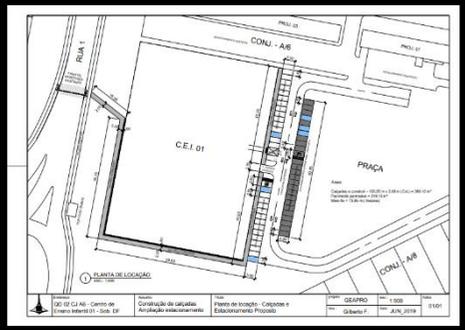


TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>1- Q 2 CJ A6 Escola</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária ocupada pelo Centro de Educação Infantil CEI 01, situada no Conjunto A6 da Quadra 2, foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pelo Projeto CSS 7.0/2 e este não previu o bolsão de estacionamento pleiteado pela Administração Regional de Sobradinho.</p> <p>O citado projeto define a área objeto do projeto como sendo uma praça pública.</p> <p>O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, diz que:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:</p> <p style="padding-left: 40px;">I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e</p> <p style="padding-left: 40px;">II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas.</p> <p style="padding-left: 40px;">Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017).</p> <p>Dessa maneira, entendemos que o estacionamento proposto (26864592; 26864716) se enquadra no inciso II do artigo 12 do citado Decreto Nº 38.047/2017.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p> 	<p>Todavia, podemos observar na imagem de satélite extraída do Geoportal, que já existem diversas vagas para veículos dentro do lote da escola, assim como na área pública de frente para ela. Além disso, o estacionamento proposto está ocupando área de praça, o que só faria sentido, caso fosse para atender aos usuários da praça.</p> <p>Portanto, esta Dilest não vê óbice na implantação do estacionamento pleiteado, desde que se elabore um projeto de urbanização da citada praça, seguindo as diretrizes gerais de projeto elencadas no final desta tabela.</p> <p>No que diz respeito ao projeto de calçada proposto para o entorno do lote da escola, também não vemos óbice para sua implantação, desde que atendidas as diretrizes gerais de projeto elencadas no final desta tabela.</p>

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>2- Q 5 AE 5</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária, ocupada pelo Centro de Ensino nº 3, situada na Área Especial AE 5 da Quadra 5, foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pelo Projeto de Urbanismo URB 103/86, consubstanciado nas plantas de urbanismo URB 103/86 (Figura 1) e Memorial Descritivo MDE 103/86, que não previu o bolsão de estacionamento pleiteado (26864890; 26864979) pela Administração Regional de Sobradinho, assim como não previu nenhuma outra área de estacionamento próximo ao lote em questão.</p> <p>Informamos que, atualmente, já existe um pequeno bolsão de estacionamento, não previsto em projeto, que foi implantado na área pública de frente para a citada escola.</p> <p>A proposta apresentada pela Administração Regional ainda prevê a extensão da via local, situada entre os conjuntos residenciais e os lotes de comércio da Quadra 5, até a altura do lote da escola, uma vez que, atualmente essa termina no encontro com a via de acesso ao Conjunto G da Quadra 5. A proposta também prevê uma via exclusiva para a saída de ônibus e vans para a Avenida Contorno.</p> <p>Alertamos que a área indicada na proposta apresentada pela Administração Regional, como “AE 1 (terreno não edificado)”, a qual destacamos em marrom tanto na Figura 1 (URB 103/86), quanto na imagem da proposta apresentada, não se trata de uma unidade imobiliária criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis, conforme os projetos registrados URB 103/86 e CSS 2/2, e assim como indicado no Geoportal.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		 <p>Figura 1- Vista parcial das plantas URB 103/86 (Folhas Sicad 70-IV-3-B e 71-III-1-A), na qual destacamos o sistema viário implantado irregularmente, ou seja, não previsto em projeto (indicado em vermelho); as intervenções propostas pela Administração Regional (indicadas em verde), como por exemplo, a extensão da via local até a altura do lote da escola e a “AE 1 (terreno não edificado)” (indicada pelo polígono marrom) (Fonte: Mapoteca Seduh).</p>

O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, diz que:

Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:

I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e

II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas.

Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017, grifo nosso).

Dessa maneira, entendemos que o estacionamento público proposto de frente para a escola (26864890; 26864979) não se enquadra no inciso II do artigo 12 do citado Decreto Nº 38.047/2017, já que não se encontra contíguo à via urbana. Quanto ao inciso I, apesar do estacionamento se destinar à atividade institucional, é preciso que esse também seja considerado um Polo Gerador de Viagens, segundo os termos do artigo 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, que dispõe sobre polo atrativo de trânsito previsto no art. 93 da Lei federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o Código de Trânsito Brasileiro, e dá outras providências:

Art. 3º Para os efeitos desta Lei, consideram-se polos geradores de viagens os empreendimentos que se enquadrarem em uma das seguintes hipóteses:

I – edificações para as quais seja exigido número mínimo de vagas de estacionamento e que sejam destinadas:

a) exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;

b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;

c) a uso não abrangido pelas alíneas a e b, com no mínimo 200 vagas de estacionamento;

II – edificações sem exigência de número mínimo de vagas de estacionamento e destinadas:

a) exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;

b) ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 15.000 metros quadrados de área construída;

c) a comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;

d) a serviços de educação e saúde de no mínimo 3.750 metros quadrados de área construída;

e) a comércio varejista de combustíveis (postos de combustíveis) e comércio varejista de lubrificantes (postos de lubrificação).

§ 1º Os parâmetros para exigência do número mínimo de vagas são os estabelecidos por legislação específica.

§ 2º Para efeitos do inciso II, aplica-se a área total de construção a ser informada no alvará de construção, excluídas as áreas destinadas a garagem.

Todavia, mesmo que o Centro de Ensino nº 3 seja considerado um Polo Gerador de Viagens, verificamos que uma grande parcela das vagas para veículos previstas está vinculada à aprovação da extensão da via local, com a qual esta Dilest não está de acordo. Isso porque provocaria uma descaracterização do desenho original da cidade, ocasionando um aumento considerável no fluxo de veículos próximo aos conjuntos residenciais da Quadra 5 da cidade de Sobradinho.

Portanto, caso a citada escola se enquadre no citado artigo 3º da Lei nº 5.632, de 17 de março de 2016, ainda assim entendemos que a proposta de estacionamento deva sofrer uma adequação, de modo que não altere o desenho da via local previsto nos projetos registrados URB 103/86 e CSS 2/2, eliminando-se seu prolongamento até o lote da escola, bem como eliminando-se a via de saída pela Av. Contorno, criada para atender à circulação de ônibus e vans escolares, uma vez que

compreendemos que a localização dos acessos do estacionamento deva ocorrer na via de menor hierarquia funcional, no caso a Rua 6. Como solução para a viabilizar o acesso de saída dos ônibus e vans, sugerimos unir as duas áreas de estacionamento criadas (estacionamento de transportes escolares e estacionamento para carros e motos), reformulando a disposição de suas vagas, de forma que haja uma circulação interna que possibilite a entrada e saída de todos os veículos pela via de acesso à Rua 6 (Figura 1).

Portanto, no que diz respeito à criação do novo bolsão de estacionamento, situada de frente para o lote da escola, entendemos que esse deva ter o menor número possível de vagas para carros e motos, além das vagas para ônibus e vans propostas, apenas o suficiente para atender ao embarque e desembarque dos alunos da escola. Dessa maneira, as vagas para veículos, que visam atender à demanda de professores e demais funcionários, devem ser supridas dentro do lote.

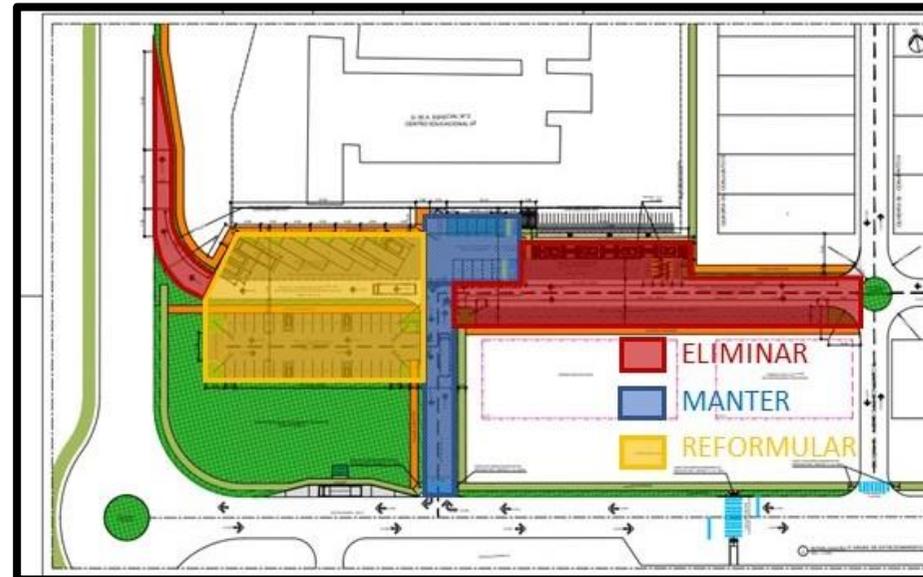
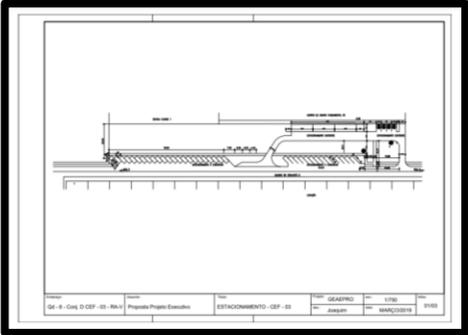


Figura 2- As áreas indicadas por esta Dilest em vermelho são aquelas que devem ser eliminadas da proposta apresentada pela Administração Regional, as indicadas em azul são as que podem ser mantidas e, as em amarelo, devem ser reformuladas.

