



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E
HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

Diretrizes para Intervenção Viária -
SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST

DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA

- DIV 12/2022-

DIV 12/2022 – ELUP QN 414, ESTACIONAMENTO - SAMAMBAIA – RA XII

Processo SEI nº 00390-00007274/2022-89
Elaboração: Neide – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH),
Cooperação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Equipe técnica: Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH), Márcio Brito Silva Ferreira - Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH) e Neide Bajo Gonçalves - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Coordenação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH) e Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Supervisão: Janaína Domingos Vieira - Secretária Executiva (SEGESP/SEDUH)
Interessado: Administração Regional de Samambaia
Endereço: Espaço livre de uso público - ELUP entre os conjuntos B, C e D da QN 414 da Região Administrativa de Samambaia – RA XII

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 é o órgão que formula diretrizes para a elaboração de projetos de alteração de parcelamento existente, de **sistema viário** e de qualificação urbana, regulamentado pela [Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de projeto de intervenção viária referente à implantação da urbanização da área de espaço livre de uso público - ELUP entre os conjuntos B, C e D da QN 414, próxima ao cruzamento (junto a rotatória) entre as 2ª avenida norte e avenida leste, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00002-00003240/2022-23, cuja ação foi motivada por encaminhamento de demanda da Paróquia Nossa Senhora de Fátima, pela Administração Regional de Samambaia;

1.2.1 A demanda em tela consta do processo SEI nº 00002-00003240/2022-23, que retornou a esta Dioest por meio do Despacho - SEDUH/SEGESP/SUDEC, para emissão de diretrizes, após o Parecer Técnico n.º

68/2022 - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST, que tratava da regularização de Estacionamento implantado em frente à igreja, que não consta de projeto urbanístico original. O referido parecer destacou não haver óbice, desde que fosse feita a devida qualificação urbana dos espaços adjacentes e elaboração de projeto SIV (projeto de sistema viário), podendo ser feito a partir do Decreto nº 39.690/2019 ("Adote uma praça")

1.3. Este documento define: Diretrizes de Acessibilidade, Sistema Viário, Calçadas, Estacionamento, Sinalização, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano e Redes de infraestrutura;

1.4. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 012/2022 serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);

1.5. A localização da área objeto desta DIV encontra-se indicada na **Figura 1;**

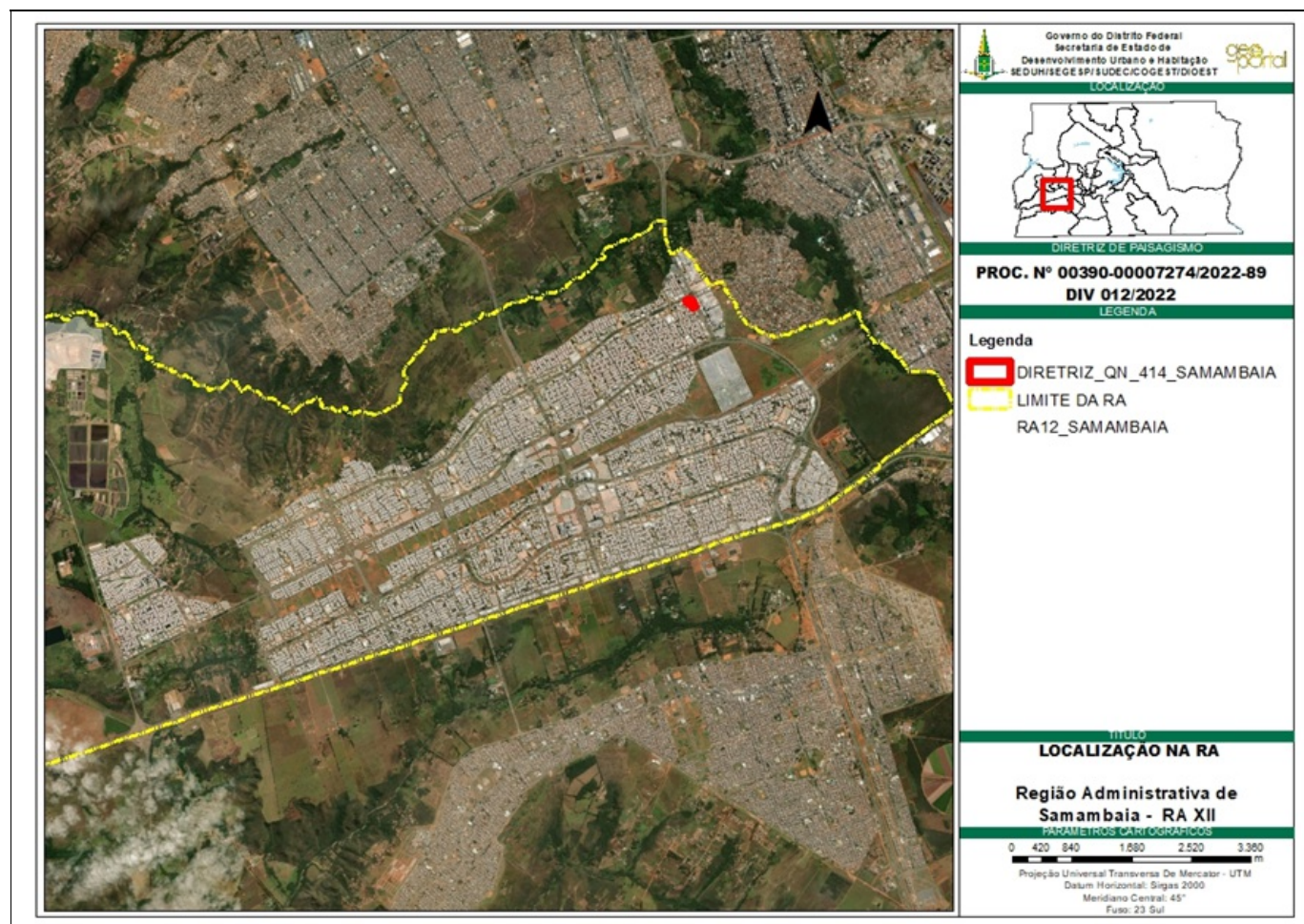


Figura 1: Localização da área da DIV 12/2022, e referência de demais Estudos Territoriais no entorno – Fonte: Geoportal/SEDUH

2. Objetivo e Justificativas

2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de intervenção viária, visando regularizar estacionamento implantado e urbanização área de Elup, localizados no espaço livre de uso público - Elup entre os conjuntos B, C e D da QN 414 da Região Administrativa de Samambaia – RA XII ;

2.2. Apresentar soluções para promover melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo assim, para a qualidade da mobilidade urbana;

2.3. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana;

2.4. Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;

2.5. Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;

2.6. Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;

2.7. Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população;

2.8. Regularizar e adequar à norma do sistema viário o estacionamento existente.

3. Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

3.1. O local objeto da intervenção, de acordo com o macrozoneamento do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, aprovado pela , atualizada pela , está inserido na Macrozona Urbana, na Zona Urbana Consolidada – ZUC - 3;

3.2. Segundo o PDOT, a densidade média está >50<150 habitantes por hectare;

3.3. A Zona Urbana Consolidada é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, conforme estabelecido no artigo 72 do PDOT;

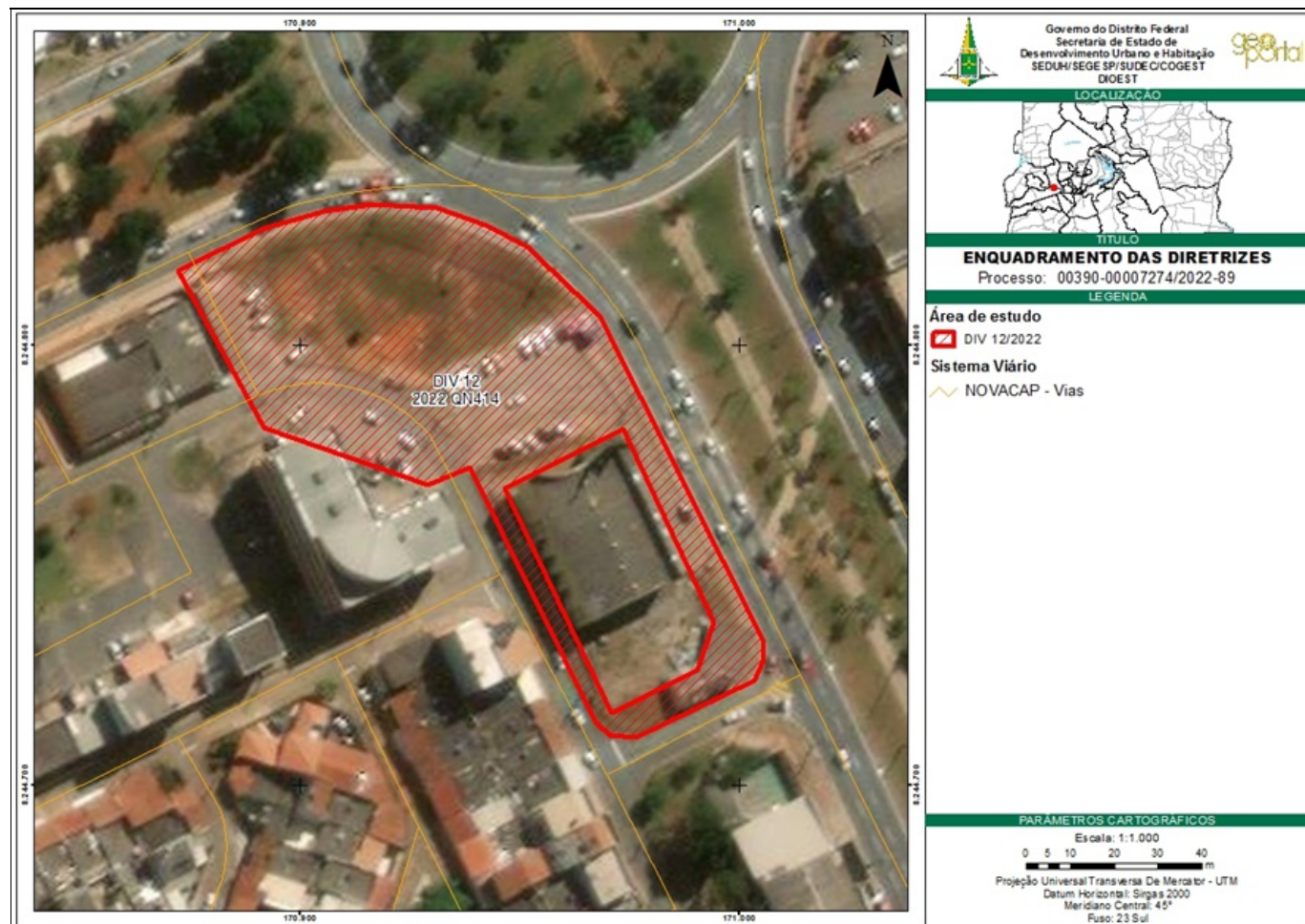


Figura 2: Localização detalhe. Fonte: SEDUH/DIOEST.

