

Art. 1º Prorrogar por 60 (sessenta) dias o prazo para a Comissão Processante, instaurada pela Portaria nº 232, de 13 de março de 2023, publicada no DODF de 15 de março de 2023, concluir os trabalhos de apuração dos fatos constantes do processo nº 00400-00010393/2022-06 e apresentar relatório conclusivo.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JAIME SANTANA DE SOUSA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS E INFRAESTRUTURA

PORTARIA Nº 37, DE 08 DE MAIO DE 2023

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE OBRAS E INFRAESTRUTURA DO DISTRITO FEDERAL, no uso de suas atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 56, inciso VII, do Regimento aprovado pelo Decreto nº 40.158, de 08 de outubro de 2019, e com base no artigo 67, da Lei nº 8.666/1993, e do Decreto nº 32.598/2010, que Aprova as Normas de Planejamento, Orçamento, Finanças, Patrimônio e Contabilidade do Distrito Federal, e dá outras providências, resolve:

Art. 1º Designar a Comissão de Acompanhamento de Obras do Contrato nº 004/2016-CAOC, instituída por meio da Portaria nº 01, de 05 de janeiro de 2021, como executora do Contrato nº 007/2023- SODF, cujo objeto é a Contratação de Empresa para fornecimento e instalação de tela metálica antifusca em no emboque do túnel Rodoviário na Avenida Central de Taguatinga, Região Administrativa de Taguatinga - RA-TAG, consoante específica do Edital de Licitação de Pregão Eletrônico nº 02/2023-SODF (id. 108720372), da Proposta (id. 109734272 e 109983298) e da Lei Federal nº 8.666/1993, Lei Federal nº 10.520/2022, ao Decreto nº 10.024/2019 e à Instrução Normativa nº 05/2017 - MPOG e Termo de Referência. Proc. 00110-00000602/2023-88.

Art. 2º Os servidores, que compõem a Comissão de que trata o artigo anterior, deverão supervisionar, fiscalizar, acompanhar a execução e atestar as notas fiscais do Contrato de acordo com o artigo 41 do Decreto nº 32.598, de 15 de dezembro 2010, e artigo 67 da Lei nº 8666/93.

Art. 3º Nos casos de atraso ou falta de indicação, de desligamento ou afastamento temporâneo e definitivo do executor e do supervisor técnico e seus substitutos e/ou da Comissão Executora, até que seja providenciada a indicação, a competência de suas atribuições caberá ao titular do setor requisitante pela indicação

Art.4º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

LUCIANO CARVALHO DE OLIVEIRA

SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA E ECONOMIA CRIATIVA

DESPACHO DO SECRETÁRIO

Em 08 de maio de 2023

A SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA E ECONOMIA CRIATIVA DO DISTRITO FEDERAL autoriza a AGENTE CULTURAL ONÃ PRODUÇÕES CULTURAIS LTDA, inscrita no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica - CNPJ sob o nº 14.313.101/0001-27, no Cadastro de Ente e Agente Cultural - CEAC sob o nº 10374, representada legalmente pela Sra. Tâmara Jacinto Elias, CPF nº 366.***.***41, a captar o montante de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais) na proporção de 99% (noventa e nove por cento) para renúncia fiscal e 1% (um por cento) de investimento da Incentivadora Cultural, para financiar a realização do projeto cultural FESTIVAL ABRE CAMINHOS - 2ª EDIÇÃO, inscrito sob o processo nº 00150-00008180/2022-69, no âmbito do Programa de Incentivo Fiscal regido pela Lei Complementar nº 934, de 07 de dezembro de 2017.

CARLOS ALBERTO BATISTA DA SILVA JÚNIOR

Substituto

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO

PORTARIA Nº 39, DE 08 DE MAIO DE 2023

Aprova o Estudo Territorial Urbanístico – ETU 01/2023, aplicáveis ao Setor Habitacional Jôquei Clube - SHJC, Setor Quaresmeira – SQUA e Setor de Transporte Rodoviário de Cargas - STRC, nas Regiões Administrativas de Vicente Pires - RA XXX, do Guará - RA X e do SIA - RA XXIX.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 105,

parágrafo único, inciso III, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o Decreto nº 39.610, de 1º de janeiro de 2019 e com o Decreto nº 39.689, de 27 de fevereiro de 2019, acrescido do art. 43, §2º, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, atualizada pela Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, do disposto na Lei federal nº 6766, de 19 de dezembro de 1979, da Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020 e do que consta no Processo SEI 00390-00006424/2020-75, resolve:

Art. 1º Aprovar o Estudo Territorial Urbanístico do Setor Habitacional Jôquei Clube - SHJC, Setor Quaresmeira - SQUA e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas - STRC, inserido nas Regiões Administrativas de Vicente Pires - RA XXX, Guará - RA X e do SIA - RA XXIX, na forma do documento do ETU 01/2023.

Parágrafo único. São partes integrantes do ETU 01/2023:

I - ANEXO I - Parte Técnica ETU 01/2023; e

II - ANEXO II - Parte Normativa ETU 01/2023.

Art. 2º O Estudo Territorial Urbanístico – ETU 01/2023 do Setor Habitacional Jôquei Clube - SHJC, Setor Quaresmeira - SQUA e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas - STRC mencionado no art. 1º deve estar disponível no endereço eletrônico <http://www.sisduc.seduh.df.gov.br/>, no prazo máximo de 7 (sete) dias, contados a partir da publicação desta Portaria no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revoga-se a Portaria nº 36, de 20 de maio de 2021.

MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA

PORTARIA Nº 40, DE 08 DE MAIO DE 2023

Aprova o Projeto de Paisagismo – PSG 321/2022 e o respectivo Memorial Descritivo – MDE 321/2022 referente à execução de campo de futebol, acessibilidade e arborização na Região Administrativa do Sol Nascente/ Pôr do Sol – RA XXXII.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 105, parágrafo único, incisos III e V, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o Decreto nº 39.610, de 1º de janeiro de 2019, o art. 20 da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, o Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, combinado com os arts. 5º e 14 do Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017, e tendo em vista o que dispõe o Processo SEI nº 00110-00002039/2022-00, resolve:

Art. 1º Aprovar o Projeto de Paisagismo – PSG 321/2022 e o respectivo Memorial Descritivo – MDE 321/2022, referente a implantação de Campo de Grama Sintética para Futebol Society na Área de Regularização de Interesse Social – ARIS, Pôr do Sol, localizada na Região Administrativa do Sol Nascente/Pôr do Sol - RA XXXII.

Art. 2º Os documentos urbanísticos mencionados no art. 1º encontram-se disponíveis no endereço eletrônico <http://www.sisduc.seduh.df.gov.br/>.

Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

MARCELO VAZ MEIRA DA SILVA

SECRETARIA DE ESTADO DE ESPORTE E LAZER

PORTARIA Nº 80, DE 08 DE MAIO DE 2023

Institui o Projeto Competindo com Segurança, no âmbito da Secretaria de Estado de Esporte e Lazer do Distrito Federal.

O SECRETÁRIO DE ESTADO DE ESPORTE E LAZER DO DISTRITO FEDERAL, Interino, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 105, parágrafo único, incisos I e III, da Lei Orgânica do Distrito Federal, resolve:

Art. 1º Instituir o Projeto Competindo com Segurança, no âmbito da Secretaria de Estado de Esporte e Lazer do Distrito Federal.

§ 1º O Projeto Competindo com Segurança visa a inclusão do Distrito Federal no evento “World Police and Fire Games (WPF) 2023”, em Winnipeg no Canadá, a partir do envio de atletas brasileiros pertencentes ao quadro de agentes de segurança pública do Distrito Federal (policiais e bombeiros) para participarem das competições. § 2º A quantidade será de até 400 (quatrocentos) atletas os quais serão atendidos sendo observada ainda a disponibilidade orçamentária, conforme previsão do Artigo 13 inciso II da Lei nº 5.797, de 29 de dezembro de 2016.

Art. 3º Os atletas interessados deverão apresentar requerimento perante esta Secretaria. Parágrafo único São etapas necessárias à autorização do incentivo:

- I - Protocolo do requerimento de apoio ao atleta e demais documentos elencados nesta Portaria no formato PDF de forma eletrônica em e-mail a ser informado pela SEL;
- II - Análise prévia da documentação pela unidade técnica responsável no âmbito da SEL;
- III - Avaliação do requerimento por Comissão Especial designada para o PCB; e
- IV - Comunicação do resultado do atleta solicitante.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E
HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

Coordenação de Gestão Urbana

Diretoria de Diretrizes Urbanísticas

**ETU 01/2023 – Estudo Territorial Urbanístico do Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor
Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas**

Processo SEI:	00390-00006424/2020-75
Elaboração:	Gabriela Branquinho Antonio – Assessora de Diretrizes Urbanísticas (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR) George Eduardo Maeda - Assessor de Diretrizes Urbanísticas (SEDUH/SEADUH/ SUDEC/COGEST/DIRUR) Ingred Mendes Ribeiro Sampaio – Assessora de Diretrizes Urbanísticas (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR) Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)
Coordenação Técnica:	Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)
Supervisão:	Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades (SEDUH/SEADUH/SUDEC) Janaína Domingos Vieira – Secretária Adjunta de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH/SEADUH)

1. DISPOSIÇÕES INICIAIS

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, tem a competência de emitir Estudos Territoriais Urbanísticos, de acordo com [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#), que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos - ETU e das Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE;

1.2. O objetivo do Estudo Territorial Urbanístico é estabelecer as condições urbanísticas necessárias para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes de Oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT;

1.3. O Estudo Territorial Urbanístico - ETU 01/2023 é composto por esta **Parte Normativa 01/2023 - SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR 111455109**) e pela **Parte Técnica 01/2023 - SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR 111449726**), constantes no **Processo SEI 00390-00006424/2020-75**. As referidas Partes Normativa e Técnica estão disponibilizadas na íntegra na página da SEDUH e no Sistema de Documentação Cartográfica - [SISDUC](#);

1.4. Este **ETU 01/2023**, substitui o **ETU 01/2021** – Setores Habitacionais Jóquei Clube e Quaresmeira,

aprovado pela PORTARIA Nº 36, DE 20 DE MAIO DE 2021, em decorrência da alteração dos parâmetros urbanísticos para parte da área feita pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS ([Lei Complementar Nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#), e sua atualização, [Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022](#));

1.5. Esta Parte Normativa integra o ETU 01/2023, que tem como área de abrangência **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** cuja poligonal possui área de aproximadamente **424,33 hectares**, e está parcialmente inserida nas Regiões Administrativas: Vicente Pires - RA XXX, Guará - RA X e SIA - RA XXIX;

1.5.1. O **Setor Jóquei Clube – SJC** deste ETU é a definido pelo Plano Diretor Local – PDL do Guará ([Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006](#)) e integra o “Anexo II - Estratégias de Ordenamento Territorial – Mapa 2 – Estratégias de Regularização Fundiária e de Oferta de Áreas Habitacionais – ESTRATÉGIAS DE OFERTA DE ÁREAS HABITACIONAIS - Tabela 2D – Oferta de Áreas Habitacionais” do **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT** ([Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), com alterações decorrentes da [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#); da [Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019](#); e, da [Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021](#));

1.5.2. O **Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – STRC** deste ETU é a definido no “Anexo IV – Mapa 6 – ESTRATÉGIAS ÁREAS ECONÔMICAS, Tabela 6 – A Áreas Econômicas Consolidadas” do **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT** ([Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), com alterações decorrentes da [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#); da [Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019](#); e, da [Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021](#)); e,

1.5.3. O **Setor Quaresmeira – SQUA**, corresponde ao PEI 18 - Projetos Especiais Integradores, definido pelo Plano Diretor Local – PDL do Guará ([Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006](#)), localizado na Região Administrativa do Guará – RA X.

1.6. O Estudo Territorial Urbanístico para o **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** busca destacar as potencialidades, restrições e especificidades da área com o objetivo de promover a qualificação e a estruturação urbana, assim como a definição das áreas ambientalmente sensíveis, a fim de orientar o projeto urbanístico;

1.7. Esta Parte Normativa referente ao ETU 01/2023 estabelece os critérios e os parâmetros de uso e ocupação do solo para lotes e projeções localizados na poligonal de estudo descrita no **item 1.5.**, observando o disposto na **Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS** ([Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#); e sua alteração, [Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022](#));

1.8. Os parâmetros urbanísticos, as diretrizes de uso e ocupação do solo, o zoneamento de uso e ocupação do solo e a classificação do sistema viário proposto, definidos neste **ETU 01/2023**, substituem aqueles definidos pelo **ETU 01/2021 – Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Habitacional Quaresmeira, Setor de Transportes Rodoviários de Cargas, RA de Vicente Pires – RA XXX, do Guará – RA X e do SIA – RA XXIX**;

1.9. O ETU não possui prazo de validade e pode ser revisto em decorrência de atualização de legislação ou de demais normativos que impliquem em alteração de poligonal ou por interesse público, conforme a [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#);

1.10. Os arquivos georreferenciados relativos às Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo e às Diretrizes de Sistema Viário e de Circulação serão disponibilizados no Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do DF - SITURB e [Geoportal](#) (IDE/DF) em até 30 (trinta) dias úteis após a publicação deste ETU no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF;

1.11. Esta Parte Normativa é uma síntese das diretrizes e orientações apresentadas na **Parte Técnica 01/2023 SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR** ([11449726](#)), devendo ser respeitados ambos os

documentos no processo de parcelamento do solo;

1.12. Integram esta Parte Normativa os seguintes anexos:

1.12.1. ANEXO I- Mapa de localização da poligonal do **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas;

1.12.2. ANEXO II- Mapa de Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo do **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas;

1.12.3. ANEXO III -Mapa de Diretrizes de Sistema Viário do **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas;

1.12.4. ANEXO IV- Tabela de Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas;

1.12.5. ANEXO V - Mapa de localização da poligonal **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas, em relação à Densidade demográfica do PDOT;

1.12.6. ANEXO VI- Tabela de Densidade Populacional aplicada **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas; e,

1.12.7. ANEXO VII – Mapa do balanço de Densidade Populacional aplicada **ETU 01/2023** - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas.

1.13. A elaboração e a aprovação de projetos de parcelamento do solo urbano devem obedecer aos critérios e parâmetros estabelecidos de acordo com o art. 43 da LUOS, e o art. 131 do PDOT;

1.14. No projeto urbanístico podem ser definidos parâmetros complementares de uso e ocupação do solo, tais como: taxa de ocupação, afastamentos, faixas livres, entre outros que se façam necessários para garantir a qualidade do espaço público e a urbanidade do parcelamento.

2. DEFINIÇÕES PARA FINS DESTE ETU 01/2023

2.1. Acesso: local de entrada, passagem ou saída do lote ou edificação;

2.2. ADASA: Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal;

2.3. Afastamento: distância perpendicular mínima entre a edificação e as divisas de frente, fundo e laterais;

2.4. Altura Máxima: medida vertical entre a cota de soleira e o ponto mais alto da edificação, quando a norma urbanística permitir a exclusão das áreas técnicas em cobertura, ou até o último elemento edificado quando a norma urbanística assim determinar;

2.5. Área de Proteção Ambiental - APA:corresponde à categoria de Unidade de Conservação de Uso Sustentável (SNUC);

2.6. Atividade Potencialmente Poluidora: atividades classificadas em “Pequeno, Médio e Alto Potencial Poluidor”, de acordo com o Anexo VIII da Lei Federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981 (Política Nacional do Meio Ambiente);

2.7. CAESB: Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal;

2.8. Circulação: área destinada a trajeto e/ou passagem de pessoas ou destinada a trajeto de veículos, motorizados ou não motorizados;

2.9. Coeficiente de aproveitamento: índice de construção que, multiplicado pela área do lote ou projeção, estabelece o seu potencial construtivo e é definido como básico e máximo;

2.10. Condomínio urbanístico: forma de ocupação do solo composta por unidades autônomas de uso

privativo e áreas comuns condominiais, nos termos do art. 45 do PDOT;

2.11. Cota de soleira: referência altimétrica do lote ou projeção, a partir da qual se mede a altura máxima da edificação;

2.12. DER-DF: Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal;

2.13. Diretrizes Urbanísticas Específicas - DIUPE: instrumento orientador do projeto de parcelamento do solo urbano, nos termos dos artigos 6º e 7º da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e do art. 43 da Lei Complementar nº 803, de 2009, regulamentado pela Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020;

2.14. DNIT: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, Superintendência Regional DNIT-GO/DF;

2.15. Equipamento Público Comunitário - EPC: unidade imobiliária destinada às atividades de saúde, educação, segurança, cultura, lazer, assistência social, transporte público, esportes, diretamente desenvolvidas pelo poder público;

2.16. Equipamento Público Urbano - EPU: equipamento destinado aos serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário, fornecimento e distribuição de energia elétrica, manejo de águas pluviais, de comunicação e fornecimento de gás canalizado;

2.17. Espaço Livre de Uso Público - ELUP: áreas destinadas a praças, jardins, parques, áreas de recreação e áreas verdes de livre e franco acesso;

2.18. Estudo Territorial Urbanístico – ETU: instrumento orientador do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, que estabelece as condições para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária e de oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, nos termos dos artigos 6º e 7º da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e regulamentado pela Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020;

2.19. Fachada ativa: fachada localizada no pavimento do nível da circulação de pedestres, voltada para o logradouro público com permeabilidade física e visual, atendidos os dispostos na LUOS;

2.20. Faixa de acesso: consiste no espaço de passagem entre a área pública e o lote;

2.21. Faixa de passeio: destina-se exclusivamente à circulação de pedestres, devendo ser livre de qualquer obstáculo;

2.22. Faixa de serviço: espaço delimitado destinado ao rebaixamento para acessos e à acomodação de equipamentos urbanos em geral;

2.23. Galeria: espaço coberto destinado à livre circulação de pedestres com acesso voltado e ligado diretamente ao logradouro público, situado dentro dos limites do lote ou projeção;

2.24. Habitação bifamiliar: categoria de uso residencial, constituída de tipologia de duas casas sobrepostas, em lotes criados por Programa Habitacional ou projetos de urbanismo de regularização;

2.25. Habitação multifamiliar: categoria de uso residencial, constituída de mais de uma unidade habitacional, nas tipologias de casas e de apartamentos;

2.26. Habitação unifamiliar: categoria de uso residencial, constituída de uma única unidade habitacional;

2.27. IBRAM: Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal;

2.28. Infraestrutura verde: rede de espaços interconectados formada por áreas naturais e espaços livres, ou estruturas de drenagem, que objetivam conservar e/ou restaurar as funções hidrológicas do espaço;

- 2.29. Licenciamento de atividades econômicas:** em âmbito urbanístico, é o processo de avaliação para permissão da localização e funcionamento de atividades;
- 2.30. Logradouro público:** espaço público, que poder destinado à circulação pública de pedestres e/ou veículos, tal como ruas, avenidas e praças;
- 2.31. LUOS:** Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal;
- 2.32. Mobiliário urbano:** elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados em espaços públicos e privados, pelo poder público ou com sua autorização;
- 2.33. Mobilidade ativa:** conjunto de modos e de infraestruturas de deslocamento não-motorizados;
- 2.34. NEOENERGIA:** Neoenergia Distribuição Brasília S.A.;
- 2.35. NOVACAP:** Companhia Urbanizadora da Nova Capital;
- 2.36. Parâmetros urbanísticos:** conjunto de regras e variáveis que definem o uso e a forma de ocupação do solo urbano;
- 2.37. PDOT:** Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal;
- 2.38. PDL:** Plano Diretor Local;
- 2.39. Plano de ocupação:** instrumento que tem por finalidade indicar os parâmetros de uso e ocupação de determinada área;
- 2.40. Poligonal:** área objeto do Estudo Territorial Urbanístico, definida no **ANEXO I** desta Parte Normativa;
- 2.41. Porção territorial:** áreas de mesma faixa de densidade demográfica, definidas, conforme disposições do PDOT;
- 2.42. Projeção:** unidade imobiliária peculiar do Distrito Federal, quando assim definida no projeto de parcelamento, com taxa de ocupação obrigatória de 100% de sua área com, no mínimo, três de suas divisas voltadas para área pública;
- 2.43. Remembramento:** agrupamento de lotes ou projeções contíguas para constituição de um único lote ou projeção, importando na modificação das confrontações e limites das unidades originais;
- 2.44. SEE/DF:** Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal;
- 2.45. SEMA:** Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal;
- 2.46. SEMOB:** Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal;
- 2.47. SES/DF:** Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal;
- 2.48. SLU:** Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal;
- 2.49. Subsolo:** qualquer pavimento da edificação situado abaixo do pavimento térreo;
- 2.50. Taxa de ocupação:** percentual da área do lote registrada em cartório que pode ser ocupado pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo;
- 2.51. Taxa de ocupação máxima:** percentual máximo da área do lote registrada em cartório que pode ser ocupado pela projeção horizontal da edificação ao nível do solo;
- 2.52. Taxa de Permeabilidade Mínima:** é o percentual da área do lote que deve ser mantido obrigatoriamente permeável à água e com cobertura vegetal de estratos arbóreo, arbustivo e/ou forração;
- 2.53. TERRACAP:** Companhia Imobiliária de Brasília;
- 2.54. Testada:** limite entre o lote ou da projeção e a área pública;

2.55. Testada frontal ou frente do lote ou projeção: divisa definida como tal no projeto de urbanismo, utilizada como acesso principal ao lote ou projeção;

2.56. UOS: Unidades de Uso e Ocupação do Solo;

2.57. Via de Atividades: sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação;

2.58. Via de Circulação: sistema viário estruturante que visa a circulação intraurbana de setores ou bairros, confere conectividade às centralidades. Pode constituir-se como continuidade de uma Via de Atividades, com desenho distinto, adaptado às características do uso do solo;

3. PRINCÍPIOS DE URBANIZAÇÃO

3.1. O ETU deve ordenar o uso e a ocupação do solo de forma a constituir espaços urbanos integrados, compostos por parcelamentos articulados e que se complementam na oferta de usos e atividades, contribuindo para a qualidade de vida da população;

3.2. A ocupação no **Setor Habitacional Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** deve priorizar a preservação das áreas ambientalmente sensíveis, compatibilizando os usos e as atividades admitidas às características e condicionantes físico-ambientais da área; e,

3.2.1. A ocupação deve promover a integração com núcleos urbanos adjacentes, por meio da continuidade do tecido urbano e traçado viário, com percursos conectados e que atendam aos diferentes meios de locomoção e dinâmicas socioespaciais, priorizando a mobilidade ativa;

3.3. Os parâmetros e índices urbanísticos deste ETU estão de acordo com o PDOT e com a LUOS, além de considerar a situação fática da ocupação urbana, observada a sensibilidade ambiental da região.

4. DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

4.1. Os parâmetros urbanísticos e as diretrizes de uso e ocupação do solo, contidos neste **ETU 01/2023 - Setor Habitacional Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas**, passam a ser válidos a partir da data de publicação deste documento;

4.2. **ANEXO II** apresenta a configuração espacial do zoneamento proposto neste ETU 01/2023: **Zona A, Zona B, Zona C e Zona D**, conforme estudo desenvolvido e apresentado no item 3. **DIRETRIZES DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO** da Parte Técnica 01/2023, que subsidiou esta Parte Normativa;

4.3. O **ANEXO IV** apresenta os parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo para a ocupação urbana do **Setor Habitacional Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas**, complementares aos estabelecidos pelo PDOT e de acordo com o zoneamento definido na Parte Técnica 01/2023, definindo: UOS permitidas, Coeficiente de Aproveitamento Básico, Coeficiente de Aproveitamento Máximo, Altura Máxima e Taxa de Permeabilidade (% Mínima);

4.3.1. Os parâmetros referentes à edificação de **Marquise, Galeria e Subsolo** a serem definidos para cada UOS deverão corresponder ao previsto pela **LUOS** nos Anexos correspondentes às **Regiões Administrativas de:** Vicente Pires - RA XXXI, Guará - RA XI e SIA - RA XXIX;

4.4. A **Zona A** é destinada às centralidades, devendo abrigar atividades diversificadas, que promovam a atratividade de grande número de pessoas e encontro social;

4.4.1. A **Zona A** corresponde às áreas mais ao norte e ao sul do SJC, sendo definida em virtude da proximidade com as vias EPTG e EPCL, eixos de transporte coletivo (rede primária); e,

4.4.2. A escolha para os empreendimentos localizados na **Zona A** devem priorizar tipologias consideradas geradoras de fluxo de pessoas e veículos.

4.4.3. As atividades e usos permitidos na **Zona A** deverão atender às normativas ambientais e urbanísticas vigentes, ser compatíveis com o uso residencial, garantir a manutenção de áreas de vegetação nativa e possuir pequeno potencial poluidor;

4.4.4. Fica proibido na **Zona A**: Uso residencial unifamiliar, o parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas), o Uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público e o Uso industrial de grande porte, de alto potencial poluidor e maior incomodidade ao uso residencial.

4.4.5. Os usos e atividades permitidos para a **Zona A** são: comercial, prestação de serviços, institucional, comunitário (público ou privados, atividades culturais e de entretenimento), industrial (pequeno e médio porte) e uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial). Nestes casos, o uso residencial deve ocorrer, preferencialmente, nos pavimentos superiores da edificação, para garantir atividades comerciais/serviços e institucionais no pavimento térreo;

4.4.6. As UOS definidas para a **Zona A** são: **CSII 1, CSII 2, CSII 3, CSIIR 1, CSIIR 2, CSIIR 3, CSIIR 1 NO, CSIIR 2 NO, CSIInd 1, CSIInd 2, Inst, Inst EP, UE 2 e UE 12;**

4.4.7. Na **Zona A** deverão ser atendidos os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos no **ANEXO IV;**

4.4.7.1. Na **Zona A**, as **UOS CSII 3** e **CSIIR 3** devem estar localizadas em lotes lindeiros às rodovias, com acesso proposto através de vias locais conectadas às rodovias;

4.4.7.2. Na **Zona A**, as **UOS CSII 2** e **CSIIR 2** devem estar localizadas em lotes lindeiros às **Vias de Atividades;**

4.4.8. O Projeto Urbanístico deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do [Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937](#) e da [Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010;](#)

4.4.9. O órgão ambiental responsável poderá estabelecer novas restrições para a **Zona A**, no âmbito do Licenciamento Ambiental;

4.5. A **Zona B** corresponde à área central do SJC, que deverá ser destinada, preferencialmente, ao uso residencial multifamiliar, cumprindo a estratégia do PDOT de criação de novas áreas habitacionais;

4.5.1. Na **Zona B** devem ser criados espaços livres de uso público, áreas verdes e parques urbanos, que podem acomodar diferentes usos e funções, como áreas para uso público destinadas a atividades recreativas, esportivas, culturais e de integração social;

4.5.1.1. Indica-se a criação de um parque urbano central, na área em que se localizava o antigo Jóquei Clube, e um parque linear na porção leste do SJC, com o objetivo de promover a transição entre as áreas habitacionais e o STRC, de forma a amenizar os níveis de incomodidade causados pelas atividades ali desenvolvidas ao uso residencial;

4.5.1.2. Ficam admitidas apenas as atividades econômicas compatíveis com o uso residencial;

4.5.1.3. Os empreendimentos devem mesclar a oferta de áreas residenciais para diferentes faixas de renda; e,

4.5.1.4. Deve ser observado o potencial ecológico de preservação de algumas áreas com maior sensibilidade ambiental.

4.5.2. Os usos e atividades permitidos para a **Zona B** compatibilizados às UOS definidas pela LUOS da seguinte forma: **CSIIR 1, CSIIR 2, CSIIR 3, CSII 1, CSII 2, CSII 3, CSIIR 1 NO, CSIIR 2 NO, CSIInd 1, I**

Inst EP, UE 2 e UE 12;

4.5.2.1. Nas UOS previstas deverão estar associadas a ocupação com maiores taxas de permeabilidade do solo;

4.5.3. Na **Zona B** deverão ser atendidos os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos no **ANEXO IV**;

4.5.3.1. Na **Zona B**, as **UOS CSII 3 e CSIIR 3** devem estar localizadas em lotes lindeiros às rodovias, com acesso proposto através de vias locais conectadas às rodovias;

4.5.3.2. Na **Zona B**, as **UOS CSII 2 e CSIIR 2** devem estar localizadas em lotes lindeiros às **Vias de Atividades**;

4.5.4. Na **Zona B**, fica proibido: O uso residencial unifamiliar, o parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas) e o uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público;

4.5.5. O órgão ambiental responsável poderá estabelecer novas restrições para a **Zona B**;

4.5.6. O Projeto Urbanístico deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do [Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937](#), e da [Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010](#);

4.5.7. Os instrumentos urbanísticos de parceria público-privada, concessão de direito real de uso mediante autorização legislativa, IPTU progressivo e transferência do direito de construir devem ser aplicados nos casos em que couberem;

4.5.8. Na **Zona B**, as edificações previstas em projeto paisagístico e/ou plano de manejo das áreas verdes, parques urbanos e unidades de conservação, devem ter altura máxima de **7m** (sete metros), exceto os equipamentos públicos comunitários cujas atividades assim o exigirem;

4.6. A **Zona C** corresponde às áreas integrantes do Setor Quaresmeira, conforme o **PDL do Guará** ([Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006](#));

4.6.1. Na **Zona C** são admitidos os usos residencial multifamiliar, comercial, prestação de serviços, industrial (de pequeno potencial poluidor), institucional e misto, todos os usos de pequeno porte e baixa incomodidade ao uso residencial.

4.6.2. O uso residencial deve ocorrer, preferencialmente, nos pavimentos superiores da edificação, para garantir atividades comerciais/serviços e institucionais no pavimento térreo.

4.6.3. Na **Zona C** devem ser implantadas as UOS definidas pela LUOS da seguinte forma: **CSIIR 1, CSIIR 3, CSII 1, CSII 3, CSIIR 1 NO, Inst, Inst EP e UE 2**;

4.6.3.1. Na **Zona C** as **UOS CSII 3 e CSIIR 3** devem estar localizadas em lotes lindeiros às rodovias, com acesso proposto através de vias locais conectadas às rodovias;

4.6.3.1.1. Fica proibido na **Zona C**: uso residencial unifamiliar, o parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas) e o uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público;

4.6.4. O Projeto Urbanístico deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do [Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937](#) e da [Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010](#);

4.7. A **Zona D** corresponde à área definida do STRC, integrante da estratégia de Área Econômica Consolidada do PDOT, que possui lotes já registrados na área urbana consolidada do SIA. Sobre estes lotes incidem os parâmetros definidos pela LUOS ([Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#); e sua alteração, [Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022](#));

4.7.1. Foram compatibilizados às UOS definidas pela LUOS da seguinte forma: **CSII 3, CSIIInd 1, CSIIInd**

2, CSIIIndR, Inst e Inst EP;

4.7.1.1. Fica proibido na **Zona D**: Uso residencial exclusivo; Uso da tipologia residencial unifamiliar, o parcelamento do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas);

4.8. Conforme o artigo 43, incisos II e V do PDOT, os novos projetos de urbanismo devem considerar as seguintes dimensões para os lotes: “área mínima de lote igual a 125m² (cento e vinte e cinco metros quadrados) e frente mínima de 5m (cinco metros) na macrozona urbana, à exceção das ZEIS e da Zona de Contenção Urbana;” e “área máxima do lote igual a 10.000m² (dez mil metros quadrados) para habitação unifamiliar e a 60.000m² (sessenta mil metros quadrados) para habitação coletiva ou condomínio urbanístico, exceto nas áreas integrantes da Estratégia de Regularização Fundiária”;

4.9. De acordo com art. 7º da [Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012](#) que dispõe sobre o Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada (SE-03) abrange o Guará, Águas Claras, Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), Setor de Oficinas Sul (SOFS), Vicente Pires e Núcleo Bandeirante, define: "§ 3º Para lotes situados nas cotas inferiores a 1090 (mil e noventa) metros de altitude, tomando como referência o nível mais alto da testada do lote, deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que ultrapasse o limite de 10 (dez) pavimentos ou 34 (trinta e quatro) metros de altura. § 4º Para lotes situados entre as cotas 1090 (mil e noventa) e 1175 (mil, cento e setenta e cinco) metros de altitude, tomando como referência o nível mais alto da testada do lote, deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que ultrapasse o limite de 7 (sete) pavimentos, sendo térreo mais 6 (seis), ou 21 (vinte e um) metros de altura."

4.9.1. Qualquer projeto que ultrapasse o limite de 7 (sete) pavimentos, sendo térreo mais 6 (seis), ou 21 (vinte e um) metros de altura, deverá ser submetido ao IPHAN (**ANEXO IV**);

4.9.2. O valor de Altura Máxima (m) para as Zonas A, B e C estão condicionados ao atendimento do disposto no art. 7º da Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, devendo ser observados os limites para alturas e pavimentos, e os procedimentos exigidos na Portaria;

4.9.3. Para as Zonas A, B e C, o projeto poderá definir alturas com valores entre o intervalo da Altura Máxima e a Altura Limite (entre 21 e 35 metros) somente se autorizado pelo IPHAN, uma vez que se trata de valores superiores àquele estabelecido pela Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012; e,

4.9.4. O valor de Altura Limite (35 metros) não poderá ser ultrapassado mesmo em caso de anuência e autorização do IPHAN.

4.10. O projeto urbanístico deve seguir o percentual mínimo de taxa de permeabilidade para o lote, como definido na **Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS**([Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#)); e sua alteração, [Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022](#)).

5. DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E MOBILIDADE

5.1. As diretrizes de sistema viário, de circulação e de mobilidade contidos neste **ETU 01/2023**, passam a ser válidos a partir da data de publicação deste documento;

5.2. O **ANEXO III** apresenta o traçado e a classificação viária para o **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Carga** conforme estudo desenvolvido e apresentado no item 4. **DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO E DE CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE** da Parte Técnica 01/2023;

5.2.1. O traçado do sistema viário define as conexões necessárias para a articulação do tecido urbano, sendo indicativo e não representando o dimensionamento real das vias apresentadas neste ETU;

5.2.2. O sistema viário proposto neste ETU 01/2023 é indicativo, podendo o desenho e/ou traçado serem ajustados no momento da elaboração do projeto urbanístico, desde que sejam mantidas as

conexões, classificação viária e a permeabilidade viária previstas neste ETU, observando a situação fática da ocupação e as exigências do processo de licenciamento ambiental (conforme disposto no art. 131 do PDOT);

5.3. O sistema viário deve seguir o disposto no [Decreto Nº 38.047, de 09 de março de 2017](#) e na [Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT](#);

5.4. O sistema viário deve considerar as orientações constantes no [Guia de Urbanização](#) (SEGETH, 2017);

5.5. Além das vias indicadas neste ETU, o projeto urbanístico deve definir sistema viário complementar que promova permeabilidade, integração do tecido urbano e adequação ao sistema de transporte coletivo;

5.6. O sistema viário do ETU 01/2023 está configurado por **Vias de Circulação e Vias de Atividades**, considerando a compatibilização com projetos viários existentes na poligonal de estudo;

5.6.1. A **Via de Circulação que margeia a rodovia DF - 087 (Estrada Parque Jóquei Clube – EPJC)** caracteriza-se como via de acessibilidade em escala regional, adequada à implantação de usos de grande porte, e compreende a via de acesso paralelo à rodovia **DF - 087 (Estrada Parque Jóquei Clube – EPJC)**, onde poderão ocorrer usos de abrangência regional;

5.6.1.1. A implantação da **Via de Circulação que margeia a rodovia DF - 087 (Estrada Parque Jóquei Clube – EPJC)** deve observar as normas de projeto do DER-DF, de acordo com a circunscrição;

5.6.1.2. Os lotes lindeiros à **Via de Circulação que margeia a rodovia DF - 087 (Estrada Parque Jóquei Clube – EPJC)** deverão seguir as diretrizes de uso do solo definidas para as áreas lindeiras à categoria de Vias de Circulação;

5.6.2. As **Vias de Circulação** são parte do sistema viário estruturante que visa a articulação intraurbana de setores ou bairros, conferindo também conectividade às centralidades (centros e subcentros locais), com desenho distinto, adaptado às características do uso do solo de áreas lindeiras;

5.6.2.1. As **Vias de Circulação** são as principais vias de diversidade de usos e atividades de abrangência local e concentração de fluxo no setor;

5.6.2.2. Devem ser previstas rede de calçadas e sistema cicloviário nas **Vias de Circulação**, de forma a desenvolver eixos de mobilidade multimodal com a finalidade de estimular a mobilidade ativa;

5.6.2.3. As **Vias de Circulação** devem ser as vias prioritárias de acesso e localização dos Equipamentos Públicos Comunitários – EPC, caracterizados como **UOS Inst-EP**, por sua acessibilidade e localização;

5.6.3. As **Vias de Atividades** se constituem como o sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação;

5.6.3.1. As áreas lindeiras às **Vias de Atividades** devem promover um número maior de lotes com diversidade de uso do solo, devendo ser predominante uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial) e uso institucional, a fim de promover a vitalidade urbana ao longo do dia. Nesses casos, o uso residencial deve ser permitido apenas nos pavimentos superiores da edificação, garantindo comércio e atividades institucionais no pavimento térreo e sobreloja, em contato com o espaço público aberto;

5.7. Os projetos urbanísticos devem prever a criação de percursos agradáveis com infraestrutura adequada, como pavimentação, arborização, mobiliário urbano, sinalização e iluminação pública, que

atendam a critérios estéticos e funcionais; priorizando o pedestre e o ciclista enquanto usuários do espaço público, aumentando as possibilidades de transporte não motorizado e valorizando a mobilidade ativa;

5.7.1. Os projetos urbanísticos devem prever a implantação de rede cicloviária conectada, segura e confortável, a fim de incentivar a mobilidade ativa, principalmente no interior da ocupação urbana;

5.7.2. A implantação de calçadas e ciclovias/ciclofaixas deve ser realizada em conjunto com a implantação das faixas de rolamento e estruturação do sistema viário;

5.7.3. Os projetos urbanísticos devem prever a implantação de rede de calçadas segura, acessível, confortável e agradável, a fim de incentivar a mobilidade ativa, principalmente no interior da ocupação urbana;

5.7.4. Os projetos urbanísticos devem prever a qualificação de calçadas e passeios existentes, assim como sua implantação e complementação nos trechos em que sejam inexistentes;

5.7.5. As dimensões de passeios e calçadas devem ser adequadas ao tipo de uso e ocupação previstos para a área, garantindo mobilidade e acessibilidade universais de acordo com legislação e normas vigentes, observando a situação fática;

5.7.6. Os projetos urbanísticos devem prever quadras, preferencialmente com 250 metros, a fim de maximizar a permeabilidade do tecido urbano e incentivar a utilização de modais ativos, pedestres e ciclistas;

5.8. Medidas estratégicas de controle de drenagem deverão ser consideradas nos projetos urbanísticos, como aumento da infiltração e diminuição da capacidade de escoamento, através de dispositivos como pavimentos permeáveis, valas e planos de infiltração, rugosidade da seção de escoamento, declividades, entre outros;

5.9. Os estacionamentos públicos devem seguir o disposto no [Decreto Nº 38.047, de 09 de março de 2017](#);

5.10. Os estacionamentos privados devem conter paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo livre circulação de pedestres;

5.11. Os bolsões de estacionamento, públicos e privados, deverão estar localizados, preferencialmente, nos fundos ou nas laterais das edificações de uso comercial, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal;

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

5.13. Nos casos em que não houver viabilidade técnica para a aplicação dos parâmetros mínimos estabelecidos pelo [Decreto Nº 38.047, de 09 de março de 2017](#), a solução aplicada no projeto do sistema viário deverá ser submetida à análise e aprovação ao órgão responsável (DER-DF, DNIT ou NOVACAP), e à anuência do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal.

6. ASPECTOS AMBIENTAIS

6.1. A poligonal do ETU 01/2023 é parcialmente sobreposta pela **Zona de Amortecimento da Reserva da Biosfera Cerrado**, criada pela [Lei Distrital nº 742, de 28 de julho de 1994](#);

6.2. A Reserva da Biosfera Cerrado é um modelo de unidade de conservação, definida pela [Lei Federal n.º 9.985, de 18 de julho de 2000](#), que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), regulamentado pelo [Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002](#). Que nesse caso, se

sobrepõe ao Parque Nacional de Brasília, cuja a poligonal foi definida [pelo Decreto nº 24.149, de 15 de outubro de 2003](#);

6.3. Parte da poligonal do ETU 01/2023 encontra-se inserida na Zona de Amortecimento da Reserva Biológica do Guará, criada inicialmente como Reserva Ecológica pelo Decreto n.º 11.262 de 16 de setembro de 1988, e através do [Decreto nº 29.703, de 17 de novembro de 2008](#), a área foi recategorizada como Reserva Biológica do Guará, REBIO do Guará. Tendo o seu Plano de Manejo (Plano de Manejo da Reserva Biológica do Guará – REBIO do GUARÁ DF), aprovado pela [Instrução Normativa nº 04, de 03 de março de 2019](#);

6.3.1. De acordo com o Plano de Manejo do REBIO do GUARÁ, a poligonal está parcialmente inserida na Zona de Amortecimento Tipo 2 - Área 01 e da Zona de Amortecimento Tipo 2 - Área 02;

6.4. O projeto urbanístico deve ser as normas estabelecidas para a Zona de Amortecimento da Reserva da Biosfera Cerrado e para a Zona de Amortecimento da Reserva Biológica do Guará, REBIO do Guará.

