

PROCESSOS:00110-00000410/2018-12

DECISÕES:

DECRETOS:

PUBLICAÇÃO:

- I. APRESENTAÇÃO
 - I.1. JUSTIFICATIVA DE PROJETO
 - I.2. PROPOSIÇÕES
 - I.3. CROQUI DE LOCALIZAÇÃO
- II. PROJETOS MODIFICADOS, ANULADOS OU SUBSTITUÍDOS
- III. COMPOSIÇÃO DO PROJETO
- IV. LEGISLAÇÃO RELATIVA AO PROJETO
- V. CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS
- VI. EQUIPE TÉCNICA

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO-SEDUH
SUBSECRETARIA DE PROJETOS E LICENCIAMENTO DE INFRAESTRUTURA – SUPROJ

RT: CLÉCIO REZENDE CAU: A23916-0
RT: ROSANGELA CAVALCANTI CAU: A75373-4

MEMORIAL DESCRITIVO

MDE 138/2018

REGIÃO ADMINISTRATIVA DE TAGUATINGA - RA III
PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DO
TAGUACENTER
SETOR G NORTE - QNG

Folha: 01/24

PROJETO:

REVISÃO:

VISTO:

APROVO:

Data: novembro//2024

Ver Equipe

Clecio Rezende
Diretor – DIEP

Juliana Manganelli
Coord – COPROJ

Vitor Recondo Freire
Subsec. – SUPROJ

I. APRESENTAÇÃO

O projeto SIV-MDE- 138/2018 trata da requalificação do centro comercial denominado Região do Taguacenter, localizado entre as quadras CNG 01 à CNG 07 e região lindeira, que tem como ênfase a acessibilidade de pedestres, a readequação de sistema viário local e o tratamento paisagístico dos espaços públicos.

Analisando o projeto de criação do setor - CST-10/1 (Figura – 01) e os projetos subsequente, PR-213/1 (Figura – 02) e PR-794/1 (Figura – 03) verifica-se que os espaços públicos entre os conjuntos do centro comercial da região do Taguacenter, foram definidos para serem constituídos de áreas verdes e calçadas destinados aos pedestres, com as áreas de estacionamentos posicionados no perímetro do setor, com acesso pelas vias circundantes. Verificou-se ainda que inicialmente que o projeto viário não previu a ligação da via St. G Norte QNG com a avenida Hélio Prates, tendo sido posteriormente foram abertas algumas ligações.

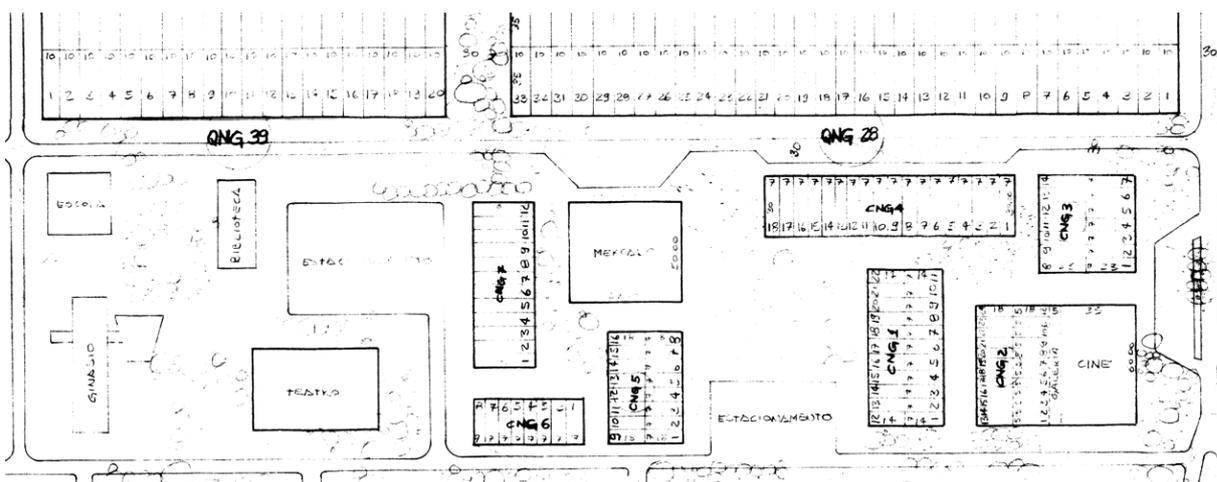


Figura – 01 - Trecho da CST-10/1 (registrada), de 08/05/1962, Memorial de Loteamento do Setor

