



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Diretoria de Diretrizes Urbanísticas

Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE SEI-GDF n.º 39/2021 -
SEDUH/SEGEST/COGEST/DIRUR

Brasília-DF, 30 de setembro
de 2021

DIRETRIZ URBANÍSTICA ESPECÍFICA – DIUPE 39/2021

Processo SEI: 00390-00006592/2021-41
Diretrizes Urbanísticas Gerais: DIUR 03/2018 - Eixo de Dinamização da Via Transbrasília, ora equivalente ao Estudo Territorial Urbano da mesma área em questão, conforme aponta o Art. 6º da Portaria Nº59, de 27 de maio de 2020, que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanos e das Diretrizes Urbanísticas Específicas, republicada no DODF nº 103, de 2 de junho de 2020;
Elaboração: George Eduardo Maeda – Assessor de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)
Coordenação: Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (DIRUR/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)
Supervisão: Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades (SUDEC/SEGEST/SEDUH)
Interessado: COMPANHIA IMOBILIÁRIA DE BRASÍLIA - TERRACAP
Endereço: Plano de Ocupação da região de Furnas, na Região Administrativa de Samambaia
Área: 50,50 ha

1. Disposições Iniciais

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, tem a competência de definir Diretrizes Urbanísticas, nos termos da [Lei Federal N° 6.766, de 19 de dezembro de 1979](#), que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano, e do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF - PDOT, [Lei Complementar N° 803, de 25 de abril de 2009](#), e sua atualização, [Lei Complementar N° 854, de 15 de outubro de 2012](#), que dispõe sobre a regularização fundiária rural e urbana;

1.2. A DIUPE, de acordo com [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#), que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU e das Diretrizes Urbanísticas Específicas – DIUPE, é o instrumento orientador do projeto de parcelamento do solo urbano, nos termos dos arts. 6º e 7º da [Lei Federal N° 6.766, de 19 de dezembro de 1979](#), e do art. 43 da [Lei Complementar N° 803, de 25 de abril de 2009](#) e deve basear-se no ETU incidente sobre a área do respectivo parcelamento;

1.2.1. Esta DIUPE é elaborada tendo como base os critérios estabelecidos nos incisos do §2º do art. 3º da [Portaria N° 59, de 27 de maio de 2020](#), definidos para os casos em que a haja inexistência ou desatualização do ETU;

- 1.2.2.** O prazo de validade das Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE é de 4 anos;
- 1.3.** Esta DIUPE aplica-se ao projeto de novo parcelamento urbano do Plano de Ocupação da região de Furnas, na Região Administrativa de Samambaia, de interesse da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP. Os limites definidos nesta DIUPE foram obtidos da Poligonal da Área (66264765);
- 1.4.** Este documento define **Diretrizes de Sistema Viário e Circulação, Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo, Diretrizes de Áreas Públicas, Densidade Populacional e Aspectos Ambientais;**
- 1.5.** As diretrizes de Uso e Ocupação do Solo estão de acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#);
- 1.6.** Os Aspectos Ambientais estão de acordo com Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF, [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), e legislações ambientais específicas publicadas até o momento de publicação desta norma;
- 1.7.** As diretrizes de Sistema Viário estão de acordo com o disposto no [Decreto n.º 38.047, de 09 de março de 2017](#) e na [Nota Técnica n.º 02/2015-DAurb/SUAT](#);
- 1.8.** A localização das glebas encontra-se representada na **Figura 1**;

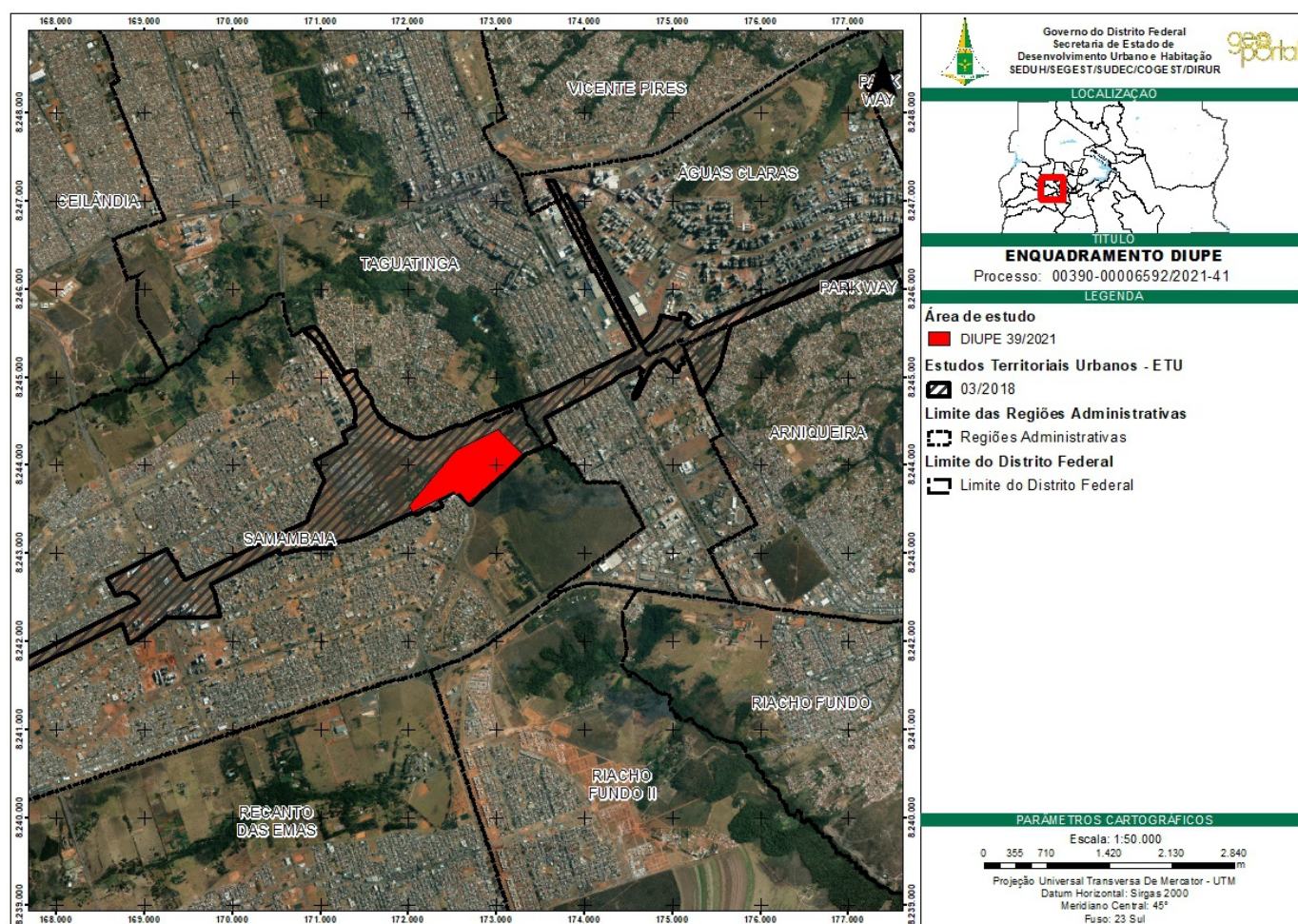


Figura 1: Localização da gleba em relação à DIUR e às Regiões Administrativas do DF.

- 1.9.** Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIUPE serão disponibilizados no Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal (SITURB) e no [GeoPortal](#).