Por fim, ressaltamos que, tanto o projeto de criação de vagas para veículos quanto de calçadas deve seguir as diretrizes gerais de projeto elencadas no final desta tabela.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>3- Q 6 AE 2</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária ocupada pelo Centro de Ensino Fundamental 03, situada na Área Especial AE 2 da Quadra 6, foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pelo Projeto de Urbanismo URB 05/84, consubstanciado nas plantas de urbanismo URB 05/84 e Memorial Descritivo MDE 05/84, e este não previu o bolsão de estacionamento pleiteado (26865087; 26865177) pela Administração Regional de Sobradinho.</p> <p>Informamos que, atualmente, assim como consta na proposta apresentada pela Administração Regional, já existe um bolsão de estacionamento, não previsto em projeto, que foi implantado na área pública de frente para a citada escola. Nesta Entrequadra, além desse bolsão, existe apenas um outro, que também não consta no citado projeto, que está situado de frente para a AE 1, onde está implantada a Escola Classe 01 de Sobradinho.</p> <p>Dessa forma, não vemos óbice na reformulação desse estacionamento existente para abrigar vagas destinadas para vans/ônibus (estacionamento de transportes escolares/embarque e desembarque) e portadores de deficiência física, assim como proposto pela Administração.</p> <p>O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que <i>“regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”</i>, diz que:</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		<p>Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas. <p>Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017).</p> <p>Dessa maneira, entendemos que no que diz respeito às novas vagas para veículos propostas (26865087; 26865177), uma vez que se encontram contíguas à via urbana, essas se enquadram no inciso II do artigo 12 do citado Decreto Nº 38.047/2017.</p> <p>Ressaltamos que nenhuma área da Cidade de Sobradinho foi classificada na Lei de Uso e Ocupação do Solo - Luos, aprovada pela Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, como de “alto grau de acessibilidade” em relação ao transporte público de média e alta capacidade, o que possivelmente indica uma precariedade na oferta de transporte público, implicando num maior uso do transporte particular pelos seus moradores.</p> <p>Todavia destacamos nossa preocupação com a possibilidade de abrir um precedente para a criação indiscriminada de estacionamentos nas áreas públicas da Cidade de Sobradinho, uma vez que poderia acarretar o uso cada vez maior do veículo particular, uma redução drástica das áreas permeáveis, causando alagamentos, assoreamentos e redução de recarga dos aquíferos, bem como a eliminação dos espaços livres para a implantação de equipamentos públicos.</p> <p>Somado a isso, as demais unidades imobiliárias do entorno imediato ao estacionamento pleiteado são ocupadas por residências unifamiliares, excetuando-se apenas a AE 1, onde está implantada a Escola Classe 01, não se configurando, portanto, como Polos Geradores de Viagens, o que mais uma vez não justificaria a criação de um número significativo de novas vagas de estacionamento.</p>

Portanto, no que diz respeito à ampliação do estacionamento existente com a criação de novas vagas para veículos ao longo da via local, entendemos que esse deva conter um número mínimo de vagas que seja suficiente apenas para atender ao embarque e desembarque dos alunos da escola. Dessa maneira, as vagas para veículos, que visam atender à demanda de professores e demais funcionários da escola, devem ser supridas dentro do lote. Assim sendo, recomendamos que para o estacionamento contíguo à via, mantenha-se apenas as vagas dispostas de frente para AE 2 da Quadra 06, onde está situado o Centro de Ensino Fundamental 03 (Figura 1). Somado a isso, é preciso prever uma distância mínima entre as vagas e o meio-fio como área de manobra, de forma que os veículos não invadam a via local e, assim, essa se torne a própria área de manobra, implicando em pontos de congestionamento, podendo ocasionar até mesmo acidentes. Outra opção, seria incluir essas vagas dentro do bolsão de estacionamento existente, ao invés de estarem contíguas à via.

Alertamos ainda que no projeto apresentado faltou a indicação dos fluxos de veículos dentro do estacionamento existente, para o qual foi proposto uma reformulação das vagas. Neste caso, recomendamos que sejam mantidas entrada e saída de veículos independentes, de forma que o fluxo dos veículos dentro do estacionamento tenha sentido único, o que minimizará bastante o número de acidentes, principalmente no encontro com a via local.

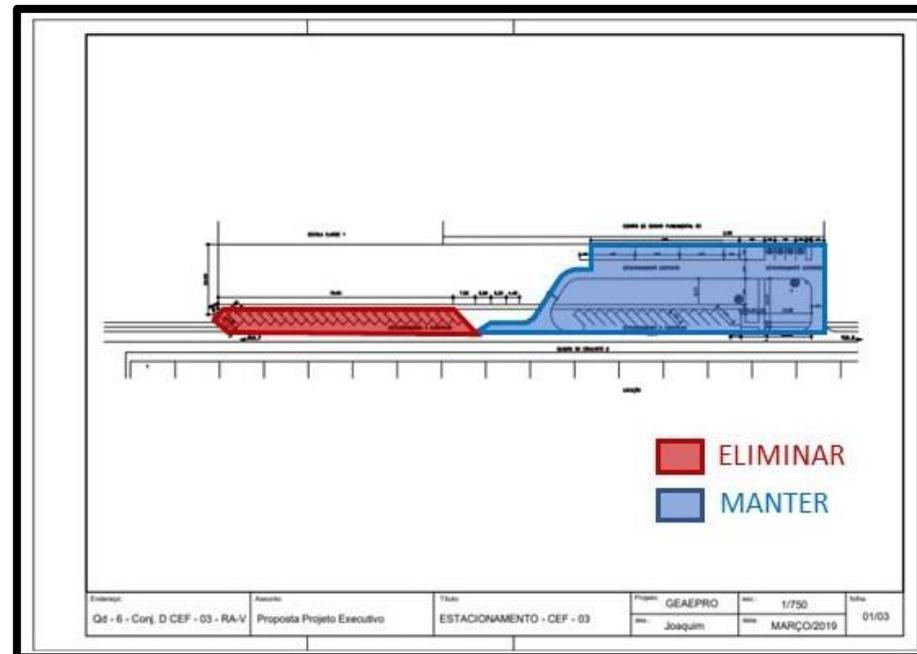
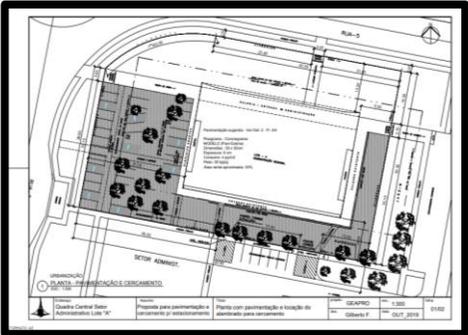


Figura 3- As áreas indicadas por esta Dilest em vermelho são aquelas que devem ser eliminadas da proposta apresentada pela Administração Regional e, as indicadas em azul, são as que podem ser mantidas.

Por fim, ressaltamos que, tanto o projeto de criação de vagas para veículos quanto de calçadas deve seguir as diretrizes gerais de projeto elencadas no final desta tabela.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>4- Q CENTRAL SETOR ADMINISTRATIVO E CULTURAL LT A</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária, situada no Lote A do Setor Administrativo e Cultural da Quadra Central, abriga a sede da Administração Regional de Sobradinho e foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS PR 11/3. Este projeto define os limites do lote com dimensões de 35m x 80m, portanto, com área igual a 2.800,00m².</p> <p>Posteriormente, foi elaborado o Projeto Especial de Urbanismo URB 67/01, consubstanciado nas plantas de urbanismo URB 67/01, Memorial Descritivo MDE 67/01 e Planilha de Parâmetros Urbanísticos PUR 67/01, que está previsto no artigo 23 do Plano Diretor Local – PDL de Sobradinho, aprovado pela Lei Complementar nº 56, de 30 de dezembro de 1997. Esse projeto, desenvolvido pela antiga Seduma, atual Seduh, foi aprovado pelo Decreto Governamental nº 32.252, de 22 de setembro de 2010, e registrado em Cartório de Registro de Imóveis, e tem por objetivo a revitalização do centro urbano consolidado da Cidade de Sobradinho.</p> <p>Apesar do projeto, dentre outras coisas, ter previsto ampliação, redução, deslocamento e criação de lotes, o Lote A não sofreu alterações, mantendo-se, portanto, com a mesma locação e dimensões previstas na Planta Registrada CSS PR 11/3. Todavia, a PUR 67/01 estabeleceu novos parâmetros urbanísticos para a unidade imobiliária em questão. Na Folha 05/06 consta que:</p> <ul style="list-style-type: none"> k) Tratamento das divisas: o cercamento do lote será optativo em todas as divisas do lote devendo ter altura máxima de 2,20m (dois metros e vinte centímetros) e serão do tipo alambrado, grade ou cerca viva; l) Não será permitido cercamento e uso de cobertura em área pública (PUR 67/01 - Folha 05/06).
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		<p>Porém, com a aprovação da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – Luos, aprovada pela Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, todas as disposições em contrário, em especial aquelas presentes nas normas de parâmetros de uso e ocupação do solo nas áreas abrangidas pela citada Lei Complementar foram revogadas:</p> <p>Art. 107. Ficam revogadas as disposições em contrário, em especial os parâmetros de uso e ocupação do solo nas áreas abrangidas por esta Lei Complementar definidos: I - na Lei Complementar nº 56, de 30 de dezembro de 1997, que dispõe sobre o Plano Diretor Local de Região Administrativa de Sobradinho - RA V, e as respectivas Planilhas de Parâmetros Urbanísticos – PUR [...] (Lei Complementar nº 948/2019 – Luos).</p> <p>Cabe ressaltar que a Luos permitia até 16 de janeiro deste ano de 2021, uma regra de transição, em seu artigo 88, que dava ao proprietário ou ao titular do direito de construir a possibilidade de optar, em um período de 2 anos após a sua publicação:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - pelas regras e pelos parâmetros de uso e ocupação do solo estabelecidos na legislação vigente até a data de publicação da Lei Complementar nº 948/2019; II - pelos coeficientes de aproveitamento básico e máximo definidos na legislação de uso e ocupação do solo vigente até a data de publicação da Lei Complementar nº 948/2019. <p>Dessa forma, uma vez que esse prazo de transição expirou, todos os parâmetros de uso e ocupação do solo vigentes para o lote em questão são aqueles estabelecidos na Luos, que o enquadrou na categoria de Unidade de Uso e Ocupação UOS Inst EP, na qual <i>“são desenvolvidas atividades inerentes às políticas públicas setoriais, constituindo lote de propriedade do poder público que abrigue, de forma simultânea ou não, equipamentos urbanos ou comunitários”</i>.</p> <p>A citada Lei Complementar não prevê o “tratamento das divisas do lote” para a UOS Inst EP, contudo no seu artigo 35 diz que:</p> <ul style="list-style-type: none"> Art. 35. É permitido o cercamento das divisas dos lotes, desde que, nas divisas voltadas para logradouros públicos, seja obedecido:

- I - altura máxima de 2,70 metros;
 - II - no mínimo 70% de transparência visual.
- § 1º Os lotes destinados ao uso institucional estão dispensados do atendimento das condicionantes previstas nos incisos I e II do caput, desde que justificado pela característica da atividade ou por exigência em norma específica das secretarias de estado do Distrito Federal competentes (Lei Complementar nº 948/2019 – Luos).