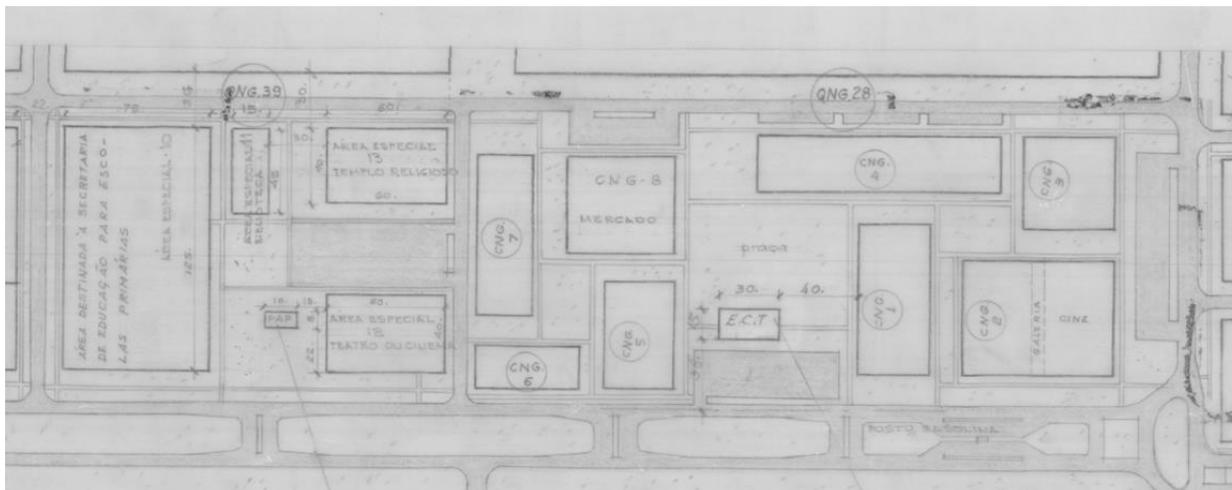


Figura – 02 - Trecho da PR-213/1 (registrada), de 31/08/1971, Complementação do Setor com as AE n.º 10 a 22, caracterização das unidades reservadas à EBCT e Posto de Assistência Policial e re-ratificação da Área Especial n.º 5.

A área de intervenção do presente projeto se restringe aos espaços públicos existentes dentro da poligonal definida na prancha 1/09 totalizando 44.039,00m² de urbanização, compreendendo:

DADOS DO PROJETO	
Passeio acessíveis	2.667,00 m
Passeio acessível compartilhado	561,00m
Áreas verdes	3.945,00 m ²
Arborização	159 unid.
Vagas de estacionamentos criadas	263 unid.
Plano de ocupação de quiosques	17 unid.

I.1. JUSTIFICATIVA DE PROJETO

O projeto proposto visa implantar soluções que buscam tornar os espaços públicos mais atraentes e adequados à circulação de pessoas, tendo como objetivo principal o atendimento aos parâmetros de acessibilidade definidos na legislação vigente.

São previstos no projeto o redimensionamento do sistema viário local com ampliação de áreas de calçadas, a recuperação de espaços degradados e a readequação de estacionamentos públicos.



Figura 05 – Vista aérea da área de intervenção (Fonte: COPROJ – inserção sobre imagem do google)

O projeto de requalificação para a região do Taguacenter foi iniciado a partir de demanda encaminhada pela antiga SINESP, atual Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito

Federal - SO/DF, tendo como objetivo a implantação de soluções para tornar o espaço público da região mais acolhedor, equilibrando as funções tradicionais de comércio com a circulação de pessoas que frequentam o local.

A área de intervenção do presente projeto encontra-se na região localizada no encontro das principais avenidas que cruzam a região Administrativa de Taguatinga, a Avenida Comercial Norte e a Avenida Hélio Prates. Popularmente conhecido como região do Taguacenter, nome de um dos edifícios comerciais da região, o local atrai milhares de pessoas do DF todos os dias. Trata-se de uma área comercial de grande diversidade e apropriação social, estabelecida desde o início da década de setenta.

Cabe ressaltar que a região é bem servida pelo sistema de transporte coletivo rodoviário proveniente das avenidas Comercial e Hélio Prates, onde, inclusive, está prevista a implantação do corredor exclusivo de ônibus de acordo com o Plano Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal - PDTU. Atualmente o setor conta com abrigo de ônibus localizado na área próxima à praça central, que deverá ser mantido e ampliado com a implantação do corredor de ônibus. Além disso a região do Taguacenter possui relativa proximidade com a estação de metrô localizada na Praça do Relógio, a 3,5 km de distância, que também pode ser considerada como importante alternativa para acessar à região.

Apesar da localização favorável ao uso do transporte coletivo, a região conta com grande afluxo de veículos que ocupam de forma expressiva os espaços públicos do setor entre bolsões de estacionamento e vias públicas. Tal situação associada à falta de calçadas adequadas acaba prejudicando a acessibilidade local em vários trechos.

A SO/DF, responsável pela proposta inicial do projeto de requalificação, realizou diversas reuniões com diferentes órgãos do Governo e também com a comunidade local para que os projetos executivos pudessem ser desenvolvidos em conformidade com as atas anexas ao processo SEI GDF (00110-00003664/2017-01). Integra o mencionado processo, além das atas citadas, as diretrizes de projeto (doc. sei nº 2072376) e a proposta conceitual desenvolvida pela arquiteta Miriam Carneiro da empresa TOPOCART (doc. sei nº 2073428).

No entanto, com o encerramento do prazo de vigência do contrato (CT nº 17/14) da SINESP, não houve tempo hábil para a conclusão do projeto. Desta forma o processo foi encaminhado à Coordenação de Projetos - COPROJ/SUPLAN com a solicitação de desenvolvimento do projeto de urbanismo e paisagismo, iniciado no âmbito de um contrato da SO/DF (doc. sei nº 5559468).

Além da proposta conceitual acima mencionada, o desenvolvimento da proposta pela COPROJ/SUPLAN/SEDUH utilizou, como base os estudos realizados em 2011 e 2016, fornecidos pela professora Gabriela Tenório da Universidade de Brasília – UnB, onde foi possível ter acesso às contagens do número de pessoas que frequentam a região do Taguacenter em diferentes horários do dia ao longo de semana (Figura 06). Através desses estudos foi possível identificar os pontos onde ocorrem a maior concentração de pedestres na região. Com o estudo foi possível constatar como a demanda por espaços de circulação para pedestres nessa região é alta.