2. Aspectos Ambientais

2.1. A gleba está inserida na Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE, na Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2 conforme os art. 11 e 13 da [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#);

2.2. O plano de ocupação deve seguir as diretrizes específicas para a Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE e Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2 (**Figura 2**), onde ela está inserida, conforme os artigos 23 e 25 da [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#);

2.3. O plano de ocupação deve seguir o art. 14 que define as diretrizes gerais para o zoneamento e o art. 9º que dispõe sobre a natureza das atividades econômicas do ZEE;

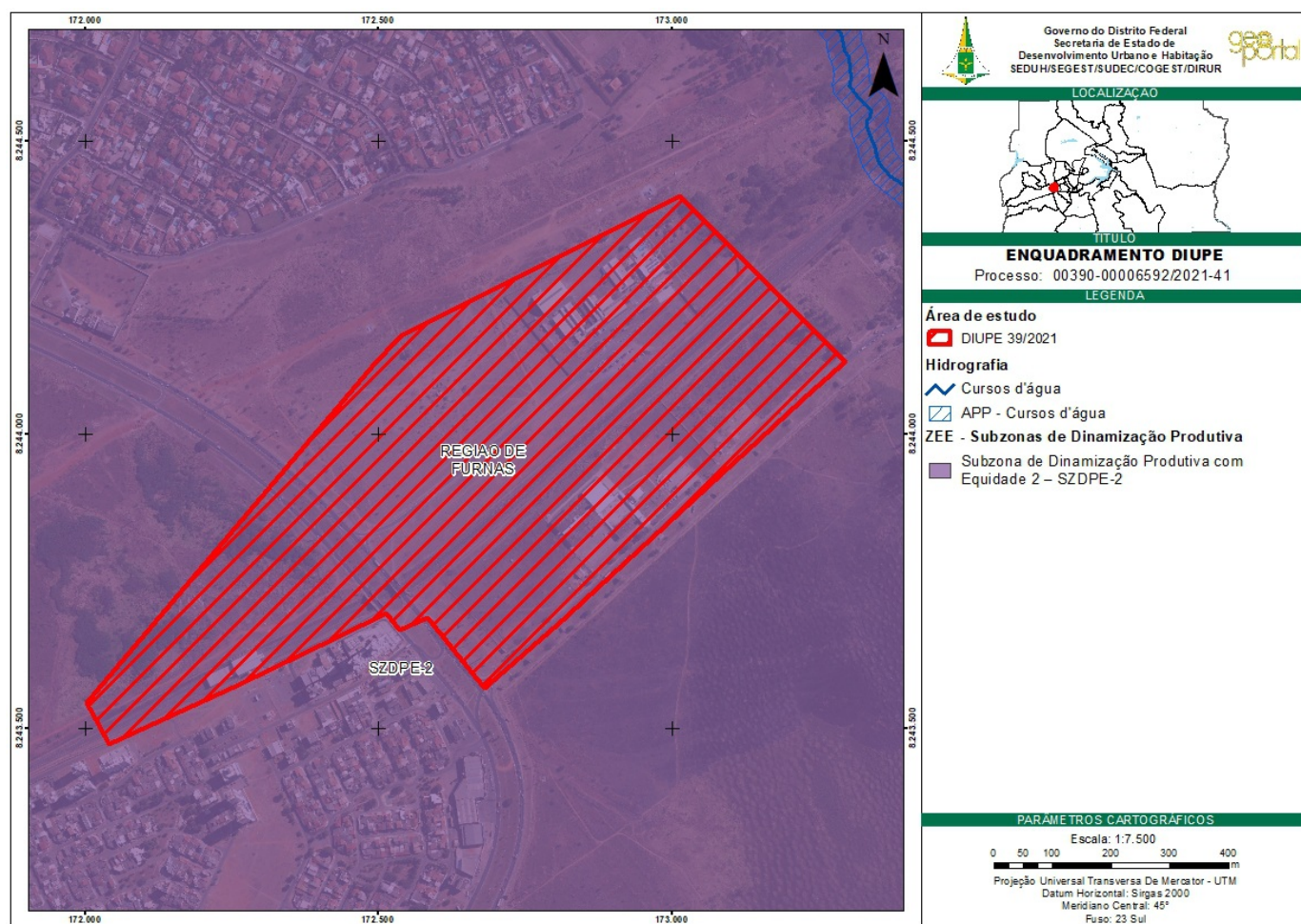


Figura 2: Localização da gleba em relação às Subzonas da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE do ZEE-DF.

2.4. A gleba está relacionada com os Riscos Ecológicos levantados pelo ZEE-DF: **A.** Riscos Ecológicos Co-localizados – **2 Riscos Ecológicos Alto ou Muito Alto (Figura 3)**; **B.** Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero – **Alto (Figura 4)**; **C.** Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão – **Baixo (Figura 5)**; **D.** Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo – **Alto (Figura 6)**; **E.** Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo – **Ausência de Cerrado Nativo (Figura 7)**.