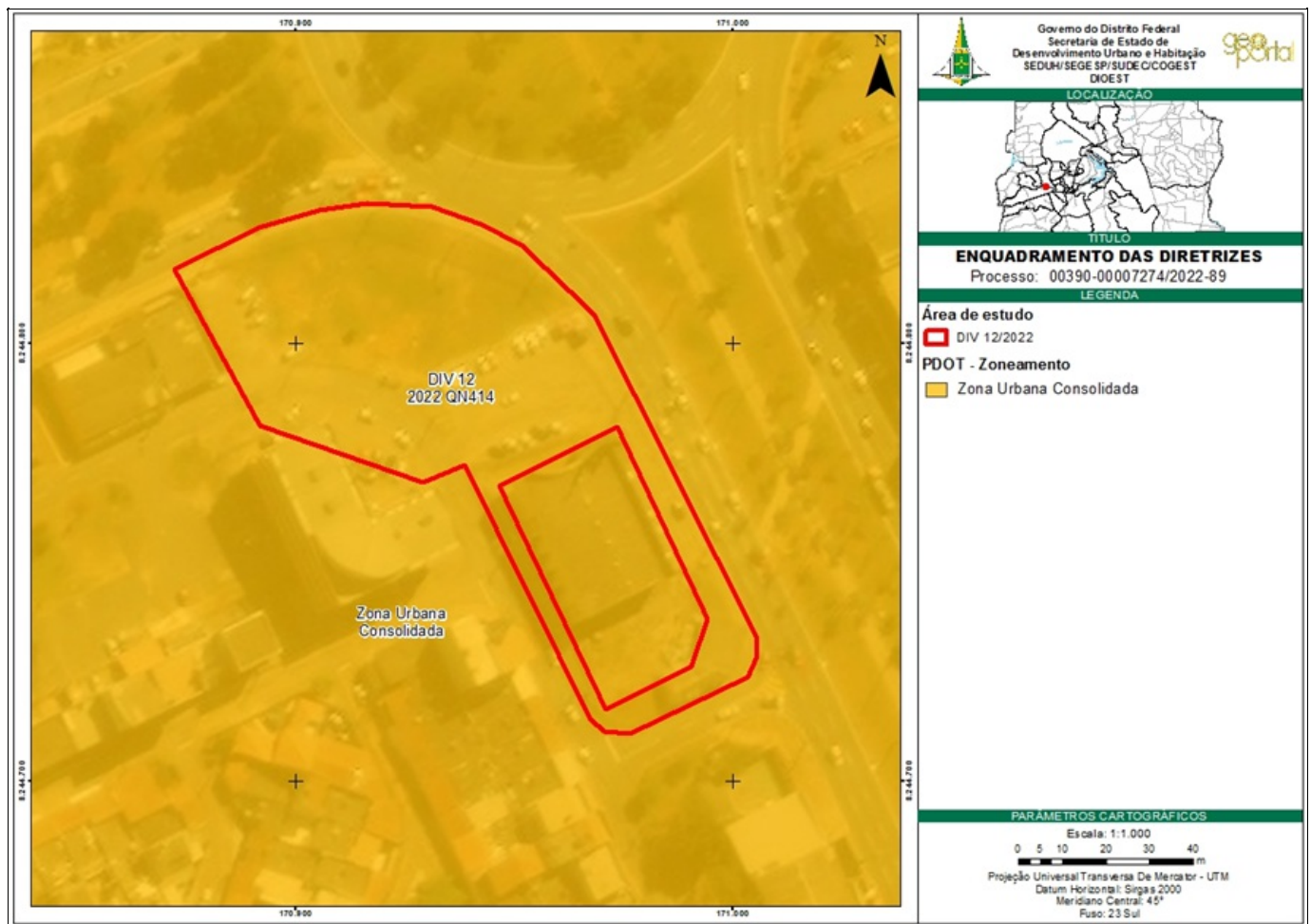


Figura 3: Enquadramento da área de estudo PDOT/2012. Fonte: SEDUH/DIOEST.

4. Plano Diretor Local de Samambaia

4.1. A área de estudo está definida no Plano Diretor Local de Samambaia, aprovado pela Lei Complementar nº 370 DE 2 DE MARÇO DE 2001, republicado no DODF de 25 de agosto de 2005, por ter sido com incorreções na publicação do DODF nº 47, de 09 de março de 2001;

4.2. A seguir destacamos artigos do PDL de Samambaia que tratam de diretrizes/princípios gerais que devem ser considerado (a)s em proposições urbanísticas para a cidade:

“Art. 3º O Plano Diretor Local de Samambaia tem como objetivos:

(...)VIII - melhorar a qualidade dos espaços públicos;(…)

X - adoção de intervenções urbanas nos espaços públicos que deem prioridade ao pedestre e, em especial, à pessoa portadora de necessidades especiais;

XI - hierarquização das vias, asseguradas as condições necessárias às diferentes funções de circulação e à segurança de veículos e pedestres;

XII - incentivo à construção de estacionamento de veículos no interior dos lotes, a fim de evitar a destinação de grandes áreas públicas para estacionamento;

XIII - prioridade ao transporte coletivo;

(…)

Art. 90. O parcelamento do solo para fins urbanos deve observar as disposições da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, da legislação específica de parcelamento do solo do Distrito Federal e das normas definidas pelos órgãos competentes da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação.

Art. 91. Os projetos urbanísticos deverão obedecer às seguintes diretrizes básicas:

I - racionalizar o uso das áreas públicas;

II - garantir áreas destinadas a praças públicas, equipamentos de lazer, esporte e cultura;

III - definir áreas para equipamentos públicos urbanos e comunitários, em conformidade com a população prevista para o projeto;

IV - garantir um percentual mínimo de dez por cento de área pública com tratamento permeável;

V - restringir a criação de estacionamentos de veículos em área pública, especialmente nas áreas centrais;

VI - atender às normas de acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência de locomoção, conforme o disposto no Código de Edificações do Distrito Federal.

Art. 92. As áreas de uso comum do povo destinadas a praças públicas, com registro cartorial, não poderão ter a sua área bruta reduzida.

Art. 104. As áreas públicas livres sem destinação definida existentes entre os conjuntos e as quadras residenciais serão objeto de projeto urbanístico especial, facultadas, quando for o caso, as seguintes alternativas de ocupação:

I – urbanização;

II - estacionamento de veículos;

III - abertura de via;

IV - criação de unidades imobiliárias;

V – ampliação dos lotes existentes.”

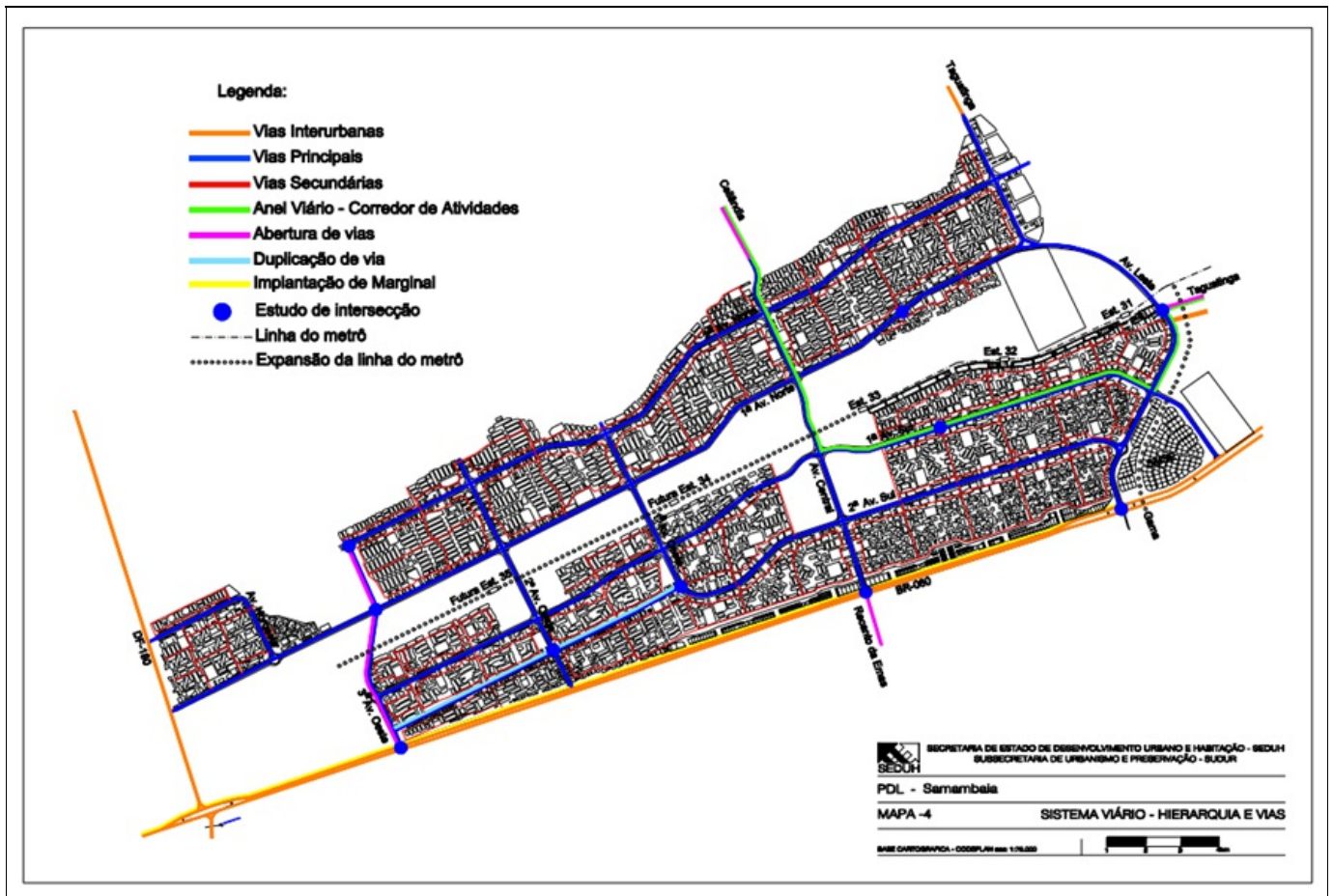


Figura 4: Sistema Viário – referência para hierarquia de vias, segundo o PDL – Fonte: SEDUH/DIOEST