Portanto, o cercamento (alambrado) proposto (26865279; 26865358) pela Administração Regional deve seguir os incisos I e II do citado artigo 35 da Luos e, caso queira propor algo diferente, deve apresentar justificativa técnica, conforme estabelecido no § 1º do mesmo artigo.

A proposta de cercamento também deverá seguir exatamente os limites definidos para o Lote A do Setor Administrativo e Cultural, conforme indicado na Planta Registrada CSS PR 11/3, não avançando sobre área pública.

No que diz respeito à pavimentação do estacionamento interno ao lote, deve-se respeitar a taxa de permeabilidade mínima de 20% (vinte por cento) estabelecida na Luos para a UOS Inst EP:

Art. 11. Os parâmetros de ocupação dos lotes da UOS Inst EP são:

- I - afastamento mínimo previsto no Anexo IV;
- II - coeficiente de aproveitamento máximo estabelecido pelo PDOT para a zona urbana onde se localiza;
- III - altura máxima igual à maior altura estabelecida no Anexo III para a respectiva localidade urbana;

IV - taxa de permeabilidade mínima de 20% para lotes com área superior a 2.000 metros quadrados.

Parágrafo único. Os lotes de UOS Inst EP podem ser compartilhados por 2 ou mais equipamentos urbanos ou comunitários (Lei Complementar nº 948/2019 – Luos, grifo nosso).

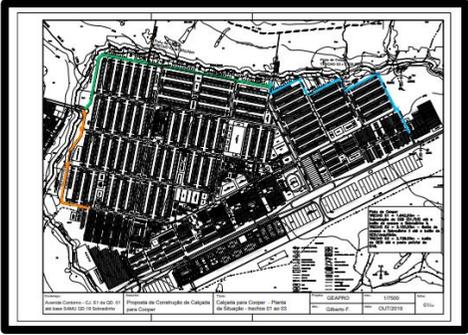
Quanto à distribuição das vagas deve-se considerar as diversas árvores localizadas dentro do lote, de forma que evite sua supressão, o que poderia ocasionar uma redução do conforto ambiental, afetando o microclima no entorno imediato.

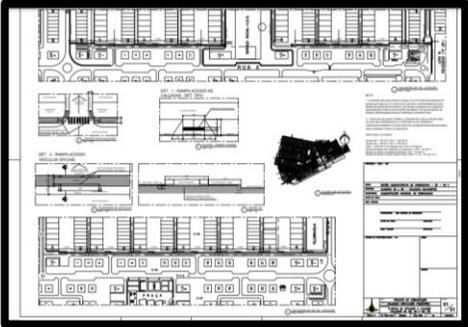
Ressaltamos ainda que, a Lei nº 6.138, de 26 de abril de 2018, que institui o Código de Obras e Edificações do Distrito Federal – COE/DF, afirma que:

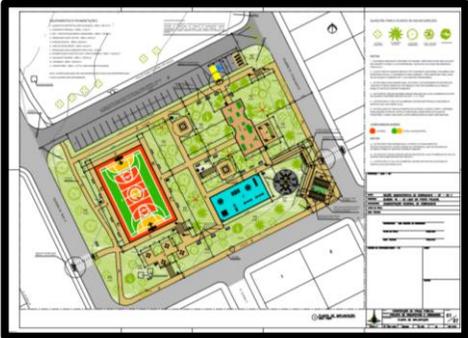
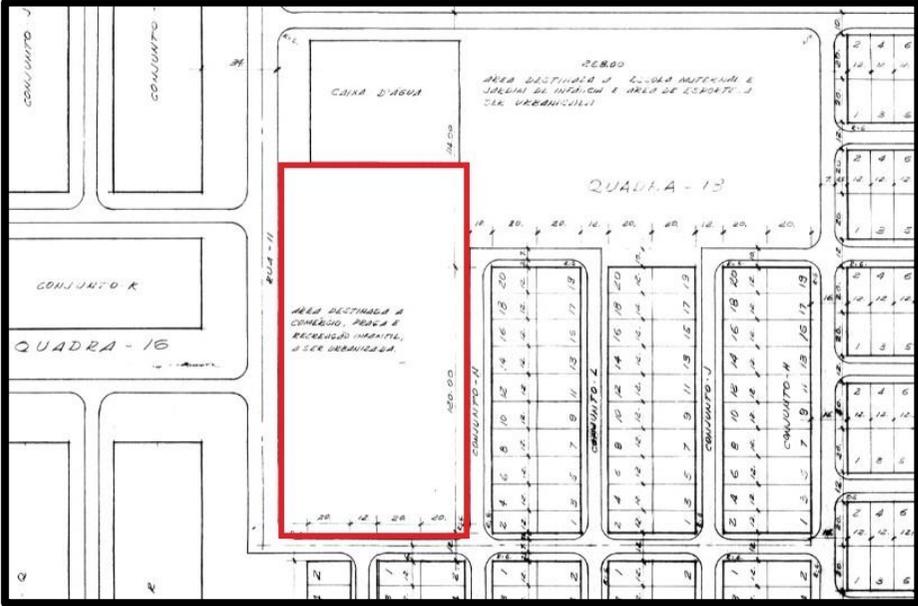
Art. 113. O **patamar de acomodação e as rampas de acesso a garagens ou estacionamentos devem situar-se no interior do lote**, permitida a sua localização em áreas de afastamento obrigatório, salvo exceções previstas na legislação de uso e ocupação do solo, desde que garantida a livre circulação de pedestres.

Parágrafo único. É admitida a localização em área pública da rampa e do patamar de acomodação para projeção ou lote com ocupação obrigatória de 100%, desde que adequados ao sistema viário e à livre circulação de pedestres (Lei nº 6.138/2018 – COE/DF), grifo nosso).

Assim sendo, para o lote em questão, tanto as rampas de acesso ao estacionamento proposto, quanto seus patamares de acomodação, devem acontecer dentro dos limites do lote.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>5- AVENIDA CONTORNO</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>A presente proposta (26865496; 26865574; 26865640) apresentada pela Administração Regional visa a implantação de uma Pista de Cooper ao longo de um grande trecho da Avenida Contorno, situada na cidade de Sobradinho.</p> <p>Informamos que os diversos projetos que criaram e registraram as unidades imobiliárias situadas ao longo da Avenida Contorno e, portanto, também definiram seu traçado, não previram calçadas, ciclovias ou qualquer outro tipo de pavimentação, que pudessem interferir com o traçado da Pista de Cooper proposta.</p> <p>Informamos ainda que essa Dilest não vê óbice para a implantação da citada proposta, desde que se respeite alguns critérios na elaboração do seu projeto executivo.</p> <p>Complementarmente, informamos que não existem projetos nesta Seduh em elaboração ou aprovados, que interfiram com a proposta em questão.</p> <p>Todavia, sugerimos o envio da proposta à Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – Semob/DF, para que se verifique possíveis interferências com o sistema cicloviário desenvolvido por aquela Secretaria.</p> <p>Ressaltamos que o projeto da Pista de Cooper deverá acompanhar a inclinação da rua, devendo ser sempre contínua, livre de obstáculos e possuir superfície regular, firme, contínua, sem degraus, com níveis concordantes, com piso antiderrapante e ter inclinação transversal constante, não superior a 3%. A pista deve estar de preferência devidamente sinalizada, indicando os dois sentidos de direção, bem como a marcação das distâncias.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		<p>As travessias nos cruzamentos da pista com a rua devem ser sinalizadas e prever área de acomodação de pedestres. E quando houver acesso de veículos aos lotes, deverá prevalecer a continuidade da pista.</p>

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
Sistema Viário / Calçada	<p>6- QUADRA 6</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>A presente proposta (26882521; 26882608) apresentada pela Administração Regional visa a implantação de calçadas na Quadra 6 de Sobradinho.</p> <p>Informamos que a citada Quadra 6 foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS PR 7/2, a qual não previu calçadas para a área em questão, assim como os projetos que a alteraram ou complementaram, a Planta Registrada CSS PR 105/1 e o Projeto de Urbanismo URB 05/84.</p> <p>Informamos ainda que essa Dilest não vê óbice para a implantação da citada proposta, desde que se respeite alguns critérios na elaboração do seu projeto executivo.</p> <p>Complementarmente, informamos que não existem projetos nesta Seduh em elaboração ou aprovados, que interfiram com a proposta em questão.</p> <p>Ressaltamos que o projeto das calçadas públicas propostas deverá acompanhar a inclinação da rua, devendo ser sempre contínuas, livres de obstáculos e possuírem superfície regular, firme, contínua, sem degraus, com níveis concordantes, com piso antiderrapante e terem inclinação transversal constante, não superior a 3%, ou seja, rotas acessíveis, que garantam a livre circulação de pedestres, a integração entre edificações, equipamentos públicos, parques e praças, bem como áreas comerciais aos pontos de parada de transporte coletivo, dentre outros. Portanto, os pisos devem apresentar boas condições de acesso e locomoção a todos os usuários, bem como assegurar conforto e segurança.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		<p>Dessa maneira, o projeto a ser implantado deve propor além das rotas acessíveis, implantação de faixa de serviço em posição adjacente ao meio-fio com dimensão mínima de 0,70m, garantindo passeio livre com largura mínima de 1,20m, destinado exclusivamente à circulação de pedestres e livre de qualquer obstáculo. Assim sendo, a faixa de serviço é onde deve acontecer a instalação de mobiliário urbano, sinalização viária, implantação de vegetação e redes de infraestrutura urbana, dentre outros.</p> <p>As travessias nos cruzamentos da pista com a rua devem ser sinalizadas e prever área de acomodação de pedestres. E quando houver acesso de veículos aos lotes, deverá prevalecer a continuidade da pista.</p> <p>A arborização é outro aspecto que deve ser valorizado nesse projeto, com o plantio de vegetação de porte arbóreo não somente na faixa de serviço, mas também nas áreas permeáveis. Portanto, é preciso destinar espaço para arborização, conferindo conforto climático e atratividade para a permanência das pessoas no local.</p> <p>Por fim, ressaltamos que, complementarmente a essas diretrizes discriminadas acima, deve-se também atentar para as diretrizes gerais sobre calçadas elencadas no final desta tabela.</p>