Figura 06 – Mapa de contagem elaborado para a região do Taguacenter (2011/2016) Fonte: Gabriela Tenório - UnB

Foram ainda realizadas vistorias ao local em 2018 e 2019, com o intuito de avaliar como os espaços do setor são utilizados pelos frequentadores. Constatou-se que o espaço público do setor, em sua maioria, é ocupado por veículos na maior parte dos espaços, muitas vezes extrapolando a capacidade do sistema viário local com estacionamentos informais (Figura 07).





Figura 07 – Espaços públicos da região do Taguacenter tomados por estacionamentos (Fonte: COPROJ)

Verificou-se ainda que as áreas de calçadas do setor são parcialmente ocupadas por produtos e expositores das lojas comerciais. Em alguns trechos as mesmas também são desniveladas ou interrompidas por rampas de acessos às lojas. Tais condições obrigam os pedestres a buscar desvios e circular pelas vias do setor, disputando espaço com veículos que circulam no setor (Figura 08).



Figura 08 – Áreas de calçadas com desníveis e obstáculos (Fonte: COPROJ)

Outra constatação na região do Taguacenter é que embora os estacionamentos próximos à área do centro comercial fiquem sobrecarregados durante o horário comercial, verifica-se a oferta de vagas disponíveis nas proximidades dentro de um raio de 300 metros. Os bolsões de estacionamentos localizados nas proximidades das áreas especiais onde estão as escolas e a delegacia da QNG encontram-se subutilizados durante alguns períodos do horário comercial (Figura 09).



Figura 09 – Estacionamentos subutilizados nas proximidades da região do Taguacenter (Fonte: COPROJ)

I.2. PROPOSIÇÕES

A área de intervenção do projeto definida pela COPROJ foi delimitada pelas avenidas Hélio Prates e Setor G Norte da QNG e Comercial Norte.

Área da Poligonal = 61.510,00m²

Área retirada dos lotes registrados dentro da poligonal = 17.741,00m²

Área pública de projeto = 44.039,00

"Este projeto altera uma área com urbanização consolidada e procura mitigar ao máximo os casos de interferências irregulares identificados na área de intervenção, contudo o mesmo não aprova ou regulariza tais ocupações de área pública."

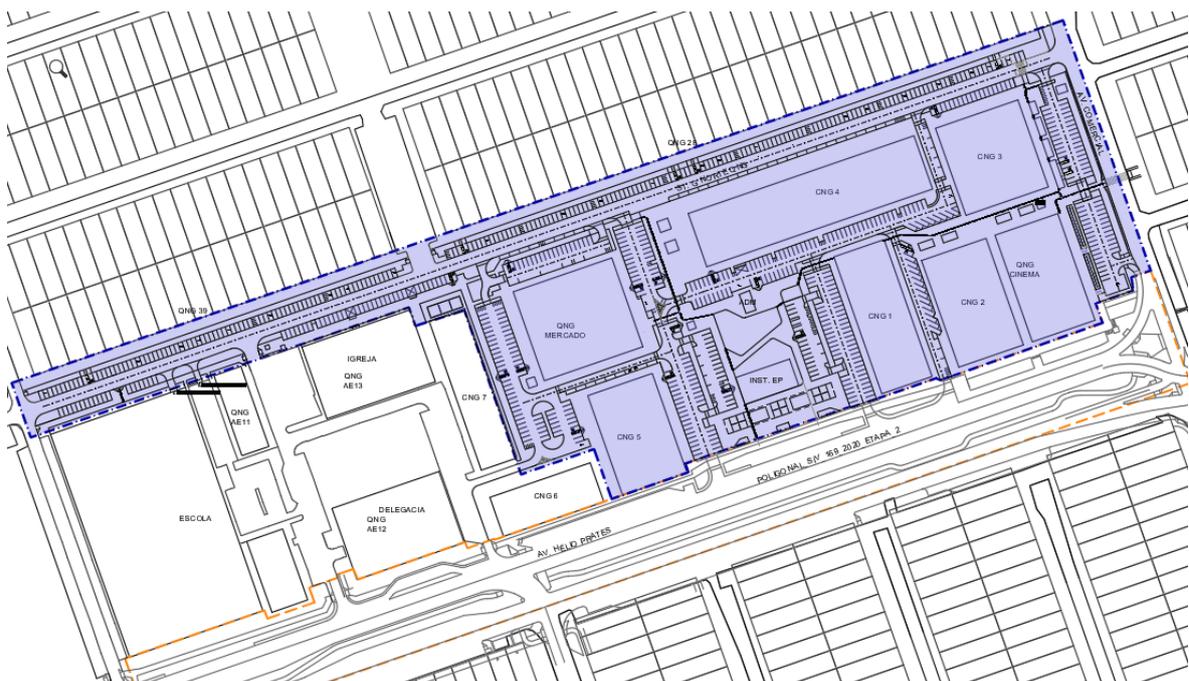


Figura 10 – Poligonal de projeto (Fonte: COPROJ).

O projeto concentrou-se entorno da área central da região do Taguacenter, entre a QNG 7 Norte e a Av. Comercial Norte e em ambos os lados da via do St. G Norte QNG, abrangendo as quadras QNG 28 e QNG 39 que servirá de diretriz para as demais quadras ao longo da St. G Norte QNG.