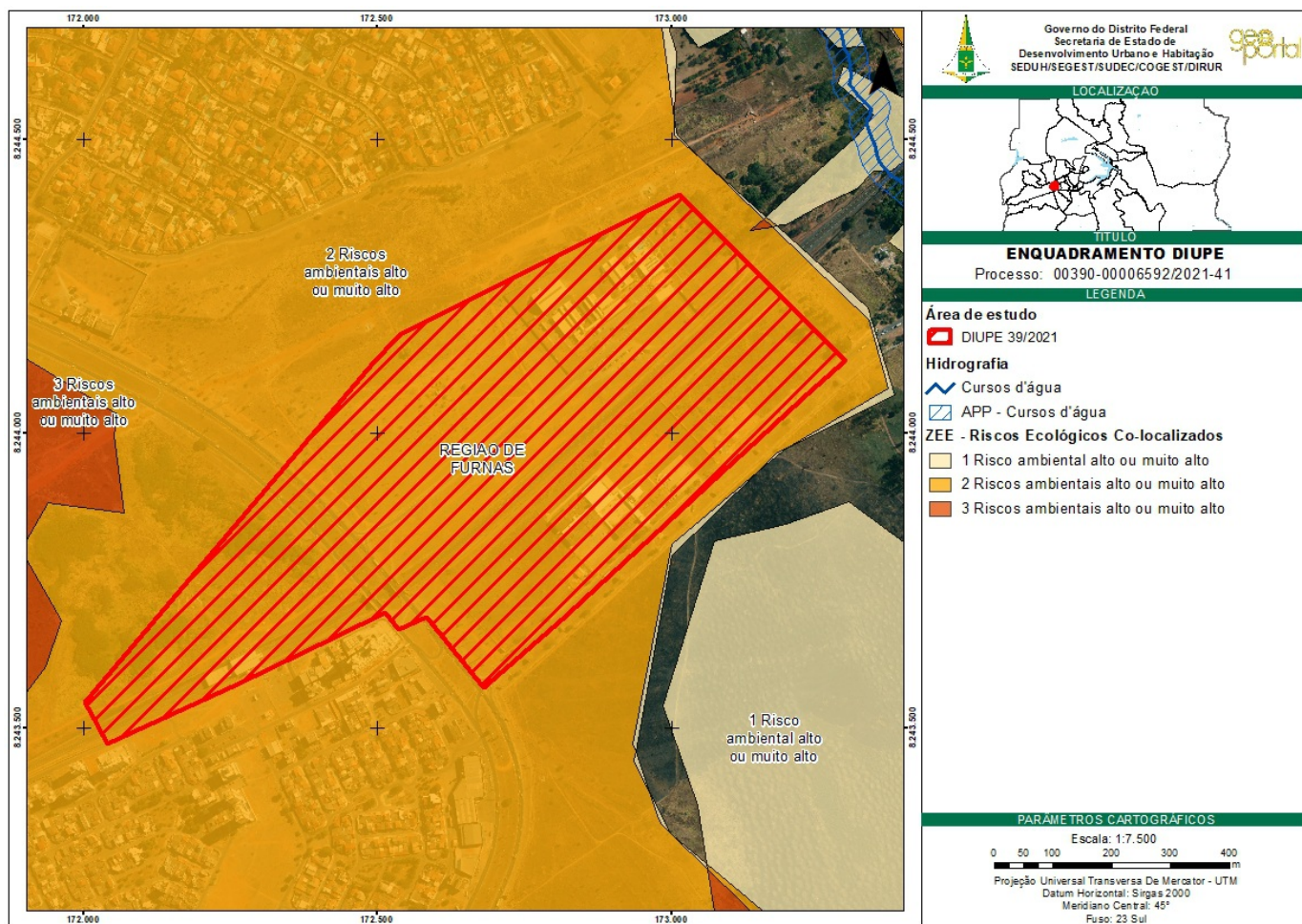


Figura 3: Localização da gleba em relação aos riscos ecológicos co-localizados do ZEE-DF.

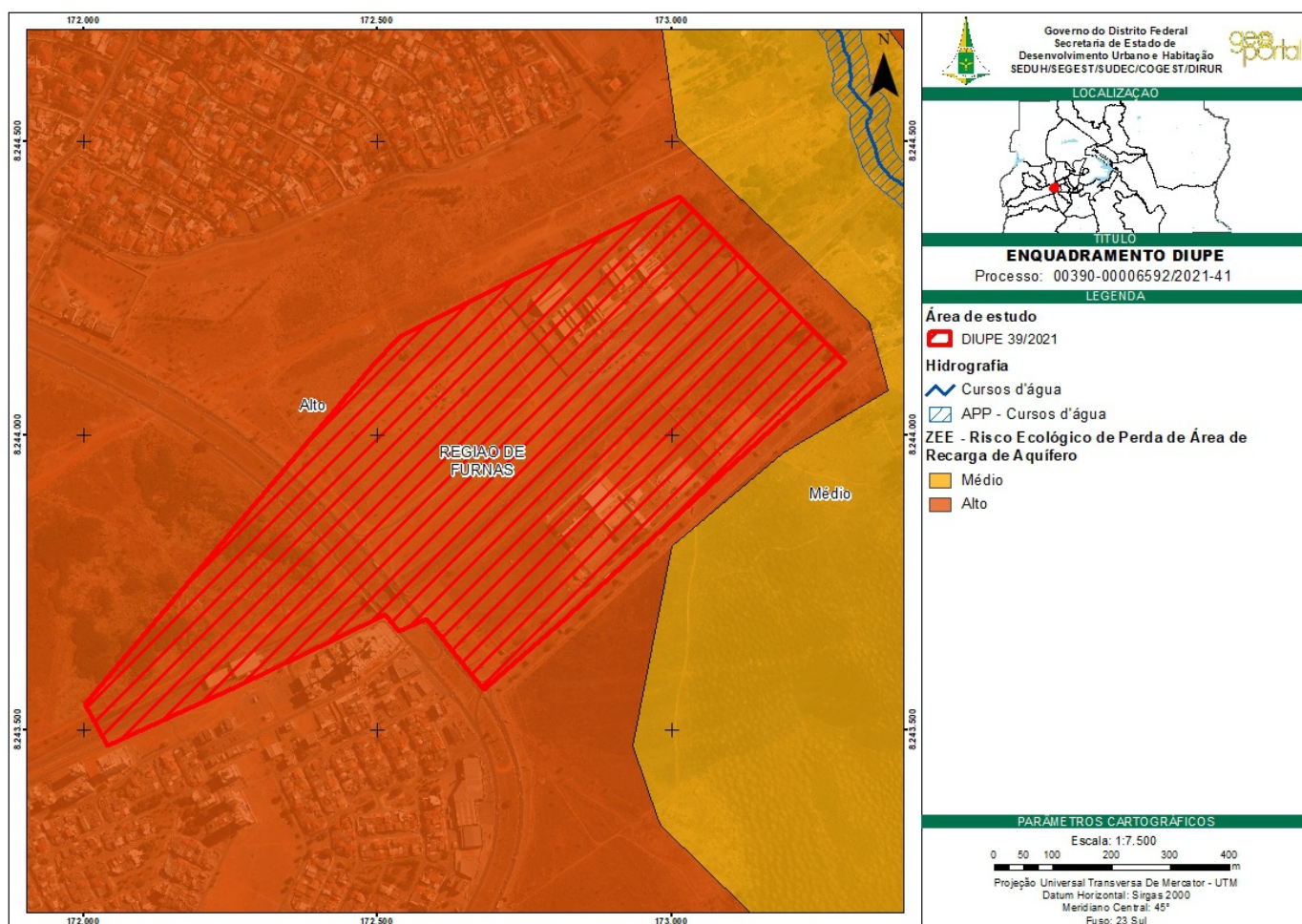


Figura 4: Localização da gleba em relação ao risco ecológico de perda de área de recarga de aquífero do ZEE-DF.