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>7- QUADRA 18</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>A presente proposta (26882730; 26882821) apresentada pela Administração Regional visa a urbanização de uma praça e a implantação de estacionamento na Quadra 18 de Sobradinho.</p> <p>Complementarmente, informamos que não existem projetos nesta Seduh em elaboração ou aprovados, que interfiram com a proposta em questão.</p> <p>Informamos que a Planta Registrada CSS PR 108/1 (Figura 1), que criou e registrou a Quadra 18, destinou a área objeto da proposta apresentada pela Administração Regional (Figura 2) para “COMÉRCIO, PRAÇA E RECREAÇÃO INFANTIL A SER URBANIZADA”. Todavia essa área definida na citada planta registrada se estende além da área objeto da proposta, indo até a Área Especial AE 2, destinada a Reservatório da Caesb, a qual foi alterada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS PR 142/1.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p> 	 <p>Figura 1- Vista parcial da Planta Registrada CSS PR 108/1, na qual podemos visualizar a “ÁREA DESTINADA A COMÉRCIO, PRAÇA E RECREAÇÃO INFANTIL A SER URBANIZADA” (destacada pelo polígono vermelho) (Fonte: Mapoteca Seduh).</p> <p>O Plano Diretor Local – PDL de Sobradinho, aprovado pela Lei Complementar nº 56, de 30 de dezembro de 1997, no seu artigo 50, diz que:</p> <p>Art. 50 - Os subcentros locais das Quadras 2, 14, 16 e 18 serão objeto de Projetos Especiais de Urbanismo, obedecidas as seguintes diretrizes:</p> <p>I – desmembramento dos Blocos A, B e C do Conjunto B/C, do Bloco D do Conjunto C/D e dos Blocos A e D do Conjunto D/E da Quadra 2 em cinco unidades com oito metros de largura e quinze metros de comprimento;</p>

- II – desmembramento dos Blocos B e C do Conjunto C/D e do Bloco B do Conjunto D/E da Quadra 2 em quatro unidades com dez metros de largura e dez metros de comprimento;
- III – desmembramento do lote destinado a cinema da Quadra 16 em unidades com dez metros de largura e trinta metros de comprimento;
- IV – parcelamento da área do comércio local da Quadra 18, respeitado o nível de abrangência (Lei Complementar nº 56/1997 – PDL de Sobradinho, grifo nosso).**



Figura 2- Nesta imagem de satélite, podemos visualizar a área objeto da proposta apresentada pela Administração Regional (destacada em azul), onde será implantada uma praça, a indicação do local da via que se pretende abrir (destacado em vermelho) e a “ÁREA DESTINADA A COMÉRCIO, PRAÇA E RECREAÇÃO INFANTIL A SER URBANIZADA” (delimitada em amarelo), conforme a Planta Registrada CSS PR 108/1 (Fonte: Geoport/Seduh).

Dessa forma, esta Dilest entende que não se deva fazer uma intervenção apenas parcial na área destacada pela citada Planta Registrada CSS PR 108/1, uma vez que o PDL de Sobradinho estabelece que deva ser desenvolvido um Projeto Especial de Urbanismo que abranja toda essa área, o qual deve prever uma área comercial, além da praça/recreação infantil.

Portanto, por se tratar de um Projeto Especial de Urbanismo, entendemos que este deva ser desenvolvido por esta Secretaria, mais precisamente, pela Subsecretaria de Políticas e Planejamento Urbano – Suplan.

Informamos que o PDL estabeleceu algumas diretrizes gerais para os subcentros locais da Subzona SZH 2:

Art. 49 - Os subcentros locais da SZH 2 dividem-se em dois tipos:

- I – Setor de Comércio e Serviços 1 - SCS 1, constituído pelos subcentros locais dos Conjuntos B/C, C/D e D/E da Quadra 2 e destinado a atividades de abrangência setorial ou de bairro;
- II – Setor de Comércio e Serviços 2 - SCS 2, constituído pelos subcentros locais do Conjunto A da Quadra 2, do Conjunto A/B da Quadra 14, do comércio local e lotes de mercado e cinema da Quadra 16 e do comércio local da Quadra 18 e destinado a atividades de abrangência setorial ou de bairro.**

Art. 51 - Nos subcentros locais da SZH 2, o afloramento do subsolo terá acesso direto à rua e poderá ter os mesmos usos do pavimento térreo.

§ 1º - O subsolo poderá ocupar até cem por cento da área do terreno.

§ 2º - Fica vedada a existência de segundo subsolo.

Art. 52 - Nos subcentros locais da SZH 2, é obrigatória a construção de marquises em todas as fachadas, com avanço de até dois metros e cinquenta centímetros sobre as calçadas, mantida a distância mínima de cinquenta centímetros do meio-fio (Lei Complementar nº 56/1997 – PDL de Sobradinho, grifo nosso).

Todavia, posteriormente, a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – Luos/DF, aprovada pela Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, definiu parâmetros de uso e ocupação do solo para os comércios locais situados na Subzona SZH 2 da cidade de Sobradinho, os quais foram enquadrados na subcategoria de Unidade de Uso e Ocupação do Solo **UOS CSIIR 1**, nas faixas de área/parâmetros **508** e **509**, conforme o Anexo III - Quadro 21A - Parâmetros de Ocupação do Solo/Sobradinho da Luos (Figura 3).

Anexo III - Quadro 21A - Parâmetros de Ocupação do Solo / Sobradinho															
CÓDIGO	UOS	FAIXA ÁREA(m²)	CFA B	CFA M	TX OCUP(%)	TX PERM(%)	ALT MAX	AFR	AFU	AF LAT	AF OBS	MARQUISE	GALERIA	COTA SOLEIRA	SUBSOLO
501	RE 3 ^{MD}	200+as1200	6,00	6,00	100	-	26,00	-	-	-	-	proibida	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1
502	RO 1	as250	2,25	2,25	100	-	10,50	-	-	-	-	proibida	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1
503	RO 1	250+as750	2,10	2,10	70	10	10,50	3,00	-	-	-	proibida	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1
504	RO 1 - DNOCS ^{DI}	as100	1,40	1,40	90	-	9,50	-	-	-	-	proibida	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1
505	RO 1 - DNOCS	100+as500	1,40	1,40	100	-	9,50	-	-	-	-	proibida	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1
506	RO 1 - Alto da Boa Vista	400+as1200	0,80	0,80	40	40	9,50	5,00	1,50	1,50	bilateral	proibida	-	ponto médio da edificação	permissão-tipo 1
507	CSIIR 1 NO	400+as600	2,10	2,10	70	10	12,00	3,00	-	-	-	proibida	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 2
508	CSIIR 1 ^{MD}	as350	2,40	3,00	100	-	12,00	-	-	-	-	obrigatória	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1
509	CSIIR 1 ^{MD}	350+as700	2,00	2,00	100	-	8,50	-	-	-	-	obrigatória	-	ponto médio da testada frontal	permissão-tipo 1

Figura 3- Anexo III - Quadro 21A - Parâmetros de Ocupação do Solo/Sobradinho da LuosS, no qual destacamos em vermelho os parâmetros de ocupação do solo dos comércios locais da Subzona SZH 2 de Sobradinho (Códigos 508 e 509 – UOS CSIIR 1).

Dessa forma, entendemos que os lotes de comércio a serem criados na Quadra 18 devem ser enquadrados nas citadas faixas de área já definidas na Luos, para as quais já foram estabelecidos os devidos parâmetros urbanísticos.

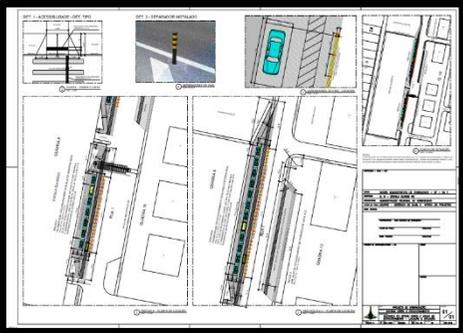
Ainda é preciso ressaltar, que para as faixas de área em questão, a marquise é obrigatória, e estas devem seguir o estabelecido na Nota 4 do citado Anexo III da Luos:

(4) MARQUISE: Marquise obrigatória de 3,00m no pavimento de acesso de pedestre, respeitado o disposto no art. 24, § 4º (Lei Complementar nº 948/2019 – Luos, grifo nosso).