7. ZONEAMENTO ECOLÓGICO ECONÔMICO – ZEE-DF

7.1. O **Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE-DF**, [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), é o instrumento estratégico de planejamento e gestão territorial, cujas diretrizes e critérios orientam as políticas públicas distritais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população;

7.2. Os mapas de [Riscos Ecológicos](#) do **Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE-DF**, [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), apresentam a vulnerabilidade do território e as chances de ocorrência de eventos com impactos negativos para o meio ambiente e para os seres vivos, mediante alterações antrópicas sem planejamento;

7.2.1. O zoneamento dos **Riscos Ecológicos do ZEE-DF** deve ser considerado no planejamento urbano e gestão territorial, uma vez que existem áreas que resultam em altos custos para a ocupação em decorrência de possíveis impactos;

7.3. Considerando os **Riscos Ecológicos do ZEE-DF**, a poligonal de estudo está inserida nas seguintes classificações:

7.3.1. Risco Ecológico Co-localizado Alto e Muito Alto: 1 e 2;

7.3.2. Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero: Médio;

7.3.3. Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo: Alto;

7.3.4. Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão: Baixo;

7.3.5. Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo: Alto;

7.3.6. O item 1.3. *ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL – ZEE-DF* Parte Técnica 01/2023 apresenta o **detalhamento das classificações de Risco Ecológico e os mapas correspondentes** à cada risco;

7.3.7. Nas áreas em que ocorrem a sobreposição de dois riscos ecológico colocalizado, associado ao risco ecológico de contaminação do solo e ao Alto Risco de perda de área de cerrado nativo, recomenda-se que sejam seguidas as diretrizes elencadas no **Estudo Técnico, no item 1.4. Diretrizes gerais**.

7.4. O ZEE-DF define duas zonas ecológico-econômicas para o DF. A poligonal de estudo está inserida **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade - ZEEDPE**;

7.4.1. De acordo com o ZEE-DF, a poligonal está inserida na **Subzona de Dinamização Produtiva com**

Equidade 3 – SZDPE 3 da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade - ZEEDPE;

7.4.2. Deverão ser observadas as **diretrizes e orientações** para a Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade - ZEEDPE e na Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 – SZDPE 3 do ZEE-DF, constantes na [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#);

7.5. Para fins de diversificação econômica, os estudos do ZEE-DF definem a classificação da natureza d e **Atividades Produtivas**. Orientando o desenvolvimento dessas atividades por subzona, ficam definidos como prioritários para a **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 – SZDPE 3**;

7.5.1. As **Atividades Produtivas de Natureza 3 (N13)** Atividades do setor terciário e secundário de pequeno porte da economia, não segregadas dos demais usos e respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território. São atividades tipicamente urbanas de comércio, serviço e industrial de pequeno porte passíveis de realização em áreas da malha urbana e não segregadas dos demais usos;

7.5.2. As **Atividades Produtivas de Natureza 4 (N4)** Atividades dos setores terciário e secundário da economia nas extremidades da malha urbana e contíguas às rodovias, respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território. São atividades industriais localizadas nos arredores das cidades ainda em espaço urbano e próximas a estradas.

8. Diretrizes de Densidade Populacional

8.1. A poligonal do ETU 01/2023 está enquadrada na faixa de **média densidade populacional, de 50 a 150 hab/ha (habitantes por hectare)**, de acordo com o art. 137 do PDOT (**ANEXO V**);

8.1.1. O art. 39 do PDOT admite que a densidade demográfica varie dentro de uma mesma porção territorial, desde que preservada como média o valor de referência estipulado pelo PDOT, de acordo com as diretrizes urbanísticas estabelecidas, e que sejam observadas as condicionantes ambientais;

8.2. Considerando a caracterização dos 3 (três) setores abrangidos, os Setores Jóquei Clube e o Setor Quaresmeira, encontram-se predominantemente não ocupados, enquanto que o Setor de Transporte Rodoviário de Carga, encontra-se atualmente consolidado, foi realizado um balanço de densidade dentro da poligonal do ETU 01/2023 (**ANEXO VI e ANEXO VII**);

8.3. A aplicação da densidade populacional para o **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** deverá considerar apenas as áreas passíveis de ocupação, conforme a tabela apresentada no (**ANEXO VI e ANEXO VII**);

8.3.1. Conforme o **ANEXO VI e ANEXO VII**, a **Densidade Máxima Admitida (hab/ha)** para o **Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** é de **50 hab/ha** (habitantes por hectare);

8.3.1.1. A **População Máxima Admitida pelo Balanço de Densidade (hab)** para o **Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** é de **7.589 hab** (sete mil e quinhentos e oitenta e nove habitantes);

8.3.2. Conforme o **ANEXO VI e ANEXO VII**, a **Densidade Máxima Admitida (hab/ha)** para o **Setor Habitacional Jóquei Clube e Setor Quaresmeira** é de **205,68 hab/ha** (habitantes por hectare);

8.3.1.1. A **População Máxima Admitida pelo Balanço de Densidade (hab)** para o **Setor Habitacional Jóquei Clube e Setor Quaresmeira** é de **56.061 hab** (cinquenta e seis mil e sessenta e um habitantes);

8.3.3. A **População Máxima Admitida pelo Balanço de Densidade (hab)** para a poligonal de estudo deste **ETU 01/2023** é de **63.050 hab** (sessenta e três mil e cinquenta habitantes), mantendo assim a **População Máxima** admitida pelo PDOT.

9. DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS

9.1. O item 6. *DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS* da Parte Técnica 01/2023 apresenta referências para as Diretrizes de Equipamentos Públicos Comunitários – EPC, Equipamentos Públicos Urbanos – EPU e Espaços Livres de Uso Público - ELUP;

9.2. O art. 43 do PDOT define o **percentual mínimo de 15% (quinze por cento)** da área a ser parcelada para a implantação de áreas públicas, EPC, ELUP e/ou EPU, de uso e domínio público, que deverão ser integrados ao tecido urbano por meio de calçadas, vias, ciclovias e transportes coletivos, de forma a favorecer o acesso da população a estas áreas;

9.2.1. O cálculo do percentual mínimo destinado às áreas públicas deverá ser previsto considerando-se a área total a ser parcelada, aplicado apenas às áreas passíveis de parcelamento, sendo excluídas: APP, APM, parques existentes, faixas de domínio de rodovias e de redes de infraestrutura;

9.3. Os **ELUP** devem caracterizar espaços públicos qualificados de lazer e recreação da população, com infraestrutura e mobiliário urbano que proporcionem atividades diversificadas, incentivando a sua apropriação pela população, associado à presença da vegetação nativa;

9.3.1. Os ELUP podem ser constituídos por praças, jardins públicos, áreas de lazer, recreação, áreas verdes, entre outras tipologias de livre e franco acesso;

9.3.2. As áreas destinadas a ELUP devem estar conectadas entre si por meio de calçadas e ciclovias/ciclofaixas, constituindo um sistema de espaços livres públicos conectado às redes de transporte coletivo, aos parques e às unidades de conservação;

9.3.3. Não são consideradas áreas de ELUP as nesgas de terra onde não seja possível inscrever um círculo de raio mínimo de 10,00 metros;

9.3.4. Não são consideradas áreas de ELUP os canteiros centrais de vias e rodovias, assim como quaisquer outras áreas pertencentes ou remanescentes de elementos de sistema viário, como divisores de recuos e pistas de rolagem, áreas não ocupadas de rotatórias e elementos organizadores de estacionamento;

9.3.5. Não devem ser implantados ELUP em áreas próximas às linhas de transmissão ou rede elétrica de alta tensão;

9.3.6. Não são consideradas áreas de ELUP as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais;

9.3.7. Não é permitido o cercamento de áreas destinadas a ELUP, devendo ser garantido o seu franco acesso;

9.3.8. As áreas destinadas a ELUP devem manter o percentual de superfície permeável conforme definido no âmbito do licenciamento ambiental;

9.4. Os **EPC** e **ELUP** devem estar localizados em vias acessíveis, próximos às rotas de transporte coletivo, além de serem integrados ao tecido urbano por meio da rede de calçadas e da rede cicloviária, de modo a favorecer a mobilidade ativa e garantir o franco acesso da população;

9.4.1. Nos EPC e ELUP devem ser previstos paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

9.5. Deverão ser consideradas áreas de **EPU** as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais.

9.5.1. O percentual de EPU, sua localização e a dimensão das faixas de servidão para a sua implantação podem ser alterados pela unidade responsável pela aprovação de novos parcelamentos e regularização do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, após consulta às concessionárias, tendo em vista o princípio de aproveitamento do território;

9.5.2. Na implantação de EPU devem ser observadas as demandas das concessionárias quanto ao tipo e dimensionamento de infraestruturas necessárias.

9.6. O item 6.3. *Infraestrutura verde aplicada ao Planejamento Urbano* da Parte Técnica 01/2023 apresenta soluções que buscam minimizar os impactos da urbanização no meio ambiente, especialmente no tocante às questões relacionadas à água no DF.

10. DIRETRIZES DE PROJETO

10.1. Determina-se que os projetos urbanísticos devem:

10.1.1. Identificar as erosões existentes e incluir proposta de recuperação, bem como apontar locais críticos de escoamento que possam desencadear novos processos erosivos;

10.1.2. Evitar a constituição de becos e vazios intersticiais que podem resultar em espaços públicos sem vitalidade e inseguros;

10.1.3. Observar a transição entre o espaço público e o privado, garantindo a constituição de fachadas visual e fisicamente permeáveis – portas, janelas etc., voltadas para o logradouro público;

10.1.4. Considerar as orientações constantes no [Estudo Técnico 03/2017 – Fachada Ativa](#) e no art. 34 da LUOS na definição de Fachadas Ativas e tratamento das divisas de lotes;

10.1.5. Prever estacionamentos públicos arborizados e permeáveis.

10.2. Ficam proibidas fachadas cegas e fundos de lotes, especialmente aquelas localizadas no nível da circulação dos pedestres, voltados para o logradouro público;

10.3. Os acessos para veículos, pedestres e ciclistas, como rampas e/ou escadas, devem ocorrer dentro dos limites do lote, salvo mediante comprovação de impossibilidade técnica aprovada pelo órgão responsável pelo planejamento urbano e territorial do Distrito Federal;

10.4. Os acessos às unidades imobiliárias por pedestres devem ocorrer por meio das divisas voltadas para logradouros públicos, de forma a garantir sua maior utilização e a segurança dos usuários dos espaços públicos;

10.5. Os lotes não devem ter mais de duas divisas voltadas a logradouro público, salvo mediante autorização expressa do órgão responsável pelo planejamento urbano e territorial do Distrito Federal, quando da análise do projeto urbanístico;

10.6. É obrigatória a utilização de fachada ativa nas edificações destinadas ao uso misto e localizadas nas **Vias de Circulação**, resguardado a situação fática;

10.7. É permitido o cercamento dos lotes, desde que, nas divisas voltadas para o logradouro público, desde que sejam obedecidos os parâmetros definidos no art. 35 da LUOS;

10.7.1. É proibido o cercamento de projeções, galerias e fachadas ativas.

10.8. Os projetos de edifícios localizados na poligonal deste ETU, submetidos à aprovação, devem contar com acessos de ciclistas e bicicletários, assim como paraciclos para visitantes junto à sua fachada frontal ou em subsolo;

10.9. Lotes destinados à **UOS Inst e Inst-EP** podem ter cercamento desde que justificado pela característica da atividade ou por exigência em norma específica e aprovado pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal;

10.10. Estudos e condicionantes ambientais podem determinar alterações nas taxas de permeabilidade previstas no **item 7**;

10.11. O desdobro e remembramento ficam condicionados à prévia anuência do órgão gestor do

desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal.

11. DIRETRIZES DE INFRAESTRUTURA URBANA

11.1. Determina-se que os projetos urbanísticos devem:

11.1.1. Considerar a [Resolução ADASA nº 09, de 08 de abril de 2011](#), que estabelece os procedimentos gerais para requerimento e obtenção de outorga de lançamento de águas pluviais em corpos hídricos de domínio do Distrito Federal e naqueles delegados pela União e Estados;

11.1.2. Observar as orientações expressas no **Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Distrito Federal (ADASA)**, assim como no **Plano Diretor de Drenagem Urbana – PDDU-DF (ADASA)** e demais regulamentações pertinentes;

11.1.3. Prever a adoção de soluções de drenagem de águas pluviais que favoreçam a infiltração da água no solo, reduzindo o escoamento superficial, em todas as zonas definidas para o **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas**;

11.1.4. Observar a viabilidade de implantação de sistema de abastecimento de água por sistema operado pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB, assim como a viabilidade de implantação do esgotamento sanitário que deve ser definida igualmente pela CAESB;

11.1.5. Identificar as erosões existentes e incluir proposta de recuperação, bem como apontar locais críticos de escoamento que possam desencadear novos processos erosivos;

11.1.6. Considerar os princípios, procedimentos, normas e critérios referentes à geração, acondicionamento, armazenamento, coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos sólidos, dispostos pela **Política Nacional de Resíduos Sólidos, Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010**; pela **Política Distrital de Resíduos Sólidos, Lei nº 5.418, de 24 de novembro de 2014**, e legislação pertinente ao tema;

11.1.7. Indicar os pontos de coleta seletiva e de resíduos integrantes da política;

11.1.8. Respeitar as normas e regulamentações vigentes quanto à distribuição de energia elétrica, destacando-se a **Resolução Normativa ANEEL nº 414/2010** que disciplina as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica.

12. DISPOSIÇÕES FINAIS

12.1. O projeto urbanístico deverá estar em conformidade com as legislações e normativas vigentes aplicáveis à poligonal deste ETU;

12.2. O **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas** está inserido no **Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada da Área de Entorno – AE do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUBOs** projetos urbanísticos que excedam as alturas definidas nesse ETU devem ser submetidos a análise do IPHAN nos termos da [Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012](#);

12.3. O **Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas** está inserido na **Superfície Horizontal Externa da Zona de Proteção do Aeroporto Internacional de Brasília (Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek)**, dessa forma, os novos empreendimentos devem ser submetidos à apreciação no órgão responsável, devendo respeitar o limite vertical definido pela normativa específica vigente;

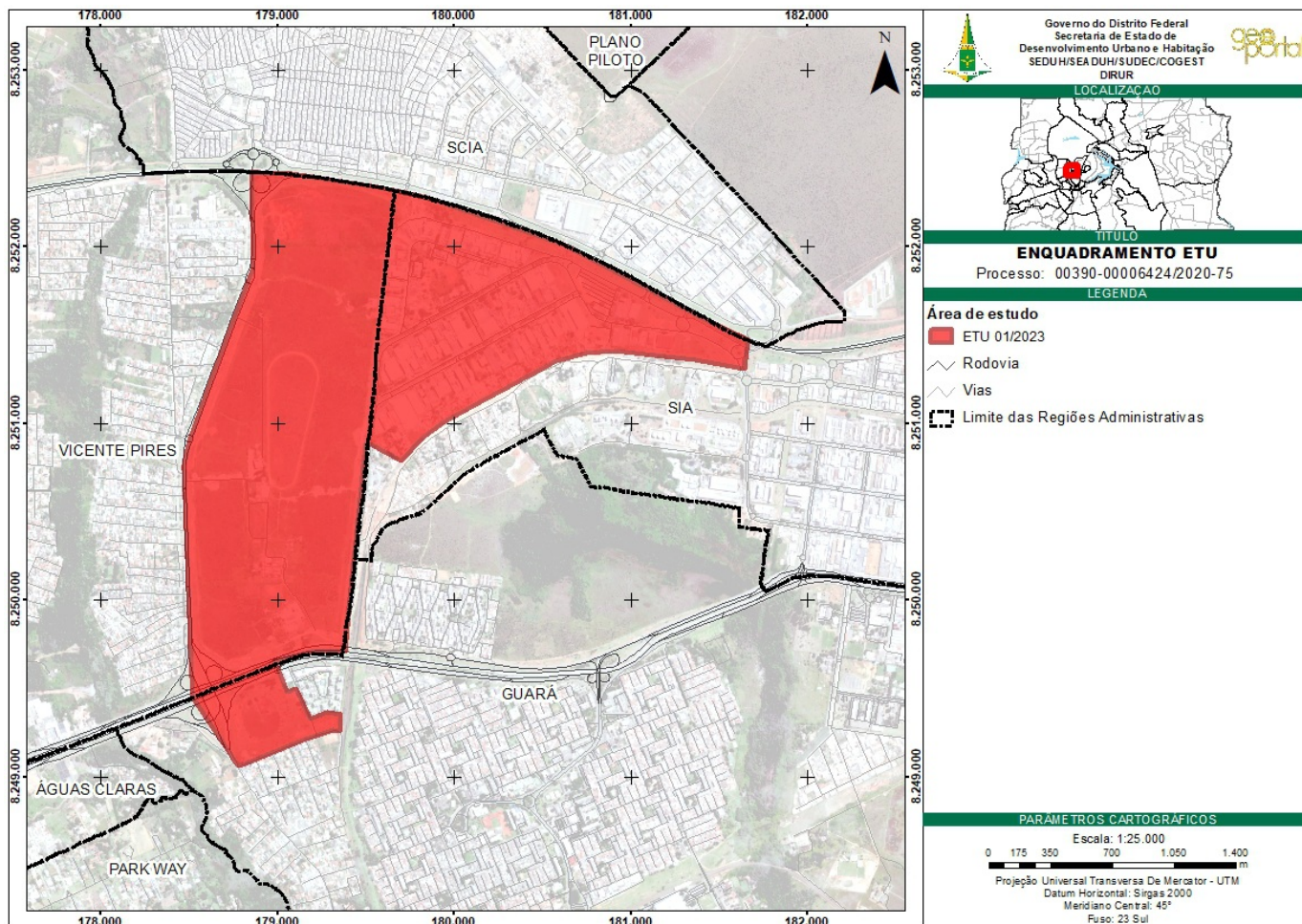
12.4. Os projetos urbanísticos devem respeitar as diretrizes, exigências e restrições dispostos no **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE-DF, Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019**;

12.5. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal (SEDUH/SEADUH/SUPAR/UPAR), caso haja conflito com quaisquer das disposições deste ETU;

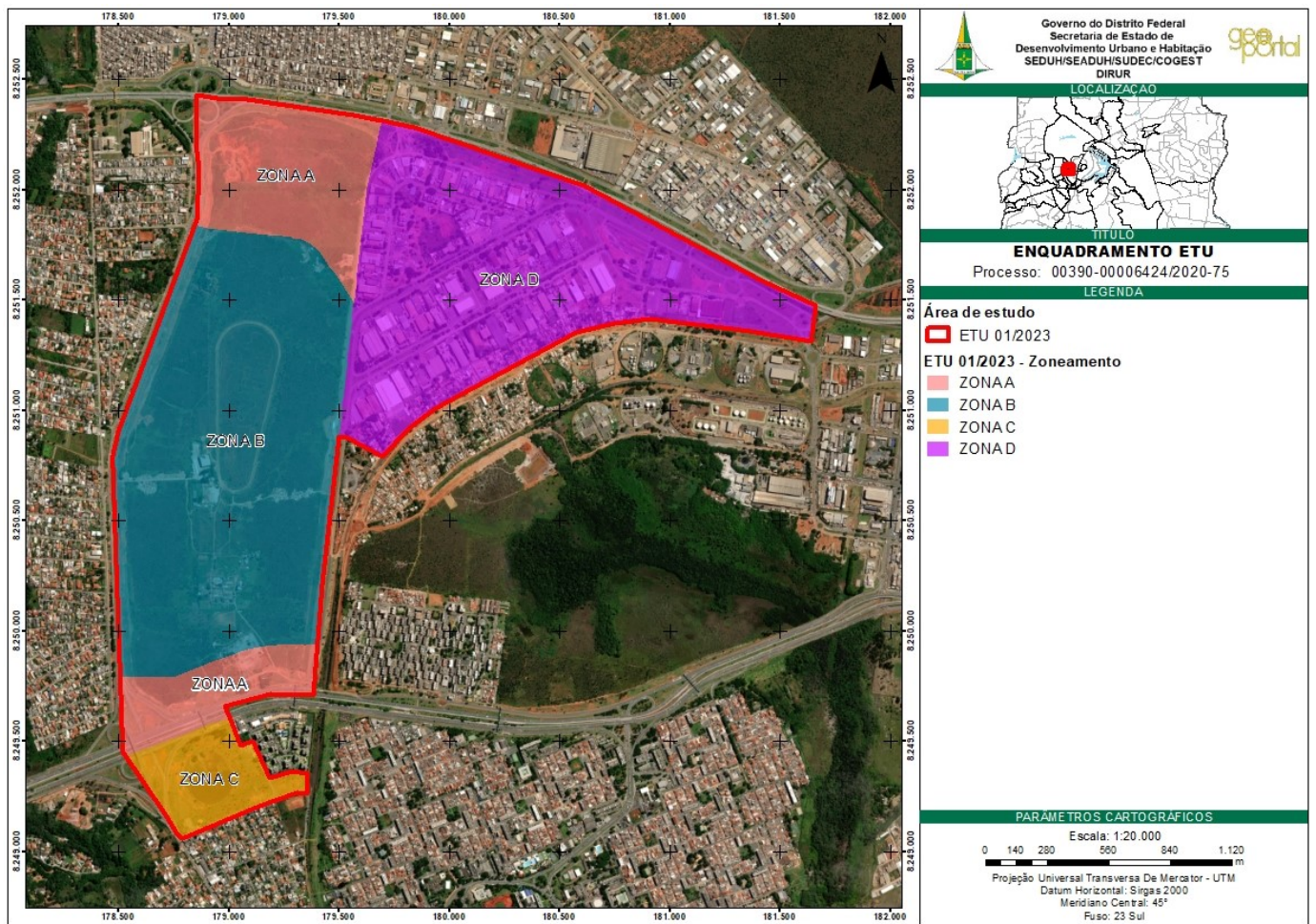
12.6. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal (SEDUH/SEADUH/SUPAR/UPAR), com base nas disposições do PDOT e de estudos constantes na **Parte Técnica 01/2023 (111449726)** que embasa este ETU; e,

12.7. Este ETU 01/2023, poderá ser convertido em DIUPE, nos termos do Art.4º da [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#), dispensando assim, a necessidade de emissão de DIUPE para essa poligonal.

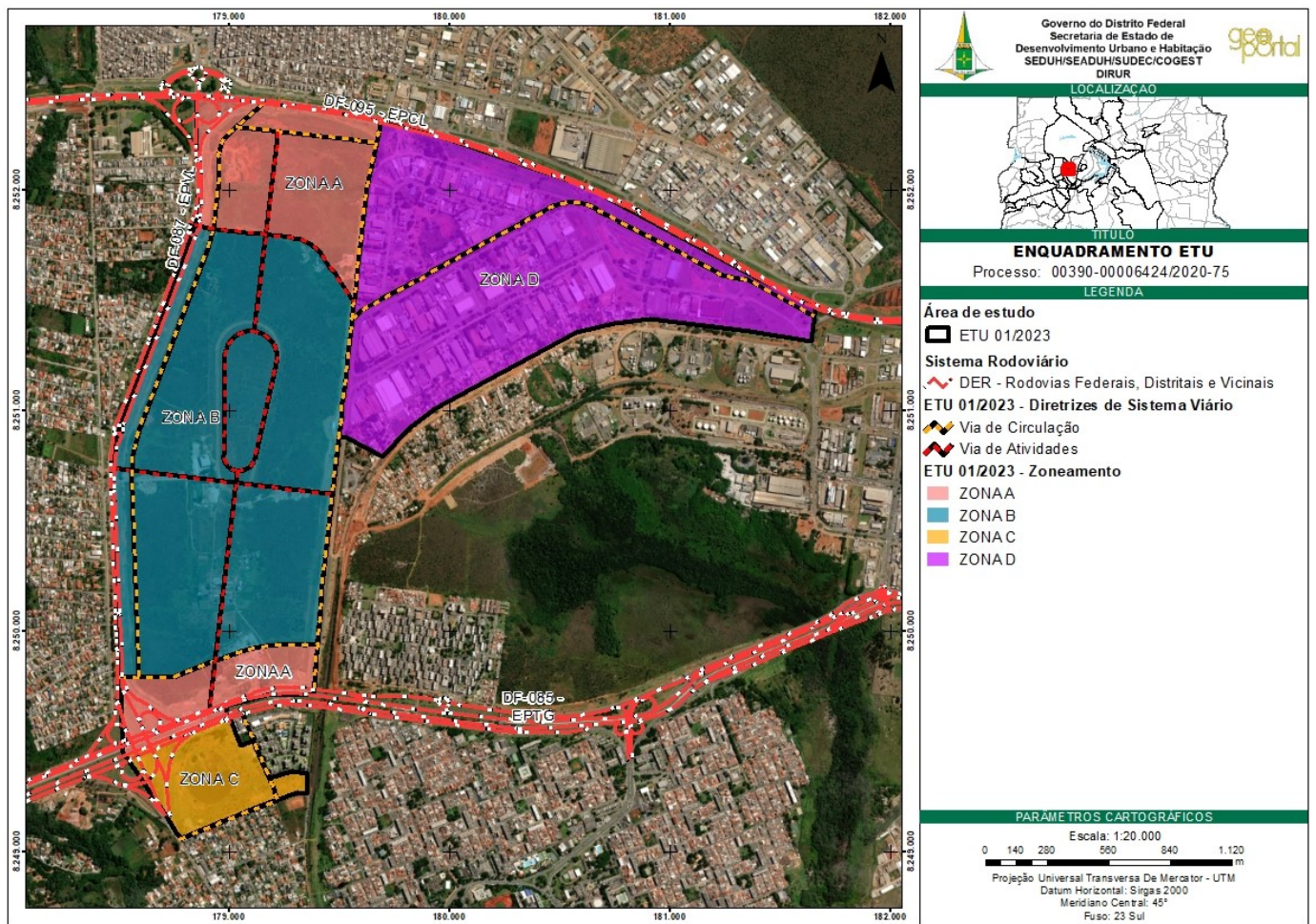
ANEXO I - Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 - Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas



ANEXO II - Mapa de Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo do ETU 01/2023 - Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas



ANEXO III - Mapa de Diretrizes de Sistema Viário do ETU 01/2023 - Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas



ANEXO IV - Tabela de Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do ETU 01/2023 - Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas

ZONA	UOS	Coefficiente de Aproveitamento Básico	Coefficiente de Aproveitamento Máximo	Taxa de permeabilidade (% Mínima)	Altura Máxima (m) ⁽¹⁾	Altura Limite condicionada à autorização do IPHAN (m) ⁽²⁾
ZONA A	CSII 1 CSII 2 CSII 3	1,0	2,0	20	21,00	35,00
	CSIIR 1 CSIIR 2 CSIIR 3					
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO			30		
	CSIIInd 1 CSIIInd 2			10		
	Inst			30		
	Inst EP			Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.		

	UE 2 UE 12	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.				
ZONA B	CSIIR 1 CSIIR 2 CSIIR 3	1,0	2,0	20	21,00	35,00
	CSII 1 CSII 2 CSII 3					
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO			30		
	CSIIInd 1			10		
	Inst			30		
	Inst EP	Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.				
	UE 2 UE 12	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.				
ZONA C	CSIIR 1	1,0	4,0	10	21,00	35,00
	CSIIR 3					
	CSIIR 1 NO			30		
	CSII 1 CSII 3			10		
	Inst			30		
	Inst EP	Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.				
	UE 2	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.				
ZONA D	CSII 3	1,0	2,50	20	19,00	
	CSIIInd 1					
	CSIIInd 2			10		
	CSIIIndR					
	Inst			30		
	Inst EP	Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.				

Observações:

(¹) O valor de Altura Máxima (m) para as Zonas A, B e C indicados na Tabela 2 estão condicionados ao atendimento do disposto no art. 7º da Portaria IPHAN nº 68, de 15 de

fevereiro de 2012, devendo ser observados os limites para alturas e pavimentos, e os procedimentos exigidos na Portaria;

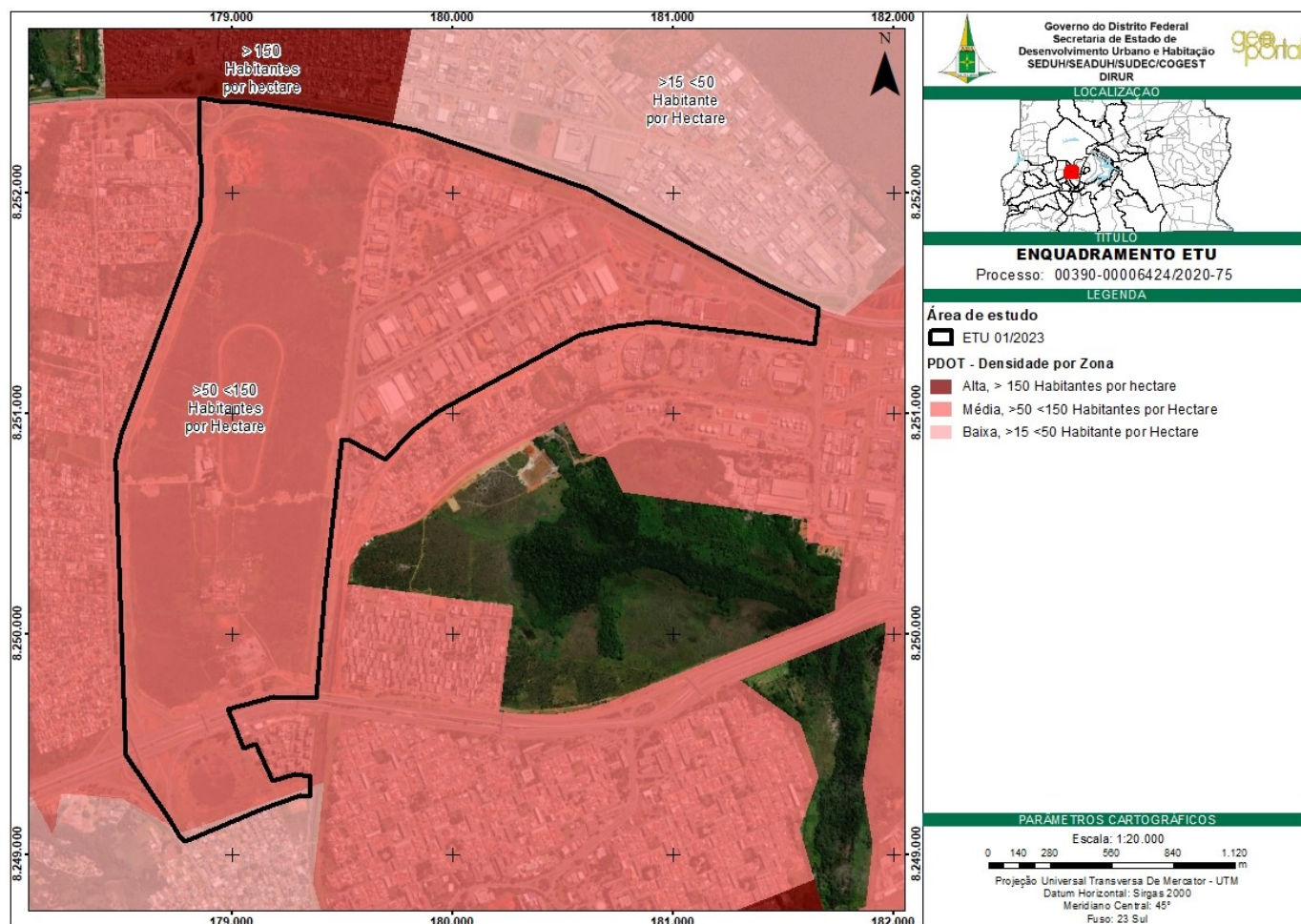
(²) Paras as **Zonas A, B e C** o projeto poderá definir alturas com valores entre o intervalo da **Altura Máxima** e a **Altura Limite** (entre 21 e 35 metros) somente se autorizado pelo IPHAN, uma vez que se trata de valores superiores àquele estabelecido pela Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012. O valor de **Altura Limite** (35 metros) não poderá ser ultrapassado mesmo em caso de anuência e autorização do IPHAN.

Diretrizes específicas para o Zoneamento do ETU 01/2023:

1. A altura máxima das edificações deve ser considerada a partir da cota de soleira, sendo excluídos do cálculo da altura os seguintes elementos: caixas d'água, casas de máquinas, antenas, chaminés, campanários e para-raios;
2. Os valores de **Altura Máxima (m)** indicados na **Tabela 2** estão condicionados aos termos do art. 7º da **Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012** devendo ser observados os limites para alturas e pavimentos, e os procedimentos exigidos na Portaria;
3. Os valores de **Altura Máxima (m)** indicados na **Tabela 2** podem ser ultrapassados para os equipamentos públicos comunitários, cujas atividades assim o exigirem, observada a **Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012**;
4. O valor de **Altura Limite (m)** indicado na **Tabela 2** não poderá ser ultrapassado mesmo em caso de anuência e autorização do IPHAN;
5. Considerando o Princípio do Solo Criado e a Outorga Onerosa do Direito de Construir, constantes no **Estatuto da Cidade** (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001), os parâmetros urbanísticos adotados para o Coeficiente Básico de Aproveitamento será de 1,0 e todos os valores até o máximo serão destinados ao coletivo;
6. Os projetos urbanísticos poderão estabelecer Coeficientes de Aproveitamento Máximo inferiores aos definidos na **Tabela 2**;
7. Os projetos urbanísticos poderão estabelecer valores de **Altura Máxima (m)** inferiores aos definidos na **Tabela 2**;
8. Os valores definidos para os **Coeficientes de Aproveitamento Básico e Máximo** para a **Zona D** na **Tabela 2** referem-se à maior Faixa de Área (m²) do "Anexo III - Quadro 25A - Parâmetros de Ocupação do Solo / SIA" da LUOS, devendo o caso enquadrado em faixa diferente da utilizada ser objeto de análise no momento da aprovação do projeto;
9. Os valores definidos para Taxa de Permeabilidade (% Mínima) da **Tabela 2** referem-se à maior Faixa de Área (m²) do "Anexo III – Quadros de Parâmetros de Ocupação do Solo por Região Administrativa" da LUOS, devendo o caso enquadrado em faixa diferente da utilizada ser objeto de análise no momento da aprovação do projeto;
10. De acordo com o § 2º do art. 38 da LUOS, para a implantação de novos mobiliários urbanos, praças e parques infantis nas áreas definidas como **UOS UE 2** não é exigida a constituição de unidades imobiliárias;
11. De acordo com o § 6º do art. 39 da LUOS, os planos de ocupação das áreas definidas como **UOS UE 12** devem definir suas poligonais e as parcelas dos parques urbanos a serem utilizadas para o desenvolvimento de atividades recreativas, culturais, esportivas, educacionais, artísticas e comerciais, a fim de subsidiar a elaboração do projeto de paisagismo, nos termos da **Lei Complementar nº 961, de 26 de dezembro de 2019**;
12. Deverão ser obedecidas as definições e diretrizes para **Marquise, Galeria, Cota de Soleira e**

Subsolo constantes no “Anexo III – Quadros de Parâmetros de Ocupação do Solo por Região Administrativa” da LUOS.

ANEXO V - Mapa de localização da poligonal ETU 01/2023 - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transporte Rodoviário de Cargas, em relação à Densidade demográfica do PDOT

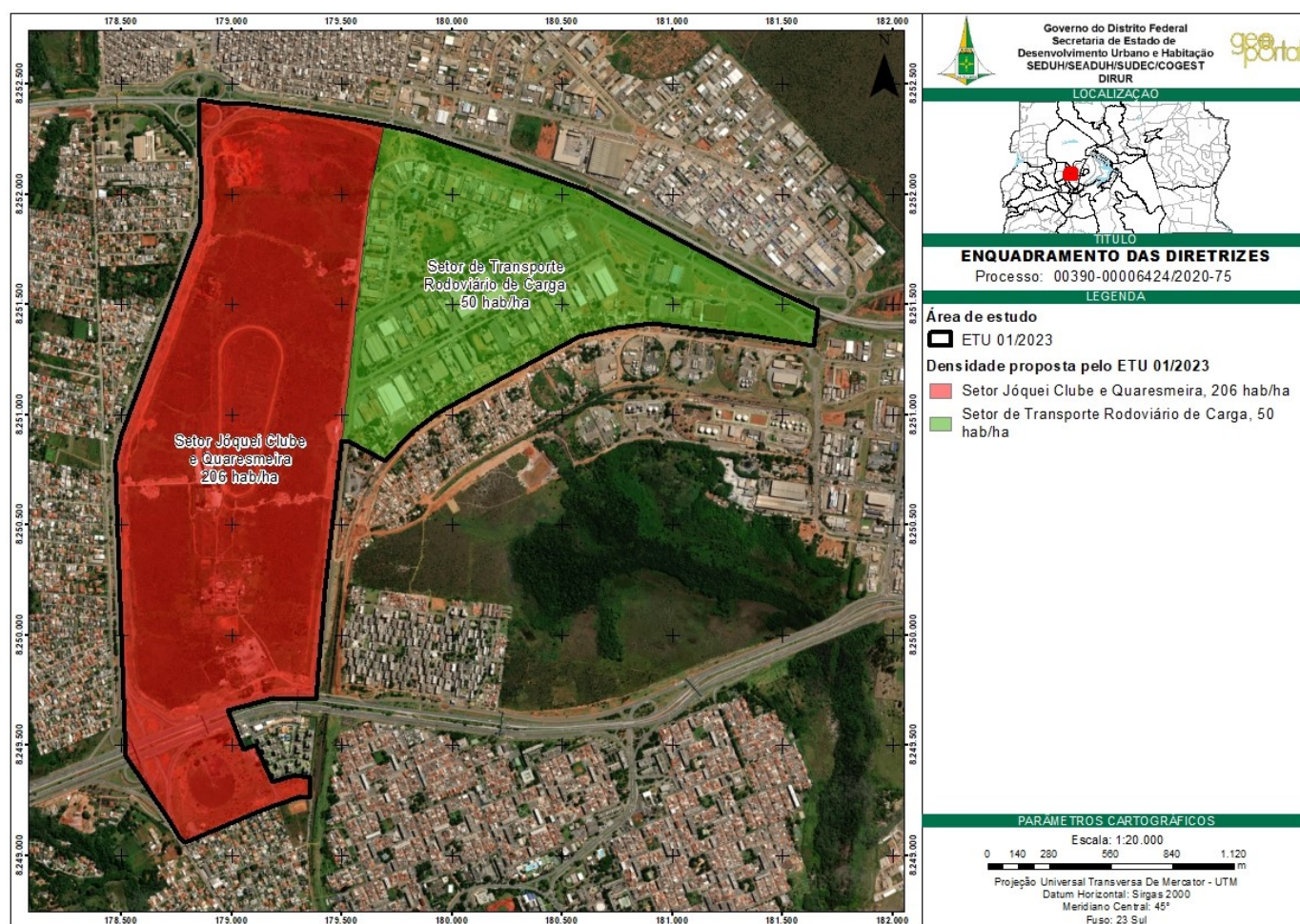


ANEXO VI - Tabela de Densidade Populacional aplicada ETU 01/2023 - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transporte Rodoviário de Cargas

Densidade atual conforme o PDOT				
Referência	Área (ha)	Densidade PDOT (hab/ha)	População Mín. PDOT	População Máx. PDOT
Setor de Transportes Rodoviários de Cargas	151,77	50 a 150	7589	22766
Jóquei Clube e Quaresmeira	272,56	50 a 150	13628	40884
Total	424,33	-	21217	63650
Balanco de densidade proposto por este ETU				

Referência	Área (ha)	Densidade Máxima Admitida (hab/ha)	População Mín. Balanço Densidade	População Máx. Admitida pelo Balanço de Densidade
Setor de Transportes Rodoviários de Cargas	151,77	50	7589	7589
Jóquei Clube e Quaresmeira	272,56	205,68	-	56061
Total	424,33	-	-	63650

ANEXO VII – Mapa do balanço de Densidade Populacional aplicada ETU 01/2023 - Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transporte Rodoviário de Cargas



Documento assinado eletronicamente por **GABRIELA BRANQUINHO ANTONIO - Matr.0279386-5, Assessor(a)**, em 02/05/2023, às 16:24, 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 **INGRED MENDES RIBEIRO SAMPAIO - Matr. 0279499-3, Assessor(a)**, em 02/05/2023, 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.