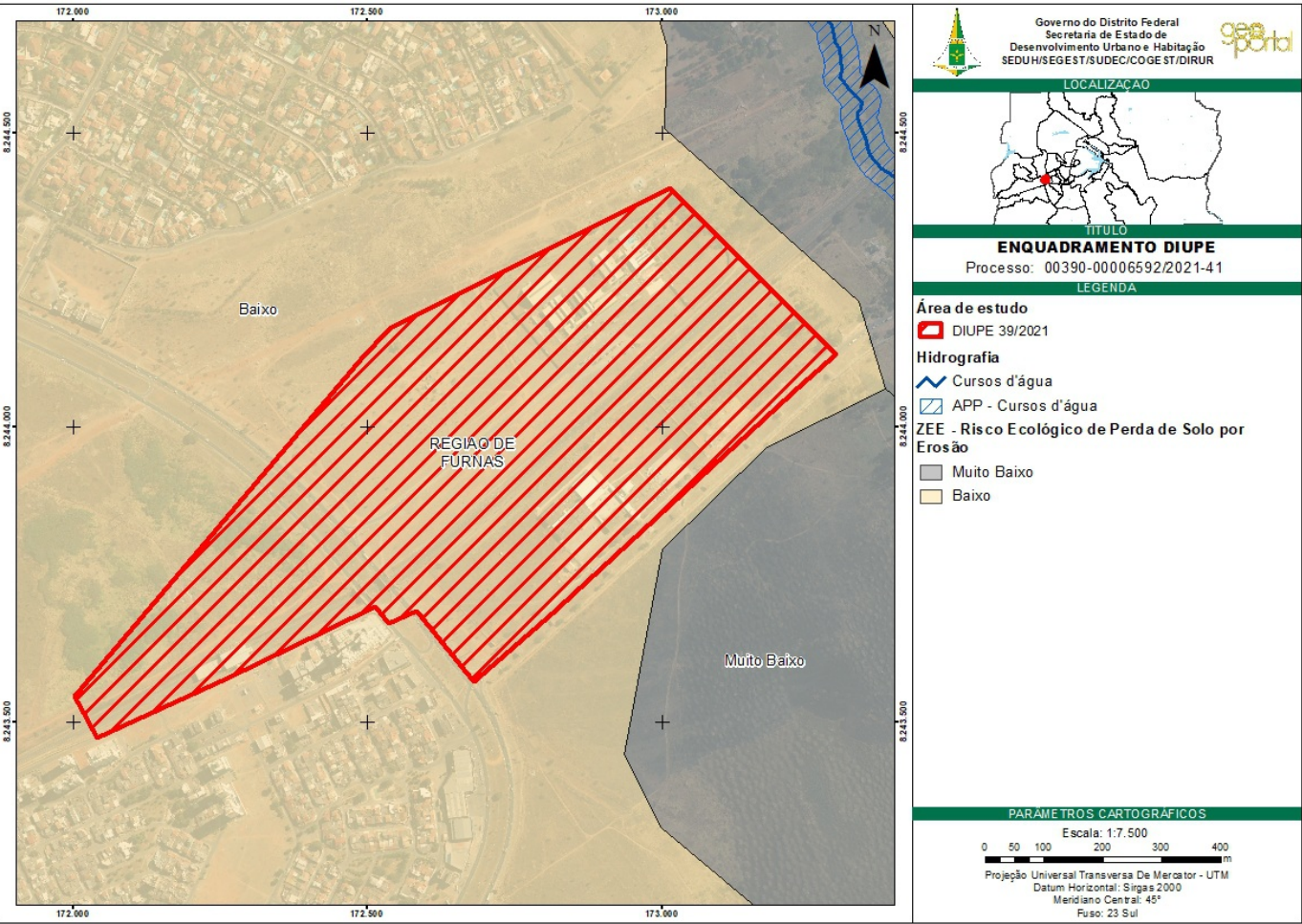


Figura 5: Localização da gleba em relação ao risco ecológico de perda de solo por erosão do ZEE-DF.

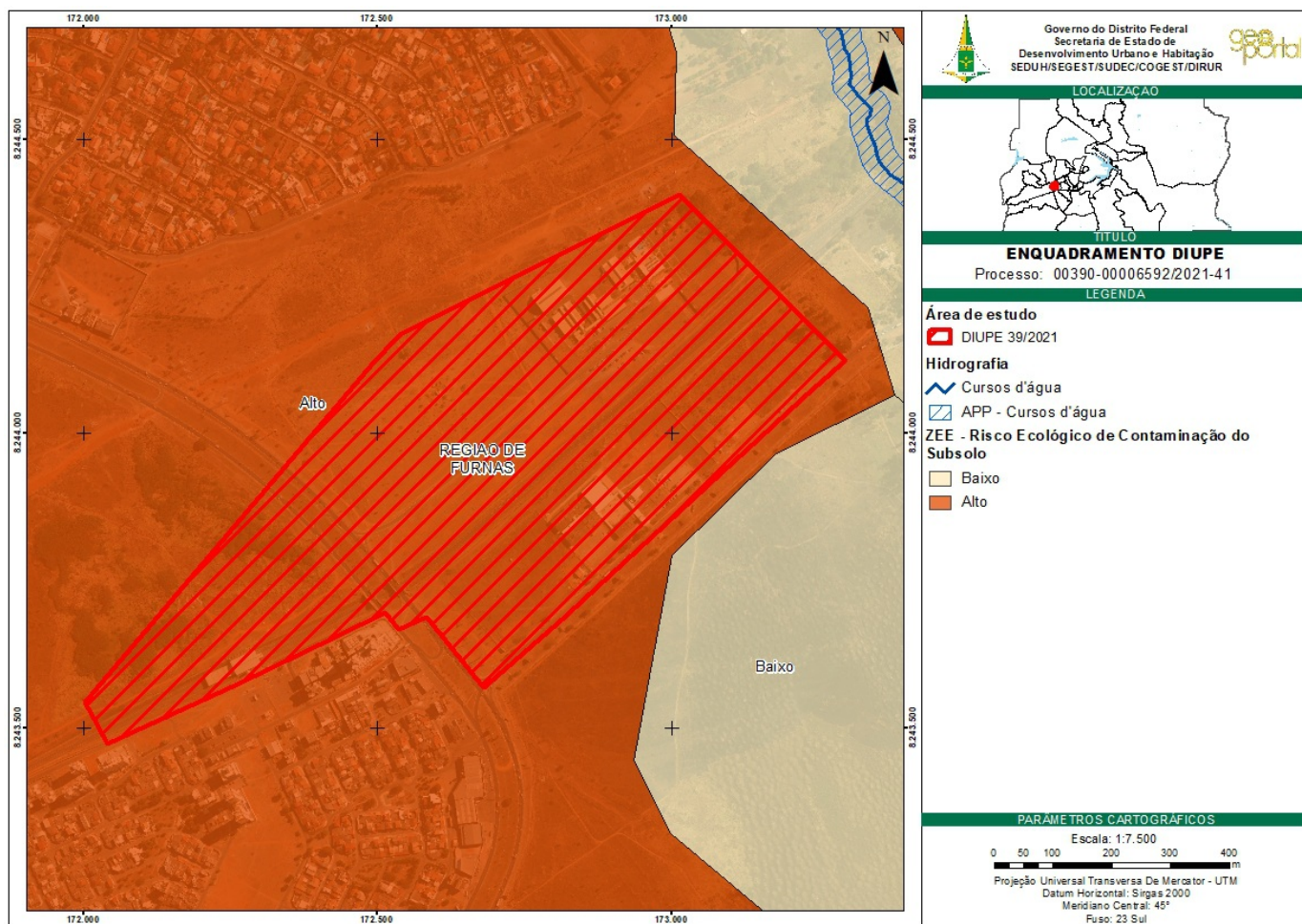


Figura 6: Localização da gleba em relação ao risco ecológico de contaminação do subsolo do ZEE-DF.