Diante das situações identificadas na região do Taguacenter, a proposta de requalificação buscou ajustar o sistema viário interno do setor de modo a organizar os espaços destinados aos veículos, com o intuito de garantir os números de vagas atualmente utilizadas e, quando possível, recuperar espaços públicos para a implantação de calçadas acessíveis e locais de permanência.

Por meio de vistoria local, foi identificado que o número de vagas regulares existentes na área de intervenção é de aproximadamente 562 vagas de forma indiferenciada (Figura 11).

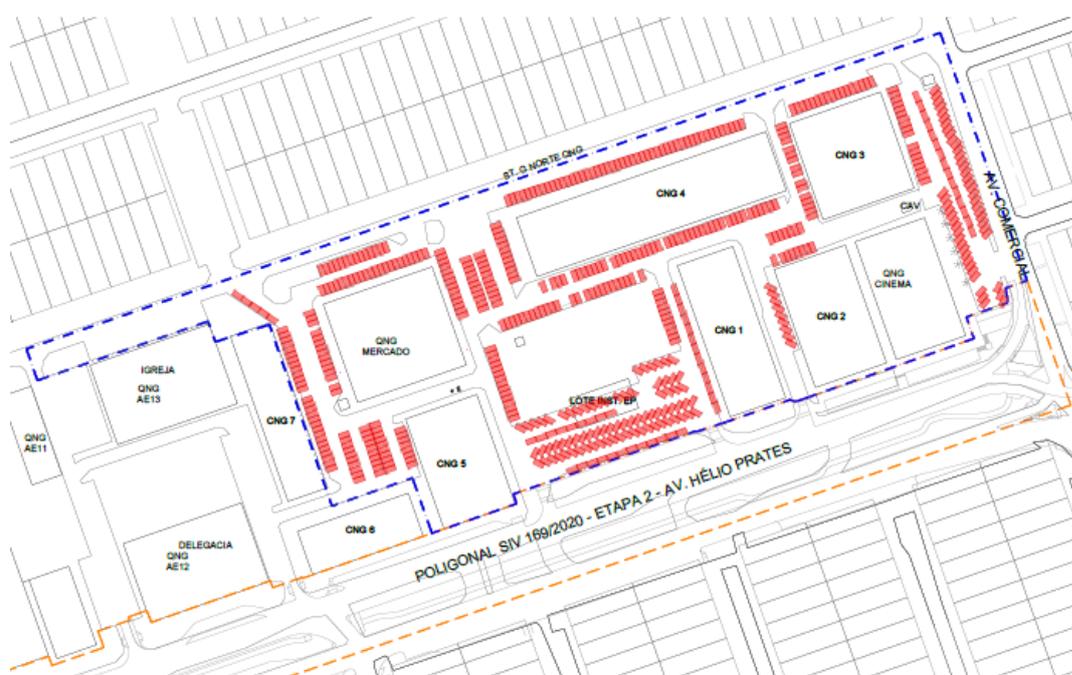


Figura 11 – Levantamento do número de vagas regulares de estacionamento na região do Taguacenter = 562 Vagas sem distinção de tipo (Fonte: contagem "in loco" da COPROJ).

Com as readequações propostas, as áreas de estacionamentos foram redistribuídas na região do Taguacenter passando de 562 vagas regulares para 582 vagas no total atendendo aos percentuais de vagas destinadas a idosos, a pessoas com deficiência e vagas para motocicletas. Da mesma forma foram previstas vagas para carga e descarga e locais para paraciclos em atendimento à legislação vigente.

O projeto foi complementado com a requalificação das quadras QNG 28 e QNG 39, linceira a St. G Norte QNG onde foi incluído estacionamentos perpendiculares a via, delimitado por uma calçada compartilhada de 3,00m tornando o local acessível.

Nessa área foram criadas 280 vagas no total atendendo aos percentuais de vagas destinadas a idosos, a pessoas com deficiência e vagas para motocicletas. Para acesso aos lotes algumas vagas poderão ser pintadas para impedir o estacionamento nesse trecho.

A área entre a calçada e o lote deverá ser reservada para acesso e paisagismo visando tornar o local mais agradável.

O projeto de requalificação das quadras QNG 28 e QNG 39 servirá de diretriz para as demais quadras lindeira a St. G Norte QNG.

Os ajustes redefiniram as vagas de estacionamentos, conforme representado na Figura 12.



Figura 12 – Proposta de readequação do sistema viário interno da região do Taguacenter com a readequação das áreas de estacionamentos e das quadras QNG 28 e QNG 39, lindeira a St. G Norte QNG – Total de vagas – Universal+PCD+Idoso+Motocicleta+Carga e Descarga = 1.226 (Fonte: COPROJ).

Essa readequação das áreas de estacionamentos e o redimensionamento do sistema viário interno da região do Taguacenter, permitiu ainda a ampliação das áreas de calçadas e liberação de espaços, anteriormente ocupados por veículos, para serem transformados em calçadões com mobiliário urbano adequado à permanência dos frequentadores do setor e com isso atingir o objetivo principal da proposta elaborada.

Ao longo dos trechos de intervenção, foram incluídas plataformas elevadas ao nível das calçadas com o objetivo garantir a continuidade dos caminhos de pedestres, além de funcionarem como elementos redutores de velocidade para os veículos em circulação transformando o setor em Zona 30, para tornar a região mais segura com a limitação da

velocidade dos carros a 30 km/h e possibilitando a circulação compartilhada de bicicletas e pessoas.