5. Aspectos Ambientais

5.1. A área em questão está inserida na Área de Proteção Ambiental – APA do Planalto Central, criada pelo Dec. s/n.º de 10 de janeiro de 2002;

5.2. Conforme o zoneamento da APA do Planalto Central a área está inserida na malha urbana e não interfere diretamente com a poligonal de estudo, conforme a **Figura 5**;

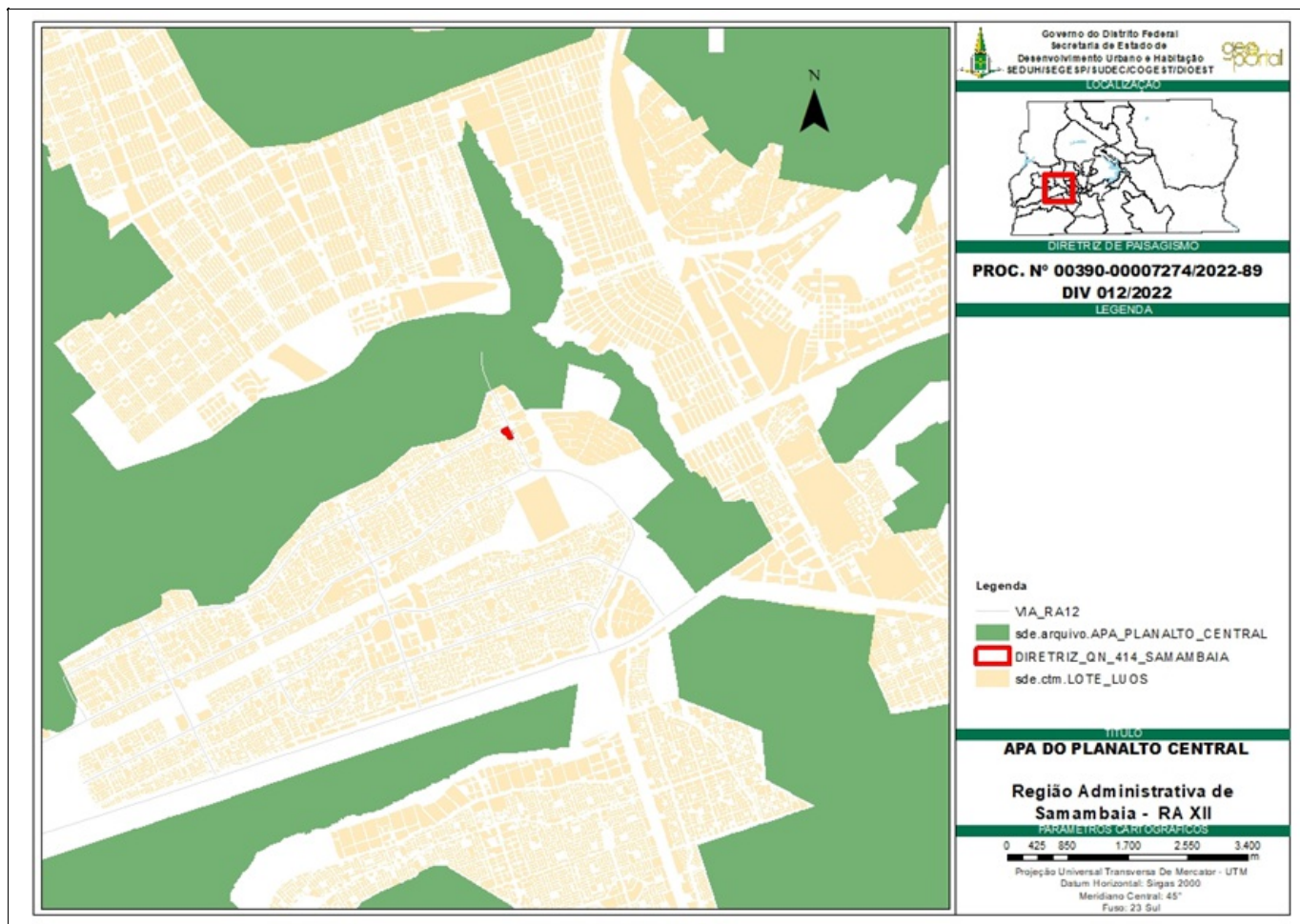


Figura 5: Localização da poligonal no zoneamento da APA do Planalto Central - Fonte: Geoportal/SEDUH

5.3. De acordo com o Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF, aprovado pela [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), a área está inserida na Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 da Zona ZEEDPE (Figura 6);

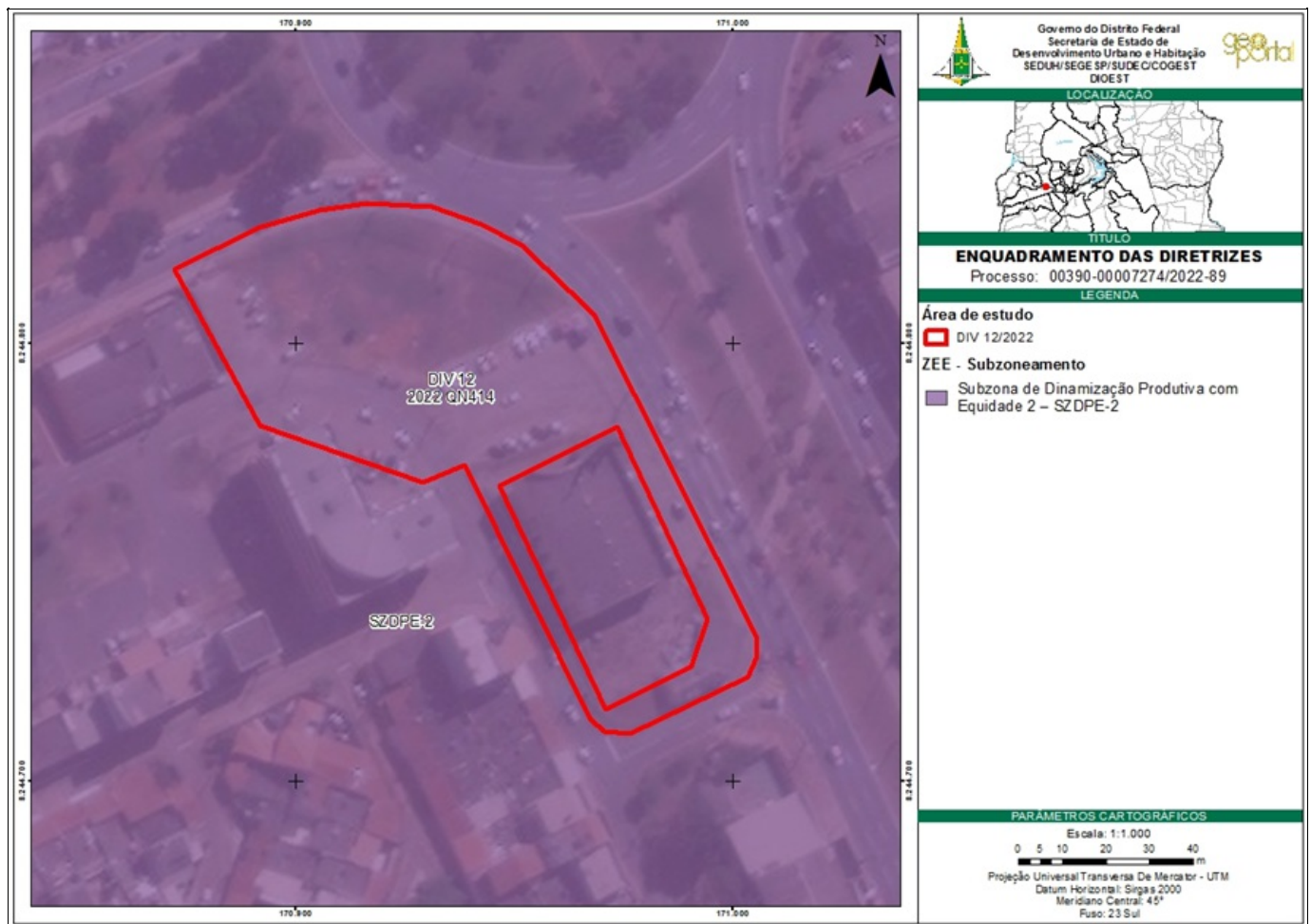


Figura 6: Enquadramento no ZEE/. Fonte: ZEE.

5.4. As diretrizes específicas para a Zona ZEE, estão definidas no art. 13, e as diretrizes específicas para a Subzona SZDPE 2, definidas no art. 25:

“Art. 25. São diretrizes para a SZDPE 2:

I - a implantação das ADP II e ADP III, indicadas no Mapa 14, conforme o disposto na Tabela Única do Anexo Único;

II - a dinamização econômica de atividades N2, N3, N4 e N5;

III - a instituição de programas de capacitação e qualificação profissional de mão de obra, de forma a reduzir os níveis de vulnerabilidade social;

IV - a requalificação urbana, particularmente das áreas centrais dos núcleos urbanos, utilizando instrumentos de política urbana que levem à existência de cidades compactas e à otimização da infraestrutura;

V - a interligação dos núcleos urbanos de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo II, Gama e Santa Maria, por meio da implantação de infraestrutura de transporte de alta e média capacidade;

VI - a qualificação do Arco Sul do Anel Rodoviário do Distrito Federal de forma a assegurar o escoamento da produção e a mobilidade no sentido leste-oeste;

VII - a implantação do Sistema de Áreas Verdes Permeáveis Intraurbanas, com destaque para a proteção e implementação das unidades de conservação e a consolidação dos conectores ambientais, conforme disposto no art. 49, VI;

VIII - a observância no estabelecimento de empreendimentos da compatibilização com os riscos ecológicos, especialmente o risco de perda de área de recarga de aquífero;

IX - a priorização da implantação do módulo do Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar previsto no art. 50, V;

X - a manutenção das atividades N1 e N2, de forma a assegurar a prestação de serviços ecossistêmicos das áreas com características rurais em zonas urbanas;

XI - a redução das perdas físicas de água na rede da concessionária, na extração e na distribuição, reforçando o monitoramento e a intervenção nas regiões administrativas com perdas superiores a 20%;

XII - a coibição do parcelamento irregular do solo e do reparcelamento de chácaras, especialmente nas áreas de contribuição do reservatório do Corumbá e áreas prioritárias de recarga de aquíferos”.