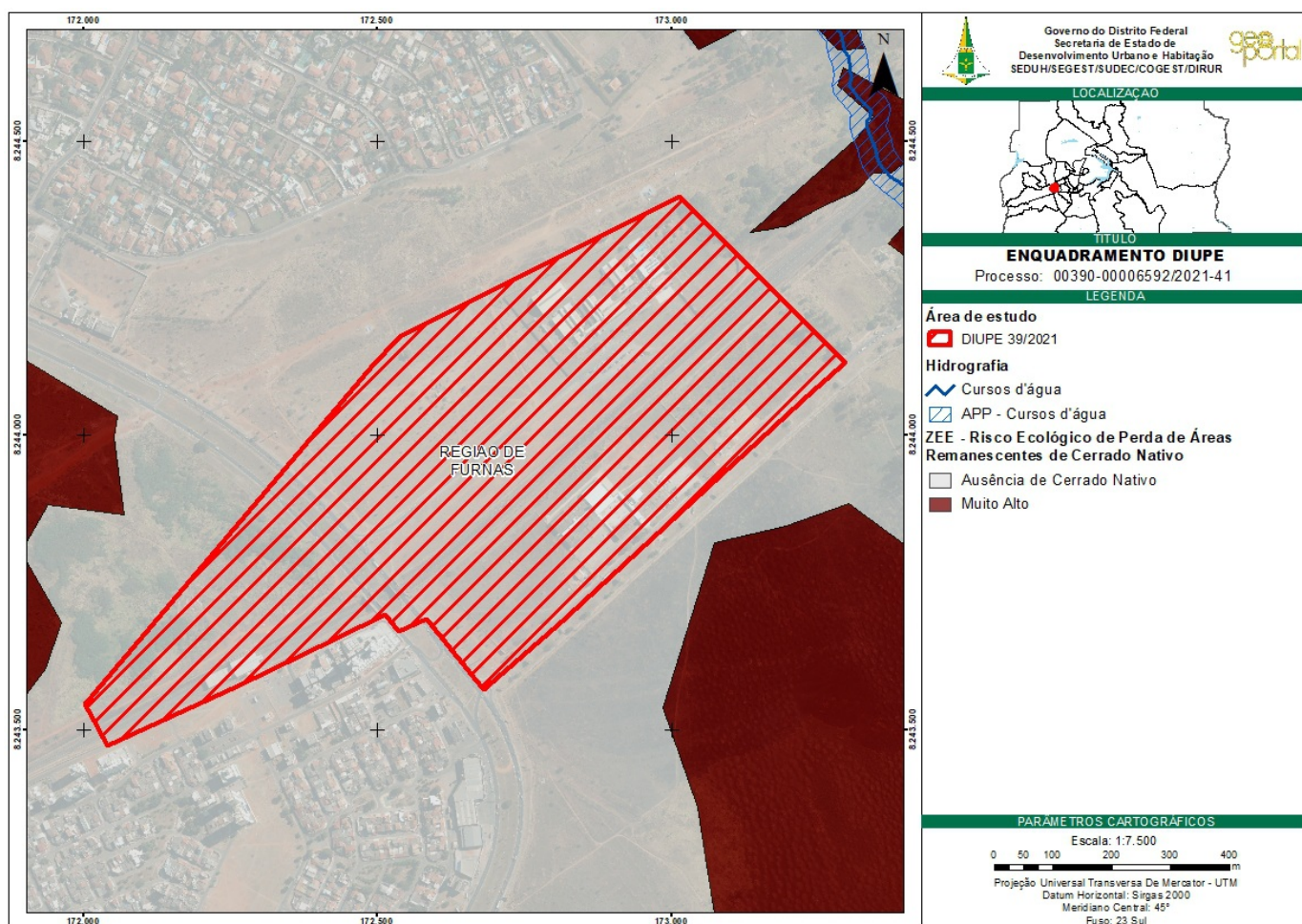


Figura 7: Localização da gleba em relação risco ecológico de perda de áreas remanescentes de cerrado nativo do ZEE-DF.

2.5. Cabe ressaltar que as classificações de risco não são imutáveis, de modo que as áreas de muito baixo, baixo e médio risco, podem vir a ter sua classe alterada para alto e muito alto risco em virtude das ações antrópicas, podendo causar sérios prejuízos ambientais a longo prazo.

2.5.1. Para a ocupação na área de **Riscos Ecológicos Co-localizados**, recomenda-se:

2.5.1.1. Deve ser observado que a sobreposição de tipos de risco aumenta a fragilidade ambiental da área, devendo ser observado a implementação de soluções que sejam transversais, visando não deflagrar ou acentuar os demais riscos sobrepostos, como é o caso da contaminação do solo e da perda de área de recarga de aquífero;

2.5.1.2. Caso haja implementação de algum tipo de técnica artificial para recarga de aquífero, reforçamos que deve ser observado as questões relacionadas à qualidade e segurança da estruturada e sua manutenção periódica, visando não contaminação do solo e das águas superficiais;

2.5.2. Para a ocupação na área de **Risco Ecológico de Perda Recarga de Aquífero**, recomenda-se:

2.5.2.1. Alto e Muito Alto: A adoção de estratégias de Recarga Natural e Artificial, tais como técnicas compensatórias de controle na fonte que incrementem a infiltração deste de que observado também a finalidade de qualidade da água, a necessidade de manutenção periódica e as recomendações técnicas de segurança, devendo ser observados os critérios dispostos no Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal e no Relatório de Diretrizes para o desenvolvimento de recarga artificial de aquíferos no distrito federal da ADASA;

2.5.2.2. Gerais: A implantação de novos empreendimentos em áreas com declividades inferiores a 5%. Nas áreas verdes sejam adotadas estratégias de recuperação de vegetação para se garantir a infiltração da água no solo, juntamente com as estratégias adotadas para as áreas de risco elevado de contaminação do solo;

2.5.3. Para a ocupação na área de **Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão**, recomenda-se:

2.5.3.1. Deve ser adotado um desenho urbano orgânico e soluções de engenharia adequadas que sejam compatíveis com as atividades que serão exercidas, visando a mitigação processos erosivos existentes e a deflagração de novos de processos erosivos;

2.5.3.2. A remoção da cobertura vegetal e do solo superficial, quando necessários, deve ser realizada somente antes do início da implantação dos empreendimentos, preferencialmente, em época de seca. Em período de chuva, devem ser tomadas medidas para evitar a deflagração de processos erosivos;

2.5.4. Para a ocupação na área de **Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo**, recomenda-se:

2.5.4.1. Alto e Muito Alto: Não implementar atividades com alto potencial poluidor, principalmente em áreas cujos solos e morfologia apresentam características que favoreçam a infiltração. Caso, sejam implementadas, deve ser observado o disposto no [CONAMA nº 420 de 28/12/2009](#), de modo a ser atendido os critérios definidos pelos órgãos ambientais competentes;

2.5.4.2. Não implementar atividades com alto potencial poluidor onde são observadas baixa declividade e baixa densidade de drenagem, características estas que favorecem a infiltração das águas pluviais;

2.5.4.3. O controle rigoroso sobre a disposição de efluentes em superfície ou em subsuperfície.

2.6. O Estudo ambiental e/ou Licenciamento ambiental poderão apresentar outras restrições ou sensibilidades que não foram identificadas nestas Diretrizes.