Documento assinado eletronicamente por **YAMILA KHRISNA OLIVEIRA DO NASCIMENTO CUNHA - Matr. 0274799-5, Diretor(a) de Diretrizes Urbanísticas**, em 02/05/2023, às 16:55, 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 02/05/2023, às 16:59, 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 **JANAINA DOMINGOS VIEIRA - Matr.0276383-4, Secretário(a) Adjunto(a) de Desenvolvimento Urbano e Habitação**, em 02/05/2023, às 16:59, 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](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=111455109)
verificador= **111455109** código CRC= **17548669**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO – SEDUH
SECRETARIA ADJUNTA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO – SEADUH
SUBSECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO DAS CIDADES – SUDEC
COORDENAÇÃO DE GESTÃO URBANA – COGEST
DIRETORIA DE DIRETRIZES URBANÍSTICAS – DIRUR

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
**ESTUDO TERRITORIAL URBANÍSTICO DO SETOR JÓQUEI CLUBE, SETOR
QUARESMEIRA E SETOR DE TRANSPORTES RODOVIÁRIOS DE CARGAS
ETU 01/2023**

Brasília
2023

EQUIPE TÉCNICA

Elaboração:

Gabriela Branquinho Antonio – Assessora de Diretrizes Urbanísticas
(SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)

George Eduardo Maeda – Assessor de Diretrizes Urbanísticas
(SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)

Ingred Mendes Ribeiro Sampaio – Assessora de Diretrizes Urbanísticas
(SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)

Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas
(SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)

Coordenação Técnica:

Yamila Khrisna O. do N. Cunha – Diretora de Diretrizes Urbanísticas
(SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR)

Supervisão:

Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades
(SEDUH/SEADUH/SUDEC)

Janaína Domingos Vieira – Secretária Adjunta de Desenvolvimento Urbano e
Habitação (SEDUH/SEADUH)

SUMÁRIO

EQUIPE TÉCNICA	2
SUMÁRIO.....	3
LISTA DE FIGURAS.....	5
LISTA DE QUADROS.....	9
LISTA DE TABELAS.....	10
INTRODUÇÃO.....	11
PARTE I. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	17
1. CARACTERIZAÇÃO DO MEIO FÍSICO E AMBIENTAL.....	17
1.1. Caracterização do Meio Físico.....	17
1.2. Caracterização Ambiental.....	19
1.3. Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal – ZEE DF	24
1.3.1. Riscos Ecológicos do ZEE-DF	30
1.4. Orientações gerais sobre os aspectos ambientais.....	36
2. DISPOSIÇÕES URBANÍSTICAS	39
2.1. Área de Entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília – CUB.....	39
2.2. Disposições da Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS.....	41
2.3. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU.....	42
2.4. Disposições do PDOT	44
2.4.1. Zoneamento	44
2.4.2. Estratégias de Ordenamento Territorial	46
2.4.3. Densidade Demográfica	48
2.5. Área de Segurança Aeroportuária – ASA	49
2.5.1. Zona de Proteção Aérea do Aeroporto Presidente Juscelino Kubitschek.....	50
PARTE II. FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA E ORIENTAÇÕES PARA A ELABORAÇÃO DAS DIRETRIZES	51
3. DIRETRIZES DE USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO	51
3.1. Zoneamento do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas	51
3.1.1. Zona A.....	52
3.1.2. Zona B.....	54
3.1.3. Zona C.....	56
3.1.4. Zona D.....	57
3.2. Tabela de Parâmetros Urbanísticos.....	58
4. DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO, CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE	63
4.1. Rede de calçadas.....	69

4.2.	Rede cicloviária	74
4.3.	Estacionamentos	77
5.	DIRETRIZES DE DENSIDADE POPULACIONAL	79
6.	DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS.....	82
6.1.	Equipamentos Públicos Comunitários – EPC	84
6.2.	Qualificação dos espaços livres de Uso Público – ELUP	84
6.3.	Infraestrutura verde aplicada ao Planejamento Urbano	97
6.3.1.	Infraestrutura verde no sistema viário e estacionamentos	104
7.	ORIENTAÇÕES PARA INFRAESTRUTURA URBANA.....	109
8.	CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS E OUTROS ÓRGÃOS DO GDF	111
8.1.	Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA	111
8.2.	Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal – SLU	113
8.3.	Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB.....	115
8.4.	Neoenergia Distribuição Brasília S.A. – NEOENERGIA BRASÍLIA.....	119
8.5.	Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF.....	120
8.6.	Superintendência Regional DNIT-GO/DF (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT)	124
8.7.	Companhia Urbanizadora da Nova Capital – NOVACAP.....	125
8.8.	Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP	127
8.9.	Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM	128
8.10.	Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal – SEMA	129
8.11.	Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SEE/DF	130
8.12.	Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal – SES/DF.....	132
8.13.	Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB	137
9.	CONCLUSÃO	138
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	141

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação às Regiões Administrativas (SJC localizado na Região Administrativa do Vicente Pires, SQUA localizado na Região Administrativa do Guará e STRC localizado na Região Administrativa do SIA)	14
Figura 2: Mapa de localização da área de estudo em relação às Estratégias de Ordenamento Territorial do PDOT e aos Projetos Especiais do PDL do Guará.....	14
Figura 3: Mapa da poligonal da área de estudo do ETU 01/2023 em relação aos usos dos lotes da LUOS na área de estudo	15
Figura 4: Localização da poligonal de estudo em relação à declividade	18
Figura 5: Localização da poligonal de estudo em relação às Unidades Pedológicas Fonte: ZEE–DF, SEMA, 2019.	19
Figura 6: Localização da poligonal em relação a zona de amortecimento do ReBio Guará .	20
Figura 7: Esquema do zoneamento da Reserva Biosfera	23
Figura 8: Localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação a Zona de Amortecimento da Reserva da Biosfera	24
Figura 9: Esquema da dinâmica do ciclo hidrológico	26
Figura 10: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação às subzonas do ZEE-DF.....	27
Figura 11: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação aos Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF	31
Figura 12: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco de Perda de áreas Remanescentes de Cerrado Nativo do ZEE-DF	32
Figura 13: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo do ZEE-DF	33
Figura 14: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco Ecológico de Perda de área de Recarga de Aquífero do ZEE-DF.....	35
Figura 15: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão do ZEE-DF	36
Figura 16: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Zoneamento da área de Entorno do PPCUB.....	40
Figura 17: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Eixo Oeste – PDTU.....	43
Figura 18: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Zoneamento do PDOT	45

Figura 19: Mapa de localização da poligonal ETU 01/2023 em relação as Estratégias de Ordenamento Territorial - Estratégia de Oferta de Áreas habitacionais do PDOT	46
Figura 20: Mapa de localização da poligonal ETU 01/2023 em relação as Estratégias de Ordenamento Territorial - Áreas Econômicas do PDOT.....	47
Figura 21: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à densidade populacional admitida pelo PDOT.....	49
Figura 22: Localização da poligonal de estudo em relação à Zona de Proteção do Espaço Aéreo.....	50
Figura 23: Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do ETU 01/2023	52
Figura 24: Mapa de Diretrizes de Sistema Viário e Circulação do ETU 01/2023	66
Figura 25: Exemplo de via de pedestres na China – projeto ADARC Associates.....	68
Figura 26: Representação de distribuição de fluxos em quadras extensas e em quadras curtas	68
Figura 27: Antes x Depois da Calle 107 – exemplo de qualificação de calçadas com estacionamento ao longo da via e estreitamento de faixas, Medellín (Colômbia).....	74
Figura 28: Antes x Depois da Calle 106 – exemplo de vias qualificadas e compartilhadas (traffic calming), Medellín (Colômbia)	74
Figura 29: Ciclovía, ciclofaixa e calçada compartilhada	75
Figura 30: Guia de decisões para a implantação da rede cicloviária.....	75
Figura 31: Representação de estacionamentos ao longo da via	78
Figura 32: Balanço de densidade populacional do ETU 01/2023	81
Figura 33: Resumo da trajetória das atividades no espaço público (GEHL, 2007)	85
Figura 34: Representação gráfica da relação entre a qualidade de ambientes externos e as atividades realizadas ao ar livre	86
Figura 35: Pirâmide hierárquica de mobilidade urbana	87
Figura 36: Esquerda: calçada em péssimo estado de conservação no SRTVS, Brasília. Direita: ciclovía descontinuada, Sudoeste.....	88
Figura 37: Esquerda: Fachada inativa (nenhuma porta abrindo para o espaço público) no SRTVS, Brasília. Direita: Fachada ativa, Florianópolis.....	89
Figura 38: Relação de edifícios de Equipamentos Públicos com o espaço público. Esquerda: Unidade Básica de Saúde (UBS) Areal, Arniquireiras. Direita: Centro de Saúde (CS) 09, Cruzeiro.....	91
Figura 39: Exemplos de barreiras à circulação. Esquerda: SRTVS, Brasília. Direita: Nova York	91
Figura 40: Parque Madureira – Rio de Janeiro (RJ).....	92

Figura 41: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Praça da Lagoa de Tabapuá, Fortaleza (CE). Direita: Praça Nove de Julho, Catanduva (SP)	94
Figura 42: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Parque Alberto Simões, São José dos Campos (SP). Direita: Praça da Saudade, São Luís (MA)	95
Figura 43: Esquerda: Rua XV durante o dia, Curitiba. Direita: Rua XV ao anoitecer, Curitiba.	95
Figura 44: Diagrama “O que faz um bom lugar?”	96
Figura 45: Exemplo de transferencia de impacto nas bacias após a utilização de infraestrutura tradicional e da urbanização	98
Figura 46: Representação esquemática de técnicas de infraestrutura verde aplicadas a gestão de recursos hídricos.....	100
Figura 47: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte.....	101
Figura 48: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte.....	101
Figura 49: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte.....	102
Figura 50: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para controle/amortecimento do escoamento	103
Figura 51: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	105
Figura 52: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	106
Figura 53: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	107
Figura 54: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades	107
Figura 55: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais.....	108
Figura 56: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais.....	108
Figura 57: Mapa de Outorgas de Captação Subterrânea da poligonal de estudo (id. 109519349), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	112
Figura 58: Imagem do Georportal do Cadastro Técnico dos Sistemas de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário (id. 104114626), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57.....	116
Figura 59: Tabelas 01 e 02 de Largura da Faixa de Servidão e Recobrimentos Mínimos Exigidos para Redes de Água e Redes de Esgoto (id. 104114626), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	116

Figura 60: Croqui Faixa de Domínio – SRDF (id. 104823021), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	122
Figura 61: Croqui DF-087 DF-085 DF-095 (id. 105290220), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	124
Figura 62: Croqui de Áreas Cedidas pela Terracap (id. 104340535), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	128
Figura 63: Relação das Unidades de Ensino (UE) mais próximas da área de estudo (id. 105034673), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	131
Figura 64: Tabela de estimativa de dimensionamento de lotes para instituições de ensino (id. 107123613), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57	132

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Classificação de naturezas de atividades produtivas – ZEE-DF.....	29
Quadro 2: Orientações específicas para a Zona A.....	53
Quadro 3: Orientações específicas para a Zona B.....	55
Quadro 4: Orientações específicas para a Zona C	56
Quadro 5: Orientações específicas para a Zona D	57
Quadro 6: Definições dos parâmetros urbanísticos.....	58
Quadro 7: Caracterização de vias urbanas	65
Quadro 8: Medidas moderadoras de tráfego (<i>traffic-calming</i>)	69
Quadro 9: Orientações para a rede cicloviária	76
Quadro 10: Tipos de atividades no espaço público.....	85
Quadro 11: Classificação de áreas térreas ao nível dos olhos.....	89
Quadro 12: Critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre	92
Quadro 13: Tipo de infraestrutura verde em drenagem urbana mais indicados por tipo de via e estacionamento	105

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Densidade populacional admitida pelo PDOT	48
Tabela 2: Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do ETU 01/2023...	60
Tabela 3: Balanço de densidade da poligonal do ETU 01/2023	80

INTRODUÇÃO

A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação – SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal – DF, no sentido de promover a ocupação ordenada do território e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana (Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade), conforme previsto na Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, emite Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU para novos parcelamentos urbanos e áreas integrantes à Estratégia de Regularização Fundiária e de oferta de Áreas de Habitacionais.

Estes Estudos são fundamentados no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, e com alterações decorrentes também da Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019 e na Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021 – que dispõe sobre a Regularização Fundiária Urbana – Reurb no Distrito Federal e em outras informações constantes de estudos urbanísticos e ambientais elaborados para a área em questão.

O objetivo do Estudo Territorial Urbanístico, de acordo com Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020, que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos e das Diretrizes Urbanísticas Específicas, é estabelecer as condições urbanísticas necessárias para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária Urbana e de oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT.

De acordo com o PDOT, o uso e a ocupação do solo devem ser motivados pelas Diretrizes da Urbanização, do Uso e da Ocupação do Solo enumeradas no Art. 37:

“Art. 37. São diretrizes da urbanização, do uso e da ocupação do solo:
I – o estabelecimento de áreas urbanizadas mais compactas no território;
II – a urbanização estruturada ao longo das principais infraestruturas de conexão, com aumento das densidades demográficas ao longo da rede viária estrutural;

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

III – a expansão do solo urbano em continuidade com os núcleos urbanos existentes e na transição com as áreas rurais que sofrem pressão urbana, observada a capacidade de suporte socioeconômica e ambiental do território;

IV – evitar a segregação de usos, promovendo-se a sua flexibilização, de modo a reduzir os deslocamentos e equilibrar a distribuição dos locais de emprego e trabalho no Distrito Federal;

V – promover a integração dos parcelamentos residenciais distribuídos de forma dispersa e fragmentada no território entre si e com os núcleos urbanos consolidados vizinhos;

VI – estimular a ocupação dos vazios residuais das áreas urbanizadas dotadas de serviços, infraestrutura e equipamentos, preferencialmente à criação de novas áreas urbanas, de forma a otimizar a capacidade da infraestrutura instalada e reduzir os custos de urbanização, observadas as condicionantes ambientais do território;

VII – propor e admitir novas formas de urbanização;

VIII – possibilitar a ocorrência de tipologias arquitetônicas diferenciadas e facilitar a adaptação das edificações para novos usos;

IX – reduzir progressivamente o déficit social urbano representado pela carência de infraestrutura urbana, de serviços sociais e de moradia, por meio de investimentos e da aplicação dos instrumentos jurídicos, tributários e financeiros previstos nesta Lei Complementar.”

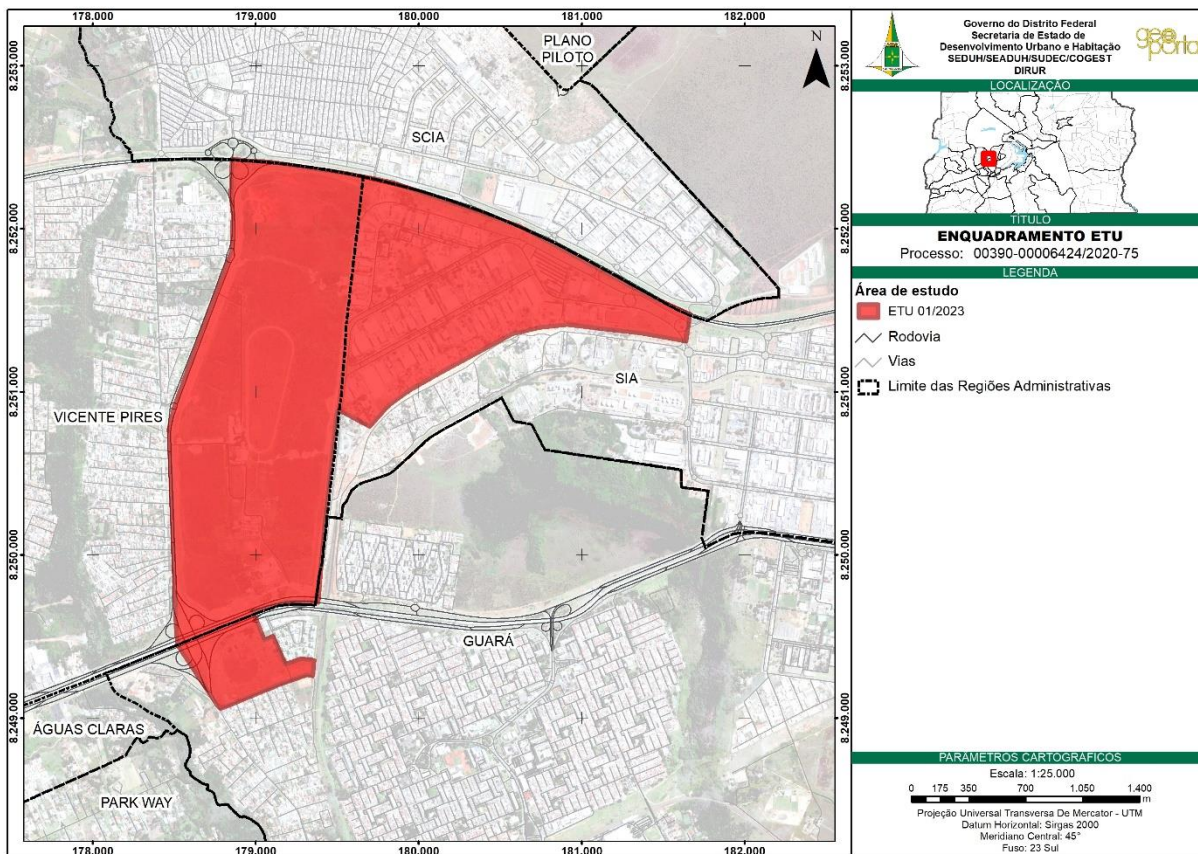
Os Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU devem ordenar o uso e a ocupação do solo de forma a constituir um espaço urbano integrado, composto por parcelamentos articulados e que se completam na oferta de usos e atividades, contribuindo para a qualidade de vida da população.

Portanto, cabe ressaltar que os projetos urbanísticos devem respeitar e seguir o ETU por completo, bem como a legislação vigente no que concerne aos temas afetos ao parcelamento do solo. O ETU é composto pela Parte Técnica 01/2023 e Parte Normativa 01/2023.

O ETU 01/2023 – Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas substitui o ETU 01/2021 – Setores Habitacionais Jóquei Clube e Quaresmeira (aprovado pela Portaria nº 36, de 20 de maio de 2021), em decorrência da alteração dos parâmetros urbanísticos para parte da área feita pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS ([Lei Complementar Nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#)), e sua atualização, ([Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022](#)).

A poligonal de estudo totaliza 424,33 hectares e se encontra inserida na Unidade de Planejamento Territorial Central Adjacente 2 – UPT III (**Figura 1 e Figura 2**), compreendendo as seguintes áreas:

- I. Setor Jôquei Clube – SJC, definido pelo Plano Diretor Local – PDL do Guará (Lei Complementar n 733, de 13 de dezembro de 2006) e que compreende a área da Estratégia de Oferta de áreas Habitacionais do PDOT (A4 - JQUEI CLUBE), localizado na Região Administrativa de Vicente Pires – RA XXX;
- II. Setor Quaresmeira – SQUA, corresponde ao PEI 18 - Projetos Especiais Integradores, definido pelo Plano Diretor Local – PDL do Guará (Lei Complementar n 733, de 13 de dezembro de 2006), localizado na Região Administrativa do Guará – RA X; e,
- III. Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – STRC, que integra as áreas Econômicas do PDOT, localizado na Região Administrativa do SIA – RA XXIX.



Parte Técnica n 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

Figura 1: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação às Regiões Administrativas (SJC localizado na Região Administrativa do Vicente Pires, SQUA localizado na Região Administrativa do Guará e STRC localizado na Região Administrativa do SIA)

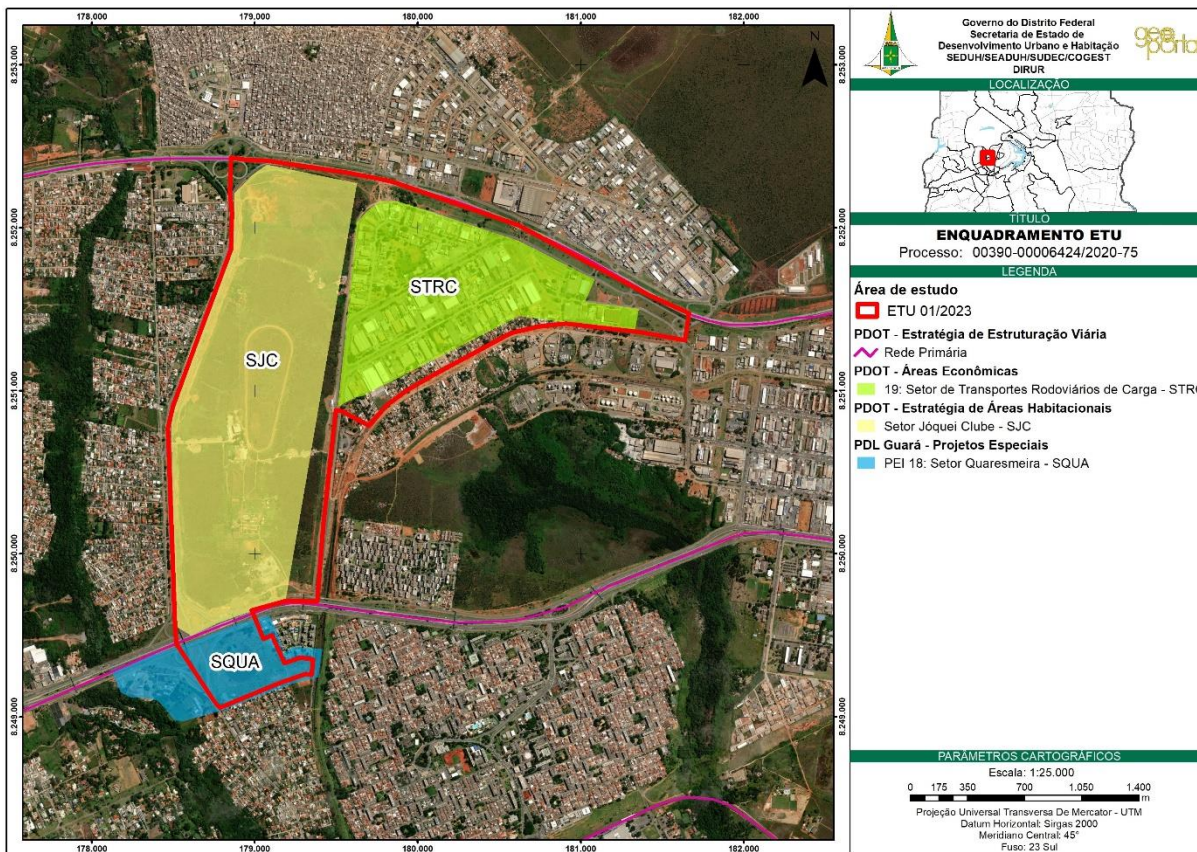


Figura 2: Mapa de localização da área de estudo em relação às Estratégias de Ordenamento Territorial do PDOT e aos Projetos Especiais do PDL do Guará

A poligonal deste ETU 01/2023 será referenciada por Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas. A área relativa ao Setor de Transportes Rodoviários de Cargas encontra-se totalmente ocupada e as áreas relativas ao Setor Jôquei Clube e Setor Quaresmeira encontram-se não ocupadas, com a presença de um lote destinado a transmissores de rádio.

O STRC é um setor consolidado, formado por lotes de uso comercial, de prestação de serviços, institucional e industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comerciais, prestação de serviços, institucional, industrial e residencial (Lotes UOS CSII 3, CSIIIndR, CSIIInd 1, CSIIInd 2, Inst EP, Inst e PAC 1) segundo 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), como pode ser observado na **Figura 3**.

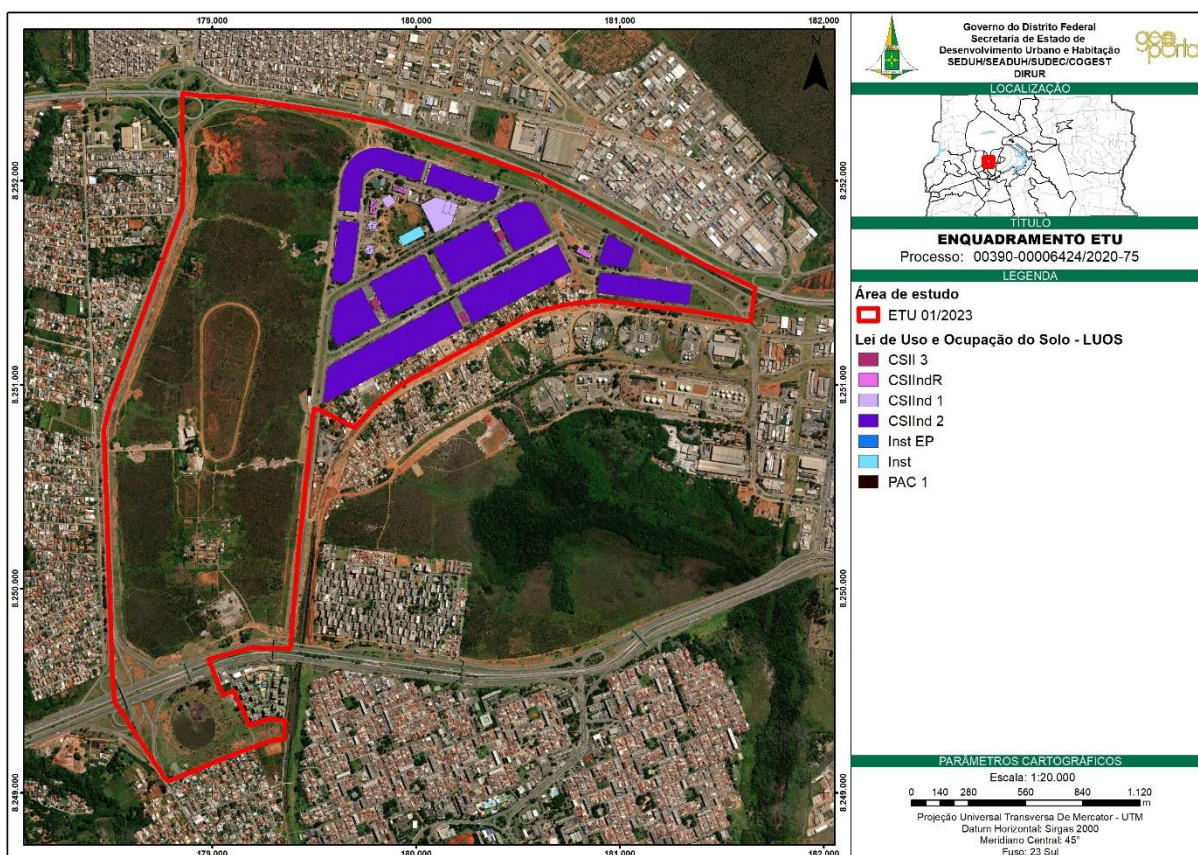


Figura 3: Mapa da poligonal da área de estudo do ETU 01/2023 em relação aos usos dos lotes da LUOS na área de estudo

A poligonal do Setor Jóquei Clube, atualmente encontra-se desocupada e antigamente, era destinada à atividade desportiva de corridas de cavalos, sendo objeto de uma antiga concessão de direito real de uso da TERRACAP para o Jóquei Clube. A atividade foi desativada e, no ano de 2005, a área foi retomada para possibilitar seu parcelamento, visando suprir a demanda de novas áreas habitacionais da região.

A área de estudo deste ETU 01/2023 é delimitada ao norte pela DF-095, ao sul pela DF-085 e ao leste pela Estrada Parque Jóquei Clube - EPJC (DF-087). Está situada entre duas vias primárias da Rede Estrutural de Transporte Coletivo – a Estrada Parque Ceilândia – EPCL; ao sul pela Estrada Parque Taguatinga – EPTG – que têm como função propiciar os deslocamentos da população entre as principais

localidades do território, considerando diferentes modalidades e capacidades, segundo a hierarquia das vias.

PARTE I. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

A **PARTE I** desta Parte Técnica traz informações que subsidiam a elaboração do Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas, como legislação, normas e outros estudos pertinentes à área. A partir da poligonal traçada, devem ser consideradas as disposições do PDOT para a área e seu entorno, da mesma forma como deve ser observado o contexto ambiental em que está inserida.

1. CARACTERIZAÇÃO DO MEIO FÍSICO E AMBIENTAL

Para análise dos aspectos ambientais dos setores habitacionais em questão, foram levantadas informações do diagnóstico do Zoneamento Ecológico-Econômico – ZEE/DF Lei Complementar nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019.

1.1. Caracterização do Meio Físico

A poligonal de estudo do ETU 01/2023 incide sobre uma área com declividade plana a suave ondulada (**Figura 4**), as quais tendem a favorecer a infiltração, quando não estão impermeabilizadas e compactadas.

Por serem favoráveis a infiltração, é importante que os novos parcelamentos observem os riscos ecológicos de perda de área de recarga de aquífero e de contaminação do subsolo, de modo a elaboração projetos urbanísticos que incluam medidas de mitigação, visando minimizar os impactados da ocupação e impermeabilização do solo.

As novas ocupações devem prever a implementação de infraestruturas verdes, preferencialmente na escala de lote, para reduzir o risco de contaminação da água em subsuperfície e do solo e reduzir o risco de perda de área de recarga de aquífero.

A estratégia de recarga artificial deve seguir o disposto nos manuais técnicos elaborados pelos órgãos competentes e deve considerar a implantação de infraestruturas verdes que abranjam além da infiltração forçada, a qualidade do escoamento superficial que é infiltrado.

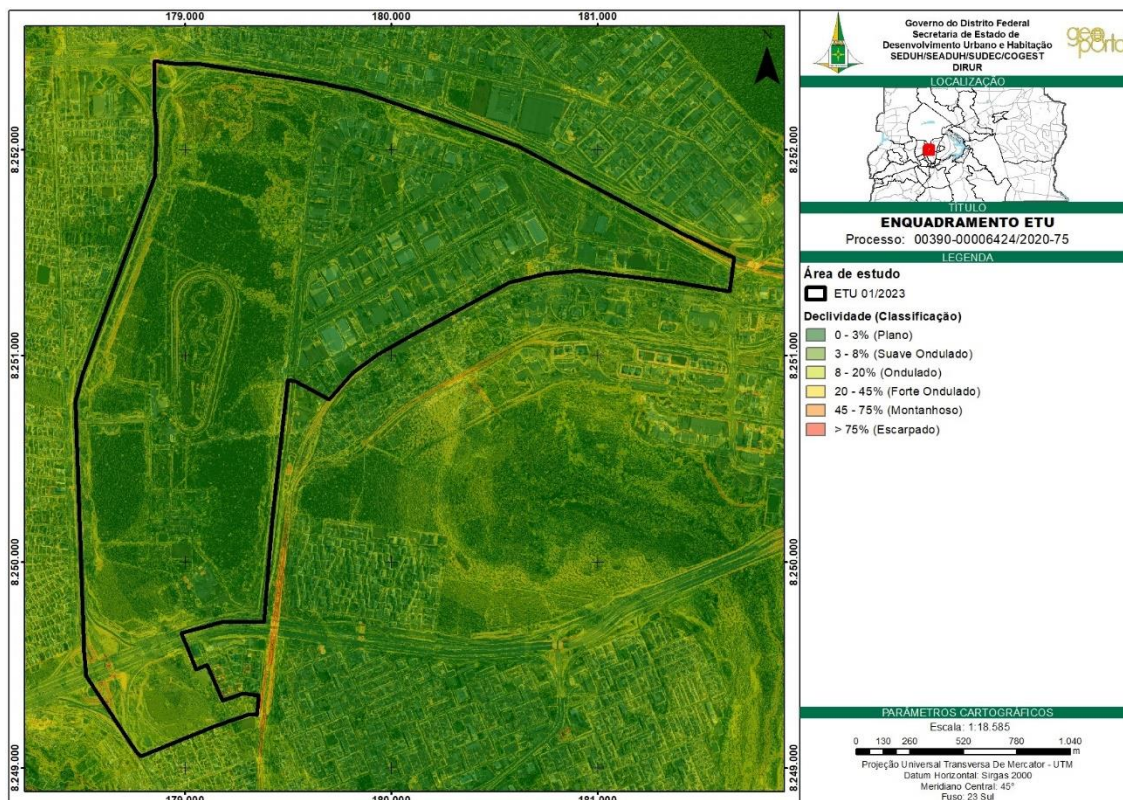


Figura 4: Localização da poligonal de estudo em relação à declividade

Fonte: Aerolevantamento do ano de 2016 com resolução de 2 metros, IDE-DF, 2021.

Por ser uma região plana, a área favorece a ocorrência de solos bem desenvolvidos e profundos, como o Latossolo Vermelho e Latossolo Vermelho Amarelo, que são considerados solos permeáveis (**Figura 5**).

Devido ao potencial de infiltração dos Latossolos, entende-se que essas áreas apresentam uma maior sensibilidade à redução de recarga e disponibilidade hídrica, assim como, potencial a contaminação.

Os Latossolos, de acordo com Sartori (2005), são classificados como solos hidrológicos do tipo A, sendo caracterizados por apresentar um alto potencial de infiltração e baixo potencial de gerar escoamento superficial, favorecendo a recarga dos aquíferos, quando não estão impermeabilizados ou compactados.

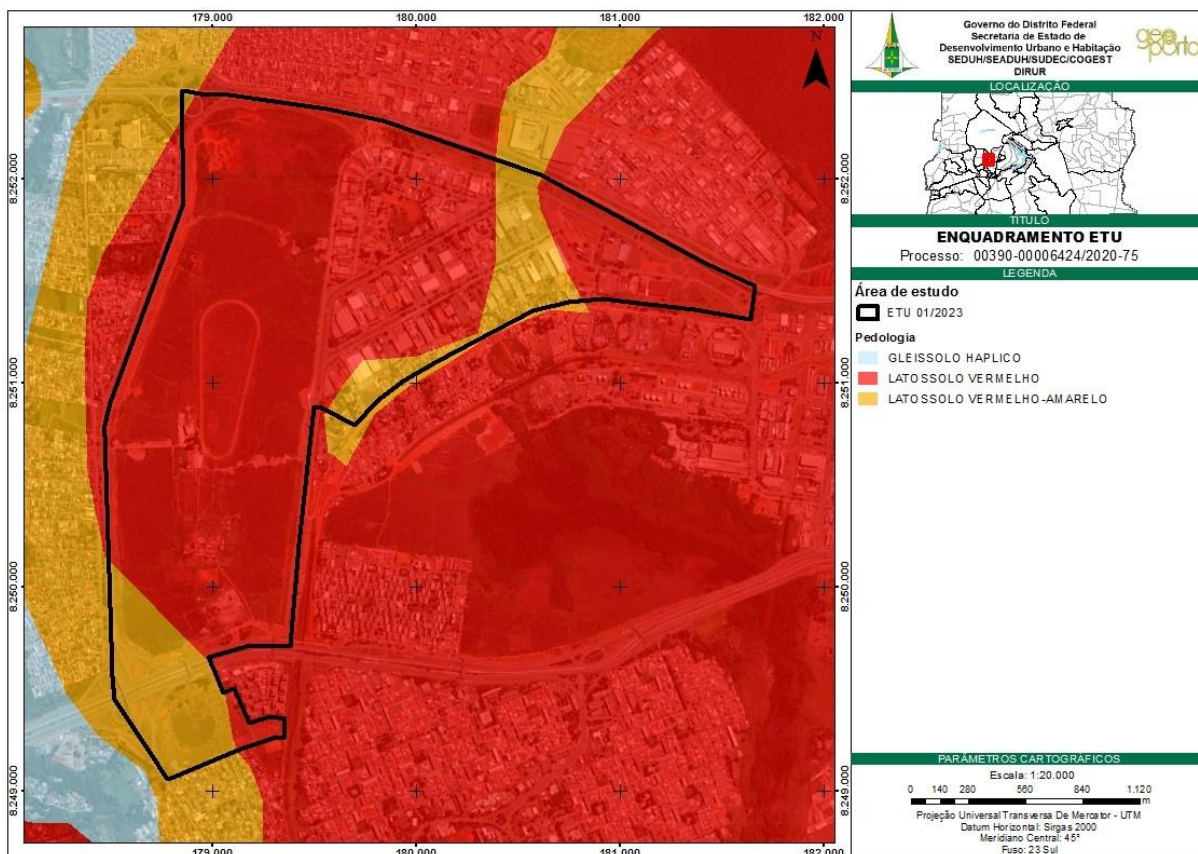


Figura 5: Localização da poligonal de estudo em relação às Unidades Pedológicas

Fonte: ZEE-DF, SEMA, 2019.

Embora na área da poligonal não ocorra córregos ou rios, cabe destacar a proximidade da poligonal em relação ao Córrego Vicente Pires, de modo que, as futuras ocupações podem promover um incremento no escoamento superficial que poderá impactar negativamente a vazão do córrego e a qualidade da água.

1.2. Caracterização Ambiental

Parte da poligonal do ETU 01/2023 encontra-se inserida na Zona de Amortecimento da Reserva Biológica do Guará, criada inicialmente como Reserva Ecológica pelo Decreto n.º 11.262 de 16 de setembro de 1988, e através do **Decreto nº 29.703, de 17 de novembro de 2008**, a área foi recategorizada como Reserva Biológica do Guará, REBIO do Guará. Tendo o seu Plano de Manejo (Plano de Manejo da Reserva Biológica do Guará – REBIO do GUARÁ DF), aprovado pela **Instrução Normativa nº 04, de 03 de março de 2019**.

De acordo com o Plano de Manejo do REBIO do GUARÁ, a poligonal está parcialmente inserida na Zona de Amortecimento Tipo 2 - Área 01 e da Zona de Amortecimento Tipo 2 - Área 02 (**Figura 6**). De acordo com a **Instrução Normativa nº 04, de 3 de março de 2019**:

“Art. 16. A Zona de Amortecimento tem como objetivo controlar o uso do solo, no entorno da REBIO do Guar´a, a fim de minimizar os impactos negativos sobre a unidade.

A Zona de Amortecimento est´a categorizada em duas tipologias: zona de amortecimento - ZA 1 e zona de amortecimento - ZA 2.”

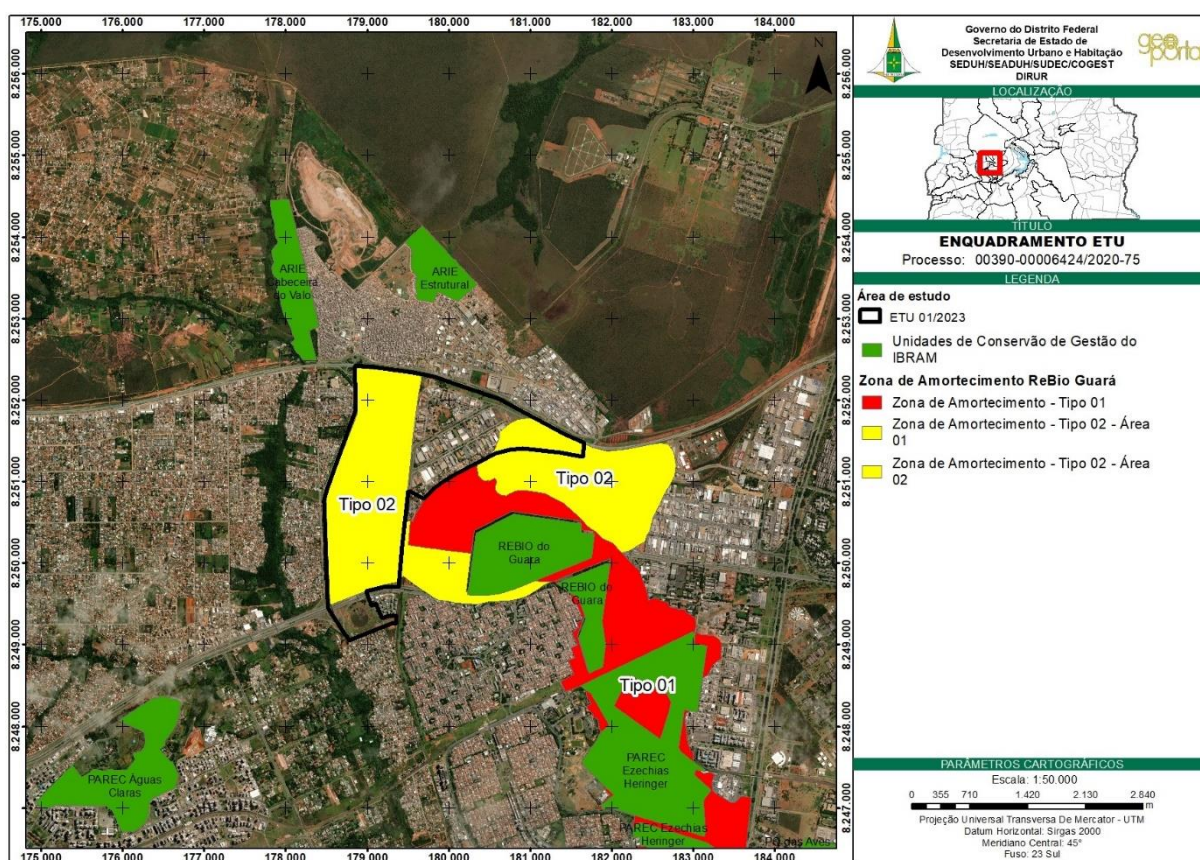


Figura 6: Localização da poligonal em relação a zona de amortecimento do ReBio Guar´a

Fonte: SEMA (2023).