A reorganização dos estacionamentos possibilitou que as calçadas próximas ao comércio fossem alargadas. Esse alargamento permitiu a criação de uma faixa livre acessível, próximo ao meio fio e uma faixa de acesso às lojas que possam ser ajustadas em função das respectivas cotas de soleiras, que apresentam grande variação em determinados trechos, podendo ser ajustadas por meio de rampas, escadas ou até mantidas como se encontram atualmente, se for o caso.

As modificações propostas visam dar maior permeabilidade visual nos principais pontos de acesso à região do Taguacenter, que normalmente são ocupados de forma desordenada por veículos, quiosques e ambulantes. Nesses trechos do setor da área de intervenção, buscou-se criar eixos de circulação para os pedestres de modo a favorecer os deslocamentos entre os conjuntos comerciais.



Figura 13 – Proposta ocupação de áreas de estacionamentos irregulares em ampliação de calçadas junto às lojas com a inserção de mobiliário urbano adequados a permanência de pedestres (Fonte: COPROJ).



Figura 14 – Criação de eixos de caminhos de pedestres (Fonte: COPROJ – inserção sobre imagem do google)

Um dos pontos de acesso escolhidos para criar portas de acesso ao setor se dá na parte leste do setor voltada para a avenida Comercial onde através da readequação do bolsão de estacionamento e a inserção de plataformas elevadas a proposta busca favorecer o acesso de pessoas ao setor por meio de um calçadão entre as edificações voltadas para a avenida.





Figura 115– criação de eixos de caminhos de pedestres (Fonte:COPROJ – inserção sobre imagem do google).

O calçadão proposto se estende até chegar à praça central, onde o pedestre tem a possibilidade de se deslocar para outros pontos de interesse por meio de outros calçadões propostos. Na área da praça central, também foram propostos ajustes como a retirada de mobiliário urbano e equipamentos degradados, assim como a proposta de novas áreas de passeios compartilhados de 3,00 de largura interligando pontos de interesse com abrigos de ônibus e a área da feira, localizada nas proximidades da CNG 04.

As calçadas dispostas junto dos estabelecimentos comerciais serão ampliadas visando oferecer faixas livres para a circulação das pessoas ao longo desses trajetos. Nelas serão dispostas conjuntos de floreiras fixas, que além de compor como elementos do paisagismo local funcionarão como elementos de orientação para os frequentadores do setor separando a faixa livre da calçada da faixa de acesso as lojas.



Figura 16 – faixa livre de circulação com separador para a faixa de acesso as lojas (Fonte:COPROJ).

Para a área da praça central, o projeto propõe a revegetação da área com espécie nativas e um novo desenho para a mesma, com passeios compartilhados e canteiros verdes com o objetivo de resgatar as características de praça do local, que se encontra com vários pontos degradados. Também são propostas peças escultóricas ao longo dos caminhos da praça, que visam resgatar o valor simbólico do espaço. O projeto ressalta ainda o papel da praça central como o principal ponto de acesso à região do Taguacenter, interligando a parada de ônibus localizada na avenida Hélio Prates aos vários pontos de interesse do setor. Além disso espera-se que a praça após sua requalificação congregue mais as pessoas da comunidade local também fora do horário comercial.



Figura 17 – Transformação da área da praça em espaço mais verde (Fonte:COPROJ).

Com o desenho proposto para a praça, busca-se definir de forma mais clara os eixos de deslocamentos com os visuais desobstruídos e garantir mais locais sombreados com bancos e quiosques para a permanência de pessoas.

Da mesma forma, foi proposta a relocação dos quiosques em todo o setor em atendimento ao Plano de Ocupação de Quiosques - POQT- (Lei nº 4.257, de 02/12/008), principalmente dos quiosques que apresentam interferência com o sistema viário ou com

pontos de acesso de pedestres, como a parada de ônibus na avenida Hélio Prates, que atualmente tem toda a extensão da plataforma de embarque ocupada por quiosques. Através da redistribuição dos estacionamentos em volta da praça foi possível garantir a continuidade dos espaços de circulação até os limites da avenida.

Da mesma forma, foi possível também relocar os quiosques de forma mais integrada à praça contíguos a estruturas cobertas que oferecem a possibilidade da disposição de cadeiras, mesas ou bancos em áreas sombreadas.

Cabe ressaltar que a proposta de relocação dos quiosques nesse trecho está compatibilizada como o projeto SIV 169/2020, desenvolvido para requalificação da avenida Hélio Prates nesse trecho.



Figura 18 – Proposta para a área da plataforma de embarque em frente a av. Hélio Prates (Fonte: COPROJ – inserção sobre imagem do google).

A relocação proposta para os quiosques foi feita de modo a compor um sistema de 12 quiosques agrupados quatro a quatro unidos por estruturas metálicas com pergolados recobertos com placas translúcidas a ser implantada na área posterior a plataforma de embarque de ônibus da avenida Hélio Prates. Dessa forma, será possível manter a proximidade dos quiosques com o abrigo de ônibus sem, contudo, prejudicar o desempenho da plataforma. Espera-se ainda que a estrutura de quiosques proposta possa facilitar a identificação da área praça central na medida que se configura como elemento de entrada da praça pela avenida.