3. Diretrizes de Sistema Viário e Circulação

3.1. A representação do Sistema Viário e Circulação está na **Figura 8**;

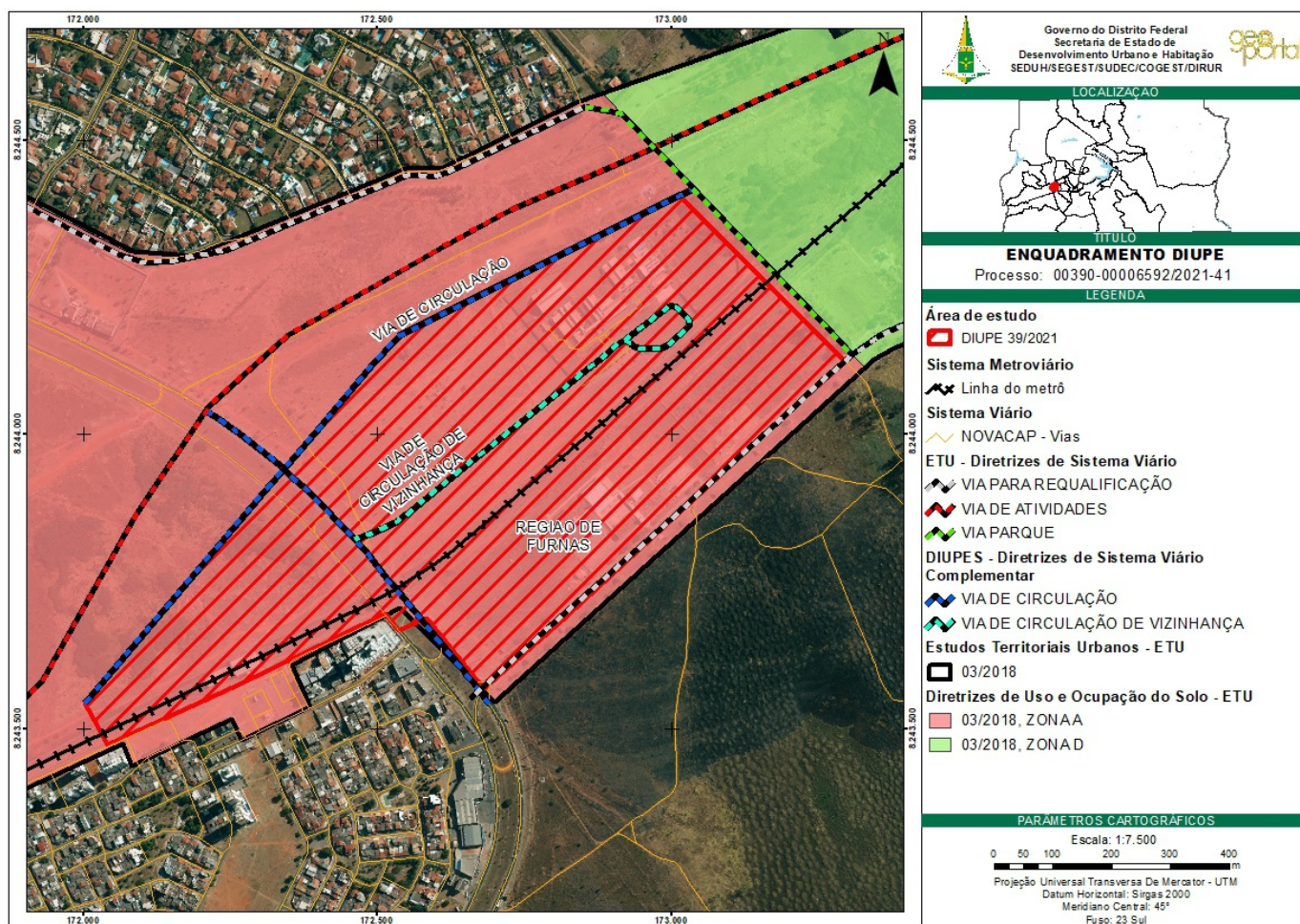


Figura 8: Diretrizes de Sistema Viário e Circulação e Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo esta DIUPE.

3.2. Conforme ilustrado na **Figura 8**, estão previstas para o parcelamento desta área: **Via para Requalificação, Via Parque, Via de Circulação e Via de Circulação de Vizinhança**;

3.2.1. A **Via para requalificação** deve ser readequada de maneira e receber o mesmo tratamento urbanístico que as novas vias do parcelamento, com implantação de calçadas, mobiliário urbano, arborização e sinalização e melhoria dos estacionamentos. Deve ser verificada a viabilidade de implantação de ciclovias/ciclofaixas acessíveis nessas vias, sendo recomendada sua implantação sempre que possível;

3.2.2. A **Via Parque** deve apresentar medidas moderadoras de tráfego (traffic-calming), contribuindo para a apropriação do espaço público pela população.

3.3. As vias propostas pelo sistema viário complementar desta DIUPE têm a finalidade de garantir a integração e a conectividade da malha viária existente e sua classificação tem a finalidade de orientar os usos conforme seu potencial;

3.3.1. A **Via de Circulação** visa à articulação intraurbana de setores ou bairros conferindo também conectividade às centralidades (centros e subcentros locais), podendo se constituir como continuidade de uma via de atividades, com desenho distinto, adaptado às características do uso do solo lindeiro;

3.3.2. A **Via de Circulação de Vizinhança** visa distribuir fluxos e proporcionar acessibilidade na esfera da vizinhança. Comporta vias de menor porte, voltadas à conectividade interna das áreas

predominantemente residenciais.

- 3.4.** Todas as propostas de intervenção viária com as vias existentes devem ser consultadas e aprovadas pelos órgãos de trânsito competentes;
- 3.5.** O traçado viário proposto no parcelamento deve garantir a continuidade dos sistemas viário, cicloviário e de pedestres, bem como a implantação de mobiliário urbano e arborização;
- 3.6.** As vias indicadas nestas Diretrizes são públicas e não podem ser obstruídas por muros, cercas, guaritas, ou qualquer outro impedimento à livre circulação da população;
- 3.7.** O traçado viário é indicativo e poderá sofrer ajustes na elaboração do projeto urbanístico, desde que garantida sua continuidade e conexão da malha urbana;
- 3.8.** Além das vias indicadas nestas Diretrizes, o projeto urbanístico deve prever sistema viário complementar que promova permeabilidade e integração do tecido urbano;
- 3.9.** O projeto do parcelamento deve prever o espaço necessário a implantação de caixas da via com todos os seus componentes;
- 3.10.** Os projetos de sistema viário e de circulação de parcelamento aprovados para as glebas vizinhas ou que integrem os projetos de parcelamento do solo protocolados na Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária (SUPAR) desta Secretaria, devem ser considerados, caso existam. Esse procedimento visa compatibilizar os projetos de sistema viário e de circulação, mantendo a concordância do traçado viário;
- 3.11.** O sistema viário deve seguir o disposto no [Decreto n.º 38.047, de 09 de março de 2017](#), e na [Nota Técnica n.º 02/2015-DAUrb/SUAT](#), disponível para download no site desta Secretaria;
- 3.12.** O sistema viário deve considerar as orientações constantes no [Guia de Urbanização](#);
- 3.13.** A caixa das vias limítrofes à gleba deve ter seus eixos coincidentes com o limite da gleba a ser parcelada ou com o eixo de via existente;
- 3.14.** O projeto do sistema viário inserido na poligonal da gleba deve observar as dimensões mínimas estabelecidas para a caixa de via, conforme referências indicadas nos itens **3.11** e **3.12**;
- 3.15.** O projeto urbanístico deve prever a implantação de uma rede de calçadas segura, confortável e agradável, a fim de incentivar a mobilidade ativa, principalmente no interior da ocupação urbana;
- 3.16.** O projeto urbanístico deve prever a criação de percursos agradáveis com infraestrutura adequada, como pavimentação, arborização, mobiliário urbano, iluminação pública, que atendam a critérios estéticos e funcionais, valorizando o pedestre e o ciclista enquanto usuários do espaço público e aumentando as possibilidades de transporte não motorizado;
- 3.17.** As dimensões das calçadas devem ser adequadas ao tipo de uso e ocupação previstos para área, garantindo mobilidade e acessibilidade universais de acordo com legislação e normas vigentes;
- 3.18.** Os estacionamentos públicos devem seguir o disposto no [Decreto n.º 38.047, de 09 de março de 2017](#);
- 3.19.** Os estacionamentos privados devem conter paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;
- 3.20.** Deve ser realizada, conforme definição a ser fornecida pela SUPAR, a padronização das calçadas, iluminação, pavimentação, mobiliário urbano e outros, quando esses ultrapassem os limites das glebas, a fim de assegurar a unidade de tecido urbano a ser constituído ao longo do tempo;
- 3.21.** As vias existentes, inseridas na gleba devem ser readequadas de maneira a receber o mesmo tratamento urbanístico que as novas vias do parcelamento, com a implantação de calçadas, mobiliário urbano, arborização e sinalização, ciclofaixas, ciclovias e vias compartilhadas conforme for o caso;

3.22. Devem ser implantadas ciclovias/ciclofaixa/via compartilhada, ao longo de todo o sistema viário relativo ao projeto de parcelamento, existente ou projetado, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal.

3.23. Os bolsões de estacionamento, públicos e privados, devem ficar localizados atrás das edificações, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal;

3.23.1. Os bolsões de estacionamento, públicos e privados, deverão ser previstos próximos às edificações de uso comercial.

