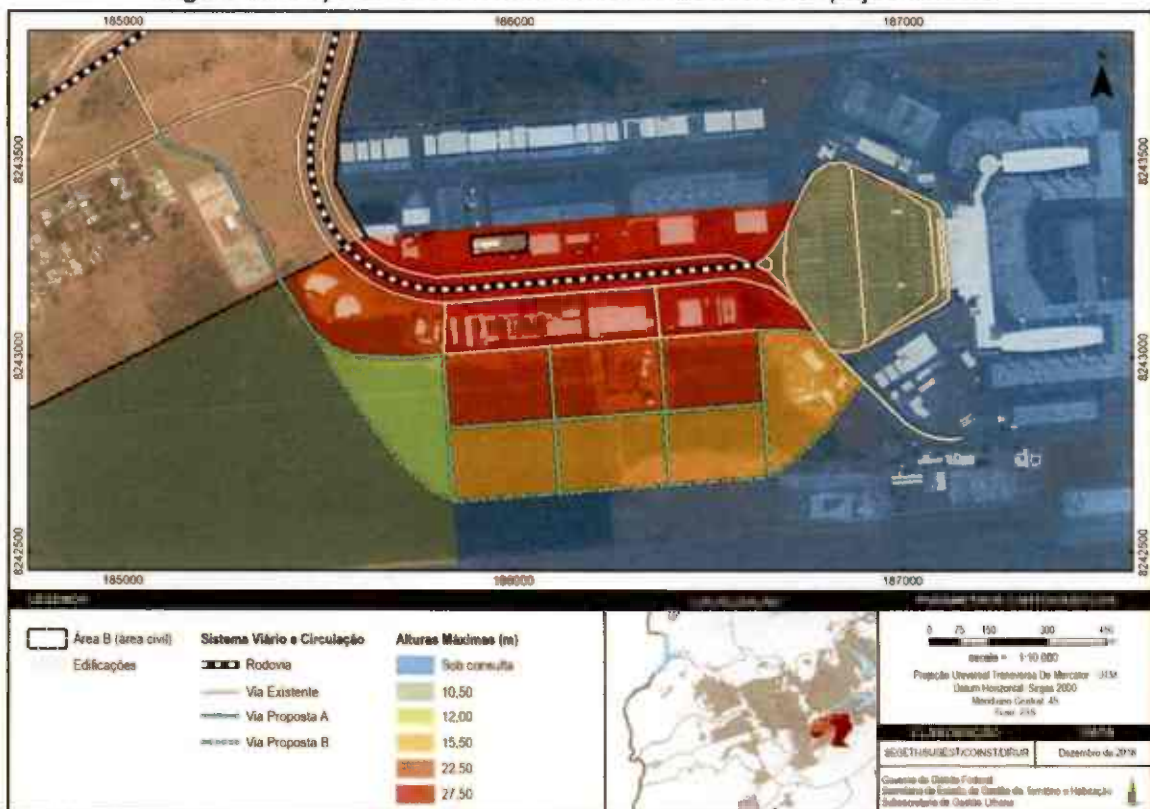


GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

• **Gabarito**

A definição do gabarito intenciona definir uma silhueta harmônica, integrada à paisagem urbana marcada pelas baixas densidades do entorno e à paisagem natural ainda presente na região, além de respeitar as alturas máximas determinadas e necessárias para a segurança das atividades aeroportuárias e manifestação do IPHAN nos termos da Portaria nº 68/2012. Dessa forma, as alturas máximas indicadas na Figura 10 respeitam um gradiente, que, em conjunto com os outros parâmetros urbanísticos, devem conferir identidade às Zonas.

Figura 10. Mapa de Gabaritos das Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo.



3.4.2. Sistema Viário e Circulação

O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem observar o **Decreto Nº 38.047**, de 09 de março de 2017, que regulamenta o Artigo 20 do PDOT-DF “no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento

SEGETH/SUGEST

Termo de Referência – Plano de Ocupação Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek

ML
20/36
TMD
JMK

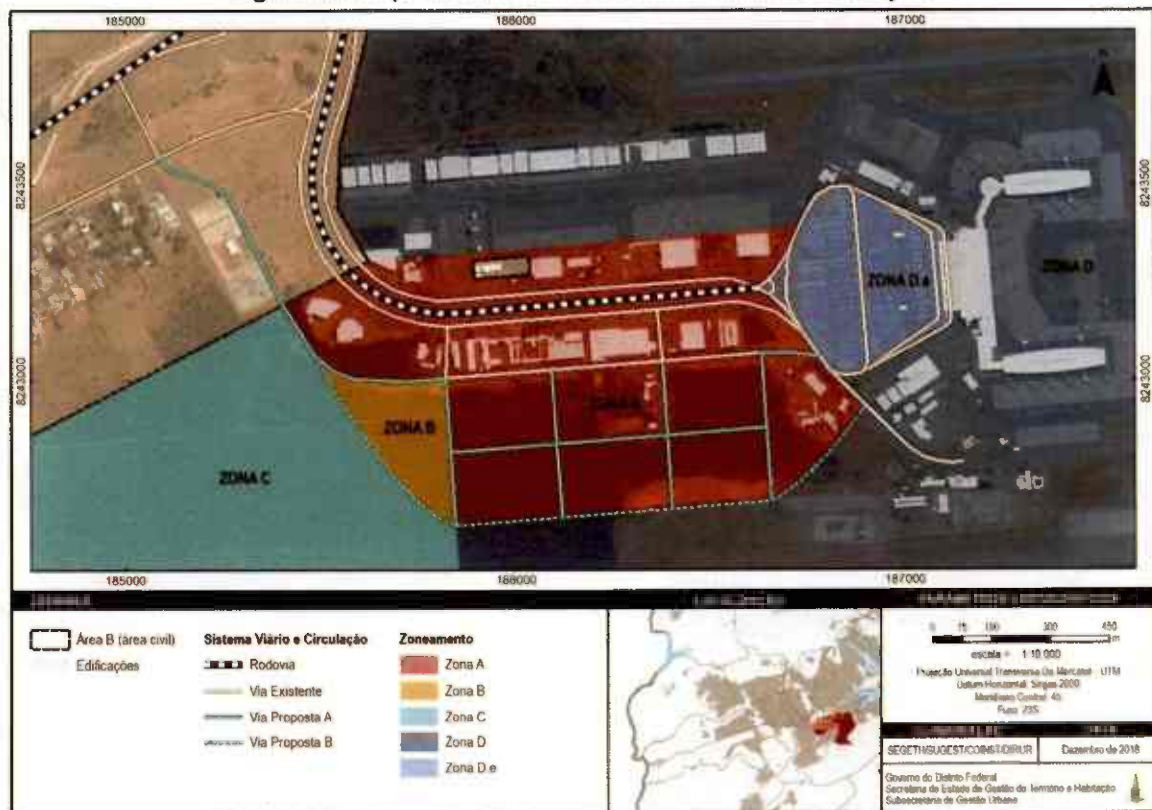


GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”. Devem considerar também a **Nota Técnica NT 02/2015-DAUrb/SUAT**, que orienta “a elaboração de projetos urbanísticos quanto ao sistema viário, apresentando a classificação de vias de acordo com o contexto urbano e diretrizes gerais para o planejamento do sistema viário urbano” e o **Guia de Urbanização** (SEGETH, 2017).

A Figura 11 apresenta o traçado das Diretrizes de Sistema Viário e Circulação:

Figura 11. Mapa de Diretrizes de Sistema Viário e Circulação.



As Diretrizes de Sistema Viário e Circulação consideram o contexto urbano no qual o Aeroporto está inserido, com graves problemas de mobilidade, apresentando tráfego intenso em determinadas horas do dia em direção a vários núcleos urbanos. Dessa forma, devem ser previstas alternativas de distribuição dos fluxos do Aeroporto além da EPAR (DF-047), que desempenha um papel importante na

SEGETH/SUGEST

Termo de Referência – Plano de Ocupação Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek

21/36
ML
mw
gram



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

distribuição de fluxos mais globais, em direção a diversas Regiões Administrativas – RAs, como Plano Piloto, Lago Sul, Parkway, Riacho Fundo II, Gama e Santa Maria.

A partir da infraestrutura viária existente, as Diretrizes definem um sistema viário complementar no interior de sua área de abrangência. As novas vias devem promover a independência entre os fluxos destinados diretamente ao embarque/desembarque e aqueles com destino às ocupações inseridas nas Zonas A, B e C, com usos e atividades diversificados, além de promover a articulação interna dessas Zonas.

As **Vias Propostas A** devem estruturar as Zonas A e B, e conectar essas novas ocupações à ocupação existente. Devem permitir a independência dos fluxos com diferentes destinos, a fim de não comprometer o acesso ao embarque/desembarque do Aeroporto, assim como à área militar.

A **Via Proposta B**, que delimita as Zonas C e D com as Zonas A e B – com características diversas, deve apresentar tratamento urbanístico e paisagístico que promova a suave transição entre essas Zonas, a fim de qualificar as áreas de circulação e contribuir para a segurança e vitalidade do espaço urbano. Devem ser evitados muros ou fachadas cegas voltadas para essas vias ou para qualquer outra via inserida na área de abrangência destas Diretrizes.

O traçado do sistema viário destas Diretrizes define conexões necessárias para a articulação da malha viária, sendo indicativo e não representando o dimensionamento real. Esse traçado pode ser ajustado no momento da elaboração do Projeto Urbanístico, desde que garantidas a integração e a permeabilidade viária previstas nestas Diretrizes.