5.5. A poligonal está relacionada com os Riscos Ecológicos levantados pelo ZEE-DF, especialmente o risco de perda de área de recarga de aquífero.

6. Caracterização da área de intervenção/Projetos Urbanísticos

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A área em tela se situa no cruzamento (junto a rotatória) entre as 2ª avenida norte e avenida leste.

6.1.2. A área em estudo e seu entorno, encontram-se inseridos na poligonal dos projetos urbanísticos CSSm PR 60/1 (registrado em cartório de registro de imóveis em 25/02/85) e CSSm PR 3/1 (registrado em cartório de registro de imóveis em 25/02/85), consubstanciado no documento MD 002/1, aprovado pelo Decreto Governamental nº 8324/84 de 07/12/84 - DODF 10/12/84 (Figura 7 e 8);

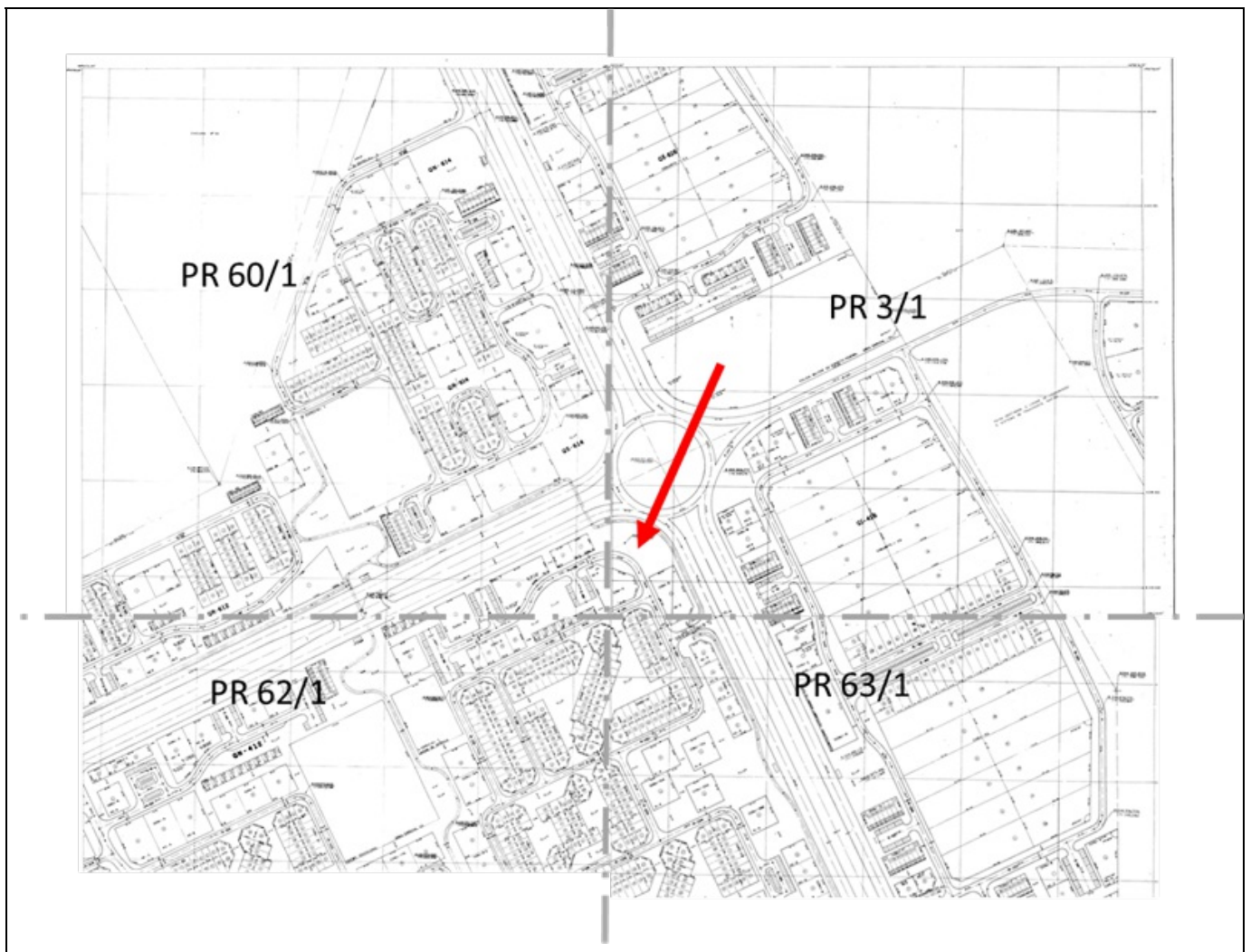


Figura 7: Acima croqui com montagem de plantas de projeto urbanístico que compõem a área em tela e seu entorno. Fonte: Geoportal/SEDUH.

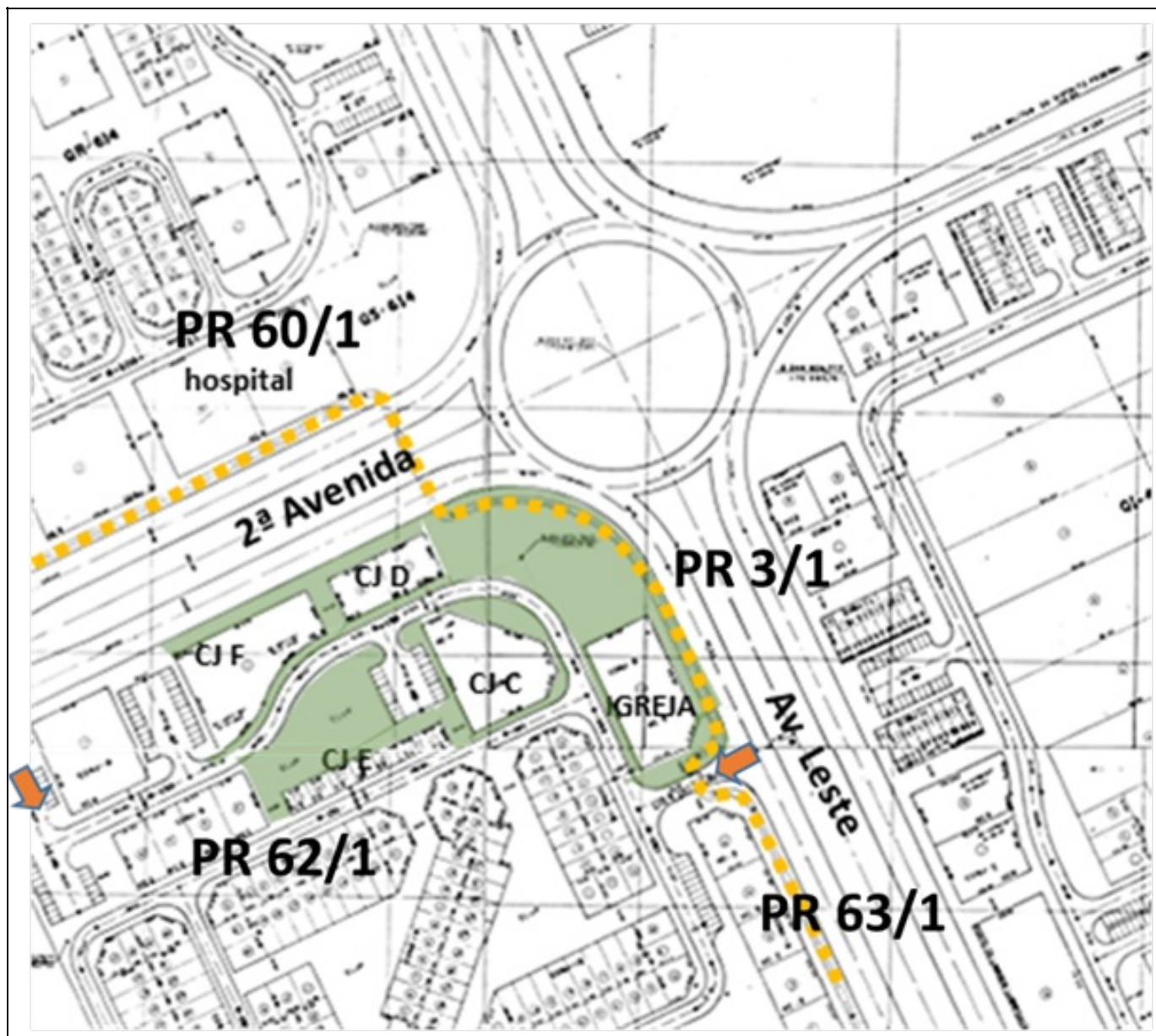


Figura 8: Montagem Projeto de Urbanismo – PR 3/1 e 60/1, com a localização Fonte: Mapoteca.

6.1.3. Definições relativas as áreas públicas, destas plantas PR do início da ocupação de Samambaia, são constantes do Memorial Descritivo – MD 002/01, que abrange várias quadras da cidade.

6.1.4. “O partido urbanístico descrito no Memorial Descritivo - MD 0002/1, buscou sintetizar os conceitos e definições estabelecidas pelo Plano Estrutural de Organização Territorial – PEOT (1979). Entre elas:

- Ênfase no transporte coletivo e “biciclos”, organizados ao longo dos eixos arteriais, no sentido nordeste-sudoeste;
- Pontos de ônibus e estações de transporte público associadas a locais de convergência da população (praças, equipamentos públicos e comércio)
- Áreas mistas ao longo das linhas de transporte coletivo.
- Proposição do uso das vias conformes croquis;
- Espaços livres de uso público – ELUP. “ (...)

6.1.5. “O projeto de urbanismo que originou Samambaia, tinha a intenção de privilegiar o pedestre ao automóvel. Deste modo, os equipamentos públicos, pontos de ônibus e demais acesso ao transporte público, comércio local e outros foram dispostos contidos num raio de 500 metros.”(minuta estudo Dioest sobre Samambaia/2021)

6.1.6. A estruturação da cidade e definição do Espaço Livre de Uso Público – ELUP no MD 002/1, são assim descritas:

9) Foi estruturada na cidade, uma grande "malha" formada pelos espaços livres de uso público, parques, faixas de servidão das linhas de transmissão, circulação de pedestres e cicloviás, conjunto de espaços diferentes que têm por papel a ligação e comunicação entre as habitações que a circundam, considerando a importância da marcha a pé, que é o deslocamento fundamental na área urbana.

Entendemos como espaço livre de uso público aqueles destinados aos pedestres, não afetados com um uso preciso e permanente mas que possibilitem sucessiva e simultaneamente, utilizações diversas (manifestações públicas, feiras, exposições, etc.).