3.23.2. Os estacionamentos devem atender a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de planejamento urbano e territorial do Distrito Federal;

3.24. Nos casos em que não houver viabilidade técnica para a aplicação dos parâmetros mínimos estabelecidos pelo [Decreto n.º 38.047, de 09 de março de 2017](#), a solução aplicada no projeto do sistema viário deverá ser submetida à análise e à aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal.

4. Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo

4.1. A gleba objeto desta DIUPE está totalmente inserida na **Zona A** da **DIUR 03/2018**;

4.1.1. Na **Zona A** os usos admitidos são: **CSIIR 1 NO, CSII 1, CSIIR 1, INST, INST EP**;

4.1.2. Os usos desta DIUPE serão determinados pela disposição e classificação do sistema viário, conforme a viabilidade de implantação e acessibilidade dentro do contexto global da regularização;

4.2. Os parâmetros urbanísticos estabelecidos para esta DIUPE são decorrentes da compatibilização dos parâmetros definidos pela **DIUR 03/2018** considerando os parâmetros e categorias da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#);

4.3. Os parâmetros de Uso e Ocupação do Solo estão demonstrados na **Tabela 1**;

Tabela 1: Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo por zona.

Parâmetros de uso e ocupação					
Zona	Uso	Coefficiente de Aproveitamento Básico	Coefficiente de Aproveitamento Máximo	Altura Máxima (m) ³	Taxa de Permeabilidade ¹
A	CSIIR 1 NO ²	1	4	57,5	10%
	CSII 1	1	5	57,5	10%
	CSIIR 1	1	5	57,5	10%
	Inst	1	3	22,5	15%
	Inst EP	Parâmetros constantes no Art. 11 da LUOS			

¹ Ajustável de acordo com estudo ambiental ou indicações da ADASA.

² Apenas residencial multifamiliar em tipologia de apartamentos.

³ A consulta à COMAER pode reduzir a altura máxima do parcelamento.

4.4. Conforme observado na **Figura 8**, a gleba possui interferência com o sistema metroviário, portanto o projeto de parcelamento deve adotar seguintes regras (referências aos estudos estão no **item 7.1**):

4.4.1. A densidade prevista deve ser distribuída de forma gradual, aumentando à medida que se distancie da linha do metrô, garantindo que a menor porcentagem das futuras áreas residenciais seja impactada pela poluição sonora e vibração decorrente do funcionamento do metrô;

4.4.2. As alturas das edificações devem seguir a mesma distribuição gradual da densidade, possibilitando que os edifícios mais distantes da linha do metrô possam ter maior altura e consequentemente maior densidade;

4.4.3. Ao longo da linha do metrô devem ser previstos os usos não residenciais para garantir que haja menor permanência da população nas áreas diretamente afetadas pelo metrô, como os prejuízos listados no **item 4.4.1**;

4.4.4. Devem ser previstas medidas mitigatórias do impacto negativo da linha do metrô nas suas imediações, como barreiras sonoras, edificações mais resistentes à vibração, entre outros;

4.5. A infraestrutura básica dos parcelamentos é constituída pelos equipamentos urbanos de escoamento das águas pluviais, iluminação pública, esgotamento sanitário, abastecimento de água potável, energia elétrica pública e domiciliar e vias de circulação ([Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979](#));

4.6. O projeto urbanístico do novo parcelamento deve considerar a ocupação existente no entorno, a fim de constituir um tecido urbano integrado e com diversidade de funções;

4.7. A configuração do parcelamento deve evitar a constituição de becos e vazios intersticiais que podem resultar em espaços públicos sem vitalidade e inseguros;

4.7.1. O projeto de urbanismo deve evitar fundos de lotes voltadas para o logradouro público e são obrigatórios nos tratamentos de divisas de lotes voltadas ao logradouro público o uso de fachadas ativas e permeabilidade mínima de 50%, conforme art. 34, § 2º da LUOS, Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019;

4.8. Os projetos urbanísticos deverão considerar para quarteirões, preferencialmente, as medidas máximas de 250m (duzentos e cinquenta metros) lineares em cada lateral ou 60.000m² (sessenta mil metros quadrados) de área;

4.9. Entende-se por logradouro público área não-edificada, de uso comum e público, sendo as ruas, avenidas, alamedas, praças, largos, travessas, becos, jardins, parques, viadutos, pontes, rodovias, estradas, caminhos etc.

4.10. O projeto urbanístico deve considerar as orientações constantes no [Estudo Técnico nº 03/2017 – COINST/SUGEST/SEGETH](#) disponível para download no site desta Secretaria.

5. Diretrizes de densidade populacional

5.1. A gleba está totalmente inserida na zona de densidade **Alta e Média** do PDOT (**Figura 9**);

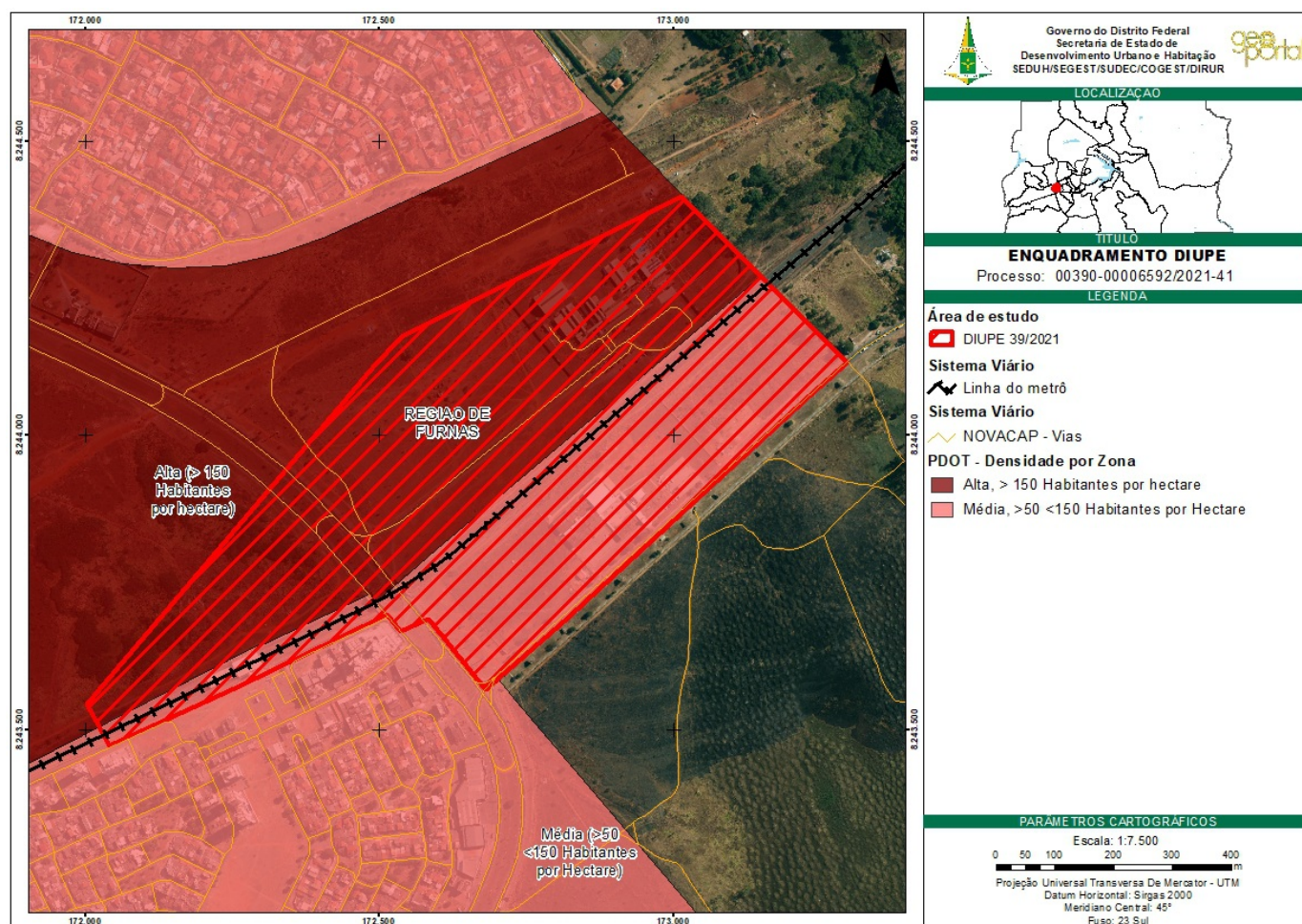


Figura 9: Localização da gleba em relação às zonas de densidade do PDOT-DF.