No que diz respeito ao projeto de urbanização da praça/recreação infantil, definimos algumas diretrizes gerais que estão elencadas no final desta tabela.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>8- Q 11 AR 1</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária ocupada pela Escola Classe 11, situada na Área Reservada AR 1 da Quadra 11, foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS 5.0/2, e esta não previu as vagas para veículos em área pública pleiteadas (26882926; 26883060) pela Administração Regional de Sobradinho.</p> <p>Informamos que, atualmente, assim como consta na proposta apresentada pela Administração Regional, já existem dois bolsões de estacionamento, todos os dois não previstos em projeto, mas que foram implantados, um na área pública de frente para a citada escola e, outro, na área pública ao lado da Área Reservada AR 3, ocupada pelo Instituto Educacional Santo Elias. Todos os dois com acesso pela Rua 4.</p> <p>Além desses dois bolsões, também foram implantados mais outros dois sem previsão em projeto com acesso pela Rua 3, um de frente para o citado Instituto Educacional Santo Elias e, outro, de frente para o Centro Interescolar de Línguas - CIL, também situado na AR 1.</p> <p>Dessa forma, não vemos óbice na proposta apresentada de regularização dos dois bolsões de estacionamento da Rua 4 nem da sua junção com a criação de novas vagas para veículos. Porém devido aos inúmeros bolsões de estacionamento já implantados, conforme descrito anteriormente (Figura 1), e pela Quadra 11 ser predominantemente residencial (residências unifamiliares), não somos favoráveis à criação de vagas na via local que dá acesso aos conjuntos residenciais. Lembrando que o acesso dos alunos da Escola Classe 11 é todo feito pela Rua 4.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		 <p>Figura 1- Nesta imagem de satélite podemos visualizar os bolsões de estacionamento pleiteados pela Administração Regional (destacados pelos polígonos verdes), bem como as diversas áreas de estacionamento (destacadas pelos polígonos vermelhos) já implantadas na Quadra 11, próximo às três escolas, situadas nas áreas reservadas AR 1 e 3, conforme Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF (https://www.geoportal.seduh.df.gov.br).</p>

		<p>Entendemos que as vagas em área pública devam ser destinadas exclusivamente para o embarque e desembarque dos alunos das citadas escolas. Dessa forma, as vagas para veículos, que visam atender à demanda de professores e demais funcionários, devem ser supridas dentro do lote.</p> <p>Destacamos, portanto, nossa preocupação com a possibilidade de abrir um precedente para a criação indiscriminada de estacionamentos nas áreas públicas da Cidade de Sobradinho, uma vez que poderia acarretar o uso cada vez maior do veículo particular, uma redução drástica das áreas permeáveis, causando alagamentos, assoreamentos e redução de recarga dos aquíferos, bem como a eliminação dos espaços livres para a implantação de equipamentos públicos.</p> <p>Por fim, ressaltamos que, tanto o projeto de criação de vagas para veículos quanto de calçadas deve seguir as diretrizes gerais de projeto elencadas no final desta tabela.</p>
--	--	---

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>9- Q 9 ESCOLA CLASSE</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária ocupada pela Escola Classe 5, situada na Quadra 9, foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS PR 82/1, e esta não previu as vagas para veículos em área pública pleiteadas (26883168; 26883242) pela Administração Regional de Sobradinho. Esta previu apenas o bolsão de estacionamento de frente para os lotes do Comércio Local da Quadra 10, para o qual a Administração está propondo uma ampliação.</p> <p>Complementarmente, informamos que a citada escola está com uma parte implantada em área pública e, outra, dentro do lote, e que atualmente está em elaboração o projeto de parcelamento do solo URB-MDE 121/2020 (Figura 1), que trata da ampliação da citada unidade imobiliária, visando regularizar tal situação. Portanto este projeto não interfere com a proposta em questão, uma vez que visa apenas a regularização de uma ocupação já existente. Ressaltamos também que não existem outros projetos nesta Seduh em elaboração ou aprovados, que interfiram com a proposta em questão.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		 <p>Figura 1- Nesta imagem de satélite podemos visualizar a poligonal (polígono verde) do Projeto de Urbanismo URB-MDE 121/2020, que visa a regularização da ocupação de área pública pela Escola Classe 5, por meio da ampliação da unidade imobiliária existente, conforme Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF (https://www.geoportal.seduh.df.gov.br).</p> <p>O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, diz que:</p> <p>Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:</p> <p>I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e</p>

II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas.

Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017).

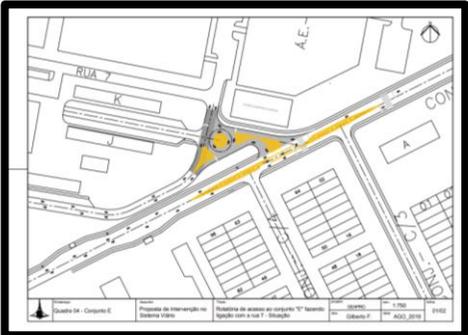
Dessa maneira, entendemos que no que diz respeito às novas vagas para veículos propostas, uma vez que se encontram contíguas à via urbana, essas se enquadram no inciso II do artigo 12 do citado Decreto Nº 38.047/2017.

Somado a isso é preciso ressaltar que não existem atualmente vagas para veículos projetadas nem implantadas de frente para o lote da Escola Classe 5 de Sobradinho. É preciso também considerar que os usos predominantes da via, onde se pretende implantar as novas vagas, são o institucional e o comercial (usos que atraem um maior número de veículos), bem como as vagas a serem criadas de frente para a escola serão para atender exclusivamente ao embarque e desembarque dos seus alunos.

Dessa forma, não vemos óbice na proposta apresentada, tanto das vagas para o embarque e desembarque dos alunos da escola da Quadra 9 quanto da ampliação das vagas existentes de frente para o Comércio Local da Quadra 10.

No que tange ao projeto de ampliação do estacionamento da Quadra 10, uma vez que se está propondo a demolição da calçada existente junto ao meio-fio e a construção de uma nova calçada mais próxima aos lotes de comércio, alertamos quanto à necessidade de prever uma distância mínima entre as vagas e a via como área de manobra, de forma que os veículos não invadam a via local e, assim, essa se torne a própria área de manobra, implicando em pontos de congestionamento, podendo ocasionar até mesmo acidentes.

Por fim, ressaltamos que, tanto o projeto de criação de vagas para veículos quanto de calçadas deve seguir as diretrizes gerais de projeto elencadas no final desta tabela.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>10- Q 4 RUA 7</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que o acesso pela Rua 7 à Quadra 4 de Sobradinho proposto (26883378; 26883525) pela Administração Regional não está previsto na Planta Registrada CSS PR 7/2, que a criou, nem na Planta Registrada CSS PR 40/1 (Figura 1), que a complementou com os Conjuntos “D” e “E” e as Áreas Especiais nº 1 a 6 destinadas a Colégio.</p> 
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		<p>Figura 1- Vista parcial do Planta Registrada CSS PR 40/1, na qual podemos visualizar o sistema viário aprovado para a Quadra 4 de Sobradinho e a indicação da área da intervenção proposta pela Administração Regional (demarcada pelo polígono vermelho) (Fonte: Mapoteca Seduh).</p> <p>Posteriormente, o sistema viário da citada Quadra 4 foi parcialmente alterado pelo Projeto Planimétrico PLN 93/91 (Figura 2), mas que também não previu o acesso proposto pela Administração.</p> <p>Complementarmente, informamos que não existem projetos nesta Seduh em elaboração ou aprovados, que interfiram com a proposta em questão.</p> <p>No que tange às questões urbanísticas, não vemos óbice na proposta apresentada, uma vez que propõe um acesso mais direto pela Rua 7 aos lotes institucionais (a maior parte ocupados por escolas) situados na Quadra 4, dando continuidade à via já existente, a qual atualmente pode ser acessada apenas pela Rua 6, sendo, portanto, mais uma opção de acesso à citada quadra; porém sem implicar num aumento significativo do nível de incomodidade e, conseqüentemente, sem trazer danos à saúde e a qualidade de vida dos moradores das projeções residenciais multifamiliares, uma vez que essa via passa por fora da área ocupada por essas projeções o que, portanto, não acarretará uma maior fluxo de veículos internamente à citada área residencial da Quadra 4.</p> <p>Contudo, no que diz respeito à rótula proposta junto ao acesso, segundo o artigo 32 do Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento,</p>

elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, seu projeto deverá ser analisado e aprovado pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal – Detran/DF.

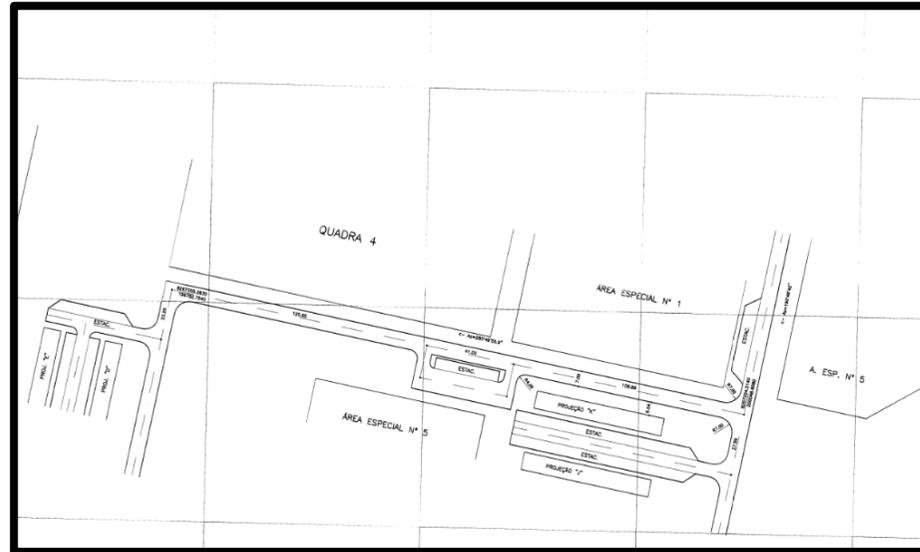


Figura 2- Vista parcial do Projeto Planimétrico PLN 93/91, no qual podemos visualizar algumas alterações feitas no sistema viário da Quadra 4 de Sobradinho (Fonte: Mapoteca Seduh).