O Art. 17 da **Instrução Normativa nº 04, de 3 de março de 2019**, define uma série de normas para a Zona de Amortecimento, que devem ser seguidas. Dentre as normas estabelecidas, destacamos:

“I.As normas específicas estabelecidas para as unidades de conservação, adjacentes ou sobrepostas, deverão ser respeitadas, quando estas integrarem a ZA da REBIO do Guar´a;

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
 Estudo Territorial Urbanístico do Setor J´oquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

II. Toda atividade passível de licenciamento ambiental, na forma da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e das Resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986, e nº 237, de 19 de dezembro de 1997, deverá ser licenciada pelo órgão ambiental competente, mediante autorização da administração da REBIO, conforme disposições da Resolução Conama nº 428/2010;

(...)

V. Empreendimentos implantados que não estejam de acordo com o estabelecido para esta ZA, terão um prazo de dois anos para efetuar os procedimentos de adequação determinados;

VI. Fica proibida a instalação de aterros sanitários, lixões e qualquer outro tipo de depósito de resíduos sólidos na ZA da Reserva Biológica do Guará;

(...)"

Os artigos 18 e 19, estabelecem regramentos, respectivamente para a zona de amortecimento ZA 1 e zona de amortecimento - ZA 2:

"Art. 18. Ficam estabelecidas as seguintes normas específicas para a Zona de Amortecimento – ZA 1:

(...)

IV. Não serão permitidas alterações de densidades de ocupação, mudanças de gabarito de construções, daquelas diretrizes definidas na Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e no PDL do Guará, estabelecido pela Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006.

V. Não serão admitidos novos empreendimentos na ZA que comprometam a conectividade dos fragmentos de vegetação nativa e a existência de corredores ecológicos;

(...)

Art. 19. Ficam estabelecidas as seguintes normas específicas para a Zona de Amortecimento – ZA 2:

(...)

III. Não serão permitidas alterações de densidades de ocupação, mudanças de gabarito de construções, daquelas diretrizes definidas na Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e no PDL do Guará, estabelecido pela Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006.

IV. No processo de requerimento de uma nova licença ambiental ou no ato de renovação/prorrogação de licenças já emitidas para: Rodovias, Linhas de Metrô e atividades inseridas na ZA 2, o empreendedor deverá apresentar Plano de Ação Emergencial para acidentes ambientais e medidas de contenção de poluentes de veiculação hídrica;

(...)"

Parte da poligonal, também integra a Zona de Amortecimento da Reserva da Biosfera Cerrado, criada pela **Lei Distrital nº 742, de 28 de julho de 1994**, definindo os limites, funções e sistema de gestão da Reserva da Biosfera do Cerrado no Distrito Federal e dá outras providências.

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

A Reserva da Biosfera Cerrado é um modelo de unidade de conservação, definida pela **Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000**, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), regulamentado pelo **Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002**, e que nesse caso, se sobrepõe ao Parque Nacional de Brasília, cuja a poligonal foi definida pelo **Decreto nº 24.149, de 15 de outubro de 2003**.

De acordo com a **Lei Distrital nº 742, de 28 de julho de 1994**, a Reserva da Biosfera do Cerrado no Distrito Federal abrange os seguintes espaços geográficos:

- “I - unidade de conservação do Distrito Federal, onde encontra-se preservado importante acervo biológico representativo do bioma cerrado;
- II - áreas de relevante interesse para a recuperação da cobertura vegetal;
- III - áreas de relevante interesse híbrido, estratégicas para a população do Distrito Federal;
- IV - áreas urbanas e rurais, fundamentais para a implantação de programas específicos que gerem conhecimentos e auxiliem na compreensão da dinâmica de ocupação do território e sua relação direta com a sustentabilidade dos recursos naturais disponíveis e necessários.”

De acordo com o art. 4º, as áreas de reserva são essencialmente constituídas por três zonas, a saber:

- “I - zonas núcleo, que têm por objetivo preservar os ecossistemas representados, permitindo, dentro de seus limites, as atividades previstas em lei, conforme a categoria em que se enquadrem;
- II - zonas tampão, que têm por objetivo garantir a integridade das zonas núcleo, sendo estimulada a criação de áreas de recuperação e experimentação, visando a preservação dos corredores contínuos de vegetação nativa;
- III - zonas de transição, que têm por objetivo fomentar as atividades econômicas características da região, compatibilizando o uso com a preservação dos recursos naturais e atendendo a legislação específica em vigor, principalmente nas parcelas que se localizem nas Áreas de Proteção Ambiental - APA's.”

A Reserva da Biosfera e as suas respectivas zonas, apresentam de maneira esquemática a seguinte configuração apresentada em Doyle (2009) na **Figura 7**:



Figura 7: Esquema do zoneamento da Reserva Biosfera

Fonte: Doyle, 2009 (adaptado).

Dessa forma, a Reserva da Biosfera Cerrado se sobrepõe a algumas Unidades de Conservação de Proteção Integral do Distrito Federal, dentre elas, a do Parque Nacional, criado pelo **Decreto nº 241, de 29 de novembro de 1961**, com alterações realizadas pela **Lei nº 11.285, de 8 de março de 2006**, que altera os limites do parque. De acordo com a **Lei Federal n.º 9.985, de 18 de julho de 2000**, as zonas de amortecimento correspondem ao entorno de uma unidade de conservação, onde as atividades humanas estão sujeitas a normas e restrições específicas, com o propósito de minimizar os impactos negativos sobre a unidade (**Figura 8**).

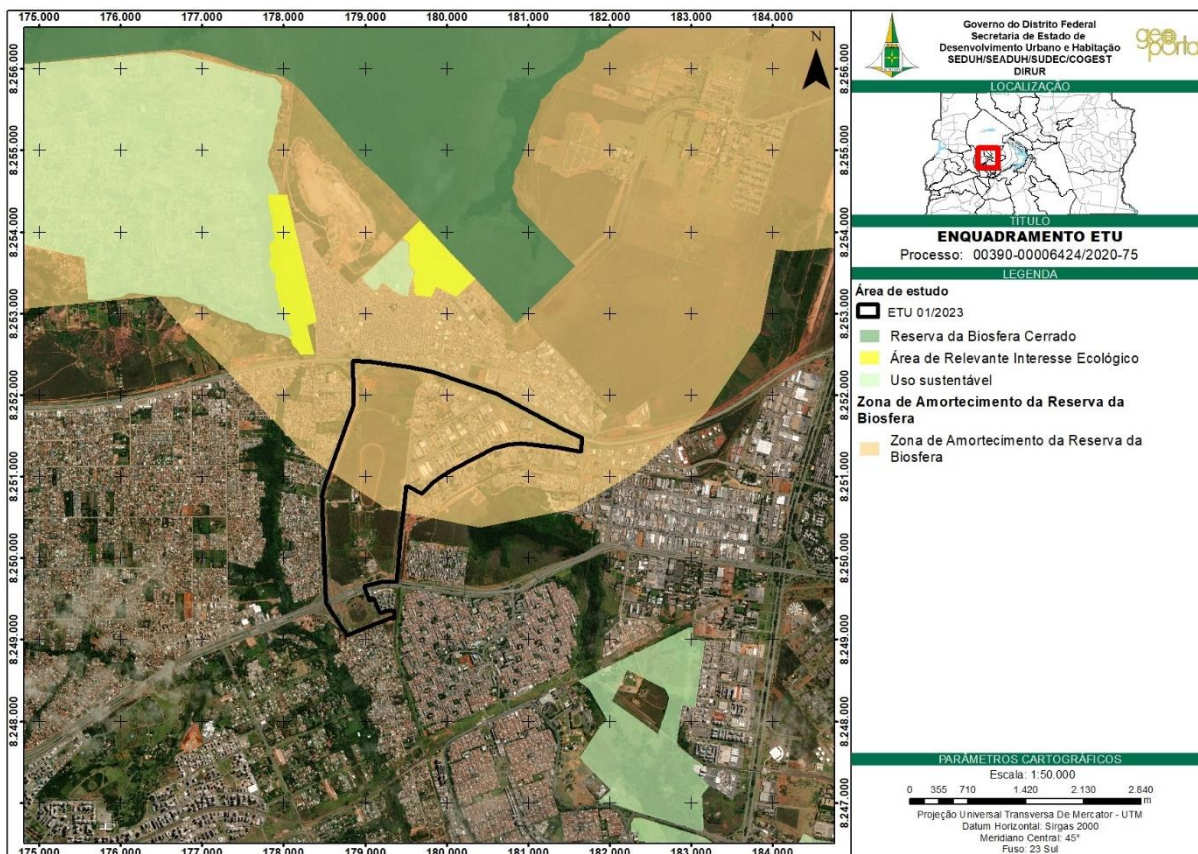


Figura 8: Localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação a Zona de Amortecimento da Reserva da Biosfera
 Fonte: SEMA, 2023.

1.3. Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal – ZEE DF

O Zoneamento Ecológico-Econômico do Brasil – ZEE é um instrumento da Política Nacional do Meio Ambiente, criado no âmbito da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências, regulamentado pelo Decreto nº 4297 de 10 de julho de 2002.

De modo que, nos termos do Decreto nº 4297 de 10 de julho de 2002, o ZEE é **instrumento de organização do território a ser obrigatoriamente seguido na implantação de planos, obras e atividades públicas e privadas**, estabelece medidas e padrões de proteção ambiental destinados a assegurar a qualidade ambiental, dos recursos hídricos e do solo e a conservação da biodiversidade,

garantindo o desenvolvimento sustentável e a melhoria das condições de vida da população.

A **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019** institui o **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal – ZEE/DF** em cumprimento ao art. 279 e ao art. 26 do Ato das Disposições Transitórias da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Sendo assim, o ZEE – DF é o instrumento estratégico de planejamento e gestão territorial, cujas diretrizes e critérios passam a orientar as políticas públicas distritais voltadas ao desenvolvimento socioeconômico sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população, em cumprimento à Lei Orgânica do Distrito Federal, segundo o disposto no art. 279 e no art. 26 do Ato das Disposições Transitórias, e em observância ao disposto no art. 4º, III, c, da Lei federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

Os estudos do Zoneamento Ecológico-Econômico do DF (ZEE-DF) consideram as vulnerabilidades, potencialidades e particularidades de cada área, dessa forma, foram desenvolvidos mapas de riscos ecológicos para uma análise de sensibilidade integrada do território, sendo eles:

- I. Risco ecológico colocalizados;
- II. Risco ecológico de perda de área de recarga de aquífero;
- III. Risco ecológico de contaminação do subsolo;
- IV. Risco ecológico de perda de solo por erosão; e
- V. Risco ecológico de perda de área de cerrado nativo.

Enquanto o mapa de perda de área de cerrado nativo está relacionado à paisagem, os demais consideram as características intrínsecas dos materiais superficiais e do substrato rochoso além da morfologia dos terrenos, ou seja, aspectos inerentes e naturais daquele ambiente, mesmo antes da ocupação humana. Esses três riscos tratam, direta ou indiretamente, do ciclo da água (**Figura 9**), estando relacionados a serviços ecossistêmicos fundamentais para o desenvolvimento do DF e para o bem-estar humano da população.

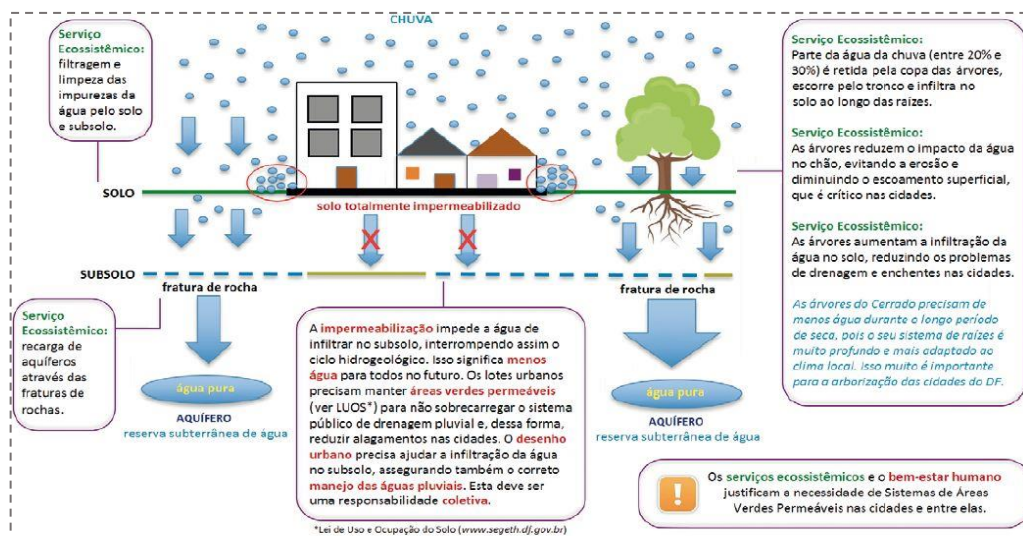


Figura 9: Esquema da dinâmica do ciclo hidrológico

Fonte: ZEE-DF, 2017.

Os estudos do ZEE-DF definem duas zonas ecológicas-econômicas para o DF, cada qual com as suas respectivas sub-zonas. A poligonal da área de estudo está integralmente inserida na Subzonas da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade (ZEEDPE) e na Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 – SZDPE 3 (**Figura 10**).

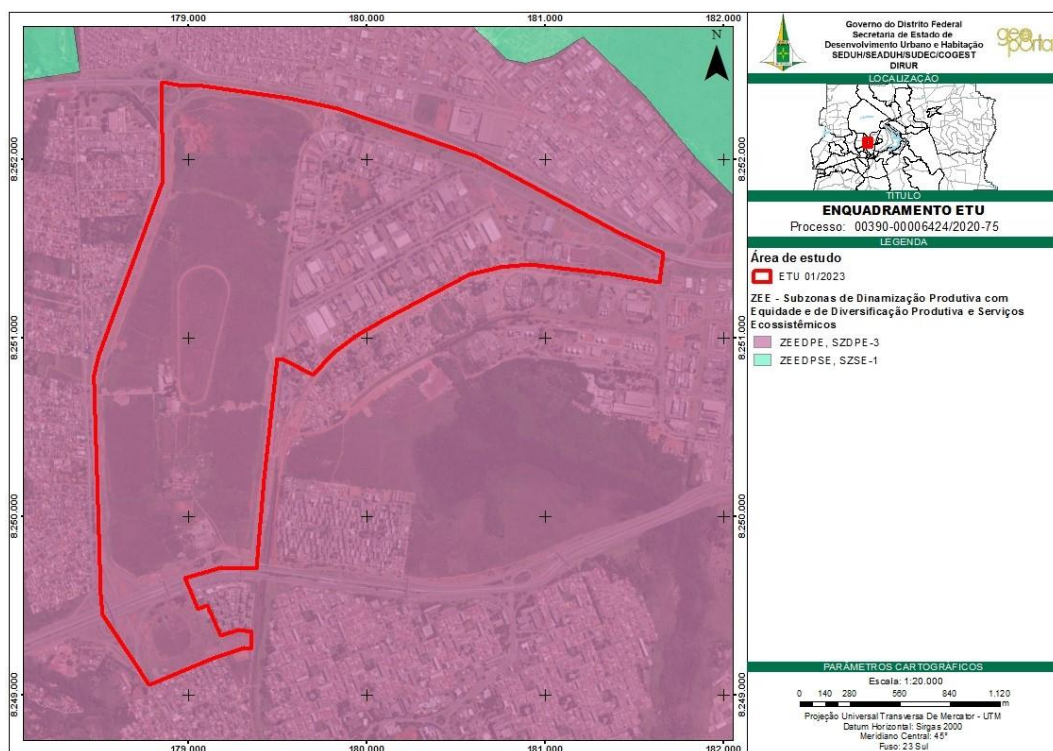


Figura 10: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação às subzonas do ZEE-DF

A ZEE DPE é destinada a diversificar as bases produtivas do Distrito Federal com inclusão socioeconômica compatível com os riscos ecológicos e com os serviços ecossistêmicos e desta forma, promover a inclusão produtiva da população e reduzir as desigualdades socioeconômicas da região.

A população do DF, ocorre predominantemente na ZEE DPE, assim como, as das infraestruturas implantadas, sendo fundamental dinamizar as atividades econômicas nessa região. Os art. 23 da **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019**, estabelece diretrizes para essa Zona:

- “I - a observância na legislação e nos instrumentos de ordenamento territorial:
 - a) de formas de expansão e desenvolvimento urbano compatíveis com o risco ecológico de perda de área de recarga de aquífero, de forma a garantir a disponibilidade hídrica em quantidade e qualidade;
 - (...)
 - c) de estratégias que facilitem o transporte e distribuição de mercadorias em área urbana;
 - (...)
- IV - a oferta de lotes institucionais vinculados à expansão do sistema de mobilidade e suas infraestruturas;

V - a promoção de núcleos urbanos compactos, no planejamento de novas ocupações e na revitalização de áreas consolidadas;

VI - a consolidação dos centros e subcentros urbanos e a promoção de novas centralidades e de sua interligação viária, por meio da integração entre os diversos modais de transportes, preferencialmente com a utilização de fontes de energia limpa;

VII - a implantação de sistemas integrados de mobilidade humana e transporte público coletivo que atendam às demandas de diferentes segmentos da sociedade;

VIII - a implantação de infraestrutura que promova:

a) integração do transporte rodoviário, metroviário e ferroviário entre si e com os modais não motorizados;

b) a implantação de estacionamento de veículos próximo às estações de transporte público de alta e média capacidade;

(...)

d) o transporte de média e baixa capacidade para o atendimento das demandas por transporte interno nas subzonas SZDPE 2, SZDPE 3, SZDPE 4, SZDPE 5, SZDPE 6 e SZDPE 7;

IX - a expansão e modernização das infraestruturas e os equipamentos de mobilidade ativa no entorno imediato das estações rodoviárias, metroviárias e ferroviárias;

X - o estímulo à adoção de novas tecnologias edilícias e arquitetônicas que promovam a eficiência energética, o reúso de água e o gerenciamento e tratamento de resíduos sólidos;

XI - a implantação do Sistema de Áreas Verdes Permeáveis Intraurbanas, como parte da estratégia de manutenção da permeabilidade do solo, infiltração, recarga, manejo de águas pluviais e melhoria do microclima urbano, inclusive com práticas agroecológicas e de fins comunitários, atendendo às especificidades de cada subzona, conforme o disposto no art. 49, VI;

(...)

XIV - o aporte de infraestrutura de saneamento ambiental compatível com os riscos ecológicos, a disponibilidade hídrica e os padrões e intensidade de ocupação humana;

XV - o controle e monitoramento das estratégias e infraestruturas de drenagem pluvial para assegurar a manutenção da quantidade e qualidade das águas nos corpos hídricos;

(...)

XVII - a regulamentação da captação de águas da chuva, por instrumento próprio, ouvido o CRH/DF, como medida para o enfrentamento da escassez hídrica;

(...)

XX - a consolidação do sistema de gerenciamento de resíduos sólidos, com vistas a coleta seletiva, reaproveitamento, geração de energia e correta disposição final dos resíduos, com inclusão socioproductiva e dinamização da cadeia produtiva da reciclagem;

XXI - a destinação de áreas públicas para organizações de catadores de materiais recicláveis com vistas à implantação de centrais de triagem e reciclagem.

Parágrafo único. O percentual de permeabilidade do solo em parcelamentos urbanos nas áreas com alto risco de perda de recarga de aquíferos é definido

por metodologia específica estabelecida em regulamentação própria, ouvido o CRH/DF.”

Quanto às diretrizes para a SZDPE 3, a Lei do ZEE-DF diz:

“Art. 26. São diretrizes para a SZDPE 3:

I - a intensificação da fiscalização contra o parcelamento de chácaras;

II - a manutenção das áreas protegidas nesta Subzona e dos serviços ecossistêmicos prestados pelas áreas correspondentes à Área de Relevante Interesse Ecológico da Granja do Ipê, à Fazenda da EMBRAPA e à Fazenda Sucupira;

III - o estímulo às atividades N3 e N4, de modo a aumentar a autonomia desta Subzona em relação à área central de Brasília e minimizar os fluxos de transporte;

IV - a implantação de infraestrutura de saneamento ambiental necessária para a garantia da qualidade e quantidade de água nos córregos tributários do Lago Paranoá, especialmente o da Unidade Hidrográfica do Riacho Fundo, inclusive nos processos de regularização fundiária;

V - a priorização de programas e projetos de recuperação e requalificação ambiental da Bacia do Riacho Fundo;

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

VII - a otimização das instalações com vistas à redução das perdas reais 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%.”

Para fins de diversificação econômica, os estudos do ZEE-DF definem uma classificação de naturezas de atividades produtivas (**Quadro 1**), orientando o desenvolvimento dessas atividades para cada subzona, como apresentado anteriormente nas suas respectivas diretrizes.

Quadro 1: Classificação de naturezas de atividades produtivas – ZEE-DF

MODALIDADE DE ATIVIDADES PRODUTIVAS	ATIVIDADES QUE PROMOAM A ECONOMIA DA CONSERVAÇÃO
ATIVIDADES PRODUTIVAS DE NATUREZA 3 (N3)	Atividades do setor terciário e secundário de pequeno porte da economia, não segregadas dos demais usos e respeitadas a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território.
	São atividades tipicamente urbanas de comércio, serviço e industrial de pequeno porte passíveis de realização em áreas da malha urbana e não segregadas dos demais usos.

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

ATIVIDADES PRODUTIVAS DE NATUREZA 4 (N4)	Atividades dos setores terciário e secundário da economia nas extremidades da malha urbana e contíguas às rodovias, respeitada a legislação de uso e ocupação do solo e a capacidade de suporte ecológica do território.
	São atividades industriais localizadas nos arredores das cidades – ainda em espaço urbano – e próximas a estradas.

Cabe ressaltar que os mapas apresentados neste estudo foram elaborados de forma a subsidiar a elaboração das diretrizes de ocupação do solo urbano e não substituem os Estudos de Impactos Ambientais, a serem solicitados pelo órgão competente, na etapa de Licenciamento Ambiental. Nesse sentido, os mapas supracitados têm caráter preliminar, compatível ao planejamento urbano e territorial, não contemplando o detalhamento necessário ao projeto urbanístico. A delimitação mais precisa ou a identificação de áreas ambientalmente sensíveis deve ser objeto de estudos próprios.

1.3.1. Riscos Ecológicos do ZEE-DF

Os Riscos Ecológicos devem ser considerados, no processo de parcelamento do solo, de modo que a expansão e a qualificação das áreas urbanas devem buscar soluções diferentes escalas para mitigar os efeitos da ocupação.

De acordo com o ZEE-DF, a área da poligonal de estudo do ETU 01/2023, incide, integral ou parcialmente, sobre os seguintes riscos ecológicos:

- I. Riscos Ecológico Colocalizados: 1 e 2 Alto e Muito Alto (Figura 11);
- II. Risco Ecológico de Perda de Área Remanescente de Cerrado Nativo: Alto (Figura 12);
- III. Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo: Alto (Figura 13);
- IV. Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero: Médio (Figura 14);
- V. Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão: Baixo (Figura 15).

Na área da Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais do Jôquei Clube ocorre a sobreposição de duas classes de risco ecológico alto, como pode ser observado no

Mapa de Risco Ecológico Co-localizado (**Figura 11**): o Risco Ecológico de Perda de Área Remanescente de Cerrado Nativo (**Figura 12**) e o Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo (**Figura 13**).

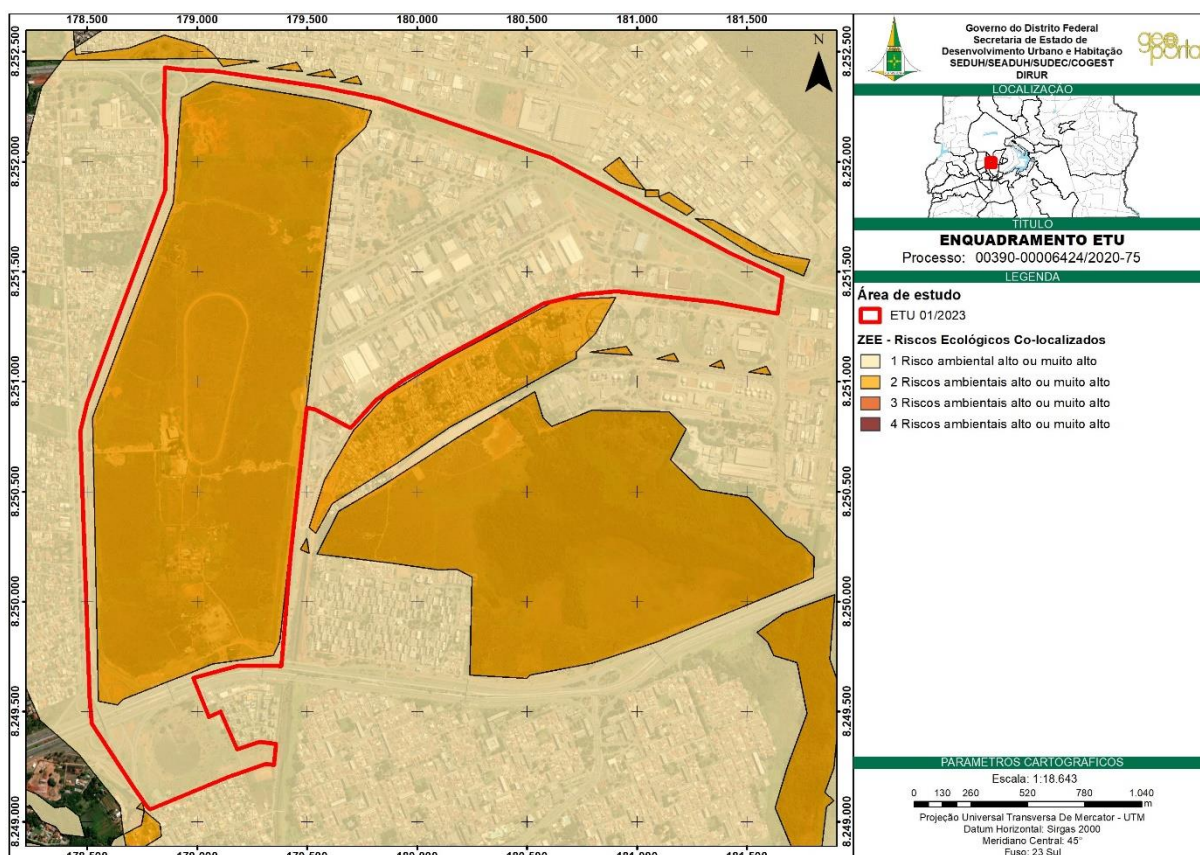


Figura 11: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação aos Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF

Como mencionado anteriormente, a área da Estratégia de Oferta de Áreas habitacionais do Jôquei Clube está inserida na Classe de Alto Risco Ecológico de Perda de Área Remanescente de Cerrado Nativo (**Figura 12**). De acordo com o ZEE-DF, quanto maior a propensão a fragmentação das áreas de vegetação de Cerrado Nativo, maior o risco associado.

O Cerrado está associado à inúmeras funções da infraestrutura ecológica, que se traduzem em serviços ecossistêmicos, além do ciclo hidrológico. Há necessidade do estabelecimento de mecanismos, em curto, médio e longo prazo, que impeçam intervenções que fragmentem os principais maciços de Cerrado.

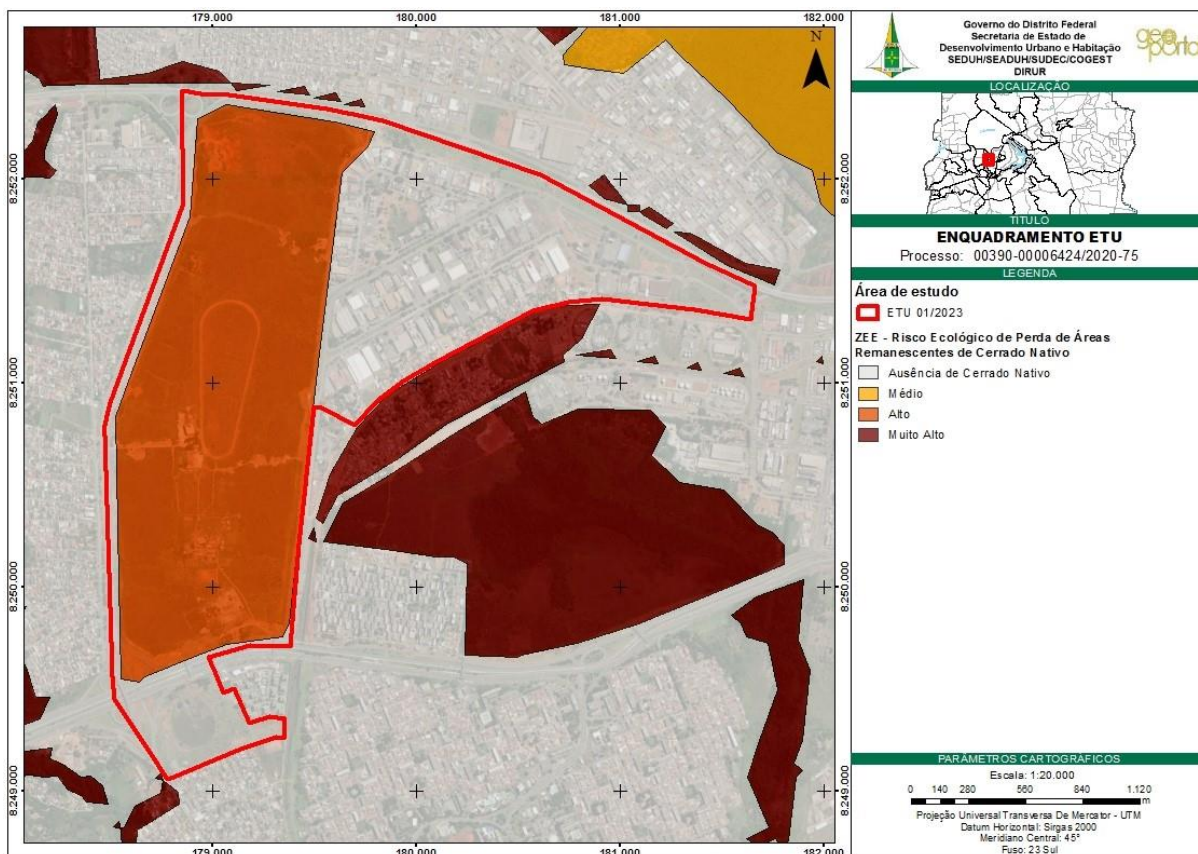


Figura 12: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo do ZEE-DF

A cobertura vegetal, principalmente a nativa, tem grande importância para a manutenção da qualidade da água subterrânea e de proteção do solo. A proteção do solo, ocorre naturalmente em virtude da serapilheira e das etapas do ciclo hidrológico, como a interceptação da precipitação realizada pelas copas das árvores, reduzindo a ocorrência de processos erosivos.

No que tange a qualidade da água, a parcela da precipitação que esco superficialmente e que infiltra, percola por diversas camadas do solo, que promove (a depender do solo e da qualidade da água que está infiltrando), um processo de filtração, e dessa forma, melhorando a qualidade da água que chega aos aquíferos.

Portanto, a retirada da vegetação causa grandes impactos ao meio ambiente, trazendo prejuízo na qualidade da água que chega aos aquíferos e contribuindo para a deflagração dos processos erosivos.

O impacto da retirada da vegetação, torna-se mais preocupante quando associado ao alto risco de contaminação do subsolo (**Figura 13**), o qual, está diretamente relacionado à fragilidade dos aquíferos. Isso diz respeito ao grau de proteção natural e das ameaças potenciais que existem, como potencial de gerar contaminação. De modo que, as fontes de poluição com potencial de gerar contaminação estão em superfície. Esse risco pode ser incrementado quando há a retirada da vegetação natural e das parcelas superficiais do solo, como áreas de empréstimos ou obras de parcelamento do solo, consequentemente reduzindo o potencial de filtração natural do solo.

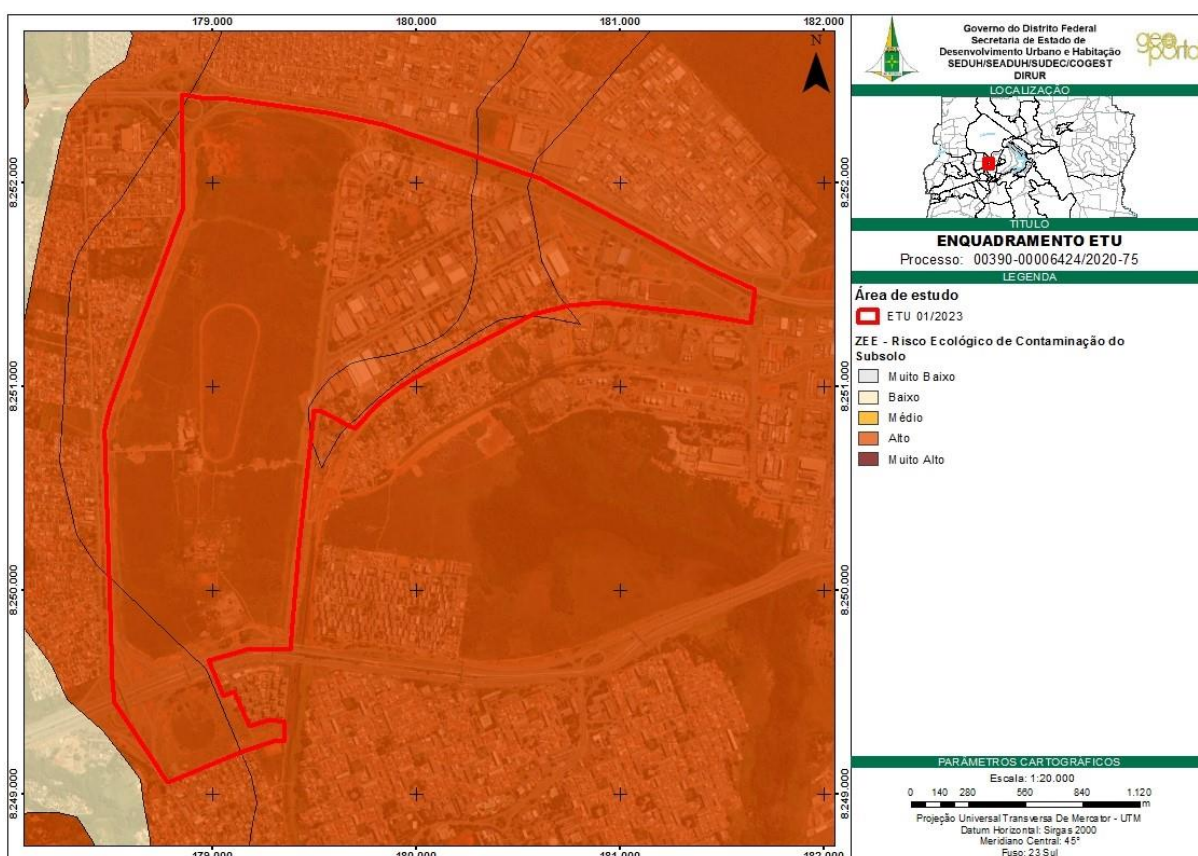


Figura 13: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo do ZEE-DF

De acordo com o Caderno técnico da Matriz Ecológica do ZEE-DF, são fontes de contaminação do processo de parcelamento do solo: as fossas negras e sépticas; fugas da rede de esgoto e de galerias de águas pluviais; infiltração de efluentes industriais; vazamentos de postos de gasolina; chorume e pluma de contaminação de aterros sanitários e lixões; depósitos de lixo próximos dos poços mal construídos ou

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
 Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

abandonados; uso indevido e/ou excessivo de fertilizantes nitrogenados e especialmente a contaminação por produtos químicos.

De acordo com o ZEE-DF, considera-se recarga de aquíferos, a infiltração da água por meio do solo, para assegurar o reabastecimento das reservas de águas subterrâneas. A impermeabilização dessas áreas de recarga pode acarretar na redução dos volumes de água armazenados no solo.

Além disso, outros impactos são deflagrados nas funções hidrológicas, como por exemplo, manutenção da perenidade dos cursos d'água superficiais no período de seca e depuração de substâncias que contaminam as águas mais profundas. Evidencia-se que o processo de ocupação inadequado e a superexploração representam grandes agentes nos problemas de recarga de aquífero, podendo levar ao esgotamento dos recursos e à contaminação dos aquíferos.

A poligonal do ETU 01/2023, incide sob uma área de Médio Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero (**Figura 14**), contudo, esse risco pode ser incrementado, à medida que, a área for parcelada, principalmente se o projeto prever o máximo de impermeabilização do solo.

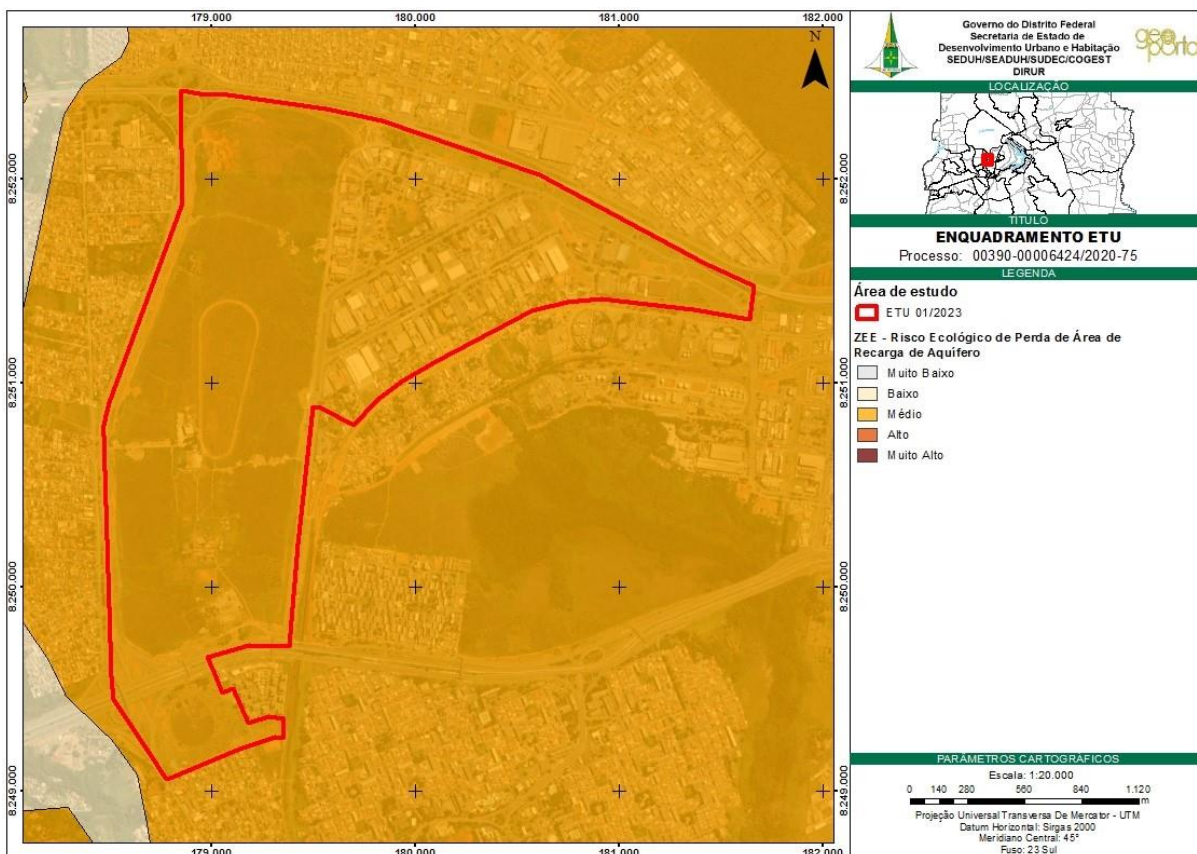


Figura 14: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco Ecológico de Perda de Área de Recarga de Aquífero do ZEE-DF

Portanto, sempre que possível, o projeto urbanístico deve objetivar a qualificação dos espaços verdes, propondo técnicas compensatórias em drenagem urbana (infraestrutura verde) qualificadas, diversas e na escala do lote. Visando mitigar o impacto das ocupações no ciclo hidrológico e na recarga dos aquíferos.

O parcelamento do solo, pode promover a deflagração de processos erosivos. Embora a poligonal se encontre em uma área que apresente baixo risco de perda de solo por erosão (**Figura 15**), durante a implantação do empreendimento, podem ser deflagrados pontos de erosão de maneira a aumentar a sensibilidade da área aos processos erosivos, principalmente se associados ao lançamento de águas oriundas de escoamento superficial e a retirada da cobertura vegetal.

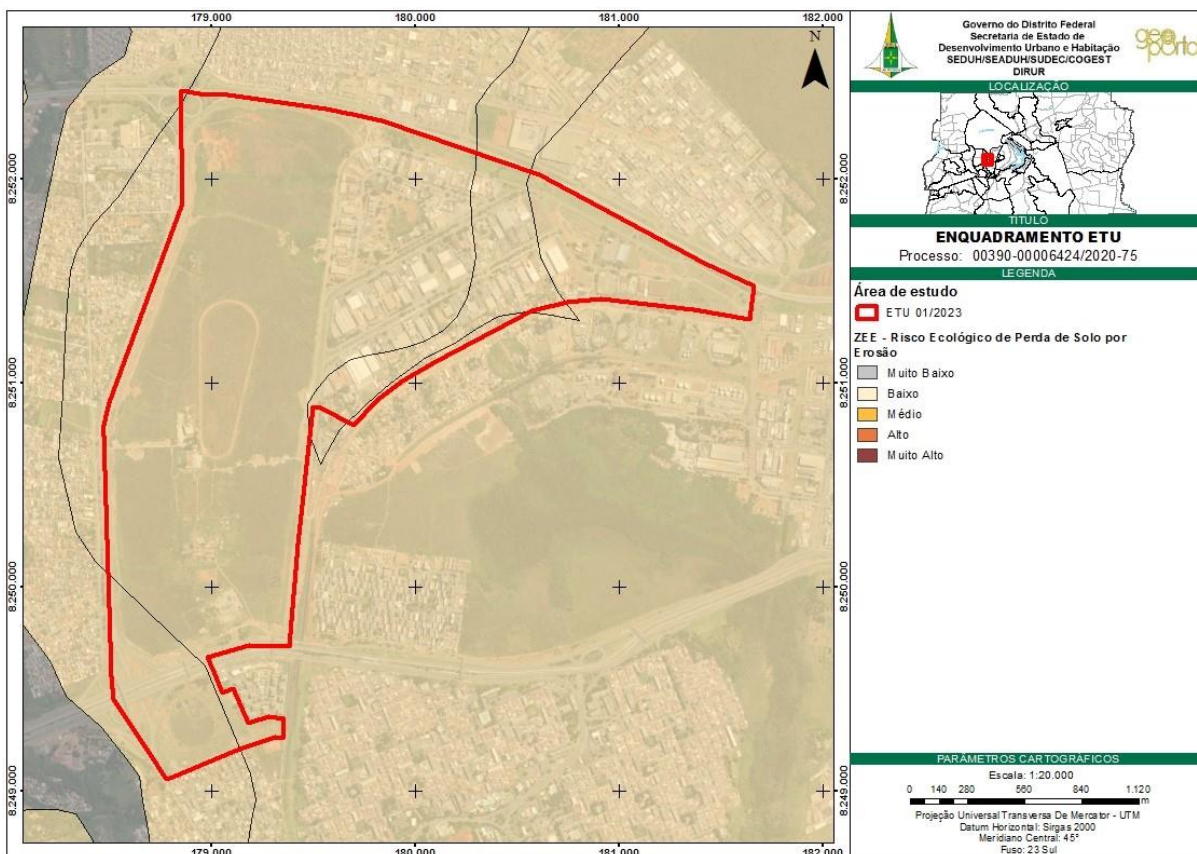


Figura 15: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão do ZEE-DF

1.4. Orientações gerais sobre os aspectos ambientais

A poligonal do ETU 01/2023 apresenta 35% da sua área ocupada, relativo ao Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – STRC, e 65% desocupada, estando abrangida pela Estratégias de Oferta Habitacionais do Jóquei Clube.

Os riscos ecológicos de Contaminação do Subsolo e Perda de Área Remanescente de Cerrado Nativo são classificados como ALTO e ocorrem sobre a área de Oferta Habitacional do Jóquei clube

Nas áreas em que ocorrem a sobreposição de dois riscos ecológico colocalizados, associado ao risco ecológico de contaminação do solo, recomenda-se que:

- I. Sejam realizadas obras de infraestrutura tais como drenagem urbana (micro e macrodrenagem) e esgotamento sanitário, e que sejam

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
 Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

dimensionados de forma adequada, visando atender a população total prevista no projeto, considerando a estratégia do PDTO a qual está área incide. E dessa forma, visando evitar que ocorra direcionamento de efluente de maneira incorreta, sobrecarga e/ou colapso dos sistemas;

- II. Não utilizar, armazenar a manipular produtos com potencial poluidor dos solos e da água.
- III. Não executar e/ou instalar atividades com alto potencial poluidor;
- IV. Os empreendimentos devem observar as resoluções, estabelecidas pelos órgãos competentes, sobre lançamento de cargas poluidoras, difusas ou pontuais;
- V. Quando utiliza alternativas de esgotamento sanitários, tais como fossas sépticas, ecológicas e sumidouros, tais infraestruturas devem ser projetadas e executadas em conformidade com as normas técnicas, com plano de manutenção e constante retirada do lodo.
- VI. Nas áreas cujo o uso não terá destinação residencial, deve ser elaborado um Plano de gerenciamento nas áreas com alto risco ecológico de contaminação do subsolo, devendo conter medidas que assegurem o monitoramento da qualidade da água e do solo, visando manter as taxas dos contaminantes em de acordo com as legislações específicas aplicáveis.

Nas áreas em que ocorrem a sobreposição de mais de um risco ecológico colocalizado, associado ao Alto Risco de perda de área de cerrado nativo, o ZEE recomenda que:

- I. Que os projetos urbanísticos busquem propor soluções para mitigar a retirada da cobertura;
- II. Preferencialmente, a compensação ocorra nas áreas de recarga de aquífero para assegurar o Balanço de áreas permeáveis prioritárias em todos os instrumentos territoriais e urbanísticos
- III. Sejam propostos Sistemas de Áreas Verdes intra-urbanas e entre as cidades neste eixo;

- IV. A arborização dos ambientes urbanos tenha como finalidade contribuir com a recarga de aquífero. Que sejam considerados na arborização urbana os indivíduos arbóreos e não apenas indivíduos gramíneos e arbustivos. Esta população de árvores deve ser, preferencialmente, nativa de Cerrado, devido à sua resistência aos meses de seca;
- V. A requalificação das áreas urbana e periurbanas visando o seu adensamento de indivíduos arbóreos, massa vegetal, reflorestamento, para efetiva promoção da recarga dos aquíferos, ao mesmo tempo em que cumprem outras funções ecossistêmicas, dentre as quais a captura de carbono e de poluentes.

No que tange às áreas risco de perda de serviço ecossistêmico de recarga de aquíferos (médio a muito alto), recomenda-se que seja observado o disposto no **Decreto nº 44.037, de 20 de dezembro de 2022**, para fins de elaboração do projeto urbanístico.

Considerando o contexto da poligonal, a qual também incide sob áreas de risco de perda de serviço ecossistêmico de contaminação do subsolo, recomenda-se que, todas as medidas de infiltração e/ou recarga, tenham como finalidade além do controle da quantidade do escoamento superficial, o controle da qualidade da água, visando promover uma infiltração com menor carga poluidora.

Adotadas as técnicas supracitadas, recomenda-se que preferencialmente ocorram na escala do lote de forma distribuída, evitando concentração de estruturas nas demais áreas do parcelamento.

Reforçamos que é imprescindível que qualquer implementação de estrutura verde de drenagem urbana seja acompanhada de projeto paisagístico visando qualificar esses espaços. Não devem ser implementadas bacias de retenção ou retenção em ELUP, devendo estes serem integrados por meio de projetos de paisagismo de qualidade, que garantam a qualificação desses espaços.

2. DISPOSIÇÕES URBANÍSTICAS

2.1. Área de Entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília – CUB

No intuito de definir área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília, que visa salvaguardar a concepção, visibilidade, ambiência e manutenção física do bem tombado, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN emitiu a Portaria nº 68, de 15 de fevereiro de 2012. Essa norma também define a bacia do Lago Paranoá como área de interesse patrimonial e necessária à ambiência e visibilidade do conjunto urbanístico tombado.

A Portaria estabelece que todas as intervenções na área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília deverão obedecer às seguintes diretrizes gerais (Portaria nº 68/2012- IPHAN, art. 2º):

- I – Garantir a leitura do traçado e a preservação do espírito, concepção e ambiência do Plano Piloto, projetado por Lucio Costa, conforme disposto no documento Brasília Revisitada, anexo I do Decreto nº 10.829/1987 do Governo do Distrito Federal e da Portaria nº 314/1992 do IPHAN;
- II – Garantir a visibilidade do horizonte a partir da área tombada;
- III – Garantir a visibilidade do Plano Piloto a partir dos mirantes naturais existentes na cumeada da Bacia do Lago Paranoá.”

Conforme art. 3º da referida Portaria, na área do entorno em questão, “qualquer projeto que envolva mudança no parcelamento e/ou uso do solo, incluindo novos loteamentos e/ou projetos de regularização fundiária deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do art. 18 do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, e da Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010.

A **Área de Entorno – AE** do CUB, foi zoneada em 6 setores pela Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012. A poligonal do ETU 01/2023 está totalmente inserida no **Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada - SE-03 (Figura 16)**. De acordo com o Parágrafo único do art. 1º da referida portaria, considera-se parte da AE uma faixa de **500 m (quinhentos metros) no lado oposto da rodovia DF-001**, contados a partir do seu eixo, ao longo de toda a poligonal definida pela Portaria nº 68/2012 – IPHAN.

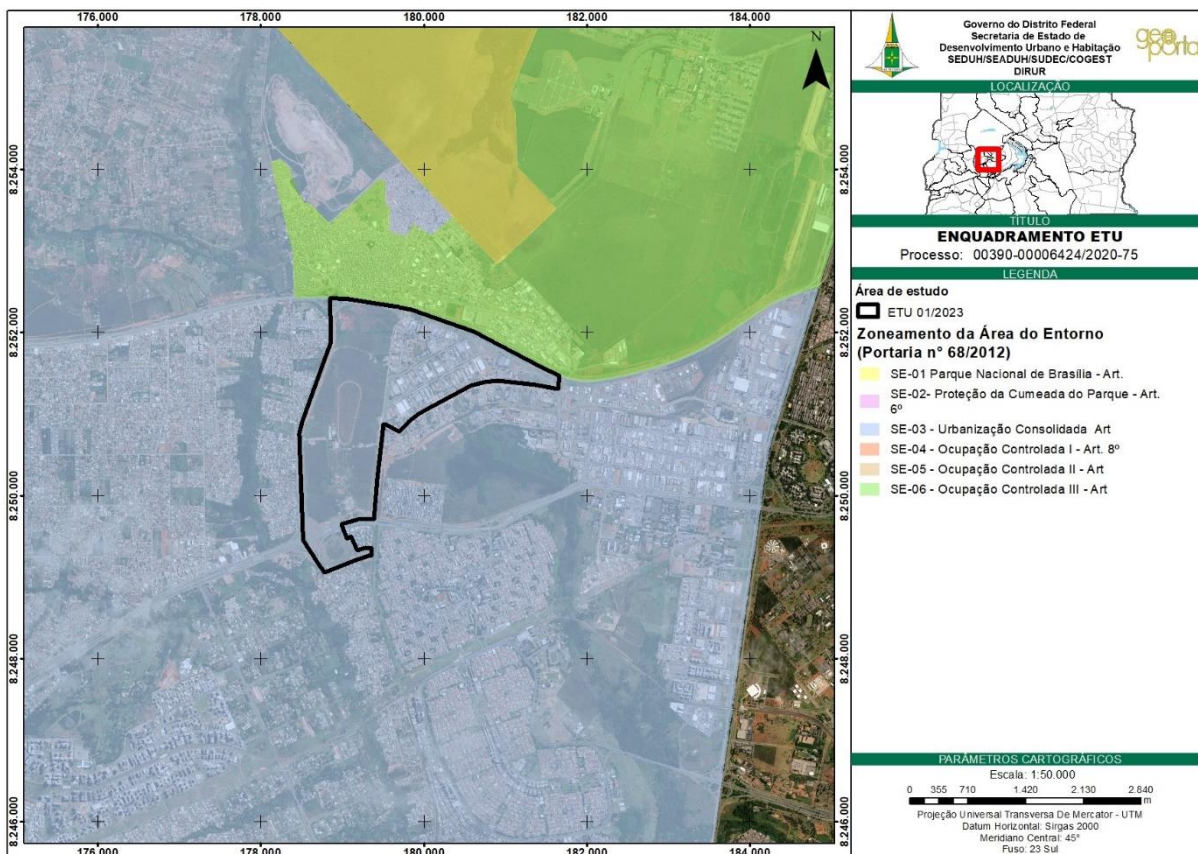


Figura 16: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Zoneamento da Área de Entorno do PPCUB

A Portaria nº 68, de 15 de fevereiro de 2012 define em seu art. 7º as áreas abrangidas pelo Setor de Entorno 03 e nos seus parágrafos 3, 4 e 5 define critérios de altura que dependem de aprovação do IPHAN.

Art. 7º O **Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada (SE-03)** abrange o Guará, Águas Claras, Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), Setor de Oficinas Sul (SOFS), Vicente Pires e Núcleo Bandeirante.

(...)

§ 3º Para lotes situados nas cotas inferiores a 1090 (mil e noventa) metros de altitude, tomando como referência o nível mais alto da testada do lote, deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que ultrapasse o limite de 10 (dez) pavimentos ou 34 (trinta e quatro) metros de altura.

§ 4º Para lotes situados entre as cotas 1090 (mil e noventa) e 1175 (mil, cento e setenta e cinco) metros de altitude, tomando como referência o nível mais alto da testada do lote, deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que ultrapasse o limite de 7 (sete) pavimentos, sendo térreo mais 6 (seis), ou 21 (vinte e um) metros de altura.

(...)

2.2. Disposições da Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS

A Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS (aprovada pela Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, e atualizada por meio da Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022) estabelece critérios e parâmetros de uso e ocupação para lotes e projeções localizados na Macrozona Urbana do Distrito Federal, nos parcelamentos urbanos registrados em cartório de registro de imóveis competente e demais áreas indicadas no art. 1º.

As categorias de usos do solo nos lotes e projeções são definidas pela LUOS por Unidades de Uso e Ocupação do Solo – UOS, em seu art. 5º, conforme o Anexo I da referida lei. Para a área de estudo foram admitidas as seguintes UOS:

“Art. 5º (...)

III - UOS CSIIR - 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;

a) CSIIR 1 - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;

b) CSIIR 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;

c) CSIIR 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;

IV - UOS CSIIR NO - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial Não Obrigatório, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional, industrial e residencial, nas categorias habitação unifamiliar ou habitação multifamiliar em tipologia de casas ou habitação multifamiliar em tipologia de apartamentos, não havendo obrigatoriedade para qualquer um dos usos, e que apresenta 2 subcategorias;

a) CSIIR 1 NO - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;

b) CSIIR 2 NO - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;

V - UOS CSII - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, sendo proibido o uso residencial, e que apresenta 3 subcategorias;

a) CSII 1 - localiza-se em áreas internas aos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, com características de abrangência local;

- b) CSII 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;
- c) CSII 3 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos ou próxima a áreas industriais, situada em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, sendo de abrangência regional;
- VI - UOS CSIIInd - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, localizada nas áreas industriais e de oficinas, sendo proibido o uso residencial, e apresenta 3 subcategorias:
- a) CSIIInd 1 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos, em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, separada das áreas habitacionais, e abriga atividades com menor incomodidade ao uso residencial;
- b) CSIIInd 2 - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos, em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, separada das áreas habitacionais, e abriga atividades com maior incomodidade ao uso residencial;
- (...)
- VII - UOS CSIIIndR - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial, Residencial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, localizada nas áreas industriais e de oficinas, em lotes de menor porte, sendo facultado o uso residencial, exclusivamente nos pavimentos superiores, e condicionado à existência de uso não residencial;
- VIII - UOS Inst - Institucional, onde é permitido exclusivamente o uso institucional público ou privado;
- IX - UOS Inst EP - Institucional Equipamento Público, onde 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;
- (...)"

As UOS definidas para o Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo deste estudo visam tanto os novos projetos de parcelamento do solo quanto à adequação do projeto urbanístico à LUOS.

2.3.Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), **Lei nº 4.566, de 04 de janeiro de 2011**, define a Estrada Parque Ceilândia (EPCL) e a Estrada Parque Ceilândia – EPCL como componentes do sistema de transporte do Eixo Oeste.

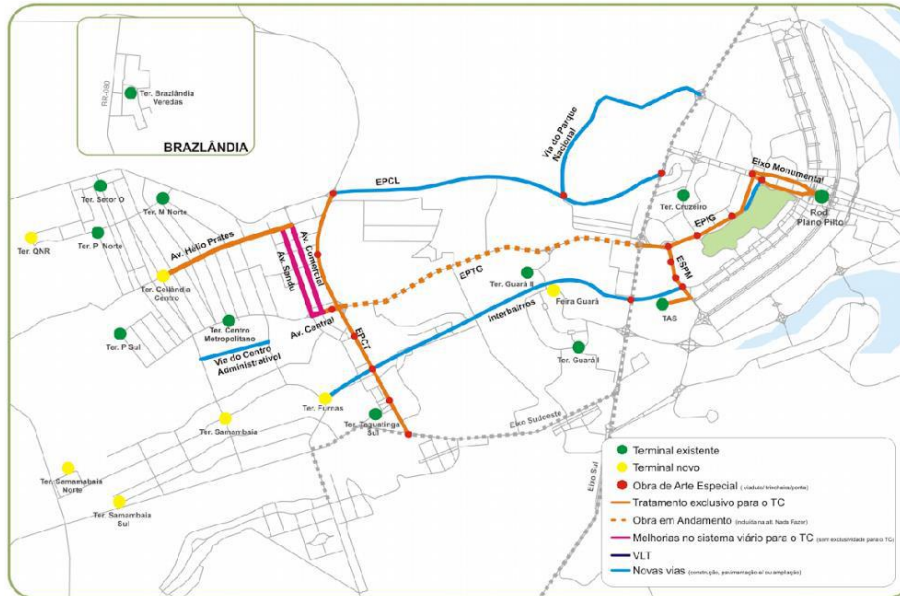


Figura 17: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Eixo Oeste – PDTU

São objetivos do PDTU, de acordo com o art. 2º da **Lei nº 4.566, de 04 de janeiro de 2011**:

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.”

O art. 24 da **Lei nº 4.566, de 04 de janeiro de 2011** dispõe sobre os objetivos fundamentais do sistema viário:

I – assegurar que o sistema viário estruturador e de transporte seja constituído pelas estradas vicinais e pela rede ferroviária, de forma adequada e prioritária ao transporte coletivo;

II – desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas;

III – implementar soluções viárias que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo;

IV – definir uma rede viária articulada e hierarquizada que elimine os gargalos físicos e operacionais e propicie condições apropriadas para os usuários da via;

V – sistematizar a coleta, a análise e a divulgação dos dados estatísticos de acidentes;

VI – adotar o uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito;

VII – mobilizar a sociedade em prol da segurança de trânsito e promover campanhas educativas para a sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito;

VIII – reduzir os impactos sobre a permeabilidade do solo, a arborização e o meio ambiente.”

2.4.Disposições do PDOT

2.4.1.Zoneamento

De acordo com o Macrozoneamento e o Zoneamento definido no âmbito do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, a poligonal do ETU 01/2023, encontra-se inserida na Macrozona Urbana, na Zona Urbana Consolidada **(Figura 18)**.

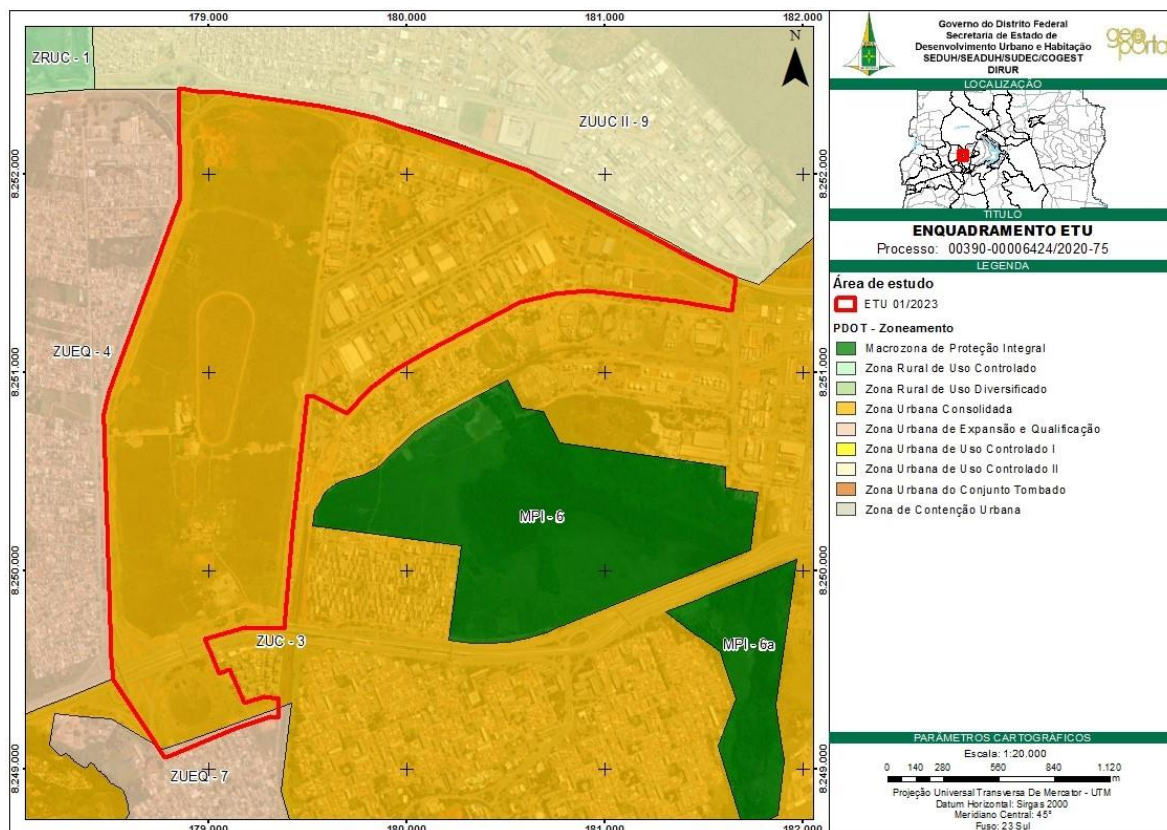


Figura 18: Mapa de localização da poligonal do ETU 01/2023 em relação ao Zoneamento do PDOT

A Zona Urbana Consolidada, segundo o PDOT-DF, é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários. Os artigos 72 e 73 do PDOT-DF apresentam as áreas que integram essa Zona e suas diretrizes:

“Art. 72. (...)”

Parágrafo único. Integram esta Zona, conforme Anexo I, Mapa 1A:

(...)

IX – áreas urbanas do Guará;

X – Setor de Indústria e Abastecimento – SIA;

(...)

Art. 73. Na Zona Urbana Consolidada, devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:

I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;

(...)” (Grifo nosso)

2.4.2. Estratégias de Ordenamento Territorial

O PDOT propõe um conjunto de ações de estruturação do território que constituem as Estratégias de Ordenamento Territorial. Na poligonal do ETU 01/2023 incidem as estratégias de oferta de novas áreas habitacionais (**Figura 19**) e de áreas econômicas (**Figura 20**).

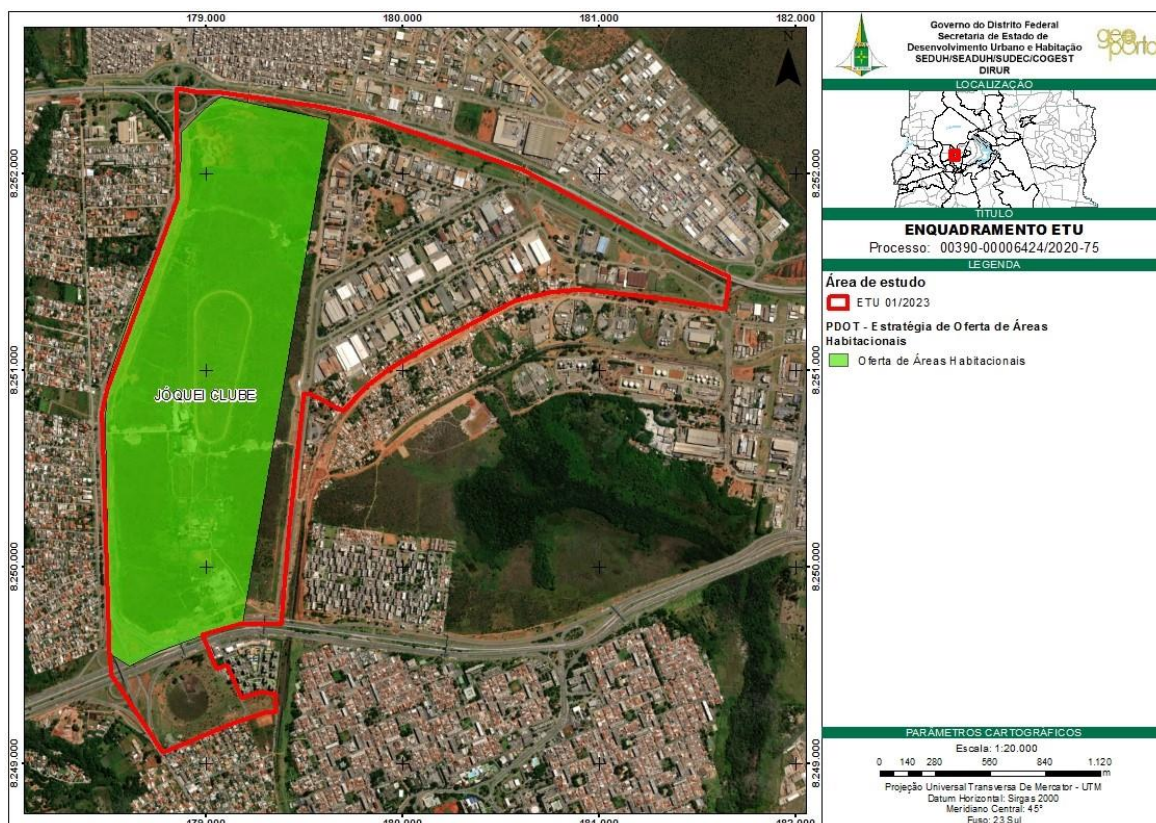


Figura 19: Mapa de localização da poligonal ETU 01/2023 em relação às Estratégias de Ordenamento Territorial - Estratégia de Oferta de Áreas habitacionais do PDOT

As Estratégias de **Oferta de Áreas Habitacionais** são definidas no art. 134 do PDOT:

- “Art. 134. A Estratégia de Oferta de Novas Áreas Habitacionais tem o objetivo de atender à demanda habitacional a partir de projetos e programas de iniciativa pública voltados a diferentes faixas de renda, buscando:
- I – a oferta de áreas em diferentes partes do território;
 - II – a proximidade com núcleos urbanos consolidados onde haja oferta de serviços, comércios e equipamentos comunitários;
 - III – a proximidade com os principais corredores de transporte;

IV – o respeito à capacidade de suporte do território, no que se refere ao abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem de águas pluviais.

Parágrafo único. A oferta de áreas habitacionais deverá ser promovida mediante a urbanização de novos núcleos ou mediante a otimização de localidades urbanas com infraestrutura subutilizada, com vazios residuais ou com áreas obsoletas.”

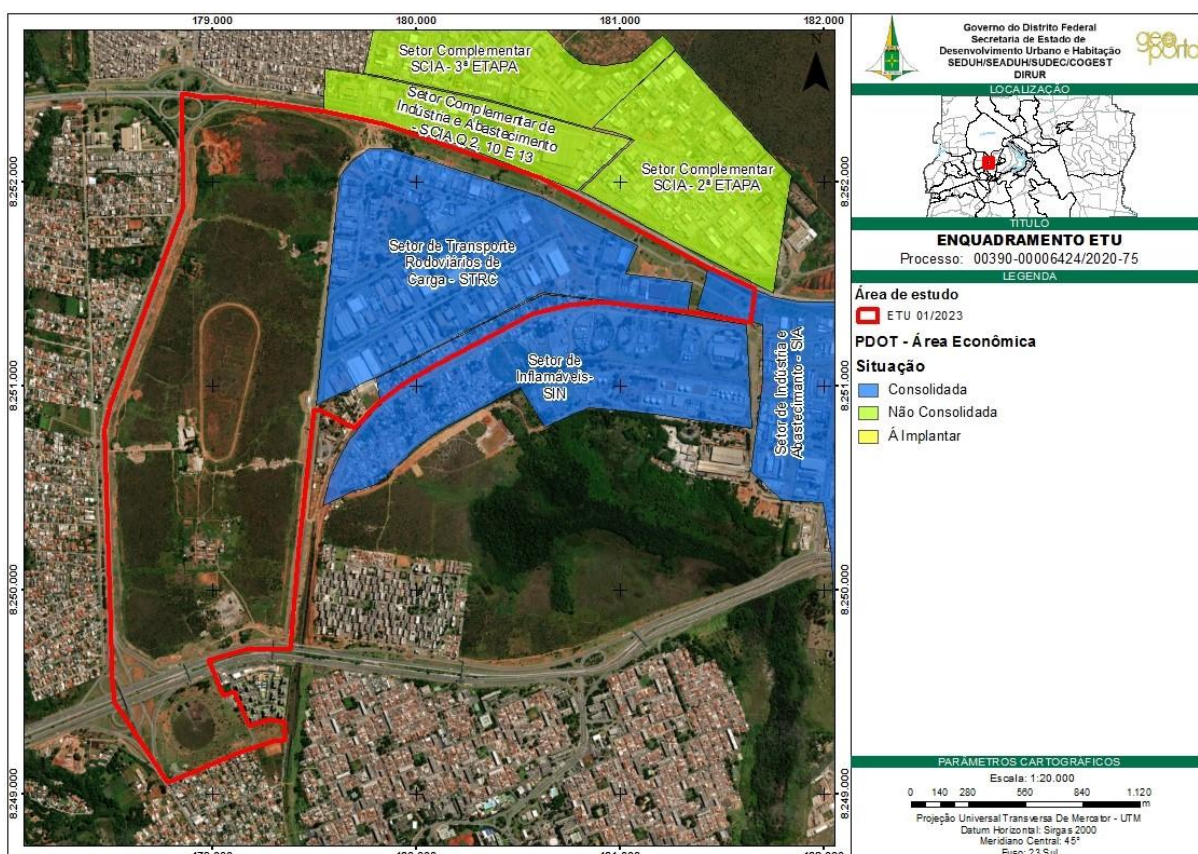


Figura 20: Mapa de localização da poligonal ETU 01/2023 em relação às Estratégias de Ordenamento Territorial - Áreas Econômicas do PDOT

O PDOT delimitou **Áreas Econômicas** para atender às diretrizes setoriais para o desenvolvimento econômico. Segundo o PDOT, nestas áreas será incentivada a instalação de atividades geradoras de trabalho e renda por meio de programas governamentais de desenvolvimento econômico, com o objetivo de oferta de empregos, de qualificação urbana, de articulação institucional e de formação de parcerias público-privadas.

O PDOT classifica essas áreas de acordo com o nível de consolidação. O STRC foi classificado como área consolidada (Anexo IV, Mapa 6 e Tabela 6ª do

PDOT), que apresenta infraestrutura urbana implantada, onde devem ser adotadas ações objetivando o melhor aproveitamento das condições locais, edificações e de acessibilidade disponíveis. O PDOT estabelece para essas áreas:

“Art. 35. Nas Áreas Econômicas, serão implementadas ações que busquem:

- I – urbanizar e qualificar os espaços públicos por meio da reestruturação, complementação ou implantação da infraestrutura urbana, dos equipamentos públicos e do sistema de transporte público coletivo;
- II – possibilitar a implementação do uso misto e a revisão das atividades, de modo a melhorar a escala de aproveitamento da infraestrutura instalada e a relação entre oferta de empregos e moradia;
- III – estimular a geração de empregos por meio de atração de investimentos privados;
- IV – instituir programas de qualificação de mão de obra e capacitação gerencial;
- V – incentivar a renovação de edificações e promover a integração urbanística das Áreas Econômicas aos núcleos urbanos e rurais;
- VI – incentivar a oferta de serviços;
- VII – promover incentivos e parcerias com os beneficiários de programas institucionais de desenvolvimento econômico, a fim de viabilizar a implementação de projetos e programas de desenvolvimento urbano e rural.”

2.4.3. Densidade Demográfica

A poligonal deste ETU abrange a Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais do PDOT, como demonstrado na **Figura 19**, sendo definida “as densidades demográficas brutas e os coeficientes máximos para as novas áreas habitacionais” no art. 137, conforme “ANEXO II - TABELA 2D – OFERTA DE ÁREAS HABITACIONAIS”, alterada pela **Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021**, portanto, é estabelecida a Faixa de Densidade demográfica Média para a área “A4 – Setor Jockey Clube” da referida estratégia.

A área remanescente que não é abrangida pela Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais, aplica-se a “Densidade Média: valores superiores a 50 (cinquenta) e até 150 (cento e cinquenta) habitantes por hectare”, conforme art. 39 do PDOT (**Figura 21**). Dessa maneira, o total da população admitida pelo PDOT para a poligonal de estudo deste ETU é apresentado na **Tabela 1** a seguir:

Tabela 1: Densidade populacional admitida pelo PDOT

ETU 01/2023	Área (ha)	Faixa de Densidade	População Mínima (hab)	População Máxima (hab)
	424,33	Média (50 a 150 hab)	21.217	63.650

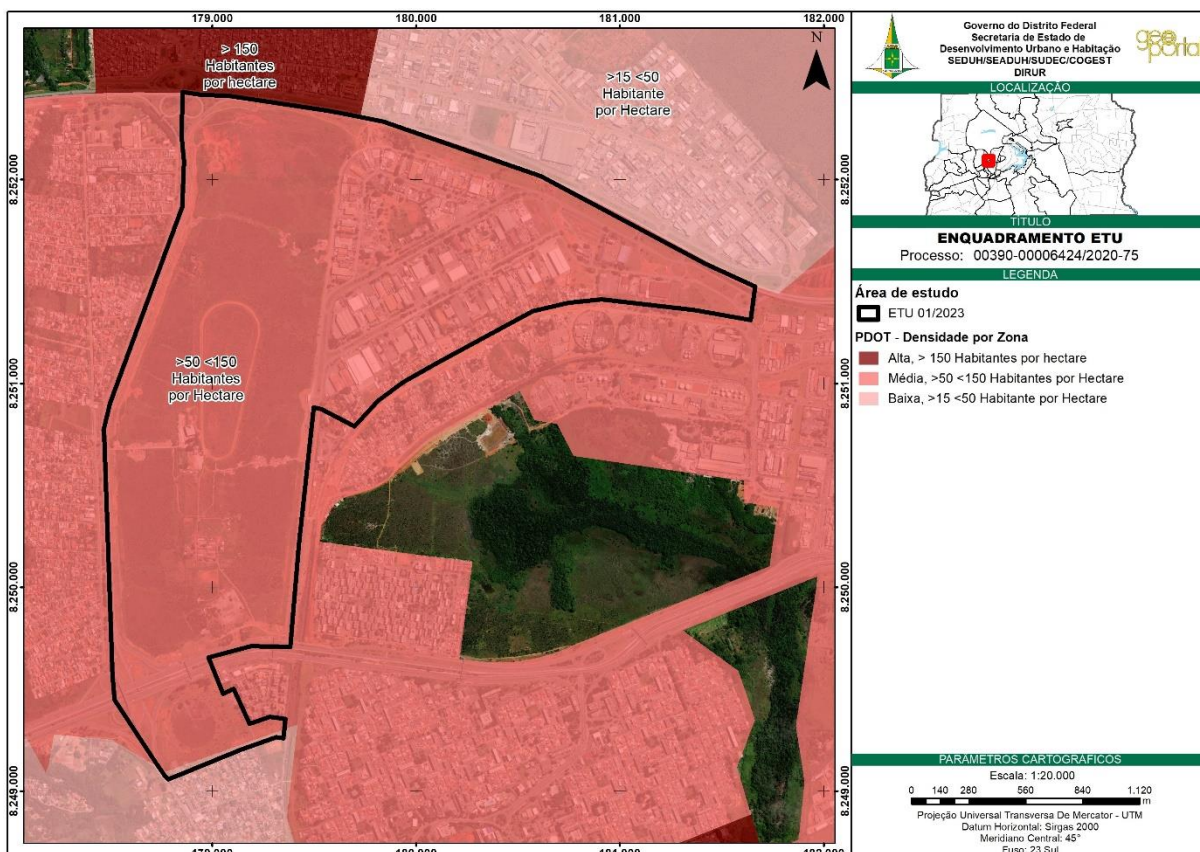


Figura 21: Mapa de localização da poligonal de estudo em relação à densidade populacional admitida pelo PDOT

2.5. Área de Segurança Aeroportuária – ASA

A ocupação urbana, usos e atividades na região de estudo devem estar de acordo com as definições para a Área de Segurança Aeroportuária – ASA, de acordo com a **Resolução CONAMA nº 4, de 9 de outubro de 1995**, que estabelece uma área de segurança no território. As áreas dividem-se em 2 (duas) categorias: raio de 20 km (vinte quilômetros) para aeroportos que operam de acordo com as regras de voo por instrumento (IFR), e raio de 13 km (treze quilômetros) para os demais aeródromos.

2.5.1.Zona de Proteção Aérea do Aeroporto Presidente Juscelino Kubitschek

A poligonal está parcialmente inserida na **Superfície Horizontal Externa da Zona de Proteção do Aeroporto Internacional de Brasília** (Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek) (**Figura 22**).

Dessa forma, recomenda-se que sejam feitas as consultas pertinentes aos órgãos responsáveis na implantação de novos parcelamentos, a fim de seguir critérios, parâmetros e usos permitidos.

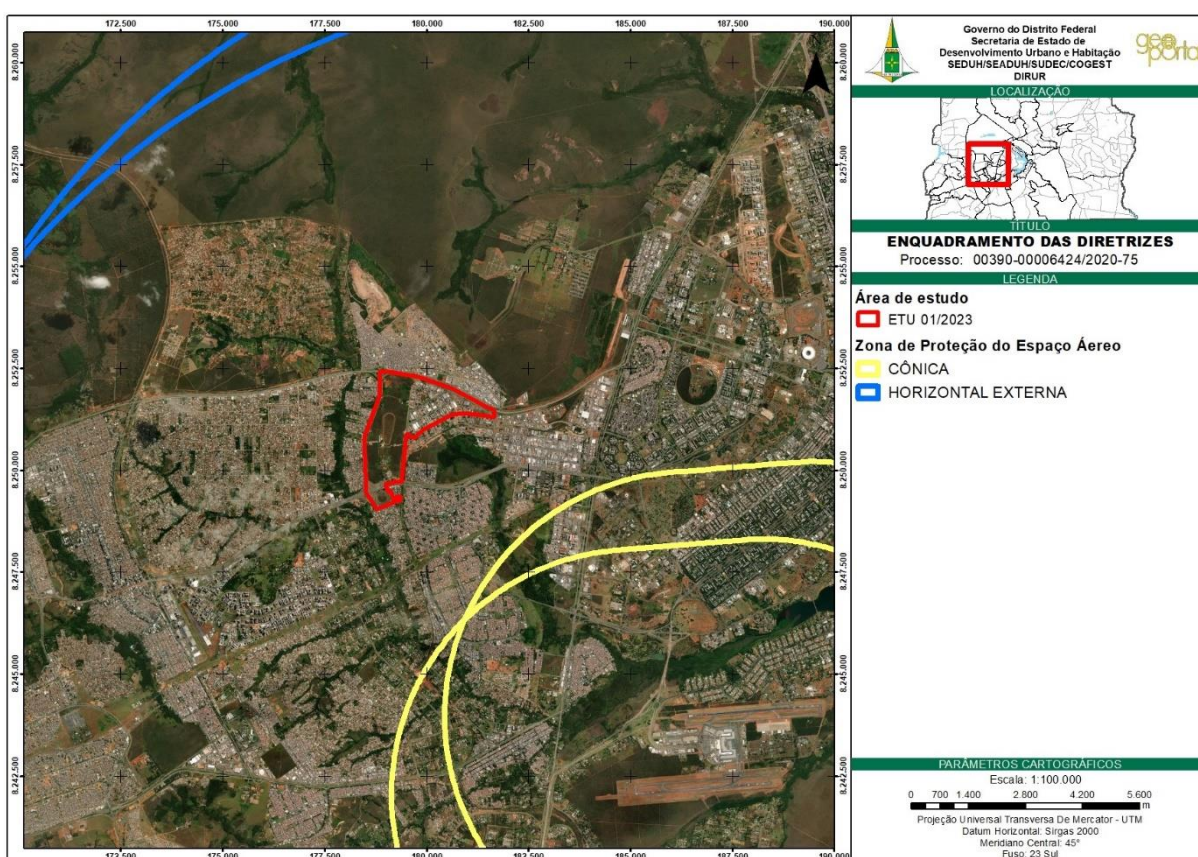


Figura 22: Localização da poligonal de estudo em relação à Zona de Proteção do Espaço Aéreo

PARTE II. FUNDAMENTAÇÃO TÉCNICA E ORIENTAÇÕES PARA A ELABORAÇÃO DAS DIRETRIZES

A **PARTE II** dessa Parte Técnica apresenta orientações que fundamentam as Diretrizes do Setor Jóquei Clube (SJC), Setor Quaresmeira (SQUA) e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas (STRC). São definidas orientações para as Diretrizes de Sistema Viário e Circulação, Zoneamento das Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo, Densidade Demográfica, definição de Áreas Públicas e orientações para a infraestrutura urbana, que devem ser seguidas no momento de elaboração do projeto urbanístico.

3. DIRETRIZES DE USOS E OCUPAÇÃO DO SOLO

Quanto ao uso e ocupação do solo, os projetos urbanísticos devem estar em concordância com as disposições do PDOT, assim como da legislação urbanística e ambiental vigente. Da mesma maneira, o uso e a ocupação do solo também devem respeitar a capacidade de suporte ambiental da região e observar o Zoneamento Ecológico-Econômico do DF – ZEE-DF.

As Diretrizes de Uso e Ocupação do Solo definem o zoneamento da região, delimitando zonas que abrangem toda a área de estudo. As zonas caracterizam-se como porções territoriais com condicionantes urbanísticas e ambientais similares, onde devem incidir os mesmos parâmetros de uso e ocupação, conferindo identidade e função para cada zona no contexto urbano da área de estudo.

3.1. Zoneamento do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas

Foram definidas 04 (quatro) zonas para a região de estudo: **Zona A, Zona B, Zona C e Zona D**. A **Figura 23** apresenta o zoneamento definido para a poligonal deste ETU:

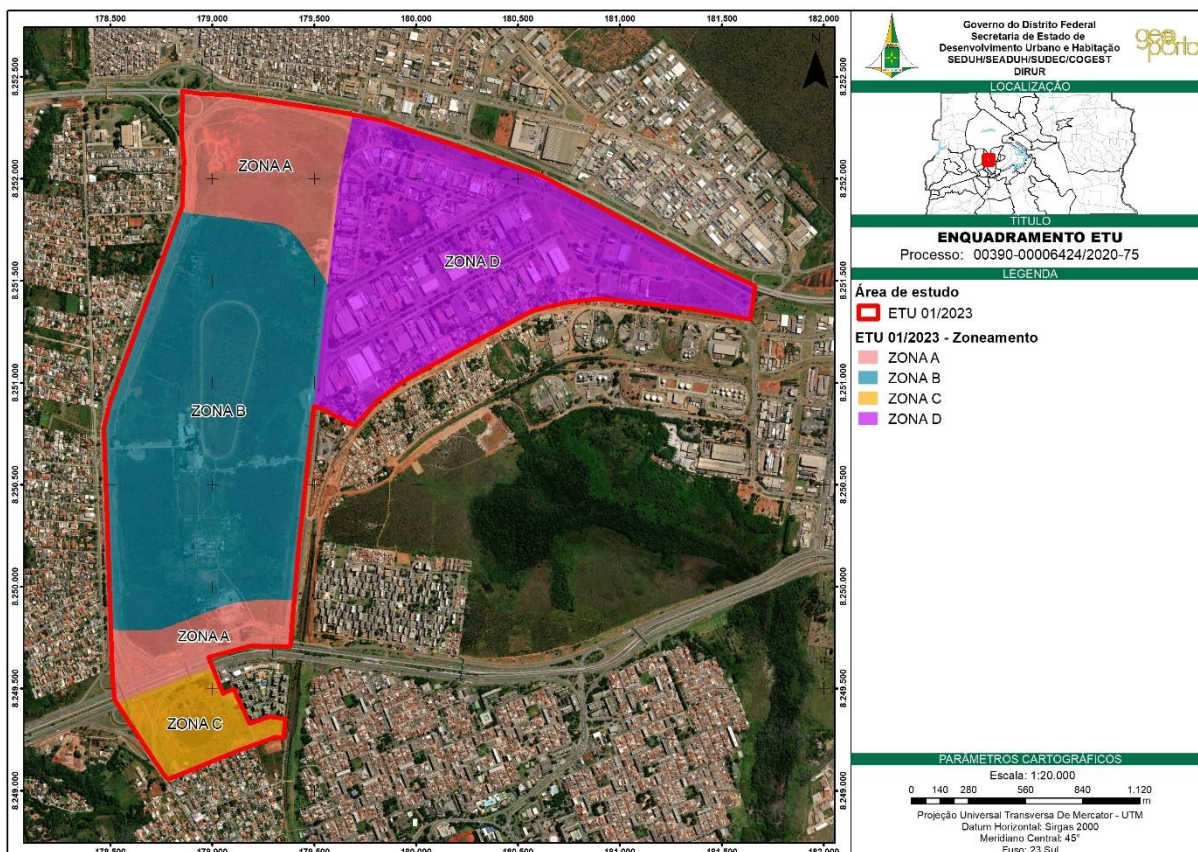


Figura 23: Mapa de Zoneamento de Uso e Ocupação do Solo do ETU 01/2023

3.1.1. Zona A

A **Zona A** é destinada às centralidades, devendo abrigar atividades diversificadas, que promovam a atratividade de grande número de pessoas e encontro social. Essas atividades são, em geral, relacionadas aos usos comercial, prestação de serviços, institucional, comunitário (público ou privados, atividades culturais e de entretenimento), industrial (pequeno e médio porte) e uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial). Nestes casos, o uso residencial deve ocorrer, preferencialmente, nos pavimentos superiores da edificação, para garantir atividades comerciais/serviços e institucionais no pavimento térreo. Visando a composição desses usos, poderão ser disponibilizados acessos distintos para uso residencial e os demais usos.

A **Zona A** corresponde às áreas mais ao norte e ao sul do SJC. A localização de tais áreas foi definida em virtude da proximidade com as vias EPTG e EPCL, eixos de transporte coletivo (rede primária). A criação de centralidades nesta Zona A devem

configurar áreas urbanas compactas, com maior densidade de ocupação e diversidade de usos e tipologias arquitetônicas.

A escolha para os empreendimentos localizados na **Zona A** devem priorizar tipologias consideradas geradoras de fluxo de pessoas e veículos, como por exemplo: terminais de transporte coletivo (rodoviárias), galerias comerciais, *shopping centers*, instituições de ensino superior e hospitais. Não devem ser permitidos: parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas); e, uso industrial de grande porte, de alto potencial poluidor e de maior incomodidade ao uso residencial.

O **Quadro 2** apresenta as orientações específicas para a Zona A:

Quadro 2: Orientações específicas para a Zona A

	UOS	Orientações específicas
Zona A	CSII 1 CSII 2 CSII 3	1. As UOS previstas deverão estar associadas a ocupação densa e tipologias verticalizadas;
	CSIIR 1 CSIIR 2 CSIIR 3	2. As UOS CSII 3 e CSIIR 3 devem estar localizadas em lotes lindeiros às rodovias, com acesso proposto através de vias conectadas às rodovias;
	CSIIR 1 NO CSIIR 2 NO	3. As UOS CSII 2 e CSIIR 2 devem estar localizadas em lotes lindeiros às Vias de Atividades ;
	CSIIInd 1 CSIIInd 2	4. O projeto urbanístico deve evitar fundos de lotes voltadas para o logradouro público, sendo o uso de fachadas ativas e a permeabilidade visual mínima de 50% (cinquenta por cento) obrigatórias nos tratamentos de divisas de lotes voltadas ao logradouro público, conforme art. 34, § 2º da LUOS;
	Inst Inst EP	5. Os espaços públicos e os espaços abertos voltados para o logradouro público deverão ser qualificados;
	UE 2 UE 12	6. Garantir mobilidade com permeabilidade e articulação viária com o seu entorno, devendo todas as vias (novas e existentes) serem de livre acesso;
		7. O Projeto Urbanístico deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, e da Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010;

8. Os instrumentos urbanísticos de parceria público-privada, concessão de direito real de uso mediante autorização legislativa, IPTU progressivo e transferência do direito de construir devem ser aplicados nos casos em que couberem;
9. Fica proibido para a Zona A:
 - 9.1. O parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas);
 - 9.2. Uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público;
 - 9.3. Uso industrial de grande porte, de alto potencial poluidor e maior incomodidade ao uso residencial.

3.1.2. Zona B

A **Zona B** corresponde à área central do SJC, que deverá ser destinada, preferencialmente, ao uso residencial multifamiliar, cumprindo a estratégia do PDOT de criação de novas áreas habitacionais. A Zona B deve comportar também os usos institucional, comercial e de serviços, de abrangência local e regional, compatíveis com o uso residencial.

Nesta **Zona B** deverão ser criados espaços livres de uso público, áreas verdes e parques urbanos. Estes espaços podem acomodar diferentes usos e funções, como áreas para uso público destinadas a atividades recreativas, esportivas, culturais e de integração social. Neste sentido, indica-se a criação de um parque urbano central, na área em que se localizava o antigo Jóquei Clube, e um parque linear na porção leste do SJC, com o objetivo de promover a transição entre as áreas habitacionais e o STRC, de forma a amenizar os níveis de incomodidade causados pelas atividades ali desenvolvidas ao uso residencial.

As áreas verdes e parques urbanos devem, preferencialmente, manter trechos de vegetação de cerrado, mantendo o uso e a ocupação do solo compatíveis com a proteção do meio ambiente, observadas as recomendações e restrições provenientes do licenciamento ambiental.

O **Quadro 3** apresenta as orientações específicas para a Zona B:

Quadro 3: Orientações específicas para a Zona B

	UOS	Orientações específicas
Zona B		<ol style="list-style-type: none"> 1. Deverá ser definido como uso predominante o residencial multifamiliar (tipologia de apartamentos); 2. As UOS CSII 3 e CSIIR 3 devem estar localizadas em lotes lindeiros às rodovias, com acesso proposto através de vias conectadas às rodovias; 3. As UOS CSII 2 e CSIIR 2 devem estar localizadas em lotes lindeiros às Vias de Atividades;
	CSIIR 1	<ol style="list-style-type: none"> 4. Deverá ser incentivado o uso de fachadas ativas no pavimento térreo, com acesso direto no nível do pedestre;
	CSIIR 2	
	CSIIR 3	<ol style="list-style-type: none"> 5. Os espaços públicos e os espaços abertos voltados para o logradouro público deverão ser qualificados;
	CSII 1	
	CSII 2	<ol style="list-style-type: none"> 6. Garantir mobilidade com permeabilidade e articulação viária com o seu entorno, devendo todas as vias (novas e existentes) serem de livre acesso;
	CSII 3	<ol style="list-style-type: none"> 7. Ficam admitidas apenas as atividades econômicas compatíveis com o uso residencial;
	CSIIR 1 NO	
	CSIIR 2 NO	<ol style="list-style-type: none"> 8. Mesclar a oferta de áreas residenciais para diferentes faixas de renda;
	CSIIInd 1	<ol style="list-style-type: none"> 9. O Projeto Urbanístico deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, e da Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010;
	Inst	
	Inst EP	<ol style="list-style-type: none"> 10. Os instrumentos urbanísticos de parceria público-privada, concessão de direito real de uso mediante autorização legislativa, IPTU progressivo e transferência do direito de construir devem ser aplicados nos casos em que couberem;
	UE 2	
UE 12	<ol style="list-style-type: none"> 11. As áreas verdes e os parques urbanos devem ser delimitados por ciclovias e/ou ciclofaixas, e por amplas calçadas acessíveis; 	
	<ol style="list-style-type: none"> 12. O projeto urbanístico deve evitar fundos de lotes voltadas para o logradouro público, sendo o uso de fachadas ativas e a permeabilidade visual mínima de 50% (cinquenta por cento) obrigatórias nos tratamentos de divisas de lotes voltadas ao logradouro público, conforme art. 34, § 2º da LUOS; 	
	<ol style="list-style-type: none"> 13. As edificações previstas em projeto paisagístico e/ou plano de manejo das áreas verdes, parques urbanos e unidades de 	

	<p>conservação, devem ter altura máxima de 7 m (sete metros), exceto os equipamentos públicos comunitários cujas atividades assim o exigirem;</p> <p>14. Deve ser observado o potencial ecológico de preservação de algumas áreas com maior sensibilidade ambiental;</p> <p>15. As UOS previstas deverão estar associadas a ocupação com maiores taxas de permeabilidade do solo;</p> <p>16. Fica proibido para a <u>Zona B</u>:</p> <p>16.1.O parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas);</p> <p>16.2.Uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público.</p>
--	---

3.1.3. Zona C

A **Zona C** corresponde às áreas integrantes do Setor Quaresmeira, conforme dispõe o **PDL do Guar** (Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006). Nesse sentido, na Zona C são admitidos os usos residencial multifamiliar, comercial, prestação de serviços, industrial (de pequeno potencial poluidor), institucional e misto, e todos os usos devem ser de pequeno porte e baixa incomodidade ao uso residencial. O uso residencial deve ocorrer, preferencialmente, nos pavimentos superiores da edificação, para garantir atividades comerciais/serviços e institucionais no pavimento térreo.

O **Quadro 4** apresenta as orientações específicas para a Zona C:

Quadro 4: Orientações específicas para a Zona C

	UOS	Orientações específicas
Zona C	CSII 1 CSII 3	1. As UOS previstas deverão estar associadas à ocupação densa e tipologias verticalizadas;
	CSIIR 1 NO	2. As UOS CSII 3 e CSIIR 3 devem estar localizadas em lotes lindeiros às rodovias, com acesso proposto através de vias locais conectadas às rodovias;
	CSIIR 1 CSIIR 3	3. Garantir mobilidade com permeabilidade e articulação viária com o seu entorno, devendo todas as vias (novas e existentes) serem de livre acesso;

	Inst	4. Os espaços públicos e os espaços abertos voltados para o logradouro público deverão ser qualificados;
	Inst EP	5. O Projeto Urbanístico deverá ser submetido ao IPHAN para análise e manifestação, nos termos do Decreto-Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, e da Portaria nº 420, de 22 de dezembro de 2010;
	UE 2	6. Os instrumentos urbanísticos de parceria público-privada, concessão de direito real de uso mediante autorização legislativa, IPTU progressivo e transferência do direito de construir devem ser aplicados nos casos em que couberem;
		7. Fica proibido para a <u>Zona C</u> : 7.1. O parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas); 7.2. Uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público.

3.1.4.Zona D

A **Zona D** corresponde à área definida do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas - STRC, integrante da estratégia de Área Econômica Consolidada do PDOT, que possui lotes já registrados na área urbana consolidada do SIA. Sobre estes lotes incidem os parâmetros definidos pela **LUOS** (Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, e sua atualização pela Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022).

O **Quadro 5** apresenta as orientações específicas para a Zona D:

Quadro 5: Orientações específicas para a Zona D

	UOS	Orientações específicas
Zona D	CSII 3	1. Fica permitido o uso misto, desde que o uso residencial seja compatível com os demais usos da edificação;
	CSIIInd 1	2. Garantir mobilidade com permeabilidade e articulação viária com o seu entorno, devendo todas as vias (novas e existentes) serem de livre acesso;
	CSIIInd 2	
	CSIIIndR	3. Os espaços públicos e os espaços abertos voltados para o logradouro público deverão ser qualificados;

	Inst Inst EP	<p>4. Fica proibido para a <u>Zona D</u>:</p> <p>4.1. Uso residencial exclusivo;</p> <p>4.2. O parcelamento urbano do solo no formato de condomínios urbanísticos e/ou PDEU (tipologia de casas);</p> <p>4.3. Uso de fachadas cegas voltadas para o logradouro público, com exceção da situação fática.</p>
--	-------------------------------	---

3.2. Tabela de Parâmetros Urbanísticos

Os parâmetros urbanísticos definidos pelas Diretrizes são: Coeficiente de Aproveitamento Básico, Coeficiente de Aproveitamento Máximo, Altura Máxima e Taxa de Permeabilidade. Os parâmetros urbanísticos indicados levam em consideração o disposto no PDOT, na LUOS e na legislação urbanística e ambiental vigente (**Quadro 6**):

Quadro 6: Definições dos parâmetros urbanísticos

PARÂMETROS DE USO E OCUPAÇÃO	DEFINIÇÃO	
Coeficiente de Aproveitamento (CA)	Índice de construção que, multiplicado pela área do lote ou da projeção, estabelece o seu potencial construtivo, definido como básico e máximo (excetuadas as áreas indicadas pelo art. 14 da LUOS).	
	CA Básico: corresponde ao potencial construtivo definido para o lote ou projeção, outorgado gratuitamente.	
	CA Máximo: representa o limite máximo edificável do lote ou projeção; podendo a diferença entre os coeficientes máximo e básico ser outorgada onerosamente.	
Altura Máxima	Medida vertical máxima entre a cota de soleira e o ponto mais alto da edificação (excetuados os elementos indicados pelo art. 15 da LUOS).	
	Cota de soleira	Cota ou nível altimétrico do lote ou da projeção que determina o pavimento térreo, medida no perfil natural do terreno, de acordo com o levantamento planialtimétrico cadastral – a partir do qual se define a Altura Máxima e o Número de Pavimentos.
Taxa de Permeabilidade	Percentual da área do lote que deve ser mantido obrigatoriamente permeável à água e com cobertura vegetal de estratos arbóreo, arbustivo e forração.	

Os parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo são definidos considerando: o zoneamento proposto para o Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas; as Estratégias de Ordenamento Territorial do PDOT; o PDL do Guará; e, os parâmetros definidos pela LUOS para os lotes registrados.

De acordo com o §5º do art. 42 do PDOT, os valores dos CA para novos projetos urbanísticos devem ser definidos pelas diretrizes urbanísticas, podendo ficar abaixo do limite máximo estabelecido pelo PDOT para a zona em que se inserem. De acordo com o §3º do art. 40 do PDOT, a definição do CA Máximo considera a hierarquia viária, a infraestrutura urbana disponível, a localização dos centros e subcentros locais, praças e áreas econômicas, condicionantes ambientais e a política de desenvolvimento urbano. Dessa forma, ficam estabelecidos os seguintes parâmetros urbanísticos, de acordo com o estabelecido pelo PDOT e pela LUOS.

O PDOT define, em seu “ANEXO II – TABELA 2D – OFERTA DE ÁREAS HABITACIONAIS”, o coeficiente de aproveitamento máximo para a Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais, indicando para o Setor Jóquei Clube o **Coeficiente de Aproveitamento Máximo igual à 2,0 (dois)**.

A poligonal do ETU 01/2023 está integralmente inserida no Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada (SE-03) do Conjunto Urbanístico de Brasília, definido pela **Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012**. As alturas definidas na **Tabela 2**, seguem o disposto do art. 7º da Portaria, que estabelece o limite e as alturas a serem seguidas no projeto urbanístico:

“Art. 7º O **Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada (SE-03)** abrange o Guará, Águas Claras, Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), Setor de Oficinas Sul (SOFS), Vicente Pires e Núcleo Bandeirante.
(...)”

§ 3º Para lotes situados nas cotas inferiores a 1090 (mil e noventa) metros de altitude, tomando como referência o nível mais alto da testada do lote, deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que ultrapasse o limite de 10 (dez) pavimentos ou 34 (trinta e quatro) metros de altura.

§ 4º Para lotes situados entre as cotas 1090 (mil e noventa) e 1175 (mil, cento e setenta e cinco) metros de altitude, tomando como referência o nível mais alto da testada do lote, deverá ser submetido ao IPHAN qualquer projeto que

ultrapasse o limite de 7 (sete) pavimentos, sendo térreo mais 6 (seis), ou 21 (vinte e um) metros de altura.
(...)”

Na **Tabela 2** são apresentados os parâmetros de uso e ocupação do solo para cada zona definida, englobando Coeficiente de Aproveitamento Básico, Coeficiente de Aproveitamento Máximo, Taxa de Permeabilidade (% Mínima), Altura Máxima (m) e Altura Limite (m) condicionada à autorização do IPHAN:

Tabela 2: Parâmetros de Uso e Ocupação do Solo para o Zoneamento do ETU 01/2023

ZONA	UOS	Coeficiente de Aproveitamento Básico	Coeficiente de Aproveitamento Máximo	Taxa de permeabilidade (% Mínima)	Altura Máxima (m) ¹	Altura Limite condicionada à autorização do IPHAN (m) ²
ZONA A	CSII 1	1,0	2,0	20	21,00	35,00
	CSII 2					
	CSII 3					
	CSIIR 1					
	CSIIR 2			30		
	CSIIR 3					
	CSIIR 1 NO			10		
	CSIIR 2 NO					
	CSIIInd 1			30		
	CSIIInd 2					
Inst	Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.					
Inst EP	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.					
ZONA B	UE 2	1,0	2,0	20	21,00	35,00
	UE 12					
	CSIIR 1					
	CSIIR 2					
	CSIIR 3			30		
	CSII 1					
	CSII 2			10		
	CSII 3					
CSIIR 1 NO	30					
CSIIR 2 NO						
CSIIInd 1	30					
Inst		Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.				
Inst EP	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.					

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

	UE 2	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.				
	UE 2	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.				
ZONA C	CSIIR 1	1,0	4,0	10	21,00	35,00
	CSIIR 3					
	CSIIR 1 NO			30		
	CSII 1					
	CSII 3			10		
	Inst			30		
	Inst EP	Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.				
	UE 2	Diretrizes constantes nos art. 38 e 39 da LUOS.				
ZONA D	CSII 3	1,0	2,50	20	19,00	
	CSIIInd 1					
	CSIIInd 2			10		
	CSIIIndR					
	Inst			30		
	Inst EP	Parâmetros constantes no art. 11 da LUOS.				

Observações:

(1) O valor de **Altura Máxima (m)** para as Zonas A, B e C indicados na Tabela 2 estão condicionados ao atendimento do disposto no art. 7º da Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, devendo ser observados os limites para alturas e pavimentos, e os procedimentos exigidos na Portaria;

(2) Para as Zonas A, B e C, o projeto poderá definir alturas com valores entre o intervalo da **Altura Máxima** e a **Altura Limite** (entre 21 e 35 metros) somente se autorizado pelo IPHAN, uma vez que se trata de valores superiores àquele estabelecido pela Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012. O valor de **Altura Limite** (35 metros) não poderá ser ultrapassado mesmo em caso de anuência e autorização do IPHAN.

Diretrizes específicas para o Zoneamento do ETU 01/2023:

1. A altura máxima das edificações deve ser considerada a partir da cota de soleira, sendo excluídos do cômputo da altura os seguintes elementos: caixas d'água, casas de máquinas, antenas, chaminés, campanários e para-raios;
2. Os valores de **Altura Máxima (m)** indicados na Tabela 2 estão condicionados aos termos do art. 7º da Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, devendo ser observados os limites para alturas e pavimentos, e os procedimentos exigidos na Portaria;
3. Os valores de **Altura Máxima (m)** indicados na Tabela 2 podem ser ultrapassados para os equipamentos públicos comunitários, cujas atividades assim o exigirem, observada a Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012;
4. O valor de **Altura Limite (m)** indicado na Tabela 2 não poderá ser ultrapassado mesmo em caso de anuência e autorização do IPHAN;

5. Considerando o Princípio do Solo Criado e a Outorga Onerosa do Direito de Construir, constantes no **Estatuto da Cidade** (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001), os parâmetros urbanísticos adotados para o Coeficiente Básico de Aproveitamento será de 1,0 e todos os valores até o máximo serão destinados ao coletivo;
6. Os projetos urbanísticos poderão estabelecer Coeficientes de Aproveitamento Máximo inferiores aos definidos na **Tabela 2**;
7. Os projetos urbanísticos poderão estabelecer valores de Altura Máxima (m) inferiores aos definidos na **Tabela 2**;
8. Os valores definidos para os **Coeficientes de Aproveitamento Básico e Máximo** para a **Zona D** na **Tabela 2** referem-se à maior Faixa de Área (m²) do “Anexo III - Quadro 25A - Parâmetros de Ocupação do Solo / SIA” da LUOS, devendo o caso enquadrado em faixa diferente da utilizada ser objeto de análise no momento da aprovação do projeto;
9. Os valores definidos para Taxa de Permeabilidade (% Mínima) da **Tabela 2** referem-se à maior Faixa de Área (m²) do “Anexo III – Quadros de Parâmetros de Ocupação do Solo por Região Administrativa” da LUOS, devendo o caso enquadrado em faixa diferente da utilizada ser objeto de análise no momento da aprovação do projeto;
10. De acordo com o § 2º do art. 38 da LUOS, para a implantação de novos mobiliários urbanos, praças e parques infantis nas áreas definidas como **UOS UE 2**, não é exigida a constituição de unidades imobiliárias;
11. De acordo com o § 6º do art. 39 da LUOS, os planos de ocupação das áreas definidas como **UOS UE 12** devem definir suas poligonais e as parcelas dos parques urbanos a serem utilizadas para o desenvolvimento de atividades recreativas, culturais, esportivas, educacionais, artísticas e comerciais, a fim de subsidiar a elaboração do projeto de paisagismo, nos termos da **Lei Complementar nº 961, de 26 de dezembro de 2019**;
12. Deverão ser obedecidas as definições e diretrizes para **Marquise, Galeria, Cota de Soleira e Subsolo** constantes no “Anexo III – Quadros de Parâmetros de Ocupação do Solo por Região Administrativa” da LUOS.

4. DIRETRIZES DE SISTEMA VIÁRIO, CIRCULAÇÃO E MOBILIDADE

A ocupação urbana deve proporcionar mobilidade e acessibilidade à população, mediante o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura e socialmente inclusiva.

O PDOT define o sistema viário como a “infraestrutura física que compõe uma malha definida e hierarquizada, necessária à estruturação e operação do sistema de transporte” (Art. 17, inciso II, PDOT, 2009). Portanto é indispensável um sistema viário que proporcione permeabilidade, fluidez e integração ao espaço urbano.

Para o Sistema Viário e de Circulação e da Mobilidade, o PDOT estabelece as seguintes diretrizes:

“Art. 20. São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação:

I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;

II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;

III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;

IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;

V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;

VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;

VII – promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;

II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;

III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte.”

O projeto urbanístico deve observar o Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que regulamenta o art. 20 do PDOT, “no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito

Federal (...); a Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT, que orienta “a elaboração de projetos urbanísticos quanto ao sistema viário, apresentando a classificação de vias de acordo com o contexto urbano e diretrizes gerais para o planejamento do sistema viário urbano”; e, o Guia de Urbanização (SEGETH, 2017).

A partir do disposto na legislação e nas normas técnicas vigentes, o projeto urbanístico deve qualificar o espaço urbano e contribuir para a mobilidade ativa (modos de transporte não motorizados), garantindo, ao mesmo tempo, a segurança, a acessibilidade e o conforto na circulação da população.

Objetivando o atendimento às normas, foi proposto um Sistema Viário e de Circulação com classificação viária de acordo com o disposto no **Decreto nº 38.047/2017** e na **Nota Técnica NT 02/2015-DAUrb/SUAT**. No que diz respeito ao uso e ocupação do solo, o **Decreto nº 38.047/2017** classifica as vias urbanas em Vias de Atividades, de Circulação e Parque, conforme descrição a seguir:

- **Via de Atividades:** sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação;
- **Via de Circulação:** sistema viário estruturante que visa à articulação intraurbana de setores ou bairros, para conferir, inclusive, conectividade às centralidades, e que pode se constituir como continuidade de uma via de atividades, com desenho distinto, adaptado às características do uso do solo lindeiro.

A Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT também apresenta a abrangência de cada classe de via urbana, assim como os modais de transporte principais e prioritários em cada um dos tipos de vias (Quadro 7):

Quadro 7: Caracterização de vias urbanas

TIPO DE VIA	INDICADOR	CARACTERIZAÇÃO
Via de Circulação Expressa	Abrangência	Regional.
	Uso do solo	Associado a nós de atividades, que comportam, em geral, grandes equipamentos públicos e privados, comércio e serviços de grande porte. O acesso direto dos lotes à via não é admitido, devendo ser adotadas alternativas de controle de acesso, que não prejudiquem a segurança do tráfego, como faixas de aceleração e desaceleração, estacionamento com separador, marginais, acessos laterais e outras.
	Modais de transporte	Prioridade ao transporte coletivo. Previsão para modos motorizados e não motorizados: 1. Veículos particulares; 2. Ciclistas; 3. Pedestres.
Via de Circulação	Abrangência	Bairro/Centralidades.
	Uso do solo	Áreas lindeiras com uso do solo de intensidade e diversidade intermediárias. Sendo predominantemente de uso misto (comercial/serviços e/ou institucional associado ao uso residencial) e uso institucional, a fim de promover a vitalidade urbana ao longo do dia. Nesses casos, o uso residencial deve ser permitido apenas nos pavimentos superiores da edificação, garantindo comércio e atividades institucionais no pavimento térreo e sobreloja, em contato com o espaço público aberto. O acesso das edificações à via deve ser direto à via por meio de fachadas frontais abertas.
	Modais de transporte	Equilíbrio entre os modos não motorizados e os motorizados: 1. Transporte Coletivo e Pedestres 2. Ciclistas 3. Automóvel particular

Fonte: Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT (adaptado).

A partir da classificação estabelecida pelo Decreto nº 38.047/2017 e pela Nota Técnica nº 02/2015-DAUrb/SUAT, o projeto urbanístico a ser elaborado deverá observar o traçado e a hierarquia viária indicados na **Figura 24**:

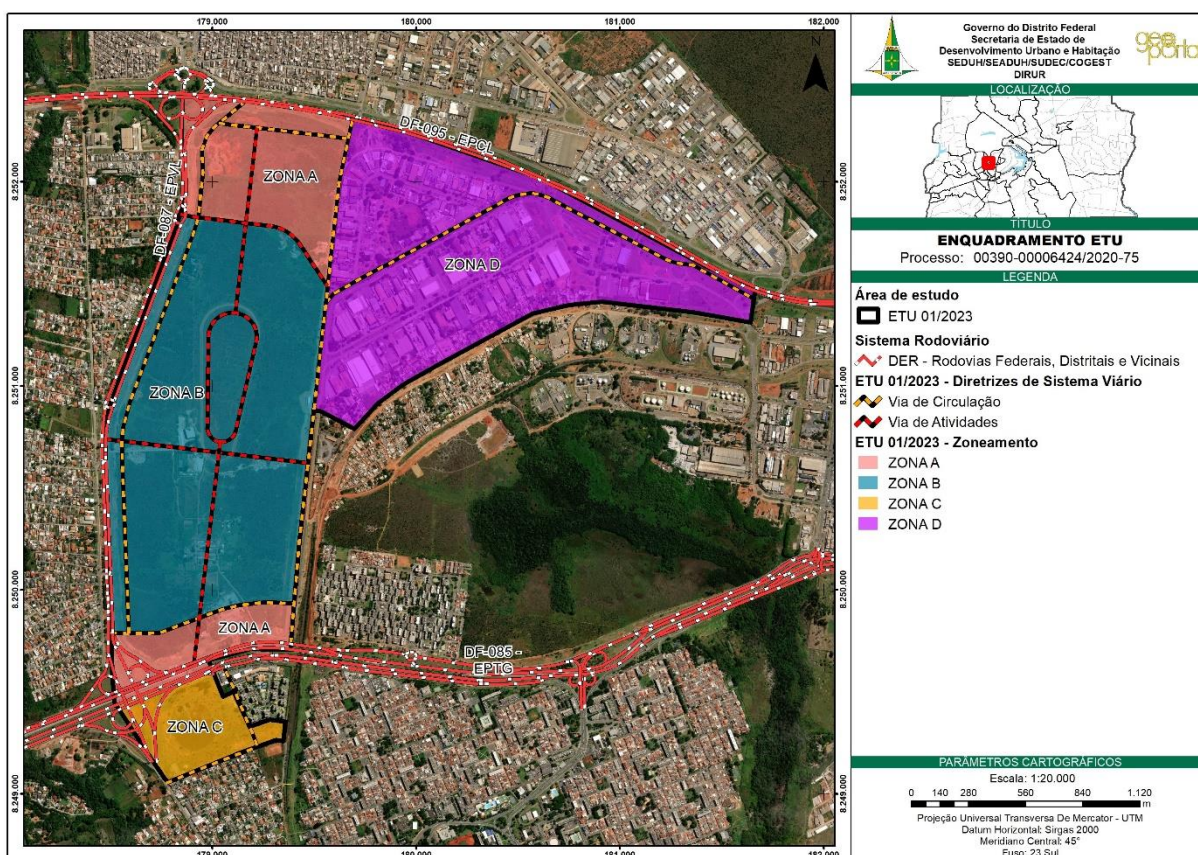


Figura 24: Mapa de Diretrizes de Sistema Viário e Circulação do ETU 01/2023

O traçado proposto considerou o sistema viário existente, tanto em sua classificação hierárquica quanto seu contexto urbano (**Figura 24**). O projeto urbanístico deve propor Vias Parque e Vias de Circulação de Vizinhança, conforme Decreto nº 38.047/2017 e Nota Técnica nº 02/2015 – Daurb/SUAT.

A rede de calçadas e ciclovias deve ser implantada ao longo das vias indicadas neste ETU e das vias complementares propostas pelo projeto urbanístico, seguindo as orientações da Nota Técnica supracitada. O sistema viário e a rede de calçadas e ciclovias têm como objetivo a integração da malha viária proposta com os bairros existentes ao redor, a distribuição interna de fluxos e a garantia de acesso aos lotes e serviços.

As **Vias de Atividades** devem ser os principais eixos estruturantes, organizando fluxos e concentrando atividades, comércios e serviços, visando a integração e a coesão do tecido urbano e a autonomia dos setores. Os lotes lindeiros voltados para as Vias de Atividades devem ser, preferencialmente, de uso misto com maior densidade e diversidade para garantir a vitalidade e atratividade consolidando o centro regional.

As **Vias de Circulação** devem complementar o sistema viário, garantindo acessibilidade às Vias de Atividades. Os lotes lindeiros às Vias de Circulação devem proporcionar diversidade de atividades, comércios e serviços de abrangência local, complementares às Vias de Atividades. Compõem essas vias as marginais às rodovias EPCL, EPJC e EPTG.

O projeto deve prever conexões de pedestres e ciclistas entre as ocupações separadas por rodovias, em especial a EPJC, EPCL, EPTG e a Via de Circulação no sentido Norte-Sul, que se encontra entre o Setor Jóquei e o Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – STRC. Essas conexões devem ser aprovadas por órgão competente e serem vinculadas a usos próximos de forma a preservar a segurança e a utilização pelos pedestres e ciclistas. A **Figura 25**, apresenta alguns exemplos.



Figura 25: Exemplo de via de pedestres na China – projeto ADARC Associates

Fonte: Archdaily.

O projeto urbanístico deve prever quadras com dimensões entre 150 e 250 metros, a fim de maximizar a permeabilidade do tecido urbano e incentivar a utilização de modais ativos, pedestres e ciclistas. As menores dimensões de quadras e a diversidade de uso possibilitam percursos alternativos e distribuição de fluxos (**Figura 26**).

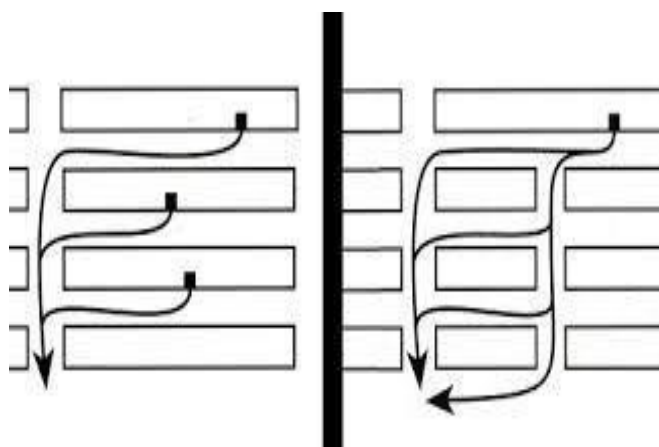


Figura 26: Representação de distribuição de fluxos em quadras extensas e em quadras curtas

Fonte: <https://goo.gl/yfwxth>

Quadras extensas, por outro lado, dificultam o acesso de pedestres, tornando o fluxo mais intenso em algumas ruas, enquanto outras permanecem vazias, contribuindo negativamente para o deslocamento a pé (JACOBS, 2009).

4.1. Rede de calçadas

A fim de garantir acessibilidade, conforto e segurança do sistema viário para pedestres ciclistas e automóveis, os projetos urbanísticos devem implementar as medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*) em todo o sistema viário do Setor Jóquei Clube, principalmente nas vias de menor hierarquia, vias locais e de acesso às residências. Essas medidas compreendem técnicas integradas ao desenho urbano, que visam reduzir o impacto e fluxo do tráfego de veículos motorizados, diminuindo a sua velocidade e aumentando a atenção dos condutores. As medidas moderadoras visam o equilíbrio do tráfego nas vias, de modo a contribuir para a constituição de espaços públicos adequados à escala humana proporcionando maior qualidade ao espaço de circulação de pedestres e ciclistas (PPS, 2008).

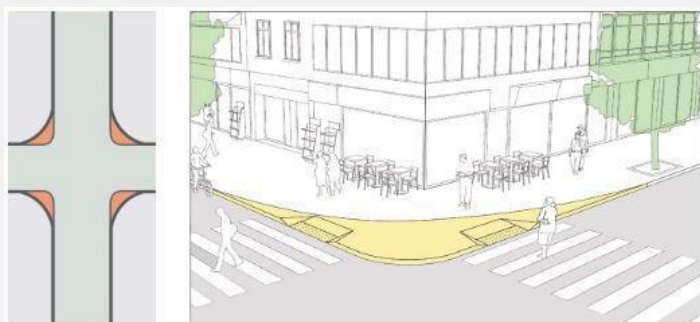
As medidas moderadoras podem adotar diversas soluções, como apresentado no **Quadro 8**, devendo estar em concordância com a hierarquia viária a ser implantada.

Quadro 8: Medidas moderadoras de tráfego (*traffic-calming*)



Estreitamento de faixa

As faixas mais estreitas diminuem velocidades e minimizam acidentes nas ruas ao reduzir a via e tornar os motoristas mais cautelosos com o tráfego e os demais usuários. Utilize o espaço adicional para os pedestres, infraestrutura cicloviária ou infraestrutura verde.



Raios de esquina

A diminuição de raios de esquina reduz as velocidades de conversão dos veículos, bem como as distâncias de travessias de pedestres. Minimizar o raio de esquina é essencial para a criação de cruzamentos seguros e compactos.



Edifícios e árvores

A existência de edifícios com fachadas articuladas e janelas em uma rua indica que ela pertence a um ambiente urbano, e não a uma via expressa.



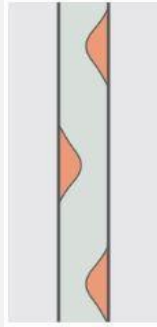
Tratamentos de portal

Os tratamentos de portal alertam os motoristas para seu ingresso em uma área de maior lentidão. Esses tratamentos podem incluir sinalização, portais de acesso, plataformas atenuadoras de velocidade, travessias elevadas e extensões do meio-fio.



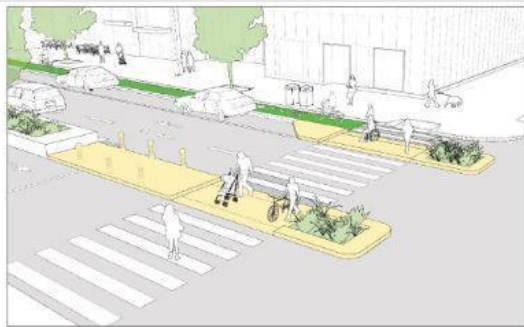
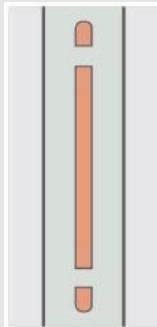
Estreitamentos de via

Ocorrem em pontos da via próximos ao centro da quadra. Podem ser combinados com plataformas atenuadoras de velocidade para criar travessias de pedestres mais seguras. Podem ser utilizados em ruas de mão dupla, de baixo volume, para forçar os motoristas que trafegam em sentidos opostos a ceder preferência um ao outro.



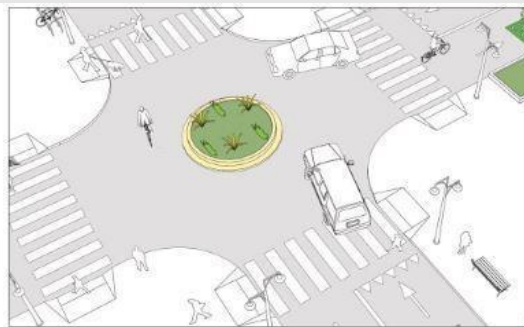
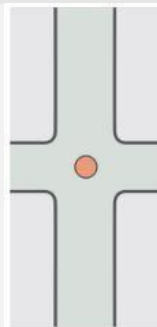
Chicanas e faixas alternadas

Esses tipos de desvios utilizam a alternância entre faixas de estacionamento, extensões do meio-fio ou ilhas de refúgio para formar um percurso em “S”, que reduz as velocidades dos veículos.



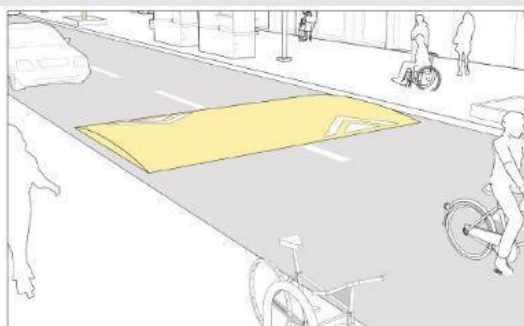
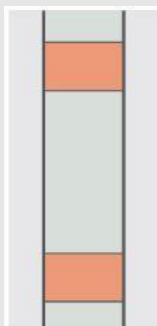
Canteiros centrais e ilhas de refúgio

Os canteiros centrais e as ilhas elevadas de refúgio para pedestres podem ser utilizados para reduzir a largura da faixa dos veículos, mesmo em ruas relativamente estreitas. Podem também ser usados para organizar o tráfego em cruzamentos ou para bloquear o acesso em pontos estratégicos.



Minirrotatórias

As minirrotatórias são ilhas circulares em cruzamentos que servem tanto para reduzir velocidades quanto para organizar o tráfego, fazendo os veículos contornarem a ilha, em vez de cruzarem diretamente pela intersecção.



Lombadas

As lombadas são formadas por seções elevadas da via em formato senoidal. Suas dimensões podem ser personalizadas de modo a corresponder à velocidade-alvo da rua. As lombadas geralmente são construídas com os mesmos materiais da pista, mas também podem ser feitas de materiais diferentes.



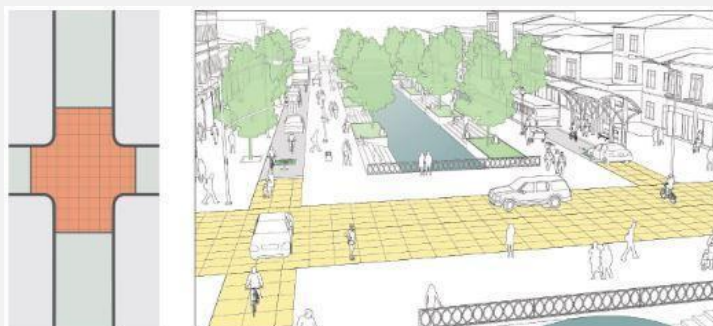
Almofadas atenuadoras de velocidade

Esses elementos são similares às lombadas, mas possuem recortes para rodas nas laterais que permitem veículos grandes, como os ônibus, passem por elas sem ser afetados, enquanto reduzem as velocidades dos automóveis.



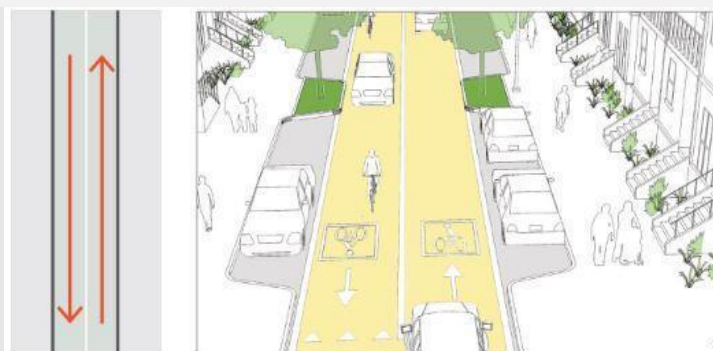
Plataformas atenuadoras de velocidade

Essas plataformas são similares às lombadas, mas tem um topo plano, que possui entre 6 e 9 metros de extensão. Quando combinadas com faixas de pedestres em cruzamentos ou no meio de quadra, são chamadas de travessias elevadas.



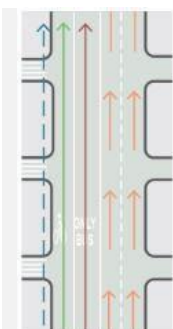
Materiais e aparência do pavimento

A aparência do pavimento pode ser alterada por meio de tratamentos exclusivos que acrescentam interesse visual, como o asfalto colorido ou estampado, concreto ou blocos intertravados, os quais podem ser utilizados para tornar as outras técnicas de moderação de tráfego mais perceptíveis aos motoristas. As faixas de pedestres e os cruzamentos podem ser pintados para destacar as áreas de travessia.



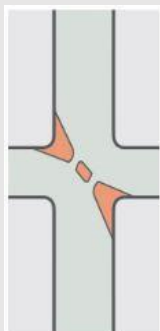
Ruas de mão dupla

As ruas de mão dupla, especialmente as de perfis estreitos, incentivam os motoristas a ser mais cautelosos e atentos em relação ao tráfego em sentido contrário.



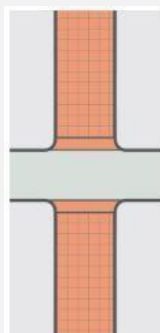
Progressão de semáforo

Os semáforos temporizados para velocidades favoráveis às bicicletas e ao transporte coletivo desencorajam os motoristas de acelerar e geram velocidades mais baixas e seguras ao longo de um corredor.



Desviadores

Os desviadores e outras estratégias de gestão de volume, tais como de restrição de circulação e de acesso, ajudam a reduzir volumes e velocidades dos veículos motorizados. Essa redução tem impacto significativo sobre o conforto dos ciclistas.



Ruas compartilhadas

Ao remover as distinções físicas entre as áreas de pedestres, ciclistas e veículos, os tratamentos de ruas compartilhadas forçam todos os usuários a utilizar as ruas em conjunto, reforçando a conscientização e reduzindo a velocidade dos veículos motorizados.

Fonte: NACTO, 2016 (adaptado).

Estreitamentos de via, plataformas atenuadoras de velocidade e minirrotatórias são medidas que podem ser implantadas nas Vias de Circulação, enquanto lombadas e materiais de pavimento diferenciados podem ser implantados Vias Parque, Vias de Circulação de Vizinhança e Vias Locais. Em vias existentes que não possuam dimensões suficientes para a implantação de calçadas e ciclofaixas adequadas, o projeto urbanístico pode caracterizá-las como vias compartilhadas, desde que implantadas estratégias necessárias para garantir a segurança e o conforto dos pedestres e ciclistas. Nas vias compartilhadas, a diferenciação na pavimentação e a arborização adequada também contribuem para a redução de velocidade de veículos motorizados e para a criação de microclimas agradáveis ao pedestre e ciclista (**Figura 27 e Figura 28**).

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023



Figura 27: Antes x Depois da Calle 107 – exemplo de qualificação de calçadas com estacionamento ao longo da via e estreitamento de faixas, Medellín (Colômbia)

Fonte: Harvard GSD, 2013.



Figura 28: Antes x Depois da Calle 106 – exemplo de vias qualificadas e compartilhadas (traffic calming), Medellín (Colômbia)

Fonte: EDU, 2004; Diana Moreno, s/d.

4.2. Rede cicloviária

O projeto urbanístico também deverá prever a implantação de uma rede cicloviária, com ciclovias e/ou ciclofaixas, acostamento ciclável, passeio compartilhado ou rua compartilhada (**Figura 29**), conforme definido no Decreto nº 38.047/2017. A rede cicloviária deve ser conectada e segura, além de garantir conforto aos usuários.



Figura 29: Ciclovia, ciclofaixa e calçada compartilhada

Fonte: Guia de Urbanização, 2017.

Os projetos urbanísticos ao longo do sistema viário indicado na **Figura 24** devem prever a implantação de uma rede cicloviária a fim de garantir a conectividade, permeabilidade e segurança desse modal, com o objetivo de incentivar a mobilidade ativa. Essa rede deve estar em conformidade com o **Decreto nº 38.047/2017**, que define a ciclovia como “via própria destinada à circulação exclusiva de ciclos, aberta ao uso público, caracterizada como pista de rolamento, separada fisicamente do trânsito comum”. O Guia de Urbanização apresenta um Guia de Decisões para a orientar a implantação da rede cicloviária (**Figura 30**):

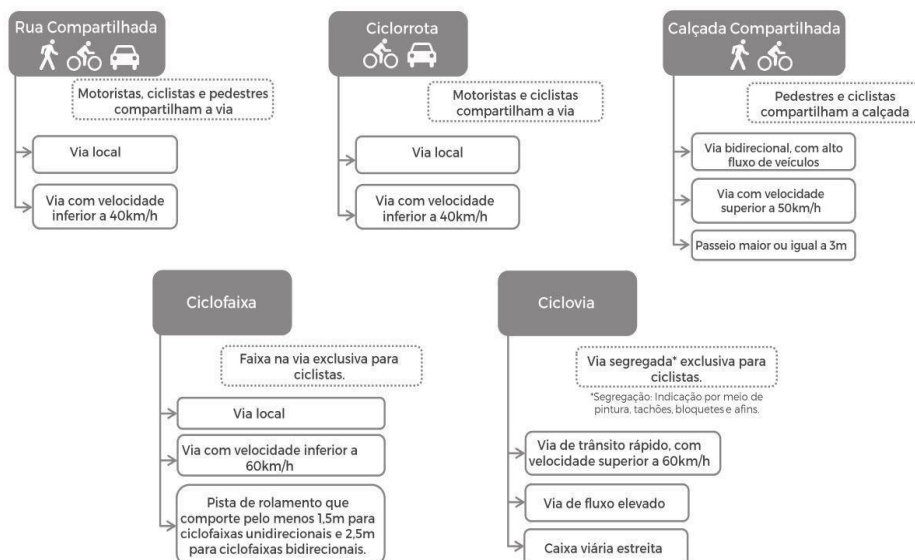


Figura 30: Guia de decisões para a implantação da rede cicloviária

Fonte: Guia de Urbanização, 2017.

O **Quadro 9** apresenta orientações para a implantação da rede cicloviária:

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
 Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

Quadro 9: Orientações para a rede cicloviária

SEGURANÇA
<p>Segurança</p> <p>As cidades devem projetar e implementar infraestruturas cicloviárias que proporcionem trajetos seguros para ciclistas de todas as idades e habilidades. Essas instalações devem ser bem conservadas e livres de detritos e obstáculos.</p>
<p>Ângulo de visão</p> <p>Assegure que as instalações ofereçam amplos ângulos de visão para que o ciclista possa enxergar com clareza os pedestres e veículos em movimento ou estacionados.</p>
CONFORTO
<p>Conforto e qualidade</p> <p>Proporcione instalações que ofereçam tranquilidade aos ciclistas menos confiantes. A qualidade da instalação, as dimensões do espaço para pedalar e o amortecimento contra o tráfego de veículos influenciam a utilização e a segurança de um trajeto. A regularidade da superfície, a boa drenagem das águas pluviais e o acréscimo de paisagismo contribuem para o trajeto de qualidade. A arborização pode fornecer proteção e sombreamento em locais de clima quente.</p>
<p>Sinalização e comunicação</p> <p>Projete sinalização orientativa clara para as bicicletas e sinalização viária para os motoristas, a fim de reforçar a percepção mútua entre os usuários. Indique as distâncias, direções, prioridades e zonas de compartilhamento com outros usuários por meio de demarcações no piso e sinalização. Mapeie a rede de ciclismo da cidade e apresente os tipos de rotas. Vincule seu desenvolvimento a campanhas de mídia e eventos públicos, tais como ruas abertas ou programas em prol do ciclismo para o trajeto em direção ao trabalho ou escola, e promova a infraestrutura cicloviária. A sinalização e a comunicação permitem que os ciclistas naveguem melhor pela cidade e beneficiam a divisão modal como um todo.</p>
CONNECTIVIDADE
<p>Conectadas e contínuas</p> <p>As ciclovias e ciclofaixas devem permitir aos ciclistas chegar a seus destinos. Embora os tipos de faixas possam variar ao longo do caminho, é fundamental garantir que a infraestrutura cicloviária seja contínua para estimular o ciclismo como um meio de transporte atraente e sustentável.</p>
<p>Abrangentes</p> <p>Assegure que a rede cubra todos os bairros e ofereça acesso igualitário às instalações e infraestruturas cicloviárias. Destinos como estações de transporte coletivo, escolas, parques, mercados, centros comunitários, indústrias e áreas de escritórios devem ter conexão direta no planejamento das redes cicloviárias.</p>

Diretas

Uma rede cicloviária deve conduzir seus usuários para onde quer que eles estejam se dirigindo, de maneira direta e conveniente, evitando trajetos tortuosos sempre que possível. Em casos onde houver inclinações íngremes ou colinas, é preferível a criação de rotas menos diretas, que tornem o percurso total mais plano.

As vias cicláveis no contrafluxo podem melhorar a permeabilidade e o acesso para os ciclistas quando adotadas como uma abordagem na cidade como um todo e apoiadas pela crescente sensibilização dos motoristas.

Fonte: GDCl, adaptado.

O projeto urbanístico deve prever a instalação de mobiliário urbano auxiliar à rede cicloviária, como paraciclos ou bicicletários, ao longo dos percursos existentes e próximos aos EPC, aos lotes classificados como UOS Inst-EP, aos ELUP e aos pontos de embarque/desembarque do transporte coletivo, de modo a incentivar a integração entre diferentes modais.

4.3. Estacionamentos

Com o objetivo de reduzir a dependência do automóvel, incentivo à mobilidade ativa, aumento do uso do transporte coletivo e a consolidação de uma nova centralidade no Setor Jóquei Clube, a proposição de estacionamentos pelos projetos de urbanismo deve ser reduzida.

A implantação do estacionamento deverá ser analisada e estar vinculada ao tipo de uso e ocupação do solo e estar em conformidade com a LUOS (Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019 e sua atualização por meio da Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022).

Deverá ser dada preferência a tipologias de estacionamentos ao longo das vias **(Figura 31)**, evitando-se sempre que possível a implantação de bolsões de estacionamento. Os bolsões contribuem negativamente para os deslocamentos de pedestres e ciclistas, interrompendo os percursos, tornando-os desinteressantes e sem vitalidade urbana, o que pode interferir na segurança do espaço público. Em casos que for considerada imprescindível a implantação dos bolsões de estacionamento, estes deverão estar localizados nos fundos dos lotes, não configurando barreiras à livre circulação de pessoas ou impedindo o acesso direto à edificação ou ao lote.



Figura 31: Representação de estacionamentos ao longo da via

Fonte: <https://goo.gl/CbS9cv>.

Os estacionamentos públicos devem seguir o disposto no Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017. Os estacionamentos privados devem conter paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, garantindo a livre circulação de pedestres e ciclistas.

5. DIRETRIZES DE DENSIDADE POPULACIONAL

A poligonal de estudo está enquadrada na faixa de média densidade populacional (de 50 a 150 hab/ha), como já ilustrado na **Figura 21** deste estudo. O PDOT, no parágrafo único do Art. 39, estabelece que “a densidade demográfica definida para cada porção do território pode variar de acordo com as diretrizes urbanísticas estabelecidas pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial do Distrito Federal, desde que seja preservado, como média, o valor de referência estipulado e que sejam observadas as condicionantes ambientais”

A fim de viabilizar a constituição da centralidade e a devida qualificação e distribuição da população no território, propõe-se a adequação da densidade dentro da poligonal de estudo. Portanto propõe-se a aplicação da orientação definida no parágrafo único do art. 39 do PDOT entre os setores abrangidos.

Considerando a caracterização dos 3 (três) setores abrangidos, o Setor Jóquei Clube e Setor Quaresmeira serão novos bairros, construídos sobre um território pouco ocupado e majoritariamente vazio, e o Setor de Transportes Rodoviários de Cargas é constituído de maneira antagônica, sendo uma ocupação plena e consolidada, em grande parte por usos não residenciais, não sendo proibido o uso residencial.

Isto posto, a proposta de variação de densidade retira do STRC o excedente de densidade não utilizada, considerando a quantidade de lotes com usos residenciais, e transferindo-a para os Setores Jóquei Clube e Quaresmeira. A densidade mínima do PDOT (50 hab/ha) será assegurada ao STRC objetivando permitir a transformação e a adequação urbana ao longo do tempo, tendo em vista a não proibição do uso residencial.

É previsto para o STRC a densidade Média, de 50 a 150 habitantes por hectare, resultando na população mínima de 7.589 habitantes e máxima de 22.766 habitantes, conforme o PDOT. Garantindo-se o mínimo de 50 hab/ha para o STRC, a população máxima torna-se 7.589 habitantes, a diferença entre a população mínima e máxima, de 15.177 habitantes, será somada à população máxima dos Setores Jóquei Clube e Quaresmeira, resultando em 56.061 habitantes. Assim, o valor total de habitantes para

a área de estudo permaneceria de 63.650 habitantes, sendo a densidade prevista para o STRC igual a 50 hab/ha, e para o Setor Jóquei Clube e Setor Quaresmeira a nova densidade máxima de 205,68 hab/ha (**Tabela 3 e Figura 32**).

Tabela 3: Balanço de densidade da poligonal do ETU 01/2023

Densidade atual conforme o PDOT				
Referência	Área (ha)	Densidade PDOT (hab./ha)	População Mín. PDOT	População Máx. PDOT
Setor de Transportes Rodoviários de Cargas	151,77	50 a 150	7589	22766
Jóquei Clube e Quaresmeira	272,56	50 a 150	13628	40884
Total	424,33	-	21217	63650
Balanço de densidade proposto por este ETU				
Referência	Área (ha)	Densidade Máxima admitida (hab./ha)	População Mín. Balanço Densidade.	População Máx. admitida pelo Balanço Densidade.
Setor de Transportes Rodoviários de Cargas	151,77	50	7589	7589
Jóquei Clube e Quaresmeira	272,56	205,68	-	56061
Total	424,33	-	-	63650

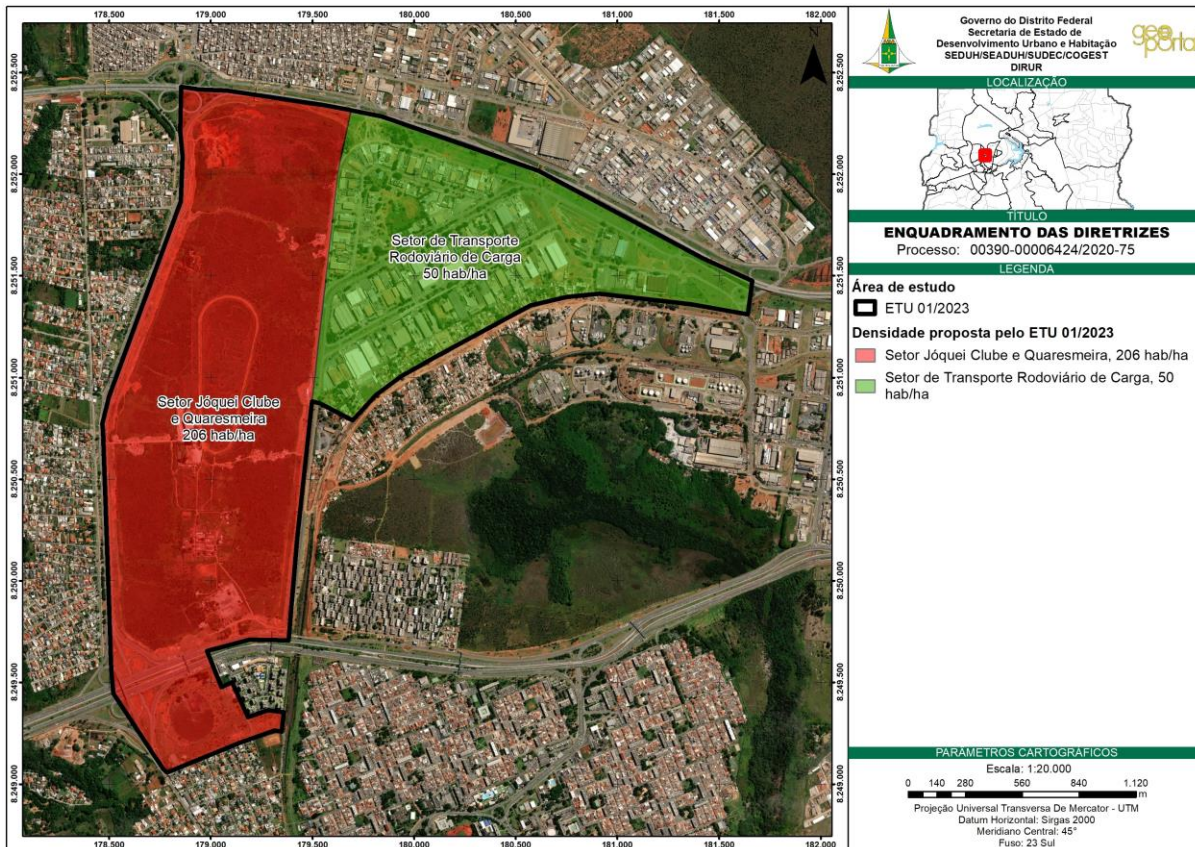


Figura 32: Balanço de densidade populacional do ETU 01/2023

6. DIRETRIZES DE ÁREAS PÚBLICAS

As áreas públicas do parcelamento correspondem às áreas destinadas ao sistema de circulação, à implantação de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Equipamentos Públicos Urbanos (EPU), classificados como UOS Inst-EP, e aos Espaços Livres de Uso Público (ELUP), conforme definido pela Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, e pelo PDOT.

O PDOT não estabelece percentual mínimo para o sistema de circulação, devendo esse percentual ser definido pelos projetos urbanísticos elaborados para a área. A malha viária já implantada deverá ser incorporada ao sistema viário proposto, de modo a estruturar a configuração do espaço urbano. A necessidade de implantação de estacionamentos públicos deverá ser analisada, devendo sua locação ocorrer de forma a atender a demanda estimada de uso coletivo e a integração ao sistema viário consolidado.

Os EPC correspondem aos equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares. Os EPU são os equipamentos referentes ao abastecimento de água, serviços de esgoto, energia elétrica, drenagem de águas pluviais, rede telefônica, gás canalizado e etc.

Já os ELUP são áreas destinadas a praças, jardins, parques, áreas de recreação e contemplação e outras áreas verdes, onde é obrigatório garantir o livre e franco acesso a população, não sendo permitido qualquer tipo de cercamento.

Para a definição dos Equipamentos Públicos Urbanos (EPU), deverão ser observadas as demandas das concessionárias quanto ao tipo de infraestrutura que se faz necessária para as necessidades locais.

De acordo com o art. 43 do PDOT, nos casos de novos parcelamentos urbanos, fica definido o percentual mínimo de 15% (quinze por cento) da área da poligonal a ser destinada para área pública, para implantação de EPC, EPU e ELUP. O cálculo das áreas públicas destinadas a EPC, EPU e ELUP devem considerar os seguintes critérios:

1. O cálculo do percentual mínimo destinado às áreas públicas deverá ser previsto considerando-se a área total da gleba, porém aplicado apenas às áreas passíveis de parcelamento, sendo excluídas: APP, APM, parques existentes, faixas de domínio de rodovias e de redes de infraestrutura;
2. Os ELUP podem ser constituídos por praças, jardins públicos, áreas de lazer, recreação, áreas verdes, entre outras tipologias de livre e franco acesso;
3. Poderão ser computados como ELUP as áreas definidas como **UOS UE 2 e UE 12**;
4. **Não** são consideradas áreas de ELUP as nesgas de terra onde não seja possível inscrever um círculo de raio mínimo de 10,00 metros;
5. **Não** são consideradas áreas de ELUP os canteiros centrais de vias e rodovias, assim como quaisquer outras áreas pertencentes ou remanescentes de elementos de sistema viário, como divisores de recuos e pistas de rolagem, áreas não ocupadas de rotatórias e elementos organizadores de estacionamento;
6. **Não** devem ser implantados ELUP em áreas próximas às linhas de transmissão ou rede elétrica de alta tensão;
7. **Não** são consideradas áreas de ELUP as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais;
8. Deverão ser consideradas áreas de EPU as bacias de drenagem de detenção e retenção, pois se caracterizam como infraestrutura de drenagem de águas pluviais.

O projeto urbanístico deverá considerar a definição de categoria para as áreas de EPC e EPU de acordo com o art. 5º da LUOS (Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, e sua atualização por meio da Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022), que as define como UOS Inst EP:

“IX - UOS Inst EP - Institucional Equipamento Público, onde 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.”

As áreas destinadas à EPC e ELUP de uso e domínio público, devem ser integradas ao tecido urbano por meio das redes cicloviárias e de calçadas, de forma a favorecer o amplo acesso da população a essas áreas.

6.1.Equipamentos Públicos Comunitários – EPC

As porções territoriais de maiores densidades, maiores coeficientes e que possuem a maior concentração de habitantes, conseqüentemente, demandam maior quantidade de serviços públicos. Neste sentido, é importante garantir a localização e a proximidade dos lotes de EPC às regiões de maiores densidades. As áreas destinadas aos Equipamentos Públicos Comunitários devem ser situadas preferencialmente em local de franco acesso, articuladas aos eixos mais integrados no conjunto do sistema viário e respeitar os princípios de mobilidade e acessibilidade universal.

6.2.Qualificação dos espaços livres de Uso Público – ELUP

Os ELUP têm grande importância para as dinâmicas socioespaciais das cidades. Articulados com o tecido urbano, contribuem significativamente para o conforto e a conservação ambiental, influenciando na qualidade de vida humana, podendo atender a necessidades como recreação, lazer, introspecção, contemplação, mobilidade e contato com a natureza no interior de centros urbanos.

A apropriação destes espaços por parte da população deve ser um dos objetivos principais dos projetos de urbanização e requalificação a fim de promover a vitalidade urbana. A capacidade de promover a diversidade de encontros, entre pessoas de diferentes condições socioeconômicas, faixa etária, origens ou etnias, por exemplo, torna o espaço público um ambiente democrático fortalecendo a identidade local e garantindo local para que a população exerça sua cidadania.

Ruas, largos, praças, parques, entre outros espaços livres públicos, compõem um sistema que, em conjunto com os espaços privados de acesso livre, apresentam

relações de conectividade, complementaridade e hierarquia (QUEIROGA, BENFETTI, 2007). Portanto, não devem ser tratados simplesmente como um conjunto de espaços livres, mas como um sistema de elementos que interagem, estabelecendo relações entre si (MACEDO, 2007).

Na história das cidades, os espaços públicos foram palco de atividades necessárias e opcionais de maneiras e intensidades diversas. Foram nesses espaços que, por décadas, a cidade abrigou a estrutura para as atividades cotidianas, relacionadas principalmente ao trabalho, inspirando atividades de lazer e de consumo até os dias atuais (GEHL, 2013) **(Figura 33)**.

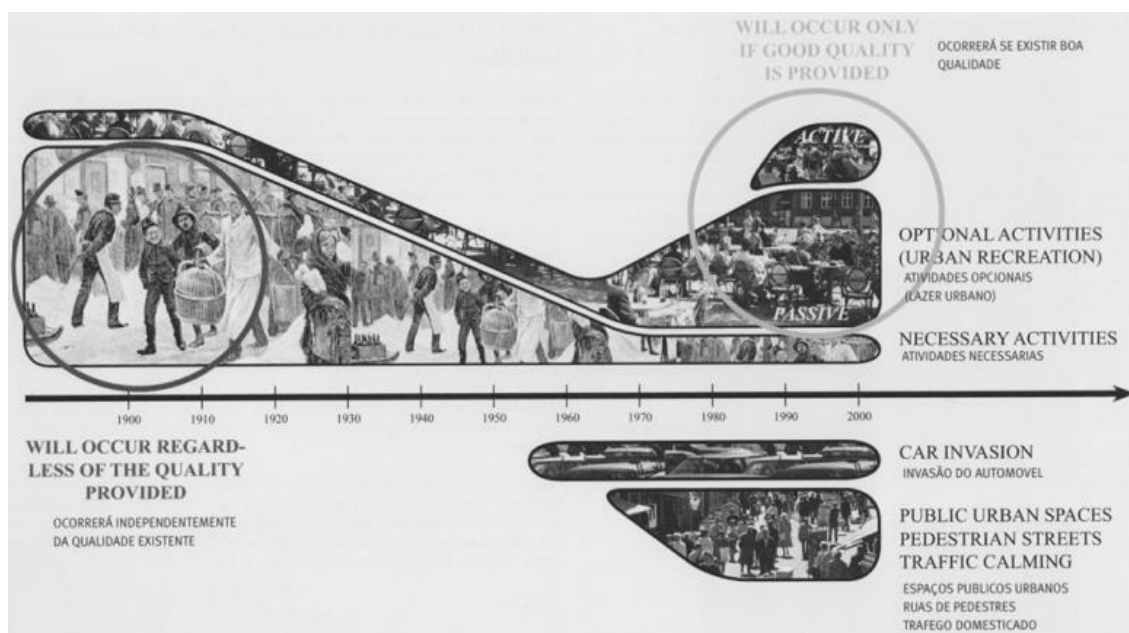


Figura 33: Resumo da trajetória das atividades no espaço público (GEHL, 2007)

Fonte: TENORIO, 2014.

As diversas atividades que podem ocorrer nos espaços públicos devem ser consideradas no planejamento, no projeto e na gestão do parcelamento, uma vez que são todas de grande interesse para a apropriação e, conseqüentemente, para a vitalidade e urbanidade do espaço público **(Quadro 10)**.

Quadro 10: Tipos de atividades no espaço público

NECESSÁRIAS	Aquelas que temos que realizar no espaço público independente de sua qualidade.
--------------------	---

OPCIONAIS	Divertidas e de lazer, onde a qualidade do espaço público é de grande importância para que ocorram.
SOCIAIS	Todo tipo de interação entre pessoas.

Fonte: GEHL, 2013.

A relação entre a qualidade do ambiente físico e os tipos de atividades desenvolvidas no espaço pode ser capaz de comunicar a intensidade de usuários e a apropriação destes espaços por parte da população (**Figura 34**), em que a alta qualidade do espaço físico estimula a diversidade de atividades opcionais e sociais (GEHL, 2015).

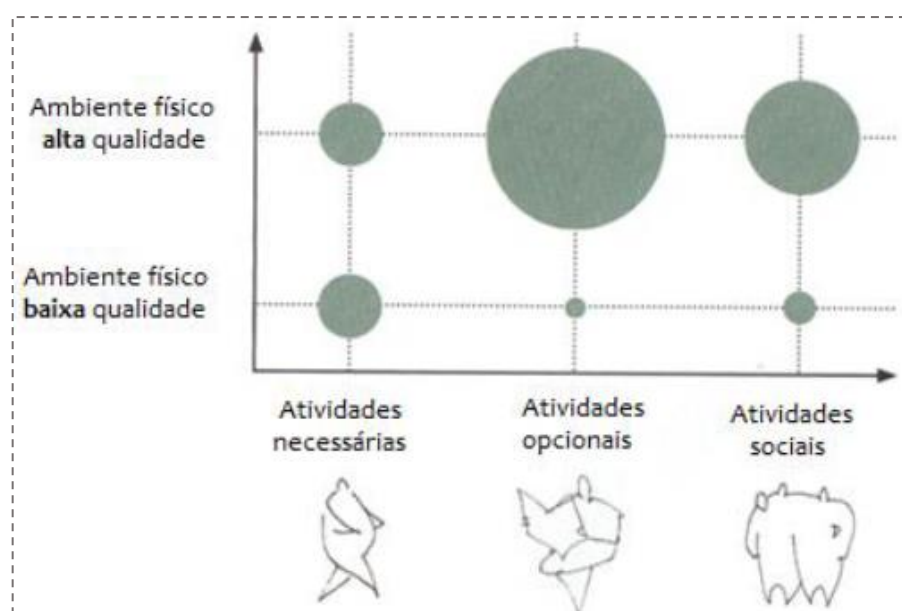


Figura 34: Representação gráfica da relação entre a qualidade de ambientes externos e as atividades realizadas ao ar livre

Fonte: GEHL, 2015.

Para que essas atividades ocorram, diversos estudiosos do espaço público (JACOBS, GEHL, WHYTE, PPS) defendem que o ponto de partida para a concepção de espaços públicos de qualidade é pensar na escala humana, ou seja, reforçar o espaço do pedestre e do ciclista na cidade e, conseqüentemente, “a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta” (GEHL, 2015, p. 6).

Esses autores defendem que quanto maior a qualidade do espaço público, mais vida terão as cidades e, portanto, mais segurança. Para este objetivo, torna-se importante planejar os espaços de forma a serem convidativos e com significado, projetados para dar suporte às dinâmicas que reforçam uma vida urbana, preferencialmente, variada e complexa (GEHL, 2015). É preciso desenhar as cidades para as pessoas – para se caminhar e pedalar. É preciso pensar na escala humana e não mais na escala do automóvel (**Figura 35**).

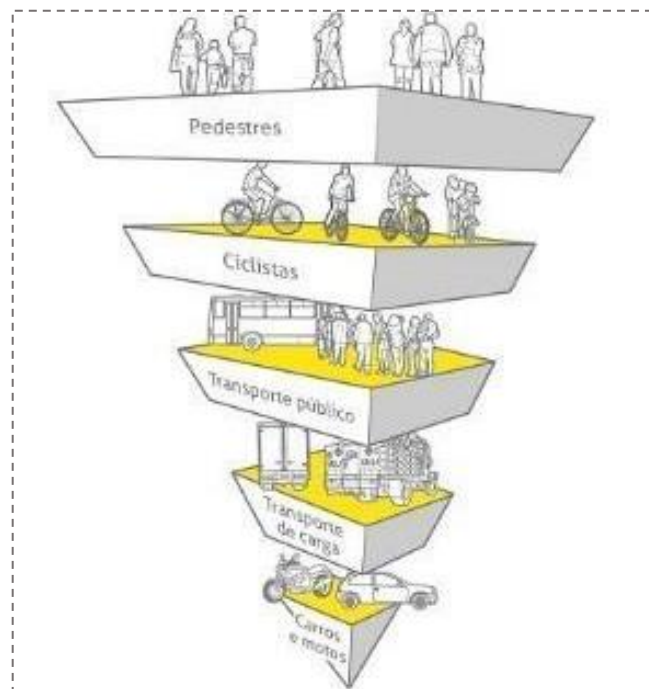


Figura 35: Pirâmide hierárquica de mobilidade urbana

Fonte: Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento – ITDP Brasil.

No planejamento de espaços públicos de qualidade, é necessário pensar a partir da rua, espaço público por excelência, que tem papel fundamental e muitas vezes ignorado enquanto espaço de permanência, sendo qualificada apenas como espaço de passagem (**Figura 36**). A rua é o primeiro contato do indivíduo com a cidade, sendo da maior importância a consideração dos deslocamentos dos pedestres e dos ciclistas no processo de planejamento, projeto e gestão urbana.



Figura 36: Esquerda: calçada em péssimo estado de conservação no SRTVS, Brasília. Direita: ciclovia descontinuada, Sudoeste.

Torna-se, portanto, indispensável a criação de uma rede de calçadas e de uma rede cicloviária, que considere as conexões com a malha viária existente de forma estratégica, integrando o tecido urbano. Essas redes devem promover a conexão entre os ELUP, configurando um verdadeiro sistema de espaços livres de uso público, além de conectar e integrar também os Equipamentos Públicos Comunitários (EPC), os parques, as Unidades de Conservação e as redes de transporte coletivo. Cabe ressaltar que a área destinada à rede de calçadas e à rede cicloviária não deve ser contabilizada no cálculo de área mínima destinada às Áreas Públicas dentro da poligonal de projeto.

Para garantir a vitalidade e segurança dos demais espaços públicos apresenta-se como imprescindível o incentivo à implantação de fachada ativa em edifícios com usos comerciais, de serviços e/ou institucionais no pavimento térreo, com acesso livre à população (**Figura 37**). Quanto maior a diversidade de usos e atividades nos arredores do espaço público, maior tende a ser a diversidade de usuários e de não-moradores, além de potencializar e criar novos fluxos de pessoas.



Figura 37: Esquerda: Fachada inativa (nenhuma porta abrindo para o espaço público) no SRTVS, Brasília. Direita: Fachada ativa, Florianópolis.

Deve-se proibir a ocorrência de fundos de edificação ou fachadas cegas voltados para o espaço público, buscando sempre atender à necessidade de fachadas ativas (**Quadro 11**). A permeabilidade física entre o espaço público e o privado é essencial para a vitalidade urbana, sendo necessário garantir uma quantidade que se julgue apropriada de portas e janelas, permitindo observar o que acontece nos diferentes ambientes – contribuindo para a vitalidade e também para a segurança: os chamados “olhos da rua”, segundo Jane Jacobs (2009).

Quadro 11: Classificação de áreas térreas ao nível dos olhos



A – Ativo

Pequenas unidades, muitas portas (15 a 20 portas a cada 100m);
 Ampla variedade de funções;
 Nenhuma unidade cega e poucas unidades passivas;
 Muitos detalhes no relevo da fachada;
 Predominância de articulação vertical na fachada;
 Bons detalhes e materiais.



B – Convidativo

Unidades relativamente pequenas (10 a 14 portas a cada 100m);
 Variação de funções;
 Poucas unidades cegas e passivas;
 Relevo na fachada;
 Muitos detalhes.



C – Misto

Unidades grandes e pequenas
(6 a 10 portas a cada 100m);
Modesta variação de funções;
Algumas unidades passivas e cegas;
Relevo modesto na fachada;
Poucos detalhes.



D – Monótono

Grandes unidades, poucas portas
(2 a 5 portas a cada 100m);
Variação de função quase inexistente;
Muitas unidades cegas ou desinteressantes;
Poucos (ou nenhum) detalhes.



E – Inativo

Grandes unidades, poucas ou ausência de portas,
(0 a 2 portas a cada 100m);
Nenhuma variação visível de função;
Unidades passivas ou cegas;
Fachadas uniformes, nenhum detalhe, nada para se ver.

Fonte: adaptado de GEHL (2013).

Deve-se evitar a ocorrência de fachadas cegas, muros, ou qualquer elemento similar que impeça completamente a visibilidade entre o espaço público e privado. Da mesma forma, no caso de EPC, as edificações devem ser implantadas propiciando fachadas ativas para o espaço público, evitando volumes e edificações “soltas” no lote ou permitindo fachadas cegas (**Figura 38**). Em caso de remembramento, e apenas quando o mesmo for permitido, deve-se garantir que o lote resultante também não irá resultar em fundos ou paredes cegas voltados para o espaço público.



Figura 38: Relação de edifícios de Equipamentos Públicos com o espaço público. Esquerda: Unidade Básica de Saúde (UBS) Areal, Arniquireiras. Direita: Centro de Saúde (CS) 09, Cruzeiro.

Considerando ainda a relação público-privado que ocorre no pavimento térreo, ou no nível da circulação dos pedestres, devem ser proibidos elementos que resultem em barreiras (escadas ou rampas), tanto para a circulação no espaço público, como para o acesso ao lote (**Figura 39**). A implantação da edificação deve adaptar-se ao terreno, de modo que ao longo de toda a fachada em contato com o espaço público a acessibilidade ao pavimento térreo seja direta.

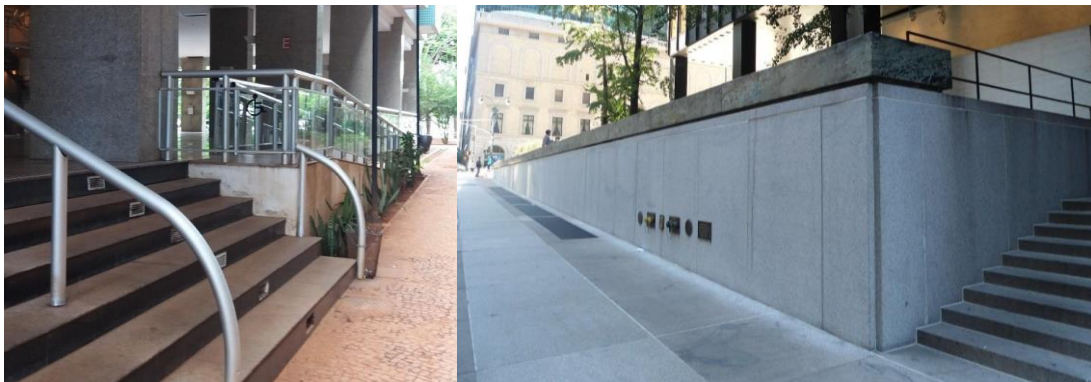


Figura 39: Exemplos de barreiras à circulação. Esquerda: SRTVS, Brasília. Direita: Nova York

Em caso de grandes desníveis, as aberturas e acessos das edificações devem seguir os desníveis, a fim de evitar “meias paredes cegas”, ou seja, evitar o acesso à edificação em níveis diferentes dos níveis da calçada, criando acessos indiretos à edificação. Quanto à infraestrutura necessária para a criação de percursos agradáveis e de qualidade ao pedestre e ao ciclista, a mesma deve ser implantada também em

outros tipos de espaços públicos, como praças e parques urbanos, e de preferência conectadas (**Figura 40**).



Figura 40: Parque Madureira – Rio de Janeiro (RJ)

Fonte: Bianca Rezende, 2016.

Ao pensar a qualidade dos espaços públicos com respeito à paisagem “ao nível dos olhos”, para a escala humana, deve-se considerar também os seguintes critérios (**Quadro 12**):

Quadro 12: Critérios de qualidade com respeito à paisagem do pedestre

PROTEÇÃO
Proteção contra o tráfego e acidentes - sensação de segurança: Desenho de vias e acessos que garantam a proteção do pedestre; Eliminar o medo do tráfego / Aplicação de estratégias de <i>traffic calming</i> ;
Proteção contra o crime e a violência - sensação de segurança: Espaço público com vitalidade; Edifícios com fachadas ativas e convidativas - “olhos da rua”; Sobreposição de funções de dia e à noite; Iluminação adequada à escala humana.
Proteção contra experiências sensoriais desconfortáveis: Proteção ao vento / à chuva / ao frio / ao calor / à poluição / à poeira / ao barulho / ao ofuscamento.
CONFORTO

Oportunidades para caminhar:

Espaço para caminhar livremente;
Ausência de obstáculos nos trajetos do pedestre e ciclista;
Superfícies que garantam acessibilidade e segurança;
Acessibilidade para todos;
Fachadas interessantes.

Oportunidades para permanecer em pé:

Efeito de zonas atraentes para permanecer em pé/permanecer;
Elementos de apoio para pessoas em pé.

Oportunidades para sentar-se:

Zonas para sentar-se;
Definir o local de mobiliário que beneficie a apreciação de vistas, paisagens, fluxos do entorno;
Lugares de qualidade para sentar;
Bancos que permitam o descanso.

Oportunidades para ver:

Distâncias que permitam a observação;
Linhas de visão desobstruídas;
Valorizar vistas interessantes do entorno;
Iluminação adequada ao espaço.

Oportunidades para ouvir e conversar:

Baixos níveis de ruído;
Mobiliário urbano disposto de forma a incentivar a conversação.

Oportunidades para brincar e praticar atividade física:

Espaços atraentes para práticas criativas, recreativas, atividade física e jogos;
Espaços convidativos durante o dia e à noite;
Espaços convidativos durante o verão e no inverno.

PRAZER**Escala:**

Edifícios e espaços projetados de acordo com a escala humana.

Oportunidades de aproveitar os aspectos positivos do clima:

Oportunidade de aproveitar o sol / sombra / calor / frescor / brisa.

Experiências sensoriais positivas:

Bom projeto e detalhamento;
Uso de bons materiais no espaço;
Valorização de ótimas vistas;
Presença de arborização, vegetação e do elemento água.

Fonte: adaptado de GEHL, 2015.

Neste sentido, ao tratar da arborização, por exemplo, deve ser realizado todo o planejamento paisagístico, evitando a disposição aleatória de árvores no espaço público. Deve-se, por meio de estudos de insolação, prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e de permanência. O mesmo deve valer para a iluminação pública, que não deve ser pensada apenas para os veículos, mas, principalmente, para o nível dos pedestres e ciclistas.



Figura 41: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Praça da Lagoa de Tabapuá, Fortaleza (CE).

Direita: Praça Nove de Julho, Catanduva (SP)

Fonte: Ana Mello, 2014; Igor Ribeiro, 2019.



Figura 42: Exemplos de mobiliário urbano – Esquerda: Parque Alberto Simões, São José dos Campos (SP). Direita: Praça da Saudade, São Luís (MA)
Fonte: Maíra Acayaba, 2016; Ana Mello, 2014.

Deve-se garantir também a instalação de mobiliário urbano adequado, que contribua para a vitalidade dos espaços públicos, como bancos, mesas, lixeiras, equipamentos de recreação **(Figura 41 e Figura 42)**.

Logo, a infraestrutura deve ser planejada e projetada para a escala humana, com espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite, dialogando com a instalação do mobiliário urbano e outros equipamentos que permitam às pessoas permanecerem no local e realizar atividades diversas, contribuindo para o uso do espaço público, seja de passagem ou de permanência, em diferentes turnos do dia **(Figura 43)**.



Figura 43: Esquerda: Rua XV durante o dia, Curitiba. Direita: Rua XV ao anoitecer, Curitiba.
Fonte: <https://goo.gl/G4dluf>; <https://goo.gl/xNqvcs>.

É de grande importância para o bom desempenho de um sistema de Espaços Livres de Uso Público a localização destes espaços, fator que interfere na qualidade do sistema mais do que a quantidade destes. Deve-se realizar o adequado planejamento dessas áreas, buscando evitar que esses espaços resultem em áreas residuais, subdimensionadas e desconectados do tecido urbano.

O diagrama a seguir, elaborado pela *Fundação Project for Public Spaces - PPS*, estabelece aspectos para que qualquer pessoa possa reconhecer um bom lugar ao avaliar os espaços públicos. Assim, é necessário analisar as principais características do espaço: sociabilidade, usos e atividades, conforto e imagem, e acessibilidade e

conexões - cada uma das características se relaciona a aspectos qualitativos (intangíveis), que por sua vez, se relacionam a outros aspectos quantitativos (calculáveis) (**Figura 44**):

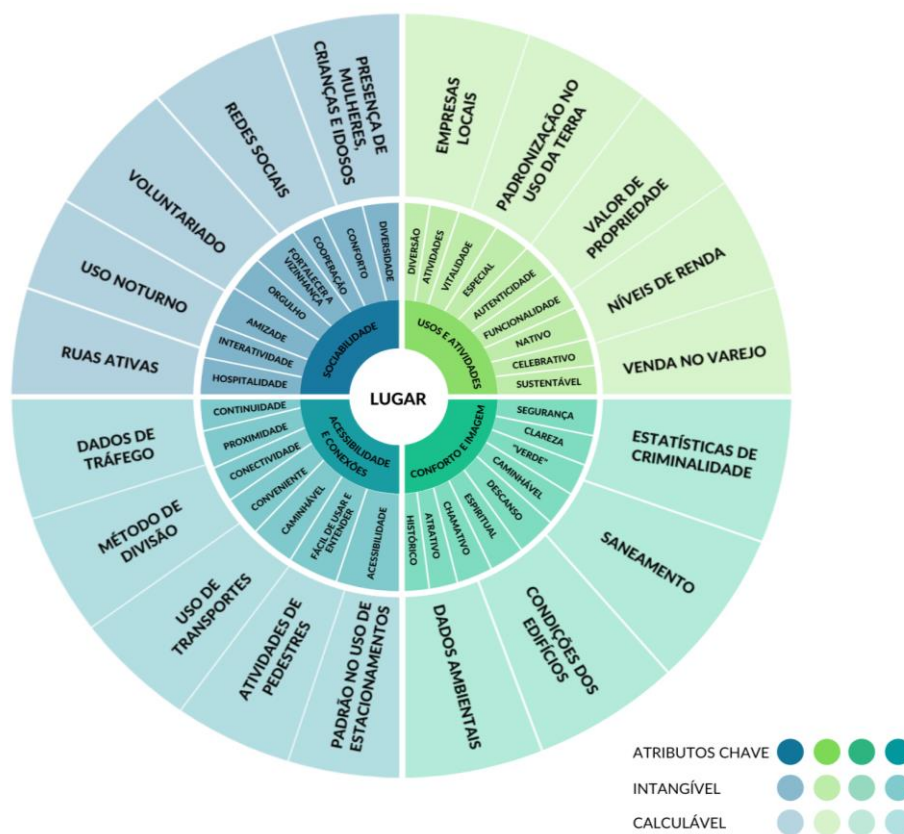


Figura 44: Diagrama “O que faz um bom lugar?”

Fonte: adaptado de Project for Public Spaces.

Os espaços públicos devem estar localizados em trechos estratégicos, conectados e integrados ao tecido urbano existente e ao proposto, por meio de calçadas e ciclovias, a fim de contribuir para a “costura” do tecido urbano na região. Devem ser considerados elementos articuladores, capazes de promover a identidade local e de atender à população local que passará a ter novos espaços livres públicos qualificados para se apropriarem, contribuindo fortemente para a vitalidade da região. Dessa forma, os ELUP, assim como os EPC, devem ser localizados em áreas de franco acesso, articulados aos eixos mais integrados do sistema viário, levando em consideração princípios de mobilidade e acessibilidade para toda a população.

6.3. Infraestrutura verde aplicada ao Planejamento Urbano

O processo de urbanização sem planejamento vem alterando significativamente a dinâmica hidrológica das bacias hidrográficas, impactando na infiltração e por vezes incrementando o escoamento superficial (LEE et al., 2012; CAPUTO, 2012; NORÉN et al., 2016; TRUDEAU e RICHARDSON, 2016).

A impermeabilização do solo reduz a taxa de infiltração, da evapotranspiração e do armazenamento, devido à retirada da vegetação, e incrementa o volume de escoamento superficial, fazendo que durante um evento de precipitação, um volume maior de água fique na superfície. Quando somada à ausência ou defasagem da infraestrutura de drenagem de águas pluviais, produzimos um cenário adequado para a deflagração de alagamentos e inundações. Além disso, a impermeabilização desenfreada tem potencial para alterar o microclima local, podendo produzir ilhas de calor.

As intervenções de drenagem urbana tradicional não são suficientes para tratar as disfunções hidrológicas que a urbanização e a impermeabilização do solo produzem. Benini e Mendiondo (2015) indicam que intervenções tradicionais em drenagem urbana, usualmente, tendem a transferir os problemas de um ponto para outro, como pode ser observado na **Figura 45**:

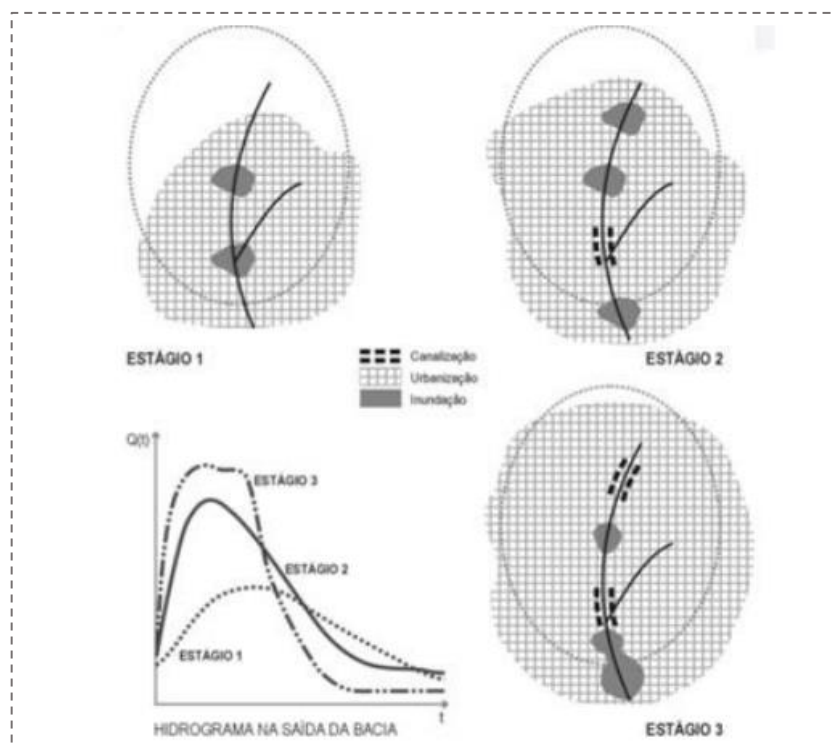


Figura 45: Exemplo de transferência de impacto nas bacias após a utilização de infraestrutura tradicional e da urbanização

Fonte: Benini e Mendiondo, 2015.

Diante do explicitado, fica clara a necessidade de adotar novas modalidades de intervenções pautadas em ideais sustentáveis, visando reduzir os riscos atuais e futuros, tendo em vista as perspectivas de crescimento urbano (MCPHERSON, 1974; DRUMOND, 2012; ANTONIO, 2017).

Os princípios de desenvolvimento sustentável, aplicáveis ao manejo de águas pluviais, abrangem várias iniciativas. Os modelos de manejo mais difundidos são: *Low Impact Development* (LID), abordagem americana; *Water Sensitive Urban Design* - (WSUD), abordagem australiana; e *Sustainable Drainage Systems* - (SuDS), abordagem britânica.

Os modelos de manejo apresentados costumam ter como objetivo principal a recuperação ou manutenção das funções naturais do escoamento pluvial, priorizando a infiltração. No Brasil, algumas cidades como Porto Alegre, São Paulo, Curitiba e Santo André, vêm adotando o modelo de manejo *Low Impact Development* (LID) ou Desenvolvimento de Baixo Impacto.

O LID tem sido amplamente discutido por se tratar de uma abordagem estratégica de gerenciamento das águas pluviais, que aborda os aspectos qualitativos e quantitativos do escoamento superficial, além de promover integração entre paisagens naturais dentro dos espaços urbanos (SOUZA et al., 2012; MARTIN-MIKLE et al., 2014; AMANTHEA e NASCIMENTO, 2015; BAEK et al., 2015). O LID se caracteriza por projetos embasados no conceito de resiliência e sustentabilidade, cujo o objetivo é restaurar as condições naturais do local, tentando aproximá-las ao momento de *pré-urbanização*, através de medidas de controle em microescala descentralizadas (BAPTISTA et al., 2013; AHIABLAME et al., 2013; LOPERFIDO et al., 2014; BAEK et al., 2015; BRUNETTI et al., 2016).

Os métodos utilizados no modelo de manejo LID para o controle do escoamento superficial e a qualidade do escoamento são denominadas como técnicas compensatórias ou *Best management practices – BMP's* ou infraestruturas verdes de drenagem urbana (CAPUTO, 2012; FLETCHER et al., 2014). Tais soluções se configuram como uma rede de espaços interconectados, formada por áreas naturais e espaços livres ou estruturas de drenagem que versam em conservar e/ou restaurar as funções hidrológicas (BENEDICT e MCMAHON, 2006).

A **Figura 46** apresenta as potencialidades das técnicas compensatórias, seus impactos sobre os objetivos de gestão dos recursos hídricos e a escala e local de implantação, no contexto da bacia hidrográfica:

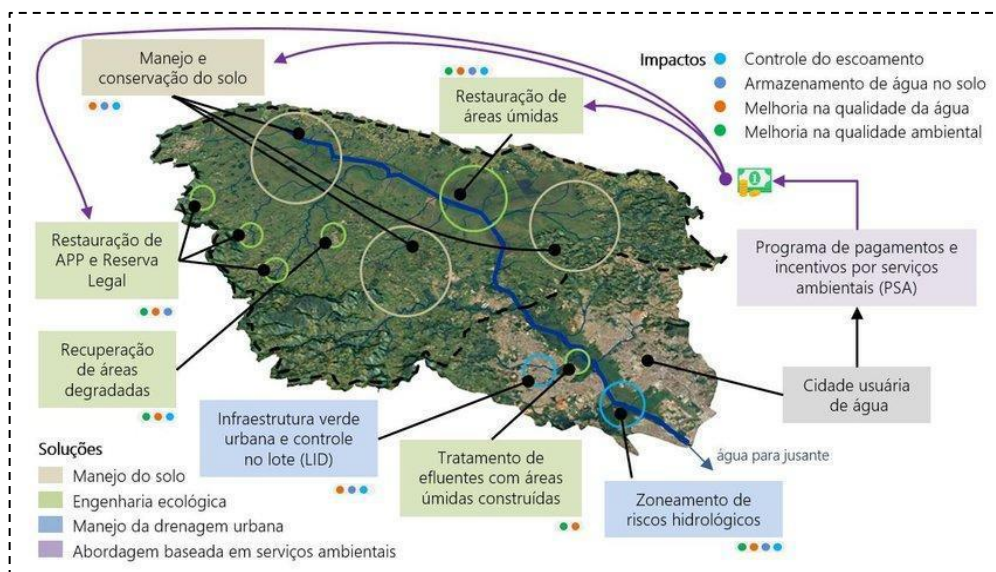


Figura 46: Representação esquemática de técnicas de infraestrutura verde aplicadas a gestão de recursos hídricos

Fonte: <https://bit.ly/3dNJtue>.

As infraestruturas verdes de drenagem urbana são classificadas conforme a escala de abrangência e a função a ser desempenhada. Com relação à função, podem ser extensivas: (a) aceleração do escoamento; (b) retardo do fluxo; (c) desvio do escoamento; e (d) ações individuais; Intensivas: Pequenos armazenamentos, controle de erosão e drenagem ao longo da bacia e recomposição florestal.

Com relação à escala de abrangência, podem ser de controle na fonte, as quais são implantadas junto a parcelas ou pequenos conjuntos de parcelas associadas à drenagem de pequenas áreas. Tem como objetivo, atuar diretamente na fonte de origem do escoamento superficial, podendo ser aplicada em casas, lotes e espaços públicos. As **Figura 47**, **Figura 48**, e **Figura 49** apresentam exemplos de técnicas compensatórias de controle na fonte:



Figura 47: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte



Figura 48: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte

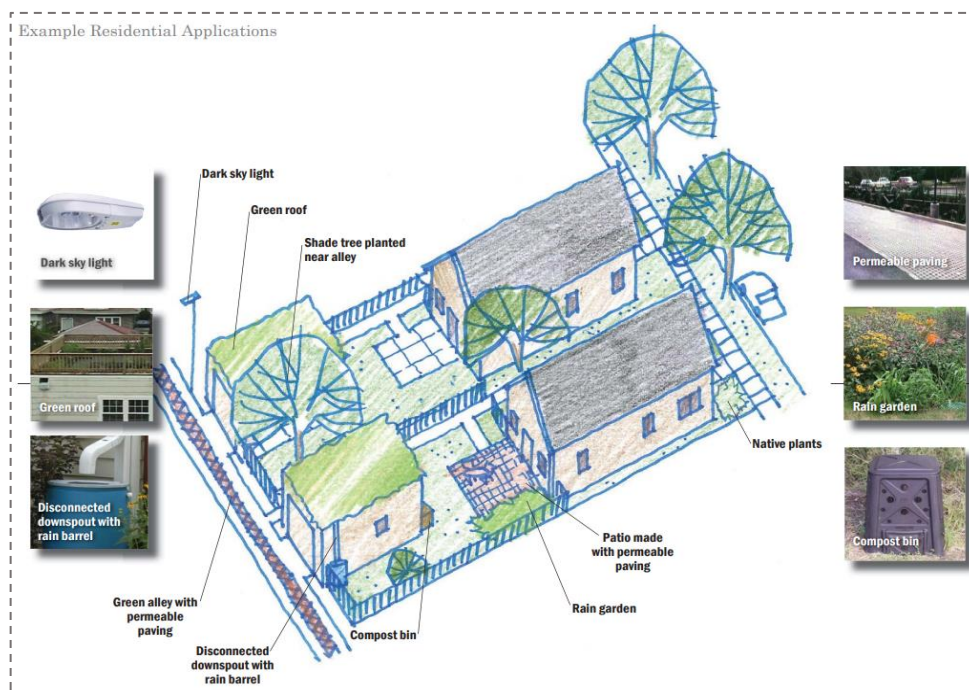


Figura 49: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana na escala da fonte

Como exemplo de estratégia que pode ser adotada, a retirada do meio-fio das ruas de menor movimento, integrando o asfalto a gramados ou a outros sistemas naturais vegetais, auxilia no direcionamento do escoamento para zonas de maior permeabilidade, como melhoria na qualidade ambiental do espaço urbano.

Em alguns casos, a utilização de infraestruturas de controle na fonte não é adequada, principalmente quando a finalidade é atender à Resolução ADASA nº 09, de 08 de abril de 2011, que estabelece uma vazão máxima, visando a manutenção de uma vazão pré-desenvolvimento no exutório. Nesse caso, se faz necessário intervenções que busquem o controle/amortecimento do escoamento a jusante da bacia hidrográfica. Essas técnicas, podem ser implantadas junto às parcelas ou conjuntos de parcelas associadas à drenagem de grandes áreas.

Embora usualmente sejam adotadas bacias de detenção e retenção, outras infraestruturas como parques lineares podem ser implementadas para o amortecimento do escoamento superficial. A **Figura 50** apresenta exemplos de infraestrutura de controle a jusante:



Figura 50: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para controle/amortecimento do escoamento

Fonte: Projeto Técnico: Parques Lineares como Medida de Manejo de Águas pluviais.

A implantação de parques lineares se configura também como um instrumento de gestão de áreas degradadas, e na gestão de drenagem urbana contribuem para aumentar a área de várzea dos rios, permitindo assim, o aumento das zonas de inundação e a vazão mais lenta da água durante as cheias dos rios.

No que concerne aos alagamentos, os parques lineares funcionam como áreas permeáveis, capazes de absorver parte do escoamento superficial, reduzindo o volume de água que permanece em superfície e que será direcionado ao sistema de drenagem de águas pluviais.

Além dos benefícios para o manejo e gestão das águas pluviais, as infraestruturas verdes possibilitam que pessoas possam se conectar diretamente com elementos naturais, proporcionam espaços públicos verdes, considerando a melhoria da qualidade ambiental e urbana, além da manutenção dos ciclos naturais e auxílio na mitigação dos impactos dos processos de urbanização. Essas soluções contribuem, direta e indiretamente, para a sensibilização da população acerca da importância de construir cidades mais resilientes às questões ambientais, como por exemplo, os casos de zonas industriais e áreas degradadas que são requalificados e transformados em parques educativos.

No intuito de buscar uma solução ambientalmente sustentável, é importante realizar o gerenciamento integrado da infraestrutura urbana, iniciada no planejamento da ocupação (projeto preliminar). Ao contrário dos projetos que se baseiam apenas

na maximização da exploração do espaço, independente da articulação com os ciclos naturais, como o hidrológico, e sua relação com os sistemas de drenagem urbana.

No Distrito Federal, a implantação e escolha dos locais mais adequados para a implantação de Infraestruturas Verdes devem seguir as orientações expressas no Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais do Distrito Federal, principalmente no “Capítulo 7 - COMPONENTES DO SISTEMA DE DRENAGEM E MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS” e o “12 - CRITÉRIOS PARA PROJETOS DE MEDIDAS DE CONTROLE NA FONTE”, “Tabela 13 - Fatores condicionantes para a implantação e operação de medidas de controle na fonte”.

Ressalta-se ainda que, as bacias de detenção e de retenção não devem ser as únicas formas de amortecimento de vazão, devendo, sempre que possível utilizar as demais modalidades de infraestrutura verde, priorizando utilizar medidas descentralizadas. Ademais, as bacias de detenção e de retenção devem estar acompanhadas de projeto paisagístico e urbanístico, para qualificar o espaço de localização dessas infraestruturas. O material utilizado para a qualificação desses espaços deve ser compatível com as condições climáticas (períodos de chuva e seca), de modo que, não venha a oferecer perigo à população.

6.3.1. Infraestrutura verde no sistema viário e estacionamentos

Embora as valas ou valetas sejam funcionais no objetivo de amortecer o escoamento superficial, a sua aplicação sem vegetação e sem ligação com o sistema de drenagem de águas pluviais, pode ocasionar processos erosivos dentro da própria estrutura ou mesmo gerar impactos negativos para a população a longo prazo.

Além disso, a utilização de infraestruturas verdes associadas ao sistema viário e aos estacionamentos, contribuem também para melhorar a qualidade da água do escoamento e que sofre infiltração, assim como reduzir o efeito de ilhas de calor.

Apesar das infraestruturas verdes trazerem uma série de benefícios, é importante compatibilizar a finalidade da infraestrutura com o tipo de eixo viário que irá recebê-la, visando maximizar os benefícios e reduzir possíveis prejuízos.

Dessa forma, a seguir serão apresentadas diretrizes para aplicação de Infraestrutura Verde associadas ao Sistema Viário, tendo como base o manual *Green Streets Handbook* (**Quadro 13**), elaborado pela *Environmental Protection Agency - EPA* (Agência de Proteção Ambiental norte-americana).

Quadro 13: Tipo de infraestrutura verde em drenagem urbana mais indicados por tipo de via e estacionamento

Apropriado		Infraestrutura Verde no sistema viário e em estacionamentos							
Depende do Contexto		Biorretenção	Biovaleta	Extensão do meio-fio de águas pluviais	Stormwater planter	Árvores de rua	Trincheira de Infiltração	Subsuperfície infiltração e detenção	Pavimento Permeável
Menos Apropriado									
Tipo de Via									
Arterial	Via de Circulação/Via de Atividades								
Coletora	Via de Circulação/Via de Atividades								
Estradas Locais	Via de Circulação de Vizinha/Via Parque								
	Estacionamento								

Fonte: Green Streets Handbook, 2021.

O *Green Streets Handbook* define a localização mais indicada para cada tipo de infraestrutura, sendo os mais apropriados exemplos para cada via:

- a) **Via Arterial (Via de Circulação ou Via de Atividades):** biovaletas e arborização urbana apropriada (**Figura 51 e Figura 52**);



Figura 51: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades

Fonte: Green Streets Handbook, 2021.



Figura 52: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades

Fonte: Green Streets Handbook (2021).

b) **Via Coletora (Via de Circulação ou Via de Atividades):** biorretenção, extensão de meio-fio, *stormwater plant* e arborização urbana apropriada (Figura 53 e Figura 54);

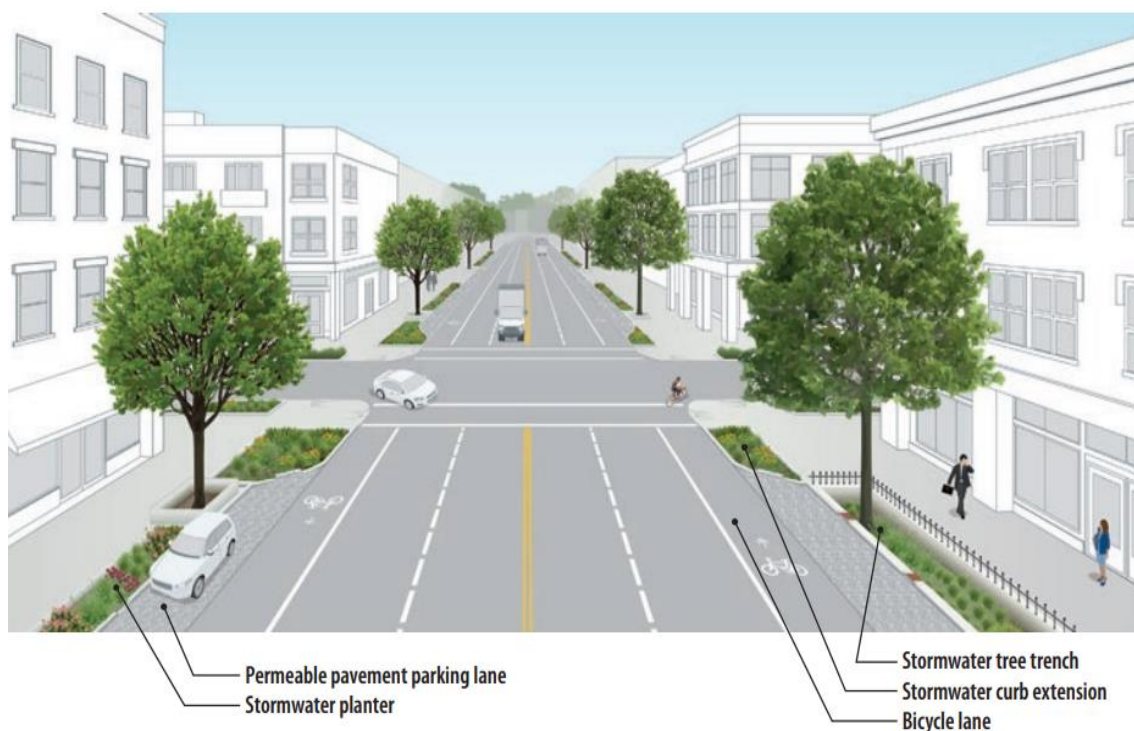


Figura 53: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana as Vias de Circulação ou Vias de Atividades

Fonte: Green Streets Handbook, 2021.



Figura 54: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para as Vias de Circulação ou Vias de Atividades

Fonte: Green Streets Handbook, 2021.

- c) **Estradas locais (Via de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais):** biorretenção, extensão de meio-fio e arborização urbana apropriada (**Figura 55 e Figura 56**);



Figura 55: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais
 Fonte: Green Streets Handbook, 2021.



Figura 56: Exemplo de infraestrutura verde de drenagem urbana para Vias de Circulação de Vizinhança, Vias Parque e vias locais
 Fonte: Green Streets Handbook, 2021.

7. ORIENTAÇÕES PARA INFRAESTRUTURA URBANA

O projeto urbanístico deve atentar para a viabilidade de abastecimento de água por sistema operado pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB. A solução de esgotamento sanitário deve ser definida igualmente pela CAESB, que avaliará as condições específicas de atendimento à população do projeto, considerando os limites dos corpos d'água receptores e a proteção da bacia hidrográfica.

A escolha do sistema de tratamento de esgoto sanitário está relacionada às condições estabelecidas para a qualidade da água dos corpos receptores. Além disso, qualquer projeto desse tipo de sistema deverá estar baseado no conhecimento de características do esgoto a ser tratado, tais como vazão, pH, temperatura, DBO, etc. O projeto urbanístico deve considerar as recomendações do órgão responsável pelo sistema de esgotamento sanitário e a possibilidade de atendimento às novas ocupações, devendo ser consultada a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB.

O projeto urbanístico deve considerar os princípios do Plano Diretor de Drenagem Urbana do Distrito Federal – PDDU, em especial o Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal da ADASA (2018) e a Resolução da ADASA nº 9, de 08 de abril de 2011. Recomenda-se que a implantação dos sistemas de drenagem pluvial seja realizada, preferencialmente, em período de seca, antes de qualquer implantação de infraestrutura e ocupação.

O projeto urbanístico deve prever a adoção de soluções de drenagem de águas pluviais que favoreçam a infiltração da água no solo, reduzindo o escoamento superficial e evitem grandes volumes de água nos exutórios, tais como biorretenção, trincheira de infiltração, poço de infiltração e pavimento permeável entre outras, sempre ressaltando que a escolha da melhor técnica a ser adotada depende das características físicas e ambientais do local. Para as áreas com restrição à ocupação, os projetos de drenagem de águas pluviais deverão seguir as especificações e normativas definidas pelo órgão ambiental responsável.

O projeto urbanístico deve identificar as erosões existentes e incluir propostas de recuperação, bem como apontar locais críticos de escoamento que possam desencadear processos erosivos.

Devem ser respeitados os princípios, procedimentos, normas e critérios referentes à geração, acondicionamento, armazenamento, coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos sólidos, dispostos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos (Lei nº 12.305, de 02 de agosto de 2010), pela Política Distrital de Resíduos Sólidos (Lei nº 5.418, de 24 de novembro de 2014), e legislação pertinente ao tema. O projeto urbanístico deve indicar os pontos de coleta seletiva e de resíduos integrantes da política.

Devem ser respeitadas as normas e regulamentações vigentes quanto à distribuição de energia elétrica, destacando-se a Resolução Normativa ANEEL nº 414/2010, que disciplina as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica. Da mesma maneira, as intervenções em áreas da Faixa de Servidão associada às Linhas de Transmissão de Energia devem ser obrigatoriamente consultadas e aprovadas pelo órgão ambiental e demais órgãos responsáveis, de acordo com a **Portaria nº 421, de 26 de outubro de 2011** e o **Decreto nº 84.398, de 16 de Julho de 1980**, alterado pelo **Decreto nº 86.859, de 19 de janeiro de 1982**.

Outras restrições referentes às UOS, Altura Máxima admitida e Sistema Viário proposto podem ser acrescidas pelo órgão ambiental e demais órgãos responsáveis, em virtude da Faixa de Servidão associada às Linhas de Transmissão de Energia.

8. CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS E OUTROS ÓRGÃOS DO GDF

Este ETU, por meio do **Processo SEI 00390-00000175/2023-57**, realizou consulta às principais agências, concessionárias e órgãos responsáveis para conhecimento de estudos existentes, projetos em andamento e previstos para a área, assim como para entendimento da situação atual da infraestrutura do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas. A seguir, destacam-se as principais contribuições enviadas à SEDUH. Em caso de interesse ou necessidade de consulta aos documentos e manifestações recebidas, informamos que todas estão disponíveis na íntegra nos autos do Processo SEI supracitado, de acesso público.

8.1. Agência Reguladora de Águas, Energia e Saneamento Básico do Distrito Federal – ADASA

Em consulta realizada à ADASA (id. 103629305), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: disponibilidade de recursos hídricos subterrâneos e disponibilidade hídrica para captação superficial da região; existência de planos setoriais, programas, normas e estudos acerca dos recursos hídricos subterrâneos e disponibilidade hídrica para captação superficial da região; relação das outorgas emitidas para captação de águas, subterrâneas e em superfície, e outorgas para a instalação de fossas sépticas; e, estudos hidráulicos, hidrológicos e de drenagem e manejo de águas pluviais que possam contribuir com o ETU.

Em resposta à consulta, a ADASA encaminhou o Mapa de Outorgas de Captação Subterrânea (id. 109519349), por meio do Despacho – ADASA/SRH/COUT (id. 109519843), conforme apresentamos na **Figura 57**, que destaca os pontos localizados no STRC.

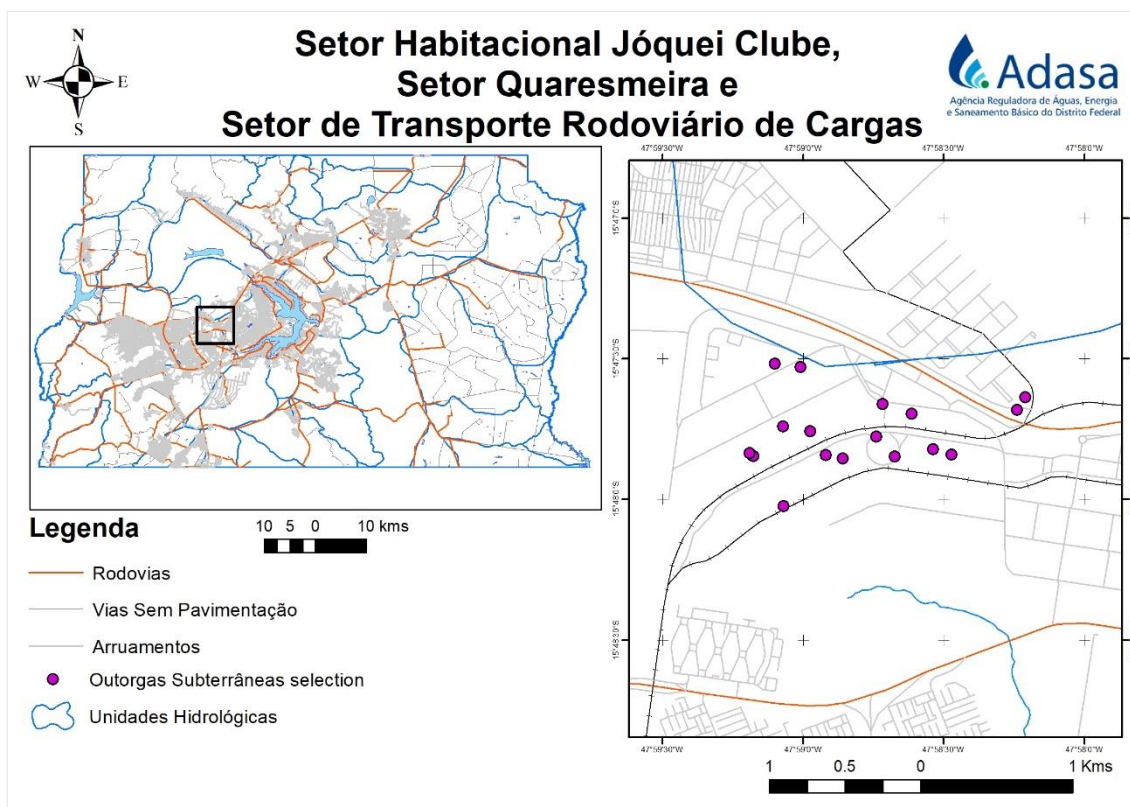


Figura 57: Mapa de Outorgas de Captação Subterrânea da poligonal de estudo (id. 109519349), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57

Complementando a resposta ao ofício de consulta, a ADASA encaminhou o Memorando nº 105/2023 – ADASA/SRH (id. 110623799), em que presta as informações a seguir:

1. Disponibilidade de recursos hídricos subterrâneos e disponibilidade hídrica para captação superficial da região:

O uso dos recursos hídricos, no Distrito Federal, se dá por meio de concessão de outorga e registro de uso, regidos pela Resolução Adasa nº 350/2006. A disponibilidade de recursos hídricos subterrâneos está definida na Resolução Adasa nº 16/2018. As vazões de referência para o cálculo das disponibilidades de águas superficiais foram estabelecidas no âmbito do Plano de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos do Distrito Federal (PGIRH/2012).

2. Caso existam, planos setoriais, programas, normas e estudos acerca dos recursos hídricos subterrâneos e da disponibilidade hídrica para captação superficial da região:

- Plano de Gerenciamento Integrado de Recursos Hídricos do Distrito Federal (**PGIRH/2012**)

- Plano de Recursos Hídricos dos Afluentes da Bacia Hidrográfica do rio Paranaíba no Distrito Federal (**PRH Paranaíba-DF**)

-Resoluções Adasa

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

112|143

- Manual de Outorga

3. Relação das outorgas emitidas para captação de águas subterrâneas e em superfície e para a instalação de fossas sépticas na região de estudo e seu entorno:

Segue Despacho ADASA/SRH/COU (109519843) com informações da área técnica.

4. Informações de estudos hidráulicos, hidrológicos, e drenagem e manejo de águas pluviais urbanas, que possam contribuir com o ETU (...):

a) **Manual de Drenagem**. Disponível em <Adasa - Manual de Boas Práticas>;

b) **Manual de Boas Práticas**: Controle de erosão do solo e manejo de sedimentos e outros contaminantes em canteiros de obras. Disponível em <Adasa - Manual de Boas Práticas>.