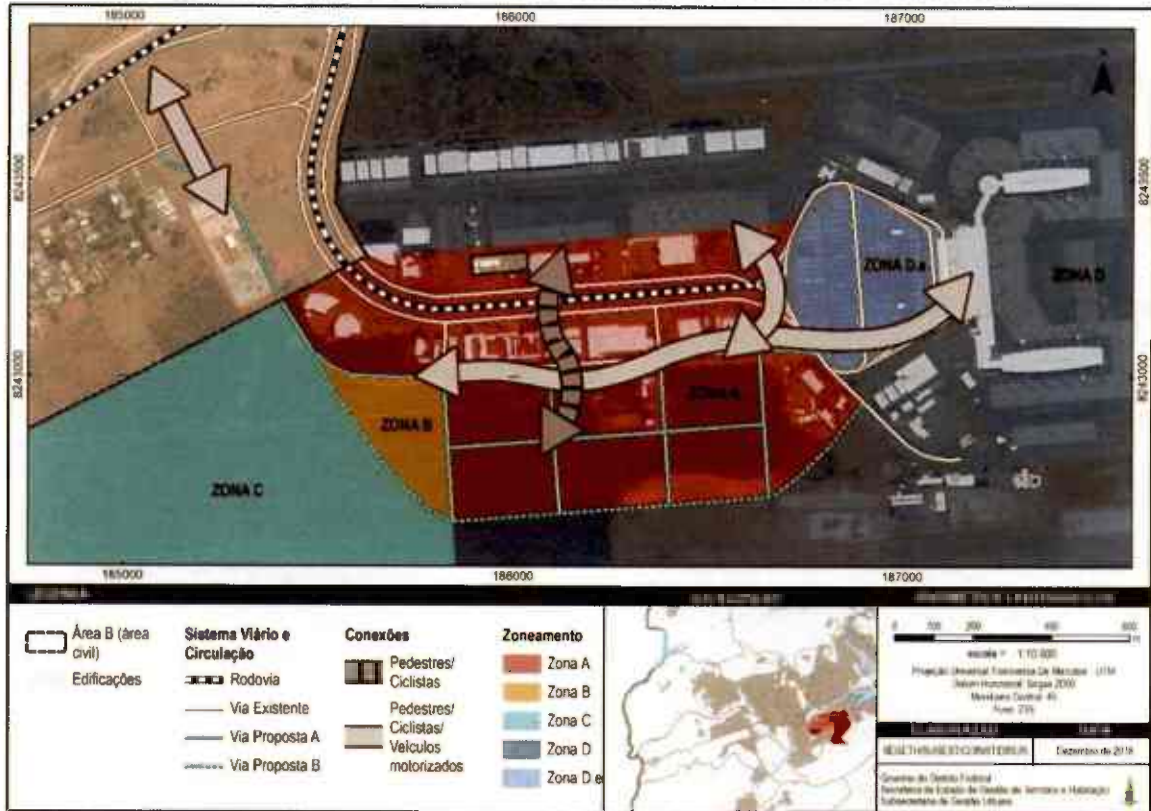
Conexões e circulação

As conexões entre as ocupações de cada Zona, assim como a circulação no interior de cada uma delas, são de extrema importância para a integração da área de abrangência destas Diretrizes. Essas conexões devem ser garantidas tanto para modais motorizados quanto não motorizados. O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem observar as conexões previstas na Figura 12:



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 12. Mapa de Diretrizes de Sistema Viários e Circulação – Conexões.



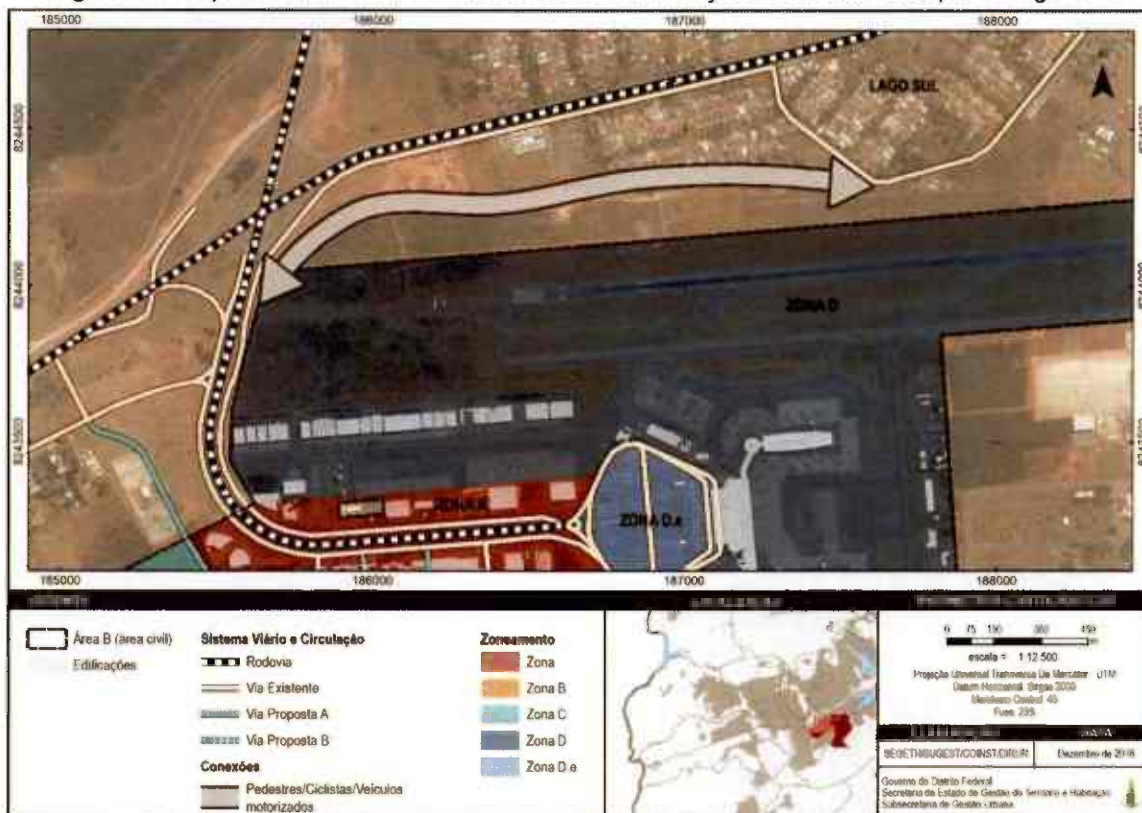
Além das conexões apresentadas na Figura 12, uma nova conexão entre a EPAR (DF-047) e a via interna do Lago Sul (Figura 13) – fora da poligonal destas Diretrizes Urbanísticas, pode configurar uma nova opção de percurso até o Aeroporto.

Handwritten signature and notes in blue ink.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 13. Mapa de Diretrizes de Sistema Viário e Circulação – Conexão Aeroporto-Lago Sul.