Art. 32. É de **competência do órgão responsável pelo trânsito** a elaboração, a análise, a aprovação e o monitoramento dos projetos que envolvam:

I - alterações do sentido de funcionamento das vias;

II - abertura de retornos e rótulas;

III - inserção de semaforização;

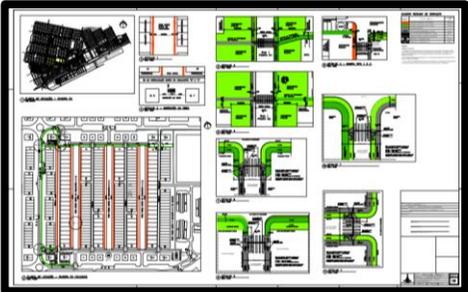
IV - solução de conexões do sistema viário urbano com rodovias; e

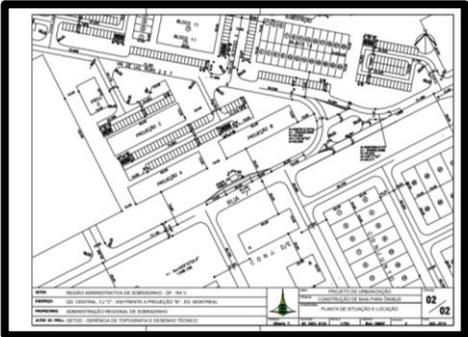
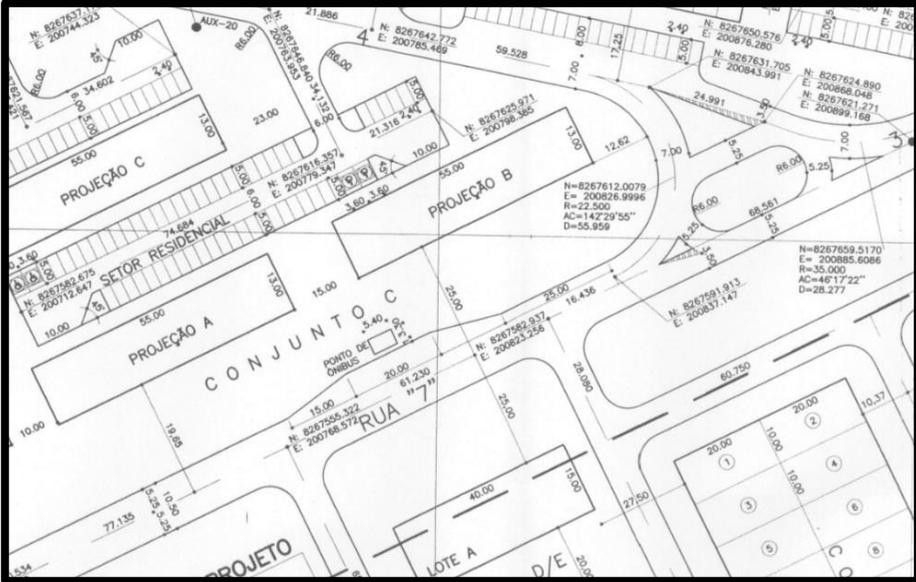
V - projetos de sinalização viária.

§ 1º É **facultada às Administrações Regionais** do Distrito Federal, à Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos do Distrito Federal, ao órgão gestor de planejamento urbano e territorial e à NOVACAP a **elaboração dos projetos previstos no caput, desde que submetidos, obrigatoriamente, à análise e aprovação do órgão responsável pelo trânsito.**

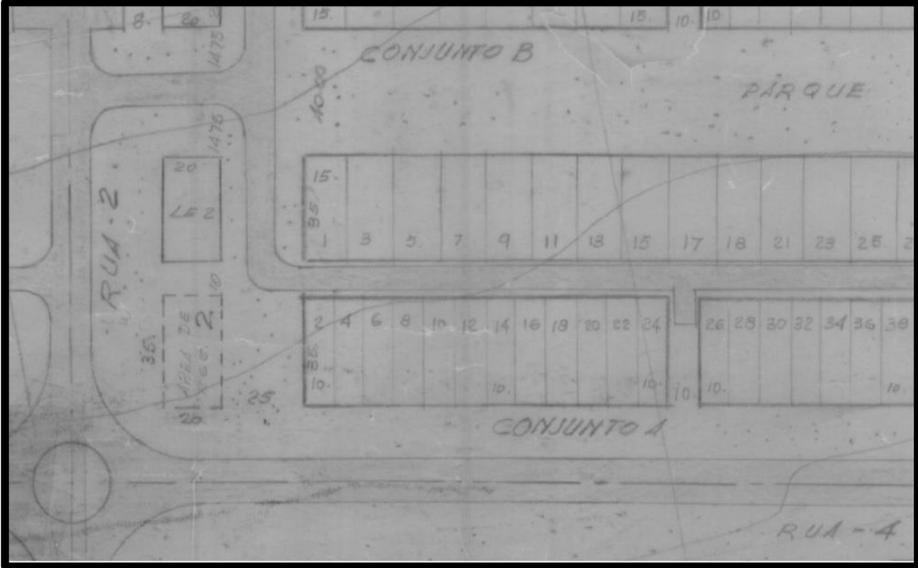
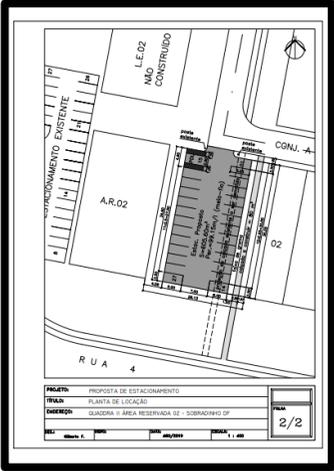
§ 2º É obrigatória a consulta à autarquia responsável pelo serviço público de transporte nas ações de alterações do sentido de funcionamento das vias, para verificação de interferências e identificação de alterações operacionais necessárias (Decreto nº 38.047/2017, grifo nosso).

Dessa maneira, o citado projeto antes de ser apresentado à Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária – Supar desta Seduh, deverá ser submetido à análise e aprovação do Departamento de Trânsito do Distrito Federal - Detran/DF.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p data-bbox="277 272 465 300">11- QUADRA 4</p>  <p data-bbox="277 639 696 687">Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p data-bbox="786 233 2136 288">A presente proposta (26883754; 26883831) apresentada pela Administração Regional visa a implantação de calçadas em um trecho da Quadra 4 de Sobradinho.</p> <p data-bbox="786 312 2136 368">Informamos que a citada Quadra 4 foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS PR 7/2, a qual não previu calçadas para a área em questão.</p> <p data-bbox="786 392 2136 448">Informamos ainda que essa Dilest não vê óbice para a implantação da citada proposta, desde que se respeite alguns critérios na elaboração do seu projeto executivo.</p> <p data-bbox="786 472 2136 528">Complementarmente, informamos que não existem projetos nesta Seduh em elaboração ou aprovados, que interfiram com a proposta em questão.</p> <p data-bbox="786 552 2136 743">Ressaltamos que o projeto das calçadas públicas propostas deverá acompanhar a inclinação da rua, devendo ser sempre contínuas, livres de obstáculos e possuírem superfície regular, firme, contínua, sem degraus, com níveis concordantes, com piso antiderrapante e terem inclinação transversal constante, não superior a 3%, ou seja, rotas acessíveis, que garantam a livre circulação de pedestres, a integração entre edificações, equipamentos públicos, parques e praças, bem como áreas comerciais aos pontos de parada de transporte coletivo, dentre outros. Portanto, os pisos devem apresentar boas condições de acesso e locomoção a todos os usuários, bem como assegurar conforto e segurança.</p>
	<p data-bbox="277 719 600 746">PROPOSTA APRESENTADA</p> 	<p data-bbox="786 767 2136 919">Dessa maneira, o projeto a ser implantado deve propor além das rotas acessíveis, implantação de faixa de serviço em posição adjacente ao meio-fio com dimensão mínima de 0,70m, garantindo passeio livre com largura mínima de 1,20m, destinado exclusivamente à circulação de pedestres e livre de qualquer obstáculo. Assim sendo, a faixa de serviço é onde deve acontecer a instalação de mobiliário urbano, sinalização viária, implantação de vegetação e redes de infraestrutura urbana, dentre outros.</p> <p data-bbox="786 943 2136 999">As travessias nos cruzamentos da pista com a rua devem ser sinalizadas e prever área de acomodação de pedestres. E quando houver acesso de veículos aos lotes, deverá prevalecer a continuidade da pista.</p> <p data-bbox="786 1023 2136 1118">A arborização é outro aspecto que deve ser valorizado nesse projeto, com o plantio de vegetação de porte arbóreo não somente na faixa de serviço, mas também nas áreas permeáveis. Portanto, é preciso destinar espaço para arborização, conferindo conforto climático e atratividade para a permanência das pessoas no local.</p> <p data-bbox="786 1142 2136 1198">Por fim, ressaltamos que, complementarmente a essas diretrizes discriminadas acima, deve-se também atentar para as diretrizes gerais sobre calçadas elencadas no final desta tabela.</p>

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
Sistema Viário / Baía de Ônibus	<p>12- QUADRA CENTRAL</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>A presente proposta (26883990; 26884086; 26884173) apresentada pela Administração Regional visa a implantação de uma baía de ônibus de frente para as projeções A e B do Setor Residencial da Quadra Central de Sobradinho.</p> <p>Informamos que essa Dilest não vê óbice para a implantação da citada proposta, uma vez que está de acordo com o desenho da baía de ônibus (localização e dimensões) indicada no Projeto de Urbanismo URB 67/01 (Figura 1), consubstanciado nas plantas de urbanismo URB 67/01, Memorial Descritivo MDE 67/01 e Planilha de Parâmetros Urbanísticos PUR 67/01, que trata da revitalização do centro urbano consolidado da cidade de Sobradinho.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p>	
		 <p>Figura 1- Vista parcial da Planta de Urbanismo URB 67/01 (Folha Sicad 71-III-3-C), na qual podemos visualizar o desenho da baía de ônibus situado de frente para as projeções A e B do Setor Residencial da Quadra Central de Sobradinho (Fonte: Mapoteca Seduh).</p> <p>Contudo, para maiores orientações quanto ao detalhamento do desenho e especificação de materiais, sugerimos o envio da proposta à Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – Semob/DF.</p>

Sistema Viário / Estacionamento e Calçada

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>13- Q 11 AR 2</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a unidade imobiliária situada na Área Reservada AR 2 da Quadra 11, ocupada por uma edificação de uso misto (comércio e prestação de serviços no térreo e habitação nos dois pavimentos superiores), foi criada e registrada em Cartório de Registro de Imóveis pela Planta Registrada CSS 5.0/2 (Figura 1), e esta não previu as vagas para veículos em área pública pleiteadas (26884289; 26884411) pela Administração Regional de Sobradinho, assim como não previu o estacionamento já implantado de frente para o lote em questão.</p> 
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p> 	<p>Figura 1- Vista parcial da Planta Registrada CSS 5.0/2, na qual podemos visualizar a Área Reservada AR 2 da Quadra 11, assim como a inexistência de previsão de vagas para veículos no seu entorno imediato (Fonte: Mapoteca Seduh).</p> <p>O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, diz que:</p> <p>Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:</p> <ul style="list-style-type: none"> I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas. <p>Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017).</p> <p>Dessa maneira, as novas vagas para veículos propostas não se enquadram em nenhum dos dois incisos do artigo 12 do Decreto nº 38.047/2017, uma vez que, não está voltado para atender atividades institucionais públicas, mas sim habitação e comércio,</p>

e não se encontra contíguo/que se toca por um lado/ao longo de via urbana, configurando-se num bolsão de estacionamento interno à citada quadra.

Somado a isso, o acesso ao estacionamento proposto não atende ao que está estabelecido no artigo 13 do mesmo decreto.