O caráter essencial destes espaços é ter o solo livre podendo conter árvores, jardins e mobiliário urbano como elementos acessórios. Estes espaços deverão receber, um tratamento cuidadoso, pois é intenso que os mesmos desempenhem um papel de pontos de encontros da população e se constituam num autêntico referencial urbano. Daí a preocupação de que nesses espaços ocorram atividades múltiplas e vivificadoras e que tenham, parques infantis, pontos de paradas de ônibus, áreas plantadas, telefone público, bancas de jornais etc, e no seu entorno atividades de comércio e equipamentos comunitários. Todo este conjunto de atividade deverá dar a esses "jardins", uma determinada dimensão cultural e até de conotações líricas.

Grandes superfícies de pisos, bancos e árvores devem constituir seu repertório físico.

As praças na sua acepção tradicional são espaços livres de uso público.

Para se compreender a "malha" citada é conveniente que ressaltemos que existe uma preocupação no sentido de se privilegiar o pedestre, nos termos do exposto no item anterior quanto a circulação de pedestre de tal maneira que as vias de acesso às habitações que são as vias locais serão domínio do pedestre e do ciclista, onde serão tolerados os veículos. Assim estas "ruas" comporão as "áreas de lazer", e para que isso ocorra de maneira mais eficiente, procedeu-se a criação de pequenos pátios ou alargamentos dessas vias, de tal ordem que elas possam ser apropriadas pela população e que ali se desenvolvam atividades de lazer, principalmente das crianças, que poderão assim "ir para a rua" sem que as mães se preocupem tanto, pois a "rua" é um local de folgedos. Essas "áreas de lazer", que poderiam ser caracterizadas como áreas de acessibilidade imediata, formariam com os demais espaços públicos uma rede de espaços interligados que facilitariam a comunicação entre si de seus habitantes já que essas ruas não seriam unicamente vias de passagem. A quantificação dessas áreas consideradas sob o ângulo de lazer torna-se ocioso, pois no caso não há como estabelecer a distinção das funções circulação e lazer.

Assim, a intenção seria de reintronizar a rua na sua função histórico-social anterior à revolução automobilística, sem que isso represente alguma atitude reacionária ou saudosista.

Figura 9: Elup - Memorial Descritivo MD 002/1 . Fonte: Mapoteca/Seduh.

6.2. Relatório Fotográfico

6.2.1. Em visita ao local realizada no dia 01/08/2022 foram identificadas as seguintes situações:



Figura 10: localização dos pontos. Fonte: SEDUH/DIOEST.



Vista do acesso ao estacionamento já implantado, em frente à igreja. Foto: Dioest agosto/2022



Vista da continuação do estacionamento já implantado na lateral e calçada, paralelos a avenida leste, onde está previsto no projeto original uma ciclovia Foto: Dioest agosto/2022



Vista do acesso a igreja. À esquerda estacionamento improvisado, lote 1, do conjunto C



Vista geral da área de elup a partir do estacionamento da igreja. Foto: Dioest agosto/2022



Vista geral da área de elup ao fundo a avenida. Foto: Dioest agosto/2022



Via local, acesso ao estacionamento se dá tangenciando a curva



Via local, acesso ao estacionamento se dá tangenciando a curva



Vista do acesso pela via local ao estacionamento.



Construção fundos da igreja. Falta de calçada.



Construção nos fundos da igreja, no acesso da Avenida Central a via local.



Lateral voltada para via local



Continuação lateral voltada para via local



Vista geral, a partir do CJ C, lote 1.



Vista do supermercado a partir da 2ª avenida. Fonte Google Maps/ago. 22

7. Diagnóstico

7.1. Em consulta à Lei Complementar n.º 806/2009 (“Lei das Igrejas”), vimos que o lote da igreja lindeira a área em tela (endereço QN 414 Conjunto B Lote 01) faz parte da “Relação de lotes pertencentes à TERRACAP cuja destinação de uso já admite atividade religiosa no local e satisfazem as condições de regularização”. Informamos que não temos conhecimento se esta já passou por procedimentos de regularização.

7.2. Em vistoria no dia 01/08, observamos questões relativas às áreas públicas do entorno do lote da igreja e proximidades. Vimos por meio do Geoportal, que a igreja ocupa área pública, além da área de seu lote, figura abaixo.



Figura 11: Acima a implantação do lote da igreja (rosa claro) e parte de sua ocupação que se dá em área pública (cor laranja). Fonte: Geoportal.

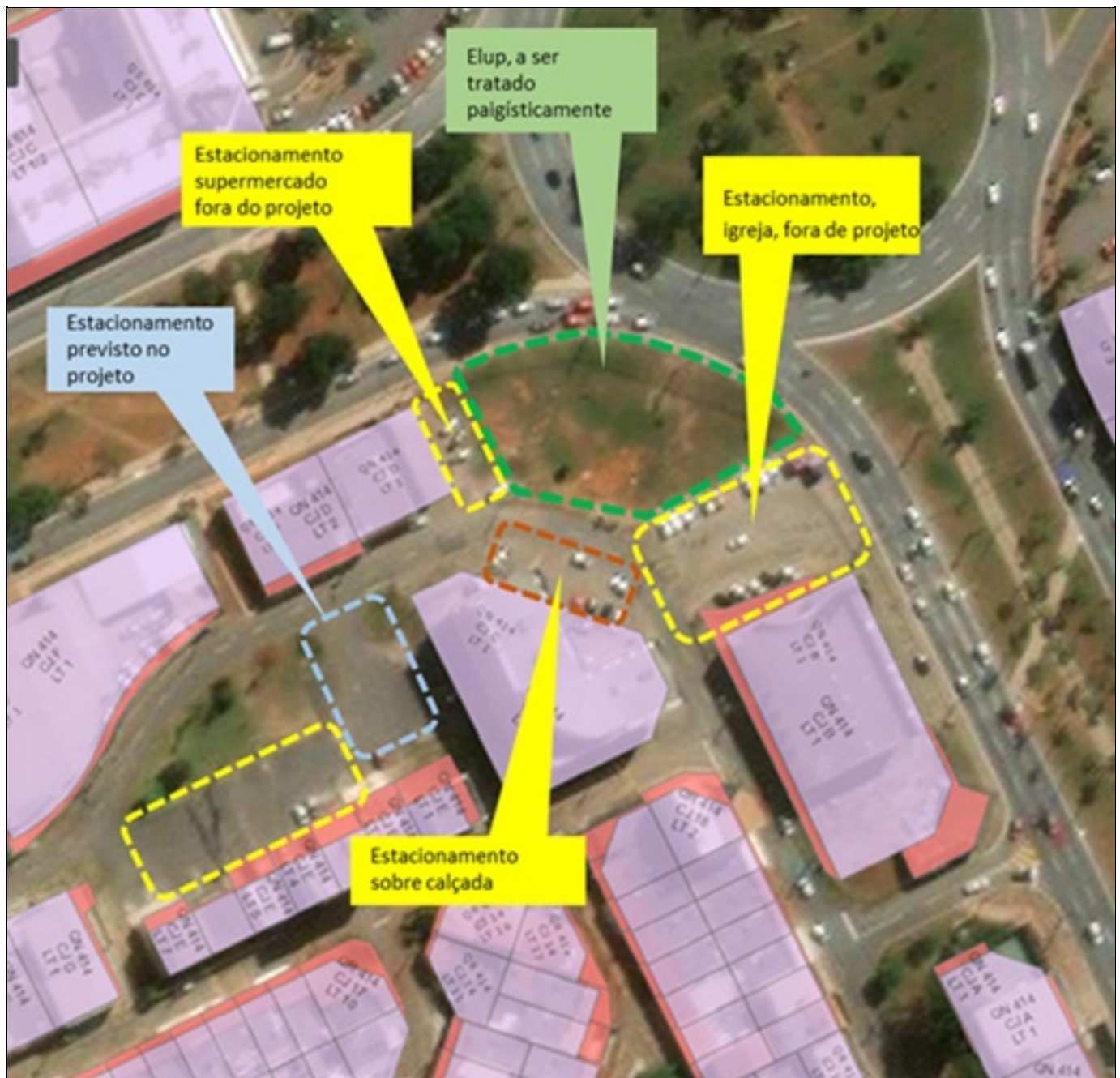


Figura 12: Estacionamentos implantados x previstos em projeto. Fonte: Geoportal.

7.3. Na QN 414, existem áreas vazias com estacionamento implantado de acordo com projeto e com estacionamento em desacordo com o projeto, além de problemas de acessibilidade, alta impermeabilização e áreas degradadas, conforme fotos item **6.2 Relatório Fotográfico**.

7.4. Grande parte das áreas de Elups, foram ocupados por vias ou bolsões de estacionamento (impermeabilização), e, uma parcela, pelo avanço do cercamento dos lotes. As áreas remanescentes não possuem qualquer qualificação ou atrativo, situações que decorrem da ocupação irregular de área pública e com a circulação de veículos em desconformidade com o previsto no projeto e a concepção do MD 002/01.

7.5. Vizinho a igreja, observamos o lote 1, do conjunto C, que usa área de Elup pavimentada como estacionamento improvisado. Verificamos que do outro lado deste lote existe área de estacionamento público previsto no projeto de urbanismo, planta CSSm PR 60/1.

7.6. Outro lote próximo, lindeiro a 2ª Avenida Norte, é o lote 1 do conjunto D, onde está um supermercado. Na frente deste supermercado, existe um estacionamento improvisado, foto 14 do Relatório Fotográfico.

7.8. O endereço QN 414 Conjunto B Lote 01, foi criado originalmente para uso HC – 2(habitação e comércio), segundo o MD 002/1.

7.9. No que se refere às confrontações destes lotes com as vias e áreas públicas, vimos no Quadro Demonstrativo de Unidades Imobiliárias do projeto MD 002/1. No caso a frente da igreja lote 01 do

Conjunto B, é voltada para via e não para o Elup, já o lote 1, do conjunto C, tem frente voltada para o estacionamento voltado para o estacionamento público previsto no projeto de urbanismo.