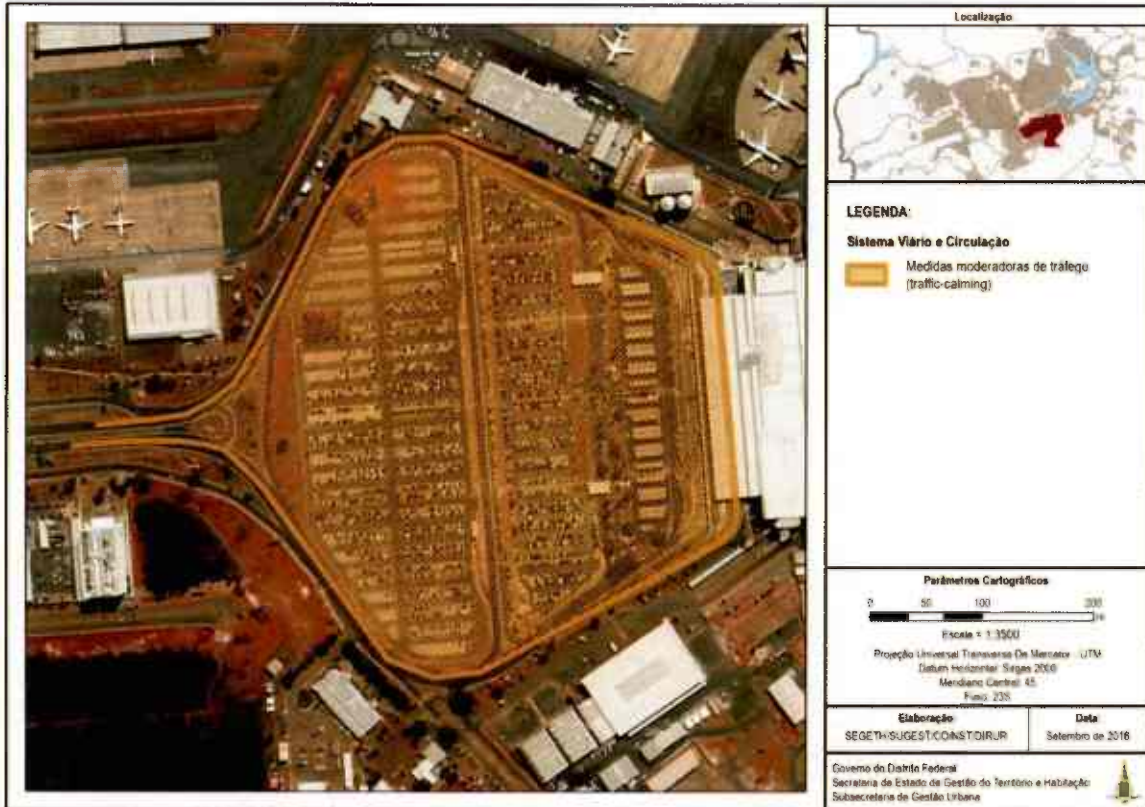


A Zona D.e desempenha um papel fundamental na integração das Zonas propostas por estas Diretrizes. Dessa forma, as vias localizadas no interior ou no contorno dessa Zona devem implantar medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*) (Figura 14), de forma a contribuir para a redução da velocidade dos veículos motorizados e, conseqüentemente, para deslocamentos mais seguros. O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem, ainda, ordenar a circulação de veículos nessa Zona, onde acontecem os embarques/desembarques de pessoas nos veículos, considerando a presença marcante de motoristas de táxi e de aplicativos de carona paga. *B ML f-m/gm*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 14. Mapa de Diretrizes de Sistema Viário e Circulação – Medidas moderadoras de tráfego na Zona D.e.