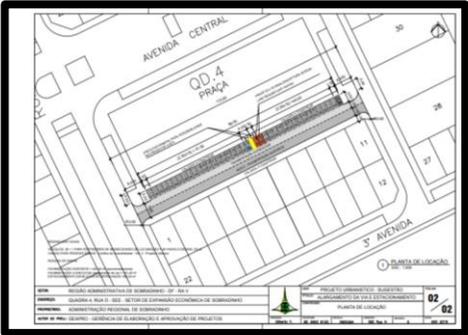
Art. 13. Os acessos aos estacionamentos públicos localizados ao longo de qualquer via devem ter afastamento de, no mínimo, 5,0 metros em relação ao ponto de concordância da curva (Decreto nº 38.047/2017).

Além do quê, como fora mencionado anteriormente, já existe um bolsão de estacionamento (destacado em vermelho) implantado de frente para a unidade imobiliária em questão, destinado aos seus usuários e moradores (Figura 2).



Figura 2- Nesta imagem de satélite, podemos visualizar a área objeto da proposta apresentada pela Administração Regional (destacada pelo polígono verde), assim como o bolsão de estacionamento já existente (destacado pelo polígono vermelho), situado de frente para a Área Reservada AR 2 da Quadra 11 de Sobradinho (Fonte: Geoportal/Seduh).

Diante do exposto, esta Dilest não é favorável à implantação do estacionamento proposto pela Administração Regional, situado entre a Área Reservada AR 2 e o Conjunto A da Quadra 11 de Sobradinho.

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>14- SEE Q 4 RUA D</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a área objeto da proposta de estacionamento e alargamento de via (26884529; 26884620), situada na Rua D da Quadra 4 do Setor de Expansão Econômica – SEE da cidade de Sobradinho, é uma praça pública, conforme consta no Projeto de Urbanismo URB 213/92 (Figura 1), consubstanciado nas plantas de urbanismo URB 213/92 e Memorial Descritivo MDE 213/92.</p> <p>O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, diz que:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:</p> <p style="padding-left: 40px;">I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e</p> <p style="padding-left: 40px;">II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas.</p> <p style="padding-left: 40px;">Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017).</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p> 	<p>Apesar do estacionamento público proposto se enquadrar no inciso II do artigo 12 do citado Decreto, trata-se apenas de uma diretriz genérica, que deve ser analisada conjuntamente com outros fatores, como por exemplo, uso predominante, oferta de transporte coletivo, permeabilidade do solo, vagas de estacionamentos existentes (em área pública e dentro dos lotes) etc.</p> <p>Ressaltamos ainda que, assim como afirma o Parágrafo Único do mesmo Decreto, é prerrogativa desta Seduh dar anuência ou não na criação de novas áreas de estacionamento público.</p> <p>Isso posto, podemos observar que no projeto mencionado (Figura 1), já foram previstos três bolsões de estacionamento no perímetro da praça, assim como um quarto bolsão de frente para os lotes 12 a 22 da Quadra 4, todos já devidamente implantados.</p> <p>Dessa forma, entendemos que a Administração Regional deveria propor um projeto de urbanização da praça e não a criação de mais vagas de estacionamento, que irão ocupar espaços que deveriam ser prioritariamente destinados ao lazer. Portanto, caso opte em fazer uma proposta de urbanização da praça, essa deve contemplar apenas os estacionamentos já previstos no citado Projeto de Urbanismo URB 213/92.</p> <p>Da mesma maneira, esta Dilest também é contrária ao alargamento da via, que acarretaria uma redução da área da praça. E entendemos que esse alargamento estaria muito mais vinculado à criação das novas vagas para veículos, com o intuito de criar-se uma área de manobra, deixando a via livre apenas para a circulação de veículos.</p> <p>A Lei nº 245, de 27 de março de 1992, que dispõe sobre a autorização Legislativa para alterações nos códigos de edificações, nos gabaritos de edificações, no zoneamento e destinação das terras públicas do Distrito Federal e dá outras providências, no seu § 2º do artigo 1º, determina que:</p> <p style="text-align: center;">§ 2º - As áreas públicas de uso comum destinada a praças não são passíveis de alteração (Lei nº 245/1992).</p>

O artigo 112 do Plano Diretor Local – PDL de Sobradinho, aprovado pela Lei Complementar nº 56, de 30 de dezembro de 1997, diz que:

Art. 116 - As praças públicas não podem ter alterada sua destinação nem reduzida sua área (Lei Complementar nº 56/1997 – PDL de Sobradinho).

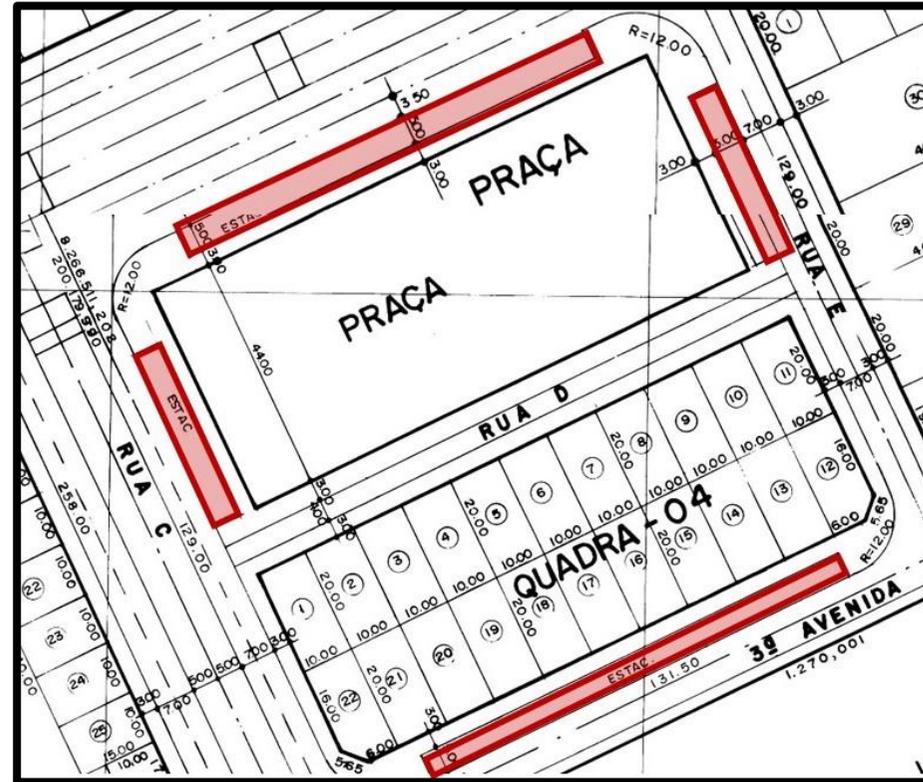
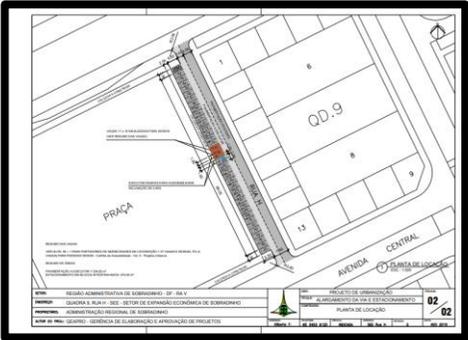


Figura 1- Vista parcial das plantas de urbanismo URB 213/92 (Folhas Sicad 71-III-3-5-B e 71-III-5-D), nas quais podemos visualizar os diversos estacionamentos propostos nesse projeto (destacados pelos polígonos vermelhos), três situados no perímetro da praça, e outro, de frente para os lotes da 12 a 22 da Quadra 4 (Fonte: Mapoteca Seduh).

TEMA/ SUBTEMA	LOCALIZAÇÃO/MAPA	ANÁLISE DILEST
	<p>15- SEE Q 9 RUA H</p>  <p>Fonte: Geoportal / Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF.</p>	<p>Informamos que a área objeto da proposta de estacionamento e alargamento de via (26884808; 26885010), situada na Rua H da Quadra 9 do Setor de Expansão Econômica – SEE da cidade de Sobradinho, é uma praça pública, conforme consta no Projeto de Urbanismo URB 213/92 (Figura 1), consubstanciado nas plantas de urbanismo URB 213/92 e Memorial Descritivo MDE 213/92.</p> <p>O Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que “regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências”, diz que:</p> <p style="padding-left: 40px;">Art. 12. A criação das áreas de estacionamento público, além daquelas definidas nos projetos de parcelamento, é permitida somente nos seguintes casos:</p> <p style="padding-left: 40px;">I - para atividades institucionais públicas enquadradas como Polos Geradores de Viagens que, pela sua natureza e intensidade de ocupação, possam promover grande atração de veículos; e</p> <p style="padding-left: 40px;">II - em áreas públicas contíguas a vias urbanas.</p> <p style="padding-left: 40px;">Parágrafo único. A criação da área de estacionamento público de que trata o caput está condicionada à anuência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial (Decreto nº 38.047/2017).</p> <p>Apesar do estacionamento público proposto se enquadrar no inciso II do artigo 12 do citado Decreto, trata-se apenas de uma diretriz genérica, que deve ser analisada conjuntamente com outros fatores, como por exemplo, uso predominante, oferta de transporte coletivo, permeabilidade do solo, vagas de estacionamentos existentes (em área pública e dentro dos lotes) etc.</p>
	<p>PROPOSTA APRESENTADA</p> 	<p>Ressaltamos ainda que, assim como afirma o Parágrafo Único do mesmo Decreto, é prerrogativa desta Seduh dar anuência ou não na criação de novas áreas de estacionamento público.</p> <p>Isso posto, podemos observar que no projeto mencionado (Figura 1), já foi previsto um grande bolsão de estacionamento no perímetro da praça, voltado para a Avenida Central. Também foram previstos outros bolsões no entorno imediato, como os dois da Quadra 7 e um da Quadra 9, todos já devidamente implantados. Todavia o da Quadra 9 foi implantado do outro lado da 1ª Avenida, porém ainda assim, de frente para os lotes de 1 a 12.</p> <p>Também foram implantados estacionamentos não previstos no citado projeto, um na Quadra 7 e outro na Quadra 9, todos os dois voltados para a Avenida Central.</p> <p>Dessa forma, entendemos que a Administração Regional deveria propor um projeto de urbanização da praça e não a criação de mais vagas de estacionamento, que irão ocupar espaços que deveriam ser prioritariamente destinados ao lazer. Portanto, caso opte em fazer uma proposta de urbanização da praça, essa deve contemplar apenas os estacionamentos já previstos no citado Projeto de Urbanismo URB 213/92.</p> <p>Da mesma maneira, esta Dilest também é contrária ao alargamento da via, que acarretaria uma redução da área da praça. E entendemos que esse alargamento estaria muito mais vinculado à criação das novas vagas para veículos, com o intuito de criar-se uma área de manobra, deixando a via livre apenas para a circulação de veículos.</p>