5.2. A área da gleba, a faixa de densidade, a população mínima e máxima, são descritas na tabela a seguir (**Tabela 2**).

Tabela 2: Densidade aplicável à área de estudo desta DIUPE.

Área	Densidade	População mínima	População máxima
29,73	Maior que 150 hab./ha*	-	8.919
20,77	50 a 150 hab./ha	1.038	3.115
Total			12.034

* Foi considerado densidade média de 300 habitantes por hectares.

5.3. Os novos usos propostos devem respeitar o limite máximo populacional definido pela faixa de densidade do PDOT;

6. Diretrizes de Áreas Públicas

6.1. Os percentuais mínimos de EPC, EPU e ELUP estão definidos na **Tabela 3**;

Tabela 3: Tabela de percentual mínimo exigido para cada tipologia de áreas públicas.

ÁREAS PÚBLICAS	PERCENTUAL MÍNIMO*
Equipamento Público Comunitário (EPC)	5%
Espaço Livre de Uso Público (ELUP)	10%
Equipamento Público Urbano (EPU)	-
Total mínimo exigido	15%

* Os percentuais da tabela acima poderão ser alterados após consultas técnicas às concessionárias de serviços públicos, realizadas pela SUPAR, bem como a localização e dimensões das faixas de servidão para implantação das redes desses serviços, desde que mantido o **somatório de no mínimo 15% de áreas públicas (EPC, EPU e ELUP)**.

6.2. Conforme indicado no **item 4.4**, para garantir maior proteção dos impactos negativos da linha do metrô na futura população local, indica-se que os ELUPs sejam dispostos longitudinalmente e paralelamente à linha do metrô (referências aos estudos estão no **item 7.1**);

6.2.1. Sugere-se que esses ELUPs, sejam densamente arborizados, com árvores e arbustos, para que atuem como barreira contra os ruídos e vibrações da linha do metrô.

6.3. Os EPC e ELUP devem ser integrados ao tecido urbano por meio das vias, calçadas, ciclovias/ciclofaixas, de modo a propiciar o acesso à população dessas áreas;

6.4. Os ELUP devem constituir espaços públicos qualificados de lazer e recreação para a população, com infraestrutura e mobiliário urbano que proporcionem atividades diversificadas, incentivando a sua apropriação pela população e incorporando áreas de vegetação nativa existente quando possível;

6.5. Somente serão computadas como ELUP as áreas com dimensões mínimas que permitam a execução de alguma atividade de lazer ou contemplação, tendo com critério mínimo a inscrição de um círculo de 10,00 metros de raio;

6.6. Os ELUP devem estar localizados em áreas de franco acesso, adjacentes às vias, integradas aos fluxos de pedestres e ciclistas pelas calçadas e ciclovias;

6.7. Não serão considerados como ELUP os canteiros centrais de vias e rodovias, como quaisquer outras áreas pertencentes ou remanescentes de elementos de sistema viário, principalmente áreas não ocupadas de rotatórias, recuos das faixas de aceleração e redução, elementos organizadores de vagas de estacionamento;

6.8. Os ELUP devem estar localizados, preferencialmente, nas proximidades da APP a fim de garantir a preservação da vegetação com uso e ocupação compatível com a fragilidade ambiental;

6.9. No entorno dos ELUP, a destinação dos lotes deve buscar a diversidade e complementaridade de usos, dando preferência ao uso misto, a fim de contribuir para a vitalidade do espaço e para a segurança da população nas diferentes horas do dia;

6.10. Os EPC e ELUP devem estar localizados em áreas de franco acesso a fim de garantir seu uso pela população. Dessa forma, não podem ser localizados no interior das áreas do condomínio urbanístico ou loteamentos fechados no parcelamento;

6.11. O percentual de EPU, assim como sua localização e a dimensão das faixas de servidão para a sua implantação, podem ser alterados após consulta às concessionárias, tendo em vista o princípio de

aproveitamento do território.

7. Disposições Finais

7.1. Foram considerados o [Environmental Noise Guidelines for the European Region – Executive summary \(2018\)](#), de forma análoga o [Impacto Acústico Provocado pela Expansão do Metrô - DF](#), a [Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981](#), a [Lei nº 4.092, de 30 de janeiro de 2008](#), e [A Contaminação Acústica Provocada pelo Metrô do DF](#);

7.2. Para os demais parâmetros e orientações de projeto não apresentados nestas Diretrizes Urbanísticas Específicas, aplica-se a **DIUR 03/2018**;

7.3. O projeto urbanístico deve obrigatoriamente incorporar as disposições de uso e ocupação do solo definidas nestas Diretrizes e seus anexos no que tange ao sistema viário, densidade populacional e áreas públicas e o uso e ocupação do solo nos termos do Art. 5º da LUOS, que dispõe sobre as Unidades de Uso e Ocupação do Solo – UOS;

7.4. Os projetos urbanísticos devem estar em conformidade com as legislações vigentes aplicáveis à poligonal destas Diretrizes Urbanísticas;

7.5. Os projetos urbanísticos devem observar a normatização de endereçamento definida pela Coordenação do Sistema de Informação Territorial e Urbano - COSIT/UNTEC/SEDUH, considerando a homogeneização no tratamento do endereçamento deste território;

7.6. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de Gestão de Desenvolvimento Urbano e Territorial do Distrito Federal, a fim de apreciação do atendimento a estas Diretrizes Urbanísticas;

7.7. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à apreciação do Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal - CONPLAN;

7.8. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e ao órgão de Gestão de Desenvolvimento Urbano e Territorial do Distrito Federal;

7.9. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão de Gestão de Desenvolvimento Urbano e Territorial do Distrito Federal, com base nas disposições das legislações vigentes e desta DIUPE;

7.10. O Licenciamento Ambiental e/ou o Estudo ambiental poderá identificar outras restrições que não foram apontadas nestas Diretrizes, podendo restringir os parâmetros urbanísticos em função da sensibilidade da área.



Documento assinado eletronicamente por **GEORGE EDUARDO MAEDA - Matr.0276027-4, Assessor(a)**, em 05/10/2021, às 16:27, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **YAMILA KHRISNA OLIVEIRA DO NASCIMENTO CUNHA - Matr. 0274799-5, Diretor(a) de Diretrizes Urbanísticas**, em 07/10/2021, às 15:54, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDREA MENDONÇA DE MOURA - Matr.0276486-5, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 07/10/2021, às 17:21, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **71140927** código CRC= **7662AA4A**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SCS Quadra 06 Bloco A Lotes 13/14 - Bairro Asa Sul - CEP 70306918 - DF

00390-00006592/2021-41

Doc. SEI/GDF 71140927