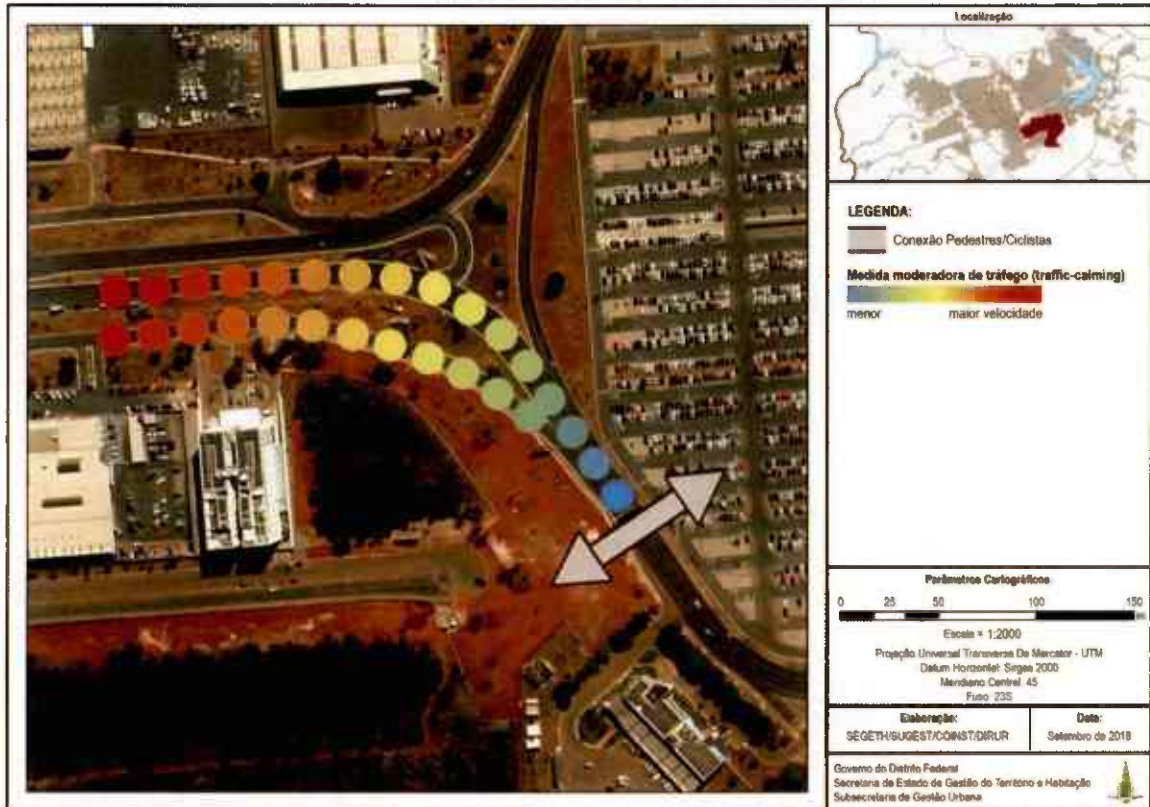


A conexão entre as Zonas A e D.e acontece em um ponto crítico, após uma curva em uma pista com 4 faixas de rolamento, o que interfere na visibilidade dos motoristas, além da proximidade de diversos acessos. Portanto, o Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem prever a implantação de medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*) a uma distância adequada da travessia de pedestres (Figura 15), de forma a garantir tempo e distância suficientes para a redução da velocidade dos veículos motorizados e promover percursos seguros para pedestres e ciclistas.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 15. Mapa de Diretrizes de Sistema Viário e Circulação – Medidas moderadoras de tráfego (traffic-calming) para a conexão entre as Zonas A e D.e.



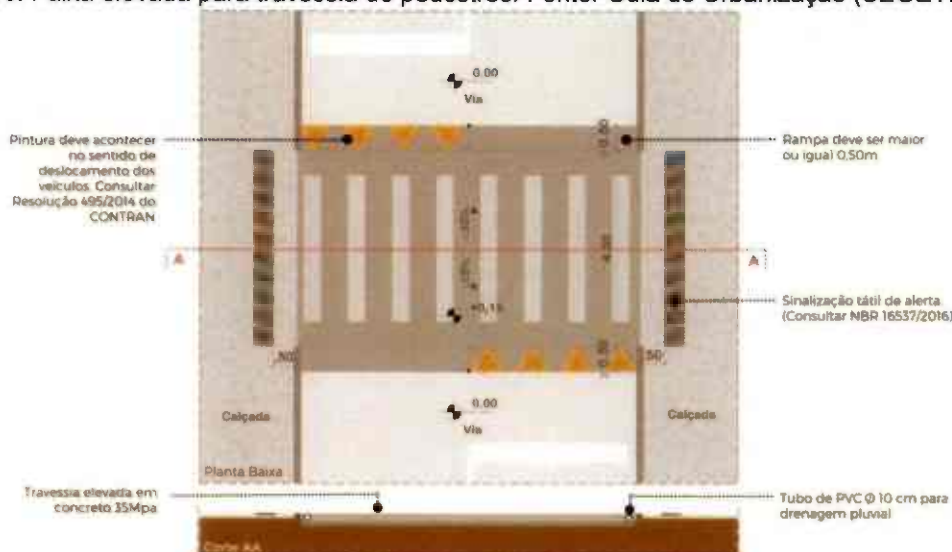
O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem prever a implantação de faixas elevadas de travessias de pedestres e ciclistas (Figura 16), a fim de garantir percursos contínuos, acessíveis, confortáveis e seguros. Soluções de travessias aéreas ou subterrâneas não excluem a necessidade de faixas elevadas para travessias de pedestres e ciclistas.

Handwritten signature: P. M. F. M. J. 2018



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 16. Faixa elevada para travessia de pedestres. Fonte: Guia de Urbanização (SEGETH, 2018).



Calçadas e ciclovias/ciclofaixas

O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem favorecer os modais não motorizados com a implantação de uma rede de calçadas e de uma rede cicloviária conectadas ao entorno e internamente, sendo fundamental a integração com outros modais. Os percursos devem ser contínuos, acessíveis, confortáveis e seguros, com infraestrutura adequada, como pavimentação, arborização, mobiliário urbano, iluminação, atendendo a critérios estéticos e funcionais para a escala do pedestre e ciclista.

As calçadas devem apresentar larguras adequadas ao tipo de uso e ocupação previstos para a área, com acessibilidade universal de acordo com legislação e normas vigentes. A largura das calçadas deve permitir a circulação confortável e segura dos pedestres, de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, além de possibilitar a implantação de mobiliário urbano, como postes, bancos, pontos de ônibus e arborização. As calçadas devem configurar rotas acessíveis, com percursos contínuos, sinalizados e livres de quaisquer obstáculos. O projeto das calçadas deve apresentar as faixas de serviço, de passeio (livre) e de acesso à edificação (ou lote) (Figura 17), com uma largura mínima total de 4,30 metros, conforme **Nota Técnica NT 02/2015-DAUrb/SUAT.**