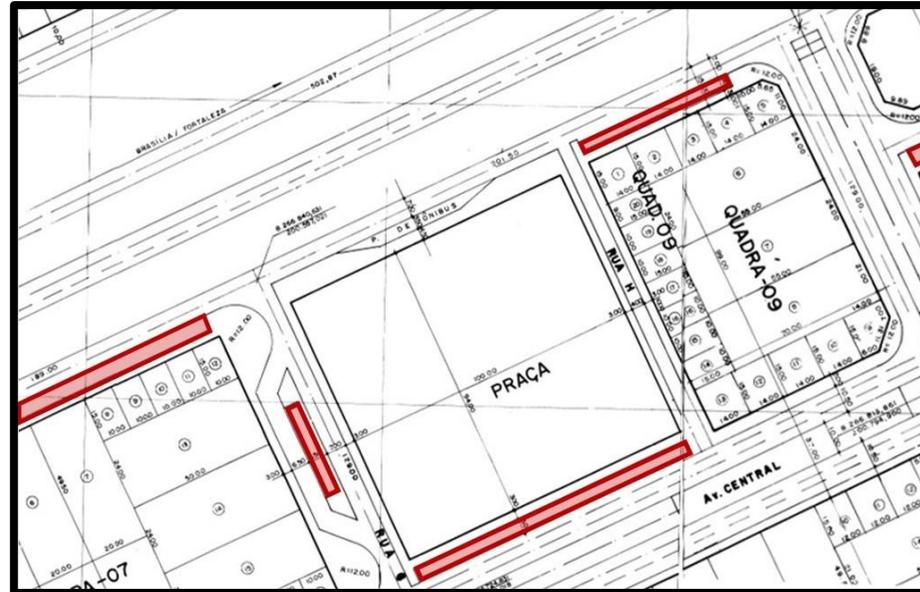


Figura 1- Vista parcial das plantas de urbanismo URB 213/92 (Folhas Sicad 71-III-6-A-B e 71-III-5-B), nas quais podemos visualizar os diversos estacionamentos propostos nesse projeto (destacados pelos polígonos vermelhos), situados no perímetro da praça e nas quadras 7 e 9 (Fonte: Mapoteca Seduh).

A Lei nº 245, de 27 de março de 1992, que dispõe sobre a autorização Legislativa para alterações nos códigos de edificações, nos gabaritos de edificações, no zoneamento e destinação das terras públicas do Distrito Federal e dá outras providências, no seu § 2º do artigo 1º, determina que:

§ 2º - As áreas públicas de uso comum destinada a praças não são passíveis de alteração (Lei nº 245/1992).

O artigo 112 do Plano Diretor Local – PDL de Sobradinho, aprovado pela Lei Complementar nº 56, de 30 de dezembro de 1997, diz que:

Art. 116 - As praças públicas não podem ter alterada sua destinação nem reduzida sua área (Lei Complementar nº 56/1997 – PDL de Sobradinho).

SUBTEMAS	DIRETRIZES GERAIS DE PROJETO
Estacionamentos, calçadas e praças	<p>1) Estacionamentos:</p> <p>No que tange aos projetos de estacionamento, esses devem priorizar o pedestre em detrimento do automóvel, o qual, portanto, dever ir além da criação de novas vagas de estacionamento, propondo rotas acessíveis com a implantação de faixa de serviço em posição adjacente ao meio-fio com dimensão mínima de 0,70m, garantindo passeio livre com largura mínima de 1,2m, destinado exclusivamente à circulação de pedestres e livre de qualquer obstáculo. Assim sendo, a faixa de serviço é onde deve acontecer a instalação de mobiliário urbano, sinalização viária, implantação de vegetação e redes de infraestrutura urbana, dentre outros.</p> <p>A arborização é outro aspecto que deve ser valorizado nos projetos de estacionamento, com o plantio de vegetação de porte arbóreo não somente na faixa de serviço, mas também na área de estacionamento, na qual essa deve ser implantada, com distanciamento máximo de 10m entre vagas. Os estacionamentos, além da arborização, devem ter piso permeável e boas condições de acesso e locomoção a todos os usuários, motoristas e pedestres, bem como assegurar conforto e segurança. Porém, a prioridade deve ser sempre o pedestre, para os quais, portanto, deve ser prevista rota acessível contínua e sem obstáculos.</p> <p>Porém, no que tange à elaboração dos projetos, também, ressaltamos a necessidade de se atentar à legislação vigente sobre estacionamentos públicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Decreto Nº 38.047/2017, que regulamenta o artigo 20, da Lei Complementar Nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências; (b) Lei nº 4.317/2009, que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência; (c) Lei nº 2.477/1999, que dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal; (d) Lei nº 3.835/2006, que dispõe sobre a pavimentação de estacionamentos no âmbito do Distrito Federal. <p>2) Calçadas e urbanização de praças:</p> <p>Ressaltamos que as calçadas públicas deverão acompanhar a inclinação da rua, devendo ser sempre contínuas nas entradas e saídas de veículos e entre lote contíguos, livres de obstáculos e possuírem superfície regular, firme, contínua, sem degraus, com níveis concordantes, com piso antiderrapante e terem inclinação transversal constante, não superior a 3%, ou seja, rotas acessíveis, que garantam a livre circulação de pedestres, a integração entre edificações, equipamentos públicos, parques e praças, bem como áreas comerciais aos pontos de parada de transporte coletivo, dentre outros. Portanto, os pisos devem apresentar boas condições de acesso e locomoção a todos os usuários, bem como assegurar conforto e segurança.</p> <p>Deve-se garantir passeio livre destinado exclusivamente à circulação de pedestres e livre de qualquer obstáculo e deve:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) A faixa livre possuir largura mínima de 1,2m em vias locais de parcelamentos consolidados e 1,5m em novos parcelamentos; (b) Possuir largura mínima de 2,0m em vias de atividades em parcelamentos consolidados e de 3,0m em novos parcelamentos. <p>A sinalização tátil no piso das calçadas deve ser instalada nas situações descritas, bem como atender às condições apresentadas na Norma Brasileira ABNT NBR 16537.</p> <p>Nos pontos de travessia das vias, o meio-fio e o passeio devem ser rebaixados por meio de rampa, nos termos das normas técnicas brasileiras e distarão no mínimo 3,0m dos pontos de concordância da curva das esquinas, exceto em:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) Travessias semaforizadas; (b) Travessias por meio de plataformas contínuas ao nível da calçada em vias locais; (c) Travessias de vias locais; (d) Em vias curvas com raio superior a 15,0m, desde que exista faixa de pedestre.

Os projetos devem ser elaborados de forma a adequar o local das travessias aos principais fluxos de circulação dos pedestres.

Os projetos a serem implantados devem propor além das rotas acessíveis, implantação de faixa de serviço em posição adjacente ao meio-fio com dimensão mínima de 0,70m. Assim sendo, a faixa de serviço é onde deve acontecer a instalação de mobiliário urbano, sinalização viária, implantação de vegetação e redes de infraestrutura urbana, dentre outros.

No que diz respeito aos projetos de urbanização de praças, esses devem contemplar além de calçadas acessíveis, também arborização e mobiliário urbano, como lixeiras, boa iluminação, bancos e paraciclos. Também devem ser previstas vagas para veículos destinadas aos usuários da praça.

A arborização é outro aspecto que deve ser valorizado nos projetos, tanto de praças quanto de calçadas, com o plantio de vegetação de porte arbóreo não somente na faixa de serviço, mas também nas áreas permeáveis. Portanto, é preciso destinar espaço para arborização, conferindo conforto climático e atratividade para a permanência das pessoas no local.

A elaboração e implantação de praças, calçadas e estacionamentos públicos podem ser conduzidas pela própria Administração Regional com o apoio dos órgãos executores competentes, conforme estabelecido no Decreto nº 38.094, de 28 de março de 2017:

Art. 23. À Gerência de Execução de Obras, unidade orgânica de execução, diretamente subordinada à Diretoria de Obras, compete:

[...]

II - executar obras e serviços de engenharia sob a responsabilidade da Administração Regional, tais como abrigos de passageiros, **estacionamentos, praças**, parques, centros comunitários, **passeios**, meios-fios, equipamentos comunitários, e outros equipamentos públicos; [...]

Art. 25. À Diretoria de Aprovação e Licenciamento, unidade orgânica de direção, diretamente subordinada à Coordenação de Licenciamento, Obras e Manutenção ou à Coordenação Executiva, conforme estrutura administrativa da Administração Regional, compete:

[...]

VI - promover a elaboração de estudos e projetos arquitetônicos e urbanísticos de interesse da Administração Regional; [...] (Decreto 38.094/2017, grifo nosso).

Sugerimos o Guia de Urbanização (anexo aos autos) elaborado pela então Suplan/Segeth como referência para a elaboração dos projetos em questão, no qual estão disponíveis essas e outras orientações e informações.

Ressaltamos quanto à necessidade das consultas às concessionárias de serviços públicos sobre possíveis interferências dos projetos sobre redes existentes.

Em caso de deferimento, os projetos deverão ser elaborados conforme o disposto no Decreto 38.247, de 01 de junho de 2017, *“que dispõe sobre procedimentos para apresentação de Projetos de Urbanismo e dá outras providências, e conforme demais legislações pertinentes”*. E ainda, deverão ser apresentados à Subsecretaria de Parcelamentos e Regularização Fundiária - Supar, *“para análise e aprovação, acompanhado do documento de responsabilidade técnica por sua autoria registrado no Órgão competente”*.

Por fim, sugerimos que os projetos sejam apresentados numa escala adequada para que se possa ter uma visão clara e detalhada de tudo o que está sendo proposto.