1 - LOCALIZAÇÃO													
1) CIDADE SATÉLITE, SETOR (PILOTO): CIDADE SATÉLITE SAMAMBAIA - QUADRA QN 414													
2 - DESCRIÇÃO													
1) ENDEREÇO		3) SUPERFÍCIE (m²)	4) DIMENSÕES				5) CONFRONTAÇÕES				6) USO		
QUADRA CONJ. OU QUADRA RUA	LOTE		FRENTE	FUNDO	LATERAL		CHANFRADO	FRENTE	FUNDO	LATERAL		CHANFRADO	
					7) DIREITA	8) ESQUERDA				9) DIREITA	10) ESQUERDA		
QN 414 Cj.A	1	468,00	25,00	17,00	20,00	12,00	11,313	AP/VP	VP	Lt.2	VP	VP	HC-2
QN 414 Cj.A	2	400,00	20,00	20,00	20,00	20,00	-	VP	VP	Lt.3	Lt.1	-	HC-2
QN 414 Cj.A	3	400,00	20,00	20,00	20,00	20,00	-	AP	VP	Lt.4	Lt.2	-	HC-2
QN 414 Cj.A	4	400,00	20,00	20,00	20,00	20,00	-	AP	VP	Lt.5	Lt.3	-	HC-2
QN 414 Cj.A	5	400,00	20,00	20,00	20,00	20,00	-	AP	VP	AP	Lt.4	-	HC-2
QN 414 Cj.B	1	1.663,00	56,50	48,50	22,00	30,00	11,313	VP	VP	VP	AP	VP	HC-2
QN 414 Cj.C	1	1.536,00	49,00	13,00	32,00	12,00	11,312/39.598	AP/VP	VP	VP	VP	VP/AP	HC-4
QN 414 Cj.D	1	445,26	22,263	22,263	20,00	20,00	-	VP	VP	AP	Lt.2	-	HC-2
QN 414 Cj.D	2	445,26	22,263	22,263	20,00	20,00	-	VP	VP	Lt.1	AP	-	HC-2
QN 414 Cj.E	1	100,00	10,00	10,00	10,00	10,00	-	AP	VP	Lt.2	AP	-	C-2
QN 414 Cj.E	2	100,00	10,00	10,00	10,00	10,00	-	AP	VP	Lt.3	Lt.1	-	C-2
QN 414 Cj.E	3	100,00	10,00	10,00	10,00	10,00	-	AP	VP	Lt.4	Lt.2	-	C-2
TOTAIS:													

LEGENDA: VP = Via Pública
AP = Área Pública
HC = Habitação e Comércio

OBSERVAÇÕES:
C = Comércio

Ass: Luiz Alberto Custódio
Diretor Técnico
13/08/2005
MOD. E. 21. A. 02 - 81.200 x 01

Figura 13: Quadro Demonstrativo de Unidades Imobiliárias do projeto MD 002/1. Fonte: MAPOTECA/SEDUH.

7.10. Com a aprovação do PDL de Samambaia, o uso passou a ser L2 (lotes de menor restrição), cuja a NOTA 11 definia o seguinte: "Vagas para estacionamento nos lotes do tipo HC-2, HC-3 e HC-4, em superfície e/ou subsolo. Uma vaga para cada unidade habitacional de 1 (um) a 3 (três) quartos. Acima de 3 (três) quartos, 2 (duas) vagas para cada unidade habitacional. Para comércio e/ou serviços, 1 (uma) vaga para cada 50 m² (cinquenta metros quadrados)". Ou seja, não havia norma até então que previsse vagas em área pública.

CONJ. D LOTES 02 e 07	100,00	C-2	L1	2.0	3.0	ISENTO	ISENTO	ISENTO	ISENTO	**	**	NOTA 3
A.E. 01	20.816,00	CAESB	L1	1.5	2.0	10%	30%	10%	*	**	**	CAESB
A.E. 02	3.500,00	J1	L1	1.5	2.0	10%	30%	10%	*	**	**	JARDIM DE INFÂNCIA
QN 414 (SICAD - 150-II-5-D / 150-II-6-C / 150-IV-2-B / 150-IV-3-A)												
CONJ. A LOTE 01	468,00	HC-2	L2	1.5	4.0	ISENTO	20%	NOTA 11	*	**	**	
CONJ. A LOTES 02 e 05	400,00	HC-2	L2	1.5	4.0	ISENTO	10%	NOTA 11	*	**	**	
CONJ. A LOTES 03 e 04	400,00	HC-2	L2	1.5	4.0	ISENTO	10%	NOTA 11	*	**	**	NOTA 4

Nº 162, quinta-feira, 25 de agosto de 2005

Diário Oficial do Distrito Federal - Suplemento

PÁGINA 119

Endereçamento	Área do lote (m²)	Uso Permitido		C. Aproveitamento		Taxa de Permeabilidade		Estacionamento		Domicílios	Observações referentes aos Parâmetros Urbanísticos
		NGB	PDL	NGB	PDL	NGB	PDL	NGB	PDL		
CONJ. B LOTE 01	1.663,00	HC-2	L2	1.5	4.0	ISENTO	20%	NOTA 11	*	**	
CONJ. C LOTE 01	1.536,00	HC-4	L2	2.0	4.0	ISENTO	20%	NOTA 11	*	**	
CONJ. D LOTES 01 e 02	445,26	HC-2	L2	1.5	3.0	ISENTO	20%	NOTA 11	*	**	

Figura 14: Lista de endereçamento. Fonte: PDL de Samambaia.

USO COLETIVO	CRITÉRIOS DE INCOMODIDADE							PORTE DA ATIVIDADE A SER DESENVOLVIDA NO LOTE (m2)	CATEGORIA DE LOTE POR USO
	NATUREZA								
	Ruído	Poluição	Riscos à Segurança	Atração Veículos	Atração Veículos Pesados	Especial	Outras		
GRUPO 88.2: Serviços veterinários									
CLASSE 88.20-0: Serviços veterinários									
Sem alojamento								Qualquer	L1, L2, L3
Com alojamento								Qualquer	L1*, L2, L3
ATIVIDADE 88-B: SERVIÇOS SOCIAIS									
GRUPO 88.3: Serviços sociais									
CLASSE 88.31-6: Serviços sociais com alojamento								Qualquer	L2
CLASSE 88.32-4: Serviços sociais sem alojamento								Qualquer	L2
ATIVIDADE 90 : LIMPEZA URBANA E ESGOTO, E SERVIÇOS CONEXOS									
GRUPO 90.0: Limpeza urbana e esgoto, e serviços conexos									
CLASSE 90.00-0: Limpeza urbana e esgoto, e atividades conexas								Qualquer	L3
ATIVIDADE 91: ENTIDADES ASSOCIATIVAS									
GRUPO 91.1: Serviços de organizações empresariais, patronais e profissionais									
CLASSE 91.11-1: Serviços de organizações empresariais e patronais								Qualquer	L1*, L2, L3
CLASSE 91.12-0: Serviços de organizações profissionais								Qualquer	L1*, L2, L3
GRUPO 91.2: Serviços de organizações sindicais									
CLASSE 91.20-0: Serviços de organizações sindicais								Qualquer	L1*, L2, L3
GRUPO 91.9: Outros serviços associativos									
CLASSE 91.91-0: Serviços de organizações religiosas								Qualquer	L1, L2, L3
CLASSE 91.92-8: Serviços de organizações políticas								Qualquer	L2, L3

LEGENDA:
* Exceto nos lotes que tinham uso anterior definido como HU (Habitação Unifamiliar).

NOTA:
- As consultas serão feitas conforme as disposições constantes desta Lei e de Legislação específica.
- Tabela elaborada conforme Decreto nº 19071 de 06 de março de 1998, que aprova a Classificação de Usos e Atividades para o Distrito Federal.

Figura 15: Anexo II Listagem de Atividades. Fonte: PDL de Samambaia.

7.11. Posteriormente com aprovação da LUOS e sua revisão, passou a ser parte da UOS CSIR 3, para o qual está previsto: os usos Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial, onde são obrigatórios os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, simultaneamente ou não, e admitido o uso residencial desde que este não ocorra voltado para o logradouro público no nível de circulação de pedestres, e que apresenta 3 subcategorias:

"(...)

c) CSIR 3 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos ou próxima a áreas industriais e ocorre em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária principal do Distrito Federal, sendo de abrangência regional;"

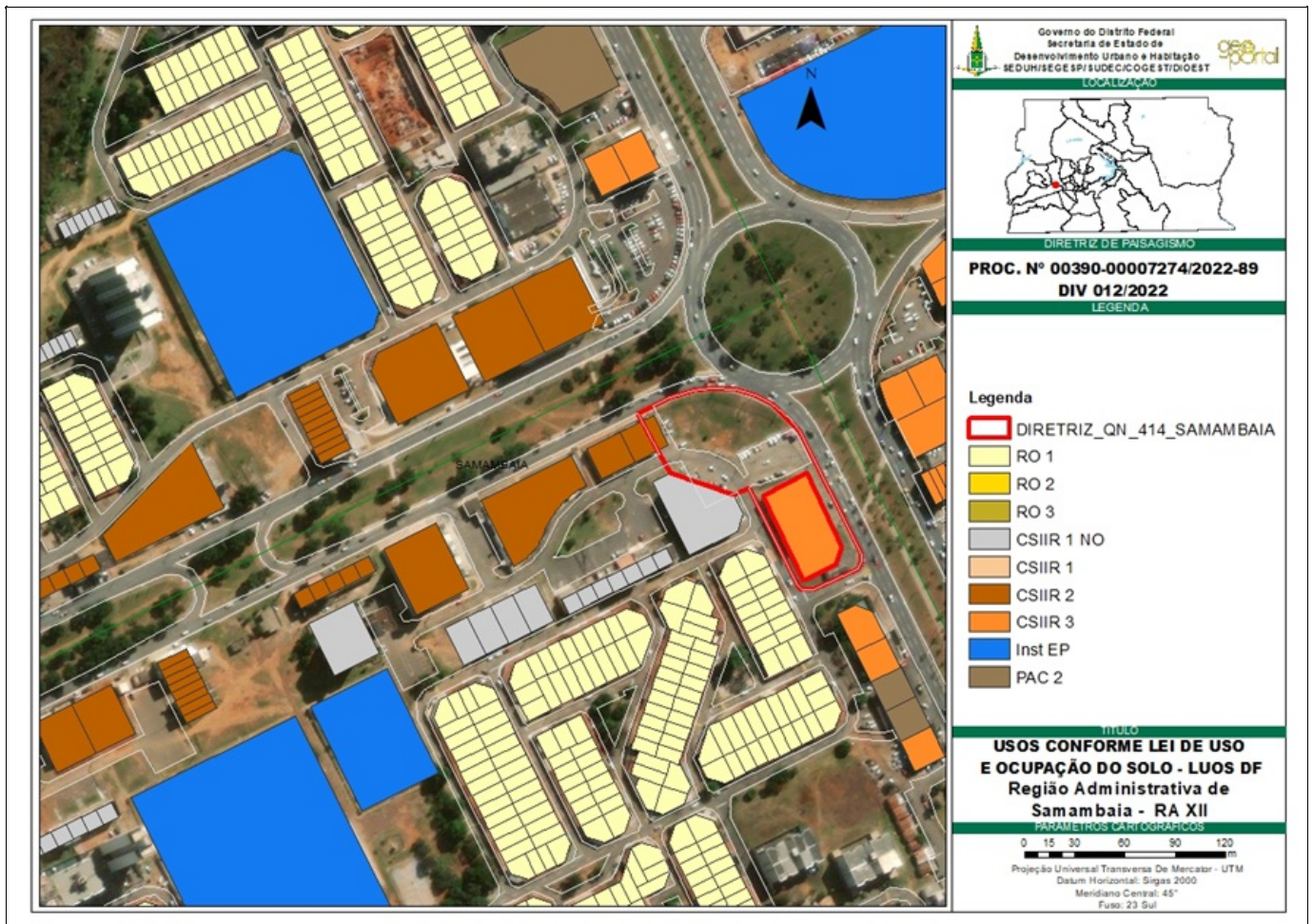


Figura 16: UOS do entorno da área de projeto. Fonte: LUOS.