27/36



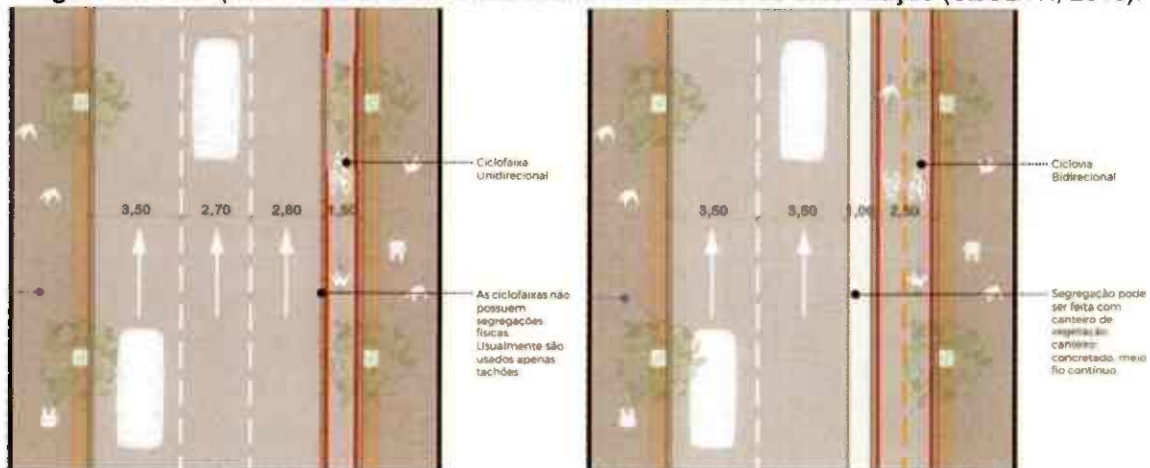
GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Figura 17. Composição das calçadas. Fonte: Guia de Urbanização, SEGETH, 2017.



As ciclovias/ciclofaixas devem garantir a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade dos usuários (Figura 18). Além da implantação de ciclovias/ciclofaixas, devem ser instalados paraciclos ou bicicletários ao longo dos percursos, os quais não devem obstruir o passeio, garantindo a livre circulação de pedestres e ciclistas.

Figura 18. Exemplo de ciclofaixa uni e bidirecional. Fonte: Guia de Urbanização (SEGETH, 2018).



A implantação das calçadas e ciclovias/ciclofaixas deve respeitar o Decreto Nº 38.047/2017, e observar a Nota Técnica NT 02/2015-DAUrb/SUAT e o Guia de Urbanização (SEGETH, 2017). *β* *ML F ml gran*



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

Mobilidade

Considerando a circulação na área de abrangência destas Diretrizes, devem ser estudadas alternativas de mobilidade, como a implantação de estacionamentos periféricos e a destinação de vans/micro-ônibus para realizar deslocamentos internos. Da mesma forma, a rede de calçadas e a rede cicloviária devem ser implantadas com a intenção de permitir e incentivar deslocamentos não motorizados entre as Zonas propostas por estas Diretrizes e no interior delas, a fim de reduzir a circulação de veículos motorizados. O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem garantir a integração entre os diferentes modais de transporte, motorizados e não motorizados, priorizando a segurança, o conforto, a mobilidade e a acessibilidade dos pedestres e ciclistas.

3.4.3. Sistema de Espaços Livres e de Espaços Verdes

O Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem prever a implantação de um Sistema de Espaços Livres e Espaços Verdes com a função de criar espaços a serem apropriados pelas pessoas, destinados à diversas atividades de caráter gregário e que contribuam para o conforto ambiental, além de conectar e integrar as Zonas definidas por estas Diretrizes.

Entende-se por Espaços Livres aqueles destinados a praças e similares, qualificados com infraestrutura e mobiliário urbano adequados para a apropriação das pessoas, preferencialmente com vegetação e áreas permeáveis; e por Espaços Verdes aqueles destinados a jardins, canteiros e similares, com a presença de vegetação e de áreas permeáveis.

Os Espaços Livres devem ser conectados entre si por meio de calçadas e ciclovias/ciclofaixas. Esses Espaços não devem ser cercados e também não devem ser permitidos muros e fachadas cegas voltados para eles, a fim de contribuir para a sua vitalidade e segurança.

Tanto nos Espaços Livres, quanto nas calçadas e ciclovias/ciclofaixas, a infraestrutura deve ser pensada na escala humana, bem sombreados ao longo do

[Handwritten signatures and initials]



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

dia e bem iluminados à noite. Essa infraestrutura deve dialogar com a instalação do mobiliário urbano, contribuindo para a apropriação desses Espaços pelas pessoas a partir da possibilidade de realizar diversas atividades em diversas horas do dia (Figura 19).

Figura 19. Esquerda: Praça Tiradentes, Curitiba. Fonte: Esquerda: <https://goo.gl/KzCAqt>. Direita: Rua XV durante o dia, Curitiba. Fonte: <https://goo.gl/G4dluf>.



Nas Zonas A e D.e, no mínimo, 20,0% da área total de cada uma deve ser destinada a criação de Espaços Livres e de Espaços Verdes. Na Zona B, esse percentual deve ser de, no mínimo, 30,0% da área total da Zona. Na Zona C, o “parque urbano” também deve ser integrado ao Sistema de Espaços Livres e de Espaços Verdes.

3.4.4. Drenagem Urbana

Para todas as Zonas, o Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico devem prever a adoção de soluções de drenagem de águas pluviais que aumentem o volume de água pluvial infiltrado, reduzam o escoamento superficial e evitem grandes volumes de água nos exutórios. As soluções adotadas para cada Zona devem, obrigatoriamente, suprir a respectiva área de contribuição e não direcionar as vazões remanescentes para as outras Zonas.