Figura 19 – Reconfiguração da área de quiosques próximos da av. Hélio Prates com nova estrutura e elementos de sombreamento para a desobstrução da área de embarque (Fonte:COPROJ).

Outra questão importante identificada na área central do setor foi o intenso comércio informal praticado por ambulantes ao longo das principais calçadas que acaba prejudicando a circulação de pedestres. Para viabilizar a permanência desse tipo de atividade, foram criadas ao longo dos percursos áreas de alargamentos onde será possível a instalação de tendas e de barracas para feiras temporárias, sem prejuízo da acessibilidade local.

Quanto ao lote existente nas proximidades da praça central, de acordo com o projeto registrado PR-794/1, constituído inicialmente para abrigar um terminal de ônibus urbano, mas atualmente desocupado e parcialmente transformado em um bolsão de estacionamento, foi verificado no Despacho SEI-GDF da SEMOB/SUPLAM/COPEM (doc. SEI nº 1761789) do processo 00090-00012852/2017-71, cita-se:

*“Em relação ao lote do Terminal Rodoviário localizado no Setor G Norte, esclarecemos que na década de 80 do século passado, estava em operação um terminal de integração na área que hoje está ocupado por estacionamento e praça pública, parque infantil e posto policial, e que com implantação do Eixo de Transporte do Eixo Oeste em canteiro central na Avenida Hélio Prates será alocada uma estação em área próxima ao empreendimento, que funcionará como nó de integração do corredor. **Portanto, não há interesse na área anteriormente citada que era um terminal de integração”.***

Também foi identificado que atualmente o referido lote encontra-se sob a carga patrimonial da Administração Regional de Taguatinga (doc. SEI nº 59709532). Desta forma, o projeto da praça respeitou os limites do lote que poderá ser ocupado pela Administração a qualquer tempo sem nenhum prejuízo ou interferência sobre o mesmo.

Por fim, cabe salientar que não foram propostas intervenções ao longo da Avenida Hélio Prates, uma vez que já existe o projeto SIV 169/2020 – Etapa 2 – Av. Hélio Prates, que contemplará corredor de ônibus e ciclovia, bastando que as devidas conexões de calçadas, travessias e ciclovias sejam respeitadas.

I.3. CROQUI DE LOCALIZAÇÃO

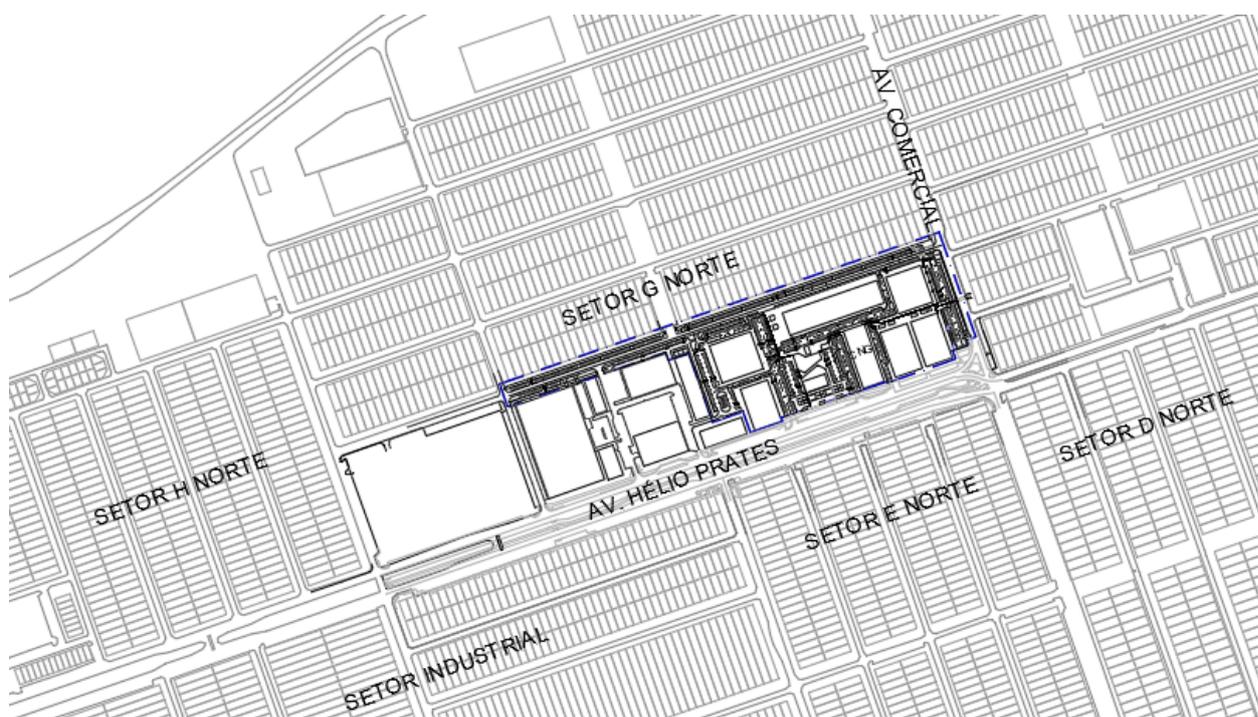


Figura 20– Setor G Norte - região do Taguacenter (Fonte:COPROJ).