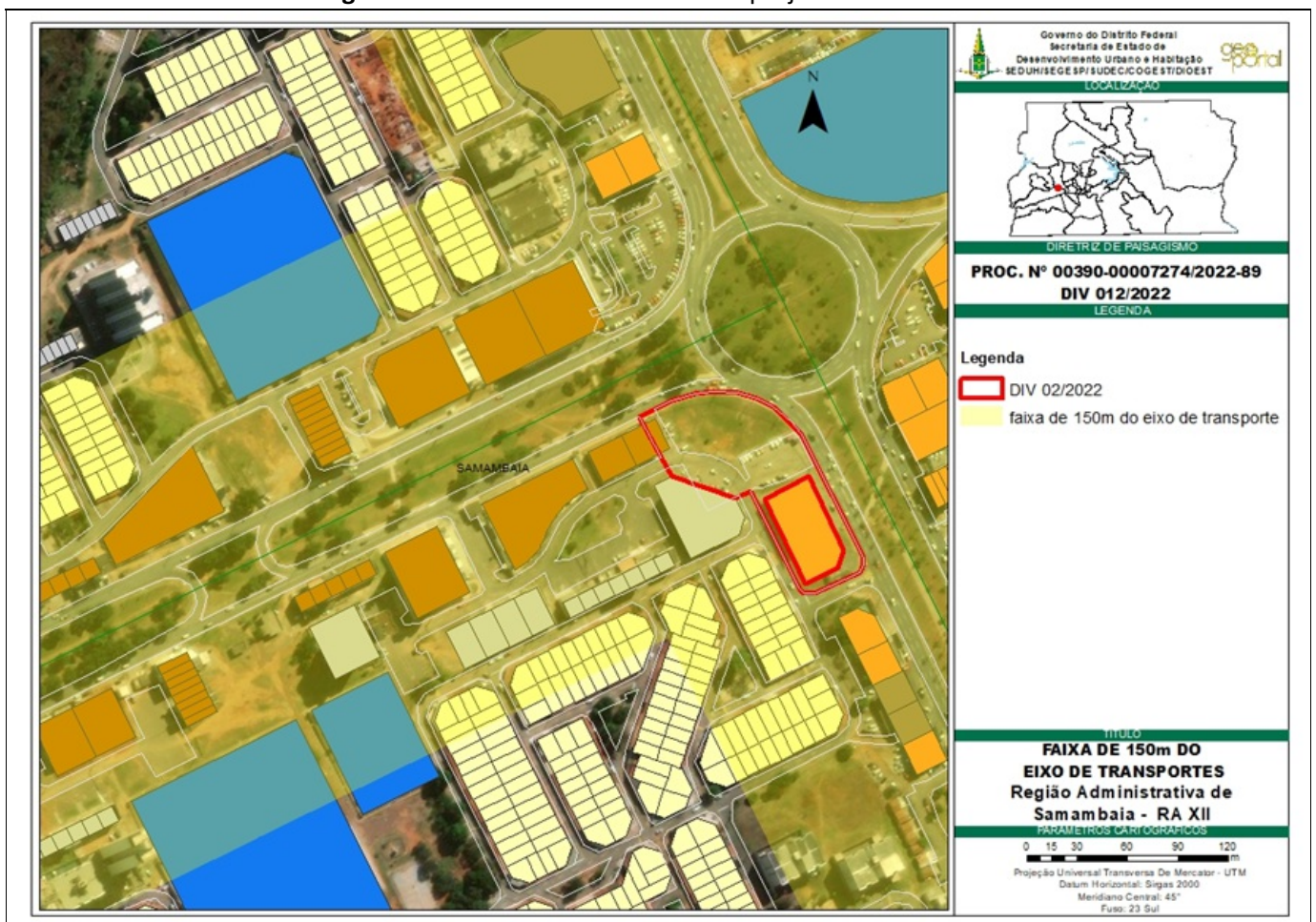


Figura 17: Faixa de 150m de abrangência de transporte coletivo. Fonte: LUOS.

7.12. Salientamos que na Lei Complementar nº 1007/2022, que aprovou a alteração da LUOS, consta em

seu ANEXO V - QUADRO DE EXIGÊNCIA VAGAS DE VEÍCULOS:

ANEXO V - QUADRO DE EXIGÊNCIA VAGAS DE VEÍCULOS					
USO	ATIVIDADE	EXIGÊNCIA MÍNIMA DE VAGAS			
		Denominação – Grupo/Classe	Nº Vagas exigidas		Vestibário
			Automóvel	Bicicleta	
RESIDENCIAL	HABITAÇÃO	Habitação multifamiliar com área das unidades autônomas igual ou maior do que 60m²	1 vaga / 1UH	1/1 UH	NA
		Habitação multifamiliar com área das unidades autônomas menor do que 60m²	1 vaga / 2UH	1/1 UH	NA
	91-R: ATIVIDADES LIGADAS AO PATRIMÔNIO CULTURAL E AMBIENTAL (museu entra aqui)	Atividades ligadas ao patrimônio cultural e ambiental (abertas à visitação) – Exceto atividades de jardins botânicos, zoológicos, parques nacionais, reservas ecológicas e áreas de proteção ambiental	1/50m²	1/150m²	Sim
		Atividades de jardins botânicos, zoológicos, parques nacionais, reservas ecológicas e áreas de proteção ambiental (abertas à visitação)	1-1.000m² – área total do parque aberta à visitação pública.	1-1.000m² – área total do parque aberta à visitação pública.	Sim
	93-R: ATIVIDADES ESPORTIVAS E DE RECREAÇÃO E LAZER	Atividades esportivas (academias e ginásio entram aqui)	1/50m²	1/150m²	Sim
	94-S: ATIVIDADES DE ORGANIZAÇÕES ASSOCIATIVAS	Todos os grupos	1/50m²	1/150m²	NA
	99-U: ORGANISMOS INTERNACIONAIS E OUTRAS INSTITUIÇÕES	Organismos internacionais e outras instituições extraterritoriais	1/50m²	1/150m²	Sim

Figura 18: Recorte da tabela do ANEXO V - QUADRO DE EXIGÊNCIA VAGAS DE VEÍCULOS. Fonte: LC 1007/2022.

7.13. A Lei Complementar nº 5.632/2016, 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 regulamentado pelo Decreto n.º 38.393/2017, define que como polo gerador de viagens PGV: “o mesmo que polo atrativo de trânsito, polo gerador de trânsito e polo gerador de tráfego: empreendimento permanente que, devido ao porte, à atividade ou à localização, gere interferência significativa no entorno em relação ao trânsito de veículos ou pessoas, grande demanda por vagas de veículos ou adequações em outros sistemas de mobilidade urbana;”. Em seu artigo 3º o PGV é assim definido:

“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:

- exclusivamente a habitação coletiva, com no mínimo 400 vagas de estacionamento;
- ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 300 vagas de estacionamento;
- 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:

- exclusivamente a habitação coletiva de no mínimo 25.000 metros quadrados de área construída;
- ao uso misto, com área privativa para habitação coletiva superior a 50% e no mínimo 15.000 metros quadrados de área construída;
- a comércio ou serviços de no mínimo 7.500 metros quadrados de área construída;
- 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.”

7.14. Tendo em vista as mudanças ocorridas na implantação desta porção da cidade ao longo dos anos, e a diminuição de áreas não pavimentadas, a proposta de projeto do estacionamento deve se restringir à adequação do existente observando questões relativas a drenagem, a sinalização, a pavimentação, a arborização com vistas a regularização dos estacionamentos existentes: o voltado para o supermercado e o da igreja, sem acréscimo de área.

7.15. Para a área do Elup, que está livre, pode ser proposta urbanização e ajardinamento instalação de mobiliários urbanos segundo os itens Diretrizes e Diretrizes Específicas definidas nesta DIV.

7.16. Informamos que na ocasião da vistoria e em decorrência do diagnóstico do entorno, verificamos a necessidade de emissão de outras diretrizes, para o restante da QN 414, com vistas a complementar e manter coerência e compatibilidade com as indicações desta DIV.

7.17. No croqui a seguir, destacamos alguns pontos relevantes a serem observados em projeto, que estão discriminados nos itens Diretrizes e Diretrizes Específicas.



Figura 19: Alguns pontos relevantes a serem observados em projeto. Fonte: Geoportal /SEDUH

8. Diretrizes Gerais

8.1. Considerar a diversidade de necessidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;

8.2. Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção viária;

8.3. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;

8.4. Considerar o contexto em que a via está inserida, a paisagem, as características de uso e ocupação

do solo limítrofe, a densidade populacional prevista para a área e a apropriação desta pela população;

8.5. Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;

8.6. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;

8.7. Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na ABNT-NBR-9050/2020, promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência e idosos;

8.8. Implantar medidas para a ampliação do uso de bicicletas para os deslocamentos na área de estudo;

8.9. Eliminar descontinuidades e gargalos;

8.10. Observar questões de visibilidade e segurança dentro da área de intervenção, de acordo com o Decreto nº 38047/2017, haja vista questões de ocupação de área pública;

8.11. Seguir o disposto no Decreto Nº 38.247, de 1º de junho de 2017, que dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo, em especial o Art. 29, que trata do Projeto de Sistema Viário, o qual compreende intervenções que não criam novas unidades imobiliárias, mas que alteram, complementam ou inserem elementos viários, cicloviários, estacionamentos e calçadas, paisagismo e mobiliário urbano, vinculados à infraestrutura urbana.