As soluções adotadas podem ser complementadas por meio da adoção de técnicas compensatórias (biorretenção, trincheira de infiltração, poço de infiltração e pavimento permeável, entre outras), sempre ressaltando que a escolha da melhor

Handwritten signatures and initials: F, M, and others.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

técnica a ser usada depende das características físicas e antrópicas do local. O aumento do volume de água pluvial retida e interceptada nas depressões do solo e nas árvores e arbustos nas áreas verdes dos Espaços Livres e nos Espaços Verdes também podem contribuir para a redução do escoamento superficial.

Os métodos de controle de escoamento supracitados visam mitigar os efeitos da urbanização e da impermeabilização do solo, e, conseqüentemente, os desequilíbrios qualitativos e quantitativos no ciclo hidrológico.

Quanto à geração de energia renovável, o Plano de Ocupação e o Projeto Urbanístico podem prever a instalação de equipamentos dessa natureza, como placas fotovoltaicas, na cobertura das edificações.

As **consultas às concessionárias de serviços públicos** (CEB, CAESB, NOVACAP, SLU) deverão ser realizadas quando da execução de novas ocupações previstas no Plano de Ocupação, quanto a interferência com rede implantada e capacidade de atendimento.

4. CONTEÚDO MÍNIMO E ROTEIRO DE ELABORAÇÃO

Com base nestas Diretrizes, o Plano de Ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília deve abarcar, no mínimo, o seguinte conteúdo:

1. INTRODUÇÃO:

Deve esclarecer o objetivo e as justificativas para a elaboração do Plano de Ocupação.

2. HISTÓRICO:

Deve ser apresentado o histórico da ocupação até a situação atual.

3. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA:

Deve constar a situação atual de uso e ocupação do solo da área, acompanhado do levantamento das edificações existentes e da abordagem de aspectos relevantes, tais como: localização, dimensões, situação fundiária, infraestrutura aeroportuária e urbana implantadas, áreas edificadas e não



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

edificadas, relação entre cheios e vazios, sistema viário implantado e usos e atividades em funcionamento.

4. CARACTERIZAÇÃO SÓCIOECONÔMICA:

Apresentar as características socioeconômicas dos usuários e funcionários do Aeroporto, incluindo o quantitativo da população (fixa e flutuante), distribuição espacial, atividades econômicas, emprego e renda.

5. CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL:

Identificar e delimitar as Áreas de Interesse Ambiental, descrevendo as características ambientais da área onde o Aeroporto encontra-se inserido, incluindo identificação da área de vegetação nativa remanescente, áreas degradadas, alagadas e impermeabilizadas, de declividade superior a 30%, dentre outras. Deverão ser abordados, ainda, aspectos relativos aos zoneamentos ambientais das Unidades de Conservação incidentes na poligonal do lote (áreas civil e militar).

6. APRESENTAÇÃO DAS EXPECTATIVAS E INTENÇÕES FUTURAS:

Traçar cenários temporais com as respectivas metas a serem alcançadas.

7. PLANO DE OCUPAÇÃO:

7.1. ZONEAMENTO DE USO E OCUPAÇÃO:

Deverá ser apresentada a proposta de zoneamento e sua descrição, acompanhada de respectivo mapeamento, em meio digital (arquivos .dwg ou .shp). Para cada zona deverá ser especificado os usos e seus respectivos parâmetros de ocupação.

Os usos devem estar indicados de acordo com a Tabela de Atividades aprovada pelo Decreto nº 37.966, de 20 de janeiro de 2017.

Devem ser observados os parâmetros definidos nas Diretrizes de Ordenamento da Área, podendo ser acrescentados outros parâmetros complementares.

B. [Signature]



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

7.2. SISTEMA VIÁRIO E CIRCULAÇÃO:

A proposta de sistema de viário e circulação deverá ser desenvolvida em consonância com as Diretrizes apontadas.

Deverão ser apresentadas as propostas de intervenções no sistema viário existente e de sistema viário complementar, com suas respectivas justificativas.

7.3. SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES E SISTEMA DE ESPAÇOS VERDES:

A proposta para a constituição de espaços livres e espaços verdes deve ser desenvolvida em consonância com as Diretrizes apontadas no item 3.4.

8. LEGISLAÇÃO RELATIVA AO AEROPORTO E PROCEDIMENTOS:

Apresentar a relação da Legislação afeta ao aeroporto e procedimentos internos à concessionária e INFRAERO, relativos a aprovação e implementação do Plano de Ocupação, incluída a necessidade de consultas às concessionárias de serviço públicos.

9. BIBLIOGRAFIA:

Descrever as referências bibliográficas que subsidiaram a proposta.

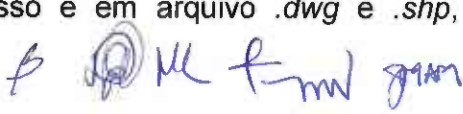
10. EQUIPE TÉCNICA:

Relacionar os participantes da proposta com o número do registro nos órgãos de classe.

5. FORMA DE APRESENTAÇÃO

O Plano de Ocupação deverá ser apresentado na forma de documento técnico e mapas.

O documento técnico deverá ser apresentado no padrão A4 impresso (02 cópias) e digital (.pdf).

O Plano de Ocupação deve ser acompanhado da seguinte cartografia básica a ser entregue impresso e em arquivo .dwg e .shp, contendo, no mínimo, as seguintes informações: 



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

- a) Mapa de localização do empreendimento em relação ao zoneamento do PDOT-DF/2009;
- b) Mapa de zoneamento das unidades de conservação e Áreas de Preservação Permanente – APPs e outros aspectos ambientais relevantes;
- c) Mapa identificando as atividades existentes na área de abrangência do Plano de Ocupação (diagnóstico do uso e ocupação);
- d) Mapa identificando as poligonais que delimitam as áreas militar e civil (concessão e INFRAERO);
- e) Mapa de zoneamento proposto pelo Plano de Ocupação;
- f) Mapa do sistema de viário e circulação, existente e proposto.