II. PROJETOS MODIFICADOS, ANULADOS OU SUBSTITUÍDOS

O projeto SIV 138/2018 altera no que se refere ao Sistema Viário:

- CST-10/1 (registrada), de 08/05/1962, Memorial de Loteamento do Setor;
- PR-213/1 (registrada), de 31/08/1971, Complementação do Setor com as AE n.º 10 a 22, caracterização das unidades reservadas à EBCT e Posto de Assistência Policial e reatificação da Área Especial n.º 5.

- PR-794/1 (registrada), de 17/11/1980, Mudança de destinação da área destinada à EBCT para Área Terminal de Ônibus Urbano.

III. COMPOSIÇÃO DO PROJETO

Este projeto é composto por este Memorial Descritivo (MDE 138/2018) com xx folhas e pelo Projeto de Sistema Viário (SIV 138/2018), sendo:

SIV 138/2018 – PROJETO DE SISTEMA VIÁRIO PROJETO DE REQUALIFICAÇÃO DA REGIÃO DO TAGUACENTER – SETOR G NORTE - QNG			
PLANTA	FOLHA	SICAD/SIRGAS	ESCALA
SIV PLANTA GERAL	01/09	134-II-3-C 134-II-6-A	1:1000
PLANTA DE CONSTRUÇÃO GERAL	02/09	-	1:1000
PLANTA DE CONSTRUÇÃO TRECHO 1	03/09	-	1:300
PLANTA DE CONSTRUÇÃO TRECHO 2	04/09	-	1:300
PLANTA DE DETALHE TRECHO 3 E DETALHES GERAIS	05/09	-	INDICADA
PLANTA DE DETALHE DETALHES GERAIS	06/09	-	INDICADA
PLANTA DE DETALHE DETALHES DOS QUIOSQUES	07/09	-	INDICADA
PLANTA DE DETALHE PERGOLADO	08/09	-	INDICADA
PLANTA DE DETALHE ESCULTURAS INTERATIVAS	09/09	-	1:50

O projeto toma como base para seu desenvolvimento o Levantamento Topográfico Planialtimétrico Cadastral, PLANTA_ÚNICA, realizado em fevereiro de 2017 pela TOPOCART, RT Givanildo José Silva, CREA-DF: 11522/D na escala 1:1000, que utilizou o Sistema Geodésico Brasileiro – SGB – UTM-S-23 - SIRGAS 2000. O Kr adotado no projeto é 1.0007674.

IV. LEGISLAÇÃO RELATIVA AO PROJETO

Federal

Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012- Novo Código Florestal, dispõe sobre a proteção da vegetação nativa.

Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, dispõe sobre o Estatuto da Pessoa Idosa e dá outras providências. (Redação dada pela Lei nº 14.423, de 2022)

Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 – Institui o Código de Trânsito Brasileiro

Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 – regulamenta as leis nº 10.048/2000 e 10.098/2000 sobre acessibilidade universal.

ABNT – NBR 9050, de 03 de agosto de 2020 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

ABNT – NBR 16537, de 27 de junho de 2016 – Acessibilidade – Sinalização tátil no piso – Diretrizes para elaboração de projetos e instalação

ABNT – NBR 12255, de 30 de dezembro de 1990 – Execução e utilização de passeios públicos.

Resolução CONTRAN nº 236, de 11 de maio de 2007 - Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito – Volume IV - documento técnico que visa à uniformização e padronização da Sinalização Horizontal.

Resolução CONTRAN nº 738, de 06 de setembro de 2018 - Estabelece os padrões e critérios para a instalação de travessia elevada para pedestres em vias públicas.

Resolução CONTRAN nº 965, de 17 de maio de 2022 – Define regulamenta as áreas de segurança e de estacionamento específicos de veículos.

Distrital

Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT/DF), atualizada pela Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.

Lei Complementar nº 90, de 11 de março de 1998, que aprova o Plano Diretor Local da Região Administrativa de Taguatinga - RA III e Águas Claras – RA XX.

Lei nº 4.423, de 10 de novembro de 2009 - Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público.

Lei nº 3.885, de 7 de julho de 2006 – Assegura, na forma que especifica a política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso de bicicleta no Distrito Federal e dá outras providências.

Lei nº 4.317, de 9 de abril de 2009, que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência.

Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999, que dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.

Lei nº 3.835, de 27 de março de 2006 – Dispõe sobre pavimentação de estacionamentos no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.

Decreto nº 38.047, de 9 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:

Art. 31. É de competência do órgão gestor do planejamento urbano e territorial:

I - a elaboração, análise e aprovação dos projetos urbanísticos;

II - a criação, ampliação e modificação do sistema viário urbano, inclusive os relativos à revitalização urbana, nas áreas consolidadas e nos novos parcelamentos do solo; e

III - a elaboração, análise e aprovação dos projetos paisagísticos, nas áreas consolidadas e nos novos parcelamentos do solo.

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

Decreto nº 32.575 de 10 de dezembro de 2010 – Aprova a alteração do referencial geodésico do Projeto do Sistema Cartográfico do Distrito Federal – SICAD Astro Datum Chuá para o Sistema Geodésico Brasileiro – SGB SIRGAS-2000,4.

Decreto nº 39.230 de 10 de julho de 2018 – Institui a “Zona 30” no âmbito do Distrito Federal e dá outras providências.

Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018, que dispõe sobre a autorização de supressão de vegetação nativa, a compensação ambiental, 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.

Decreto nº 29.576, de 07 de outubro de 2008, que delega competência ao Secretário de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal para a prática dos atos que especifica e dá outras providências.

V. CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS

As intervenções decorrentes deste projeto não interferem com as redes em subsolo, pois haverá apenas ajustes de estacionamentos em vias já executadas, substituição do pavimento e ampliação de calçadas, não atingindo profundidade superior a 20cm. No entanto, foram feitas consultas às concessionárias para identificar as áreas sem interferências com redes, onde seria possível o plantio de árvores.

O projeto considera os postes existentes. No caso de grelhas, bocas de lobo e poços de visita é proposto o remanejamento no caso de interferência, ou nivelamento com o piso proposto e enquadramento (ajuste do esquadro), ou deslocamento de meio-fio, quando for o caso.

- **CAESB** - Água e Esgoto – Em resposta ao Ofício nº 268/2018 - SEGETH/CAP/GIURB (16491650), o Despacho - CAESB/DE/EPR/EPRI (19293918) de 08/03/2019, informa que com relação aos sistemas existentes, há interferências das redes de abastecimento de água e redes de esgotamento sanitário com a poligonal fornecida e com as redes de esgotamento sanitário conforme cadastro disponibilizado das redes de água (17729553), e das redes de esgoto (17729641). Encaminham também, conforme solicitado, os arquivos na extensão DWG das redes de água (17730371), e das redes de esgoto (17730651). Ressalta também através da Carta nº 67/2019 - CAESB/DE (19532010), em complemento a Carta nº 50/2019 - ESET/ESE/DE (17731358), que empreendimentos de paisagismo e urbanização não são inviabilizados pela interferência com redes, porém, deverão ser respeitadas os aspectos de recobrimento mínimo das tubulações e faixas de servidão para manutenções, bem como observadas outras recomendações apresentadas.

Apesar de haver redes na poligonal a arborização proposta não interfere com as redes existentes.

- **CEB** - Em resposta ao Ofício nº 269/2018 - SEGETH/CAP/GIURB (16492224), foram encaminhados o croqui de cadastro (16648061) e o Laudo Técnico nº

604 (16648111) informando que na área de projeto consta interferência com Iluminação Pública, Rede Aérea e Rede Subterrânea existentes.

- **NOVACAP** - Em resposta ao Ofício nº 269/2018 – SEGETH/CAP/GIURB (16492224). O despacho NOVACAP/PRES/DU de 04/01/2019 (16931699), informa que com relação aos sistemas existentes, há interferências das redes de águas pluviais com a poligonal fornecida (16286625). Encaminham também, conforme solicitado, plantas parciais de cadastro das redes existentes que interferem com a poligonal de estudo em pdf (16286491), e em dwg (16286625), padrão SICAD . Informam ainda que, tendo em vista que as interferências detectadas se deram com sistema viário e estacionamento existente não há necessidade de remanejamento, uma vez que as redes são normalmente executadas sob via e calçadas. O condicionamento técnico que existe é com relação ao corte de terraplenagem que não deve exceder a 1/3 de profundidade e no mínimo 1,00 m de recobrimento sobre esta. Mas como recomendação geral, no caso de criação de sistema viário/estacionamento/ciclovias, a interferência com a drenagem urbana não implica em necessidade de remanejamento, uma vez que as redes são normalmente executadas sob vias e calçadas. O condicionante técnico que existe é o citado acima. Lembrando ainda que nenhum indivíduo arbóreo deverá ser plantado sobre as redes de drenagem.

- **REDES DE TELECOMUNICAÇÕES LICENCIADAS** - Em resposta ao Despacho - SEDUH/COPROJ/DIEP (44572557), O despacho - SEDUH/SUPAR/ULINF/COLINF de 25/08/2020 (45972241), informa que em consulta realizada ao Banco de Dados dessa Coordenação de Aprovação e Licenciamento de Locação de Infraestruturas Urbanas-COLINF/ULINF/SUPAR, foi constatada não existir nenhum requerimento ou processo de licenciamento, que solicita a análise de viabilidade para implantação ou regularização de infraestruturas em áreas públicas, próximas a área da poligonal de projeto.

VI. EQUIPE TÉCNICA

PROJETO: SIV e MDE 138/2018

Nome/ Forma e participação	Categoria Profissional	CAU ou matrícula
Supervisão: Vitor Recondo Freire Subsecretario de Projetos e Licenciamento de Infraestrutura	Arquiteto e Urbanista	CAU/DF A31485-4
Coordenação: Juliana Braga de Sousa Manganelli Antunes Coordenadora de Projetos	Arquiteta e Urbanista	CAU/DF A33369-7
Revisão: Clécio Rezende Diretor de Parques e Espaços Livres	Arquiteto e Urbanista	CAU/DF A23916-0
Projeto: Clécio Rezende Maria Rosangela Cavalcanti Barroso Breno Gomes Rodrigues Vanessa Zago de Oliveira	Arquiteto e Urbanista Arquiteta e Urbanista Arquiteto e Urbanista Arquiteto e Urbanista	CAU/DF A23916-0 CAU/DF A75373-4 CAU/DF A29568-0 CAU/DF A46091-5

COLABORAÇÃO

Vicente Correia Lima Neto – Subsecretário SUPLAN (até maio 2021)

Anamaria de Aragão Costa Martins – Coordenadora COPROJ/SUPLAN (até maio 2021)

Júlia Sollero de Paula - Arquiteta e Urbanista (até agosto 2020)

Olga Chiode Perpétuo Batista dos Santos - Arquiteta e Urbanista