9. Diretrizes Específicas

9.1 Calçadas

9.1.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno;

9.1.2. Garantir passeio com superfície nivelada, regular, firme, antiderrapante e livre de quaisquer obstáculos como mobiliário urbano, elemento vegetal, sinalização, iluminação pública, tampa de inspeção, grelha de exaustão e de drenagem;

9.1.3. Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, nivelado ao longo das ruas e especificação da superfície conforme ABNT NBR 9050/2020;

9.1.4. Respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT NBR 90/50, considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

9.1.5. Prever calçadas constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada, devendo observar as disposições do Decreto nº 38.047/2017, da NBR 9050/2020 e do Guia de Urbanização (SEGETH, 2017). São elas: (1) faixa de serviço - para instalação de mobiliário urbano (lixeiras, balizadores, placas de endereçamento e afins), sinalização viária, elemento vegetal e redes de infraestrutura urbana; (2) faixa de passeio livre - para circulação de pedestres; (3) faixa de acesso ao lote - para acesso de pedestres e veículos ao lote;

9.1.6. Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, seja segura contra deslizamentos e resistente a intempéries;

9.1.7. Prever nas proximidades de rampas e de passarelas de acesso principais às edificações: faixas de travessias de vias; rebaixamento de meios-fios ou nivelamento entre calçada e via; sinalização horizontal e vertical educativa ou de advertência;

9.1.8. Assegurar que os acessos aos lotes, como rampas e escadas não ocorram fora dos limites dos lotes, evitando configurar barreiras e interromper a livre circulação de pedestres e ciclistas, exceto nos casos previstos em legislação;

9.1.9. Utilizar o piso podotátil de alerta, padrão, de alta resistência, demarcando o mobiliário, o elemento vegetal, os locais de travessia e desníveis, conforme ABNT NBR 9050/2020 e NBR 16537 (acessibilidade - sinalização tátil no piso);

9.1.10. Considerar as disposições da Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009, que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência;

9.1.11. Considerar o traçado da ciclovia original lindeiro à Avenida Leste, como calçada compartilhada.

9.2. Estacionamentos

- 9.2.1.** Seguir o disposto no 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;
- 9.2.2.** Garantir que os estacionamentos contendam paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;
- 9.2.3.** Observar as proporções necessárias para atender o percentual de vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida, aos idosos, às motocicletas e a bicicletas conforme definidos em legislação específica;
- 9.2.4.** Atender a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;
- 9.2.5.** Propor medidas que eliminem estacionamentos em calçadas, de forma a facilitar o acesso do estacionamento regular aos lotes, com segurança e iluminação e atentar para a questão de carga e descarga de supermercado que pode prejudicar o fluxo na área;
- 9.2.6.** Manter a área do estacionamento estacionamento público e reestudar a área ocupada hoje, com a delimitação de vagas de forma a melhor seu aproveitamento;
- 9.2.7.** Promover melhorias no entorno com a finalidade de evitar a implantação de estacionamento irregular, a exemplo do que ocorre no conjunto C.

9.3. Sinalização

- 9.3.1.** Seguir as disposições da Lei nº 9.503/1997, da Resolução do CONTRAN nº 160/2004, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do DENATRAN de 2007, da NBR 9050/2020 e do Decreto nº 39.272/2018, de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;
- 9.3.2.** Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para deficientes, idosos e motocicletas, conforme a NBR 9050/2015;
- 9.3.3.** A instalação das placas de sinalização vertical merece atenção especial, cuidando-se para que não obstruam o passeio das calçadas.

9.4. Ciclovias

- 9.4.1.** Deverá ser objeto de consulta da RA de Samambaia à Semob, - responsável pelo programa cicloviário no DF - a rede de ciclovia prevista em projeto urbanístico originalmente para Samambaia, de Samambaia;
- 9.4.2.** Implantar calçada compartilhada (vide Manual de Urbanização da Secretaria) com traçado readequado (otimizado, seguro), a ser no futuro, incorporada à rede cicloviária da cidade, pois existe a previsão de trecho de ciclovia nesta quadra, que não foi implantada;
- 9.4.3.** Garantir uma superfície de rolamento regular, antiderrapante, impermeável e se possível, de aspecto agradável, além de prever a drenagem adequada para evitar a formação de poças de água na via ciclável;
- 9.4.4.** Prever medidas de moderação de tráfego motorizado priorizando a segurança dos ciclistas;
- 9.4.5.** Incentivar os deslocamentos não motorizados e a integração com os modais de transporte público coletivo.

9.5. Paisagismo

- 9.5.1.** Preservar as espécies arbóreas existentes, localizadas próximas às vias locais, e relocar as mudas recém-plantadas inserindo-a no contexto do projeto;
- 9.5.2.** Priorizar o plantio de espécies nativas do Cerrado, encontradas no viveiro da Novacap, conforme dispõe a Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019;
- 9.5.3.** Prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e também de permanência, utilizando-se da vegetação, sem, no entanto, comprometer a iluminação pública no período noturno e sem constituir obstáculos para a livre circulação dos pedestres, assim como para a sua permanência em determinados locais;
- 9.5.4.** Atender ao que dispõe o Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018, quanto à supressão e compensação de vegetação, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas, necessárias para a execução do projeto;
- 9.5.5.** Utilizar nos estacionamentos vegetação de porte arbóreo, com distanciamento máximo de 10,00m entre as árvores em fileira de vagas, conforme o Decreto nº 38.047/2017;

9.5.6. Considerar para o projeto de paisagismo a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de fiação aérea e redes subterrâneas de infraestrutura, iluminação pública, recuo e tipologia das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes e arborização existente;

9.5.7. Garantir que o canteiro ao redor das árvores tenha tamanho adequado à espécie plantada, de forma que as raízes tenham espaço suficiente para crescer;

9.5.8. Não é permitido junto às calçadas:

- Espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes;

- Árvores caducifólias;

- Árvores com sistema radicular superficial, sendo o ideal o pivotante;

- Plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas e as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio;

- Árvores que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

9.6. Iluminação

9.6.1. Pensar na iluminação principalmente para os pedestres e ciclistas, especialmente nas faixas de travessia de pedestres, bem como, prever espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite, não pensar na iluminação pública apenas para os veículos;

9.6.2. Prever iluminação com altura situada preferencialmente na escala do pedestre, entretanto, sendo dificultado o acesso à luminária por qualquer um sem o uso de escada ou de outro elemento que eleve sua altura;

9.6.3. Garantir uma distância entre as luminárias de modo que a rua apresente os níveis mínimos de luminosidade de acordo com a NBR 5101;

9.6.4. Instalar a iluminação pública com foco na calçada, garantindo a visibilidade dos pedestres por parte dos motoristas, em especial nas áreas influência de travessia de pedestres;

9.6.5. Complementar o sistema de iluminação com a instalação de postes solares fotovoltaicos movidos à luz solar, por apresentar uma alternativa com boa relação custo-benefício e manutenção reduzida.

9.7. Mobiliário Urbano

9.7.1. Instalar mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, paraciclos, quiosques, iluminação, PEC, playground e outros) adequados ao local, que proporcionem conforto e segurança a todos os usuários, inclusive a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

9.7.2. Padronizar o mobiliário urbano observando os critérios de segurança para o usuário e seguir o conceito do desenho universal de forma a permitir que o uso seja efetivamente democrático dentro do espaço urbano;

9.7.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

9.7.4. Garantir a rápida compreensão do modo de uso de cada elemento;

9.7.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

9.7.6. Garantir que os mobiliários urbanos não constituam obstáculos para a livre circulação e para o estar dos pedestres, devendo ser instalados na faixa de serviço das calçadas e em locais adequados nas áreas de estar, de recreação e de convivência;

9.7.7. Devem ser observadas as orientações contidas no Guia de Urbanização (SEGETH, 2017).

9.8. Redes de Infraestrutura

9.8.1. Considerar as interferências com redes de concessionárias de serviço público projetadas e existentes no local, compatibilizando o posicionamento destas com o uso dos espaços que compõem a rua;

9.8.2. Verificar a viabilidade econômica para alocar em subsolo o cabeamento aéreo presente nos espaços livres de uso público;

9.8.3. Prever rede de drenagem de águas pluviais, de acordo com a necessidade.

10. Disposições Finais

10.1. Devem ser consultados DETRAN, DNIT e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB,

TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

10.2. O Projeto deve ser elaborado em conformidade com a legislação vigente, em especial com o Decreto nº 38.247 de 1º de junho de 2017, que “dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo”;

10.3. 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;

10.4. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIV 012/2022;

10.5. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da LUOS/2022, estudos urbanísticos específicos e legislação específica.

11. Referências Bibliográficas

ABNT (2012a) NBR 5101: Iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2012b) NBR 15129: Luminárias para iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2016) NBR 16537: Acessibilidade - sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2020) NBR 9050: Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997** - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/cadernosite2007xz.pdf>>

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017** - Regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias.

DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor de Samambaia. Lei Complementar nº 370 de 02/03/2001** - Aprova o Plano Diretor Local da Região Administrativa de Samambaia - RA XII, conforme o disposto no art. 316 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017** - Dispõe sobre os procedimentos para apresentação de projetos de urbanismo e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018** - Dispõe sobre a autorização de supressão de vegetação nativa, a compensação florestal, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas e privadas e a declaração de imunidade ao corte de indivíduos arbóreos situados no âmbito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Instrução de Serviço nº 149, de maio de 2004** - Dispõe sobre vagas para idosos em áreas de estacionamentos públicos e privados. Departamento de Trânsito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009** – Aprova o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/DF.

DISTRITO FEDERAL. **Lei complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012** - Atualiza a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 948, 16 de janeiro de 2019** – Aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS nos termos dos arts. 316 e 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022** – Altera a Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, que aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS nos termos dos arts. 316 e 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal e dá outras providências, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999** - Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009** - Institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011** - Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019** - Institui o Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019** - Dispõe sobre a utilização e a proteção da vegetação nativa do Bioma Cerrado no Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022** - Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal.

Guia de Urbanização. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação, 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao_Revisão_Eleicoes.pdf>

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1>>

Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo Disponível em: <<https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>>

Memorial Descritivo - MD 002/1. Disponível em: < <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>>

Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004– Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100975>>



Documento assinado eletronicamente por **NEIDE BAJO GONCALVES - Matr.0158039-6, Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 16/09/2022, às 14:10, 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 **FERNANDA FERREIRA DAS GRAÇAS - Matr.0276155-6, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 16/09/2022, às 14:10, 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 20/09/2022, às 16:28, 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?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=95637961 código CRC= **67B6C8A1**.

00390-00007274/2022-89

Doc. SEI/GDF 95637961