Os itens poderão ser apresentados conjuntamente, desde que não comprometam a sua compreensão.

Deverão ser apresentados outros mapas e croquis necessários a adequada compreensão da proposta de ocupação.

6. ANÁLISE E APROVAÇÃO

As Diretorias de Diretrizes Urbanísticas e das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente 1 e 2, vinculadas às Coordenações de Instrumentos de Apoio à Gestão, Auditoria e Controle e de Gestão Urbana, respectivamente, são as unidades da Subsecretaria de Gestão Urbana – SUGEST responsáveis pela análise do Plano de Ocupação e emissão do parecer sobre o recebimento do documento e sua adequação ao presente Termo de Referência.

Poderão ser solicitadas complementações de informações, ajustes de texto e mapas ao interessado, necessários ao cumprimento do Termo de Referência.

Considerado adequado pelas referidas Diretorias e respectivas Coordenações, o documento será encaminhado pela SUGEST ao Secretário da SEGETH. *β [assinatura]*

SEGETH/SUGEST

Termo de Referência – Plano de Ocupação Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

O Plano de Ocupação do Aeroporto Internacional de Brasília será aprovado por meio de Portaria do titular da pasta e deve integrar a base de dados do SITURB e do Geoportal.

7. BIBLIOGRAFIA DE REFERÊNCIA

LEGISLAÇÕES:

- Decreto nº 596, de 08 de março de 1967;
- Decreto nº 9.417, de 21 de abril de 1986 – Cria a Área de Proteção Ambiental das Bacias do Gama e Cabeça de Veado, e dá outras providências;
- Decreto nº 37.966, de 20 de janeiro de 2017 – Aprova a Tabela de Classificação de Usos e Atividades Urbanas e Rurais do Distrito Federal e dá outras providências;
- Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017 – Regulamenta o art. 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere as normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento do sistema viário urbano do Distrito Federal para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências;
- Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017 – Dispõe sobre os procedimentos para apresentação de projetos de urbanismo e dá outras providências;
- Lei nº 6.138, de 26 de abril de 2018 – Institui o Código de Obras e Edificações do Distrito Federal – COE;
- Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012 – PDOT-DF;
- PLC 132/2017 – Minuta da Lei de Uso e Ocupação do Solo do DF;
- Portaria nº 314 – IPHAN, de 08 de outubro de 1992;
- Portaria nº 68 – IPHAN, de 15 de fevereiro de 2012 – Dispõe sobre a delimitação e diretrizes para a área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília;
- Portaria nº 166 - IPHAN, de 11 de maio de 2016;

ESTUDOS/ARTIGOS

- Estudo de Impactos Ambientais – EIA e Relatório de Impactos Ambientais – RIMA do Aeroporto Internacional de Brasília/DF – Obras Serviços de Engenharia de Implantação da Pista de Pouso 11R/29L e Obras Complementares. Topocart. Brasília, 2000;
- Relatório de Controle Ambiental – RCA – Infraestrutura complementar de acessos e redes para áreas comerciais do aeroporto. Topocart, 2002;

f B ML gram
mi

35/36



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO
SUBSECRETARIA DE GESTÃO URBANA
COORDENAÇÃO DE INSTRUMENTOS DE APOIO À GESTÃO, AUDITORIA E
CONTROLE
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA

- Relatório de Impactos Ambientais Complementar – RIAC – Instalações, reformas e ampliações de estruturas de apoio à Infraestrutura do Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek/DF. ECOTECH Tecnologia Ambiental e Consultoria LTDA. Abril, 2011.
- GOLDNER, L. G.; PEDROZO, David Esteche; GOLDNER, Nilton. Modelos de Demanda dos Estacionamento de Automóveis nos Aeroportos Brasileiros. In: XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2004, Florianópolis. Panorama Nacional da Pesquisa em Transportes, 2004. Florianópolis: Lagoa Editora Ltda., 2004. p. 94-102;
- GOLDNER, L. G.; GOLDNER, Nilton; PEDROZO, David Esteche. Parâmetros para o dimensionamento dos estacionamentos de automóveis em aeroportos brasileiros. In: IV Simpósio de Transporte Aéreo, 2005, São José dos Campos-SP. IV SITRAER. São José dos Campos/SP: SBTA, 2005. V. 1. p. MI;

8. EQUIPE TÉCNICA SEGETH

Supervisão:

Cláudia Varizo Cavalcante - Subsecretária de Gestão Urbana - SUGEST/SEGETH

Coordenação:

Moema Pereira Rocha de Sá – Coordenadora de Instrumentos de Apoio à Gestão, Auditoria e Controle – COINST/SUGEST/SEGETH *L de Sá*

Gisele Arrobas Mancini – Coordenadora de Gestão Urbana – COGEST/SUGEST/SEGETH *Gisele*

Equipe:

Denise Guarieiro e Carvalho – Diretora DIRUR/COINST/SUGEST/SEGETH *Denise Guarieiro e Carvalho*

Bruna da Cunha Kronenberger – Assessora DIRUR/COINST/SUGEST/SEGETH *Bruna Kronenberger*

Ana Cristina Machado Vieira – Diretora DICAD/COGEST/SUGEST/SEGETH *ACMV*

Juliana Mendes Aguiar Monteiro – Assessora DICAD/COGEST/SUGEST/SEGETH *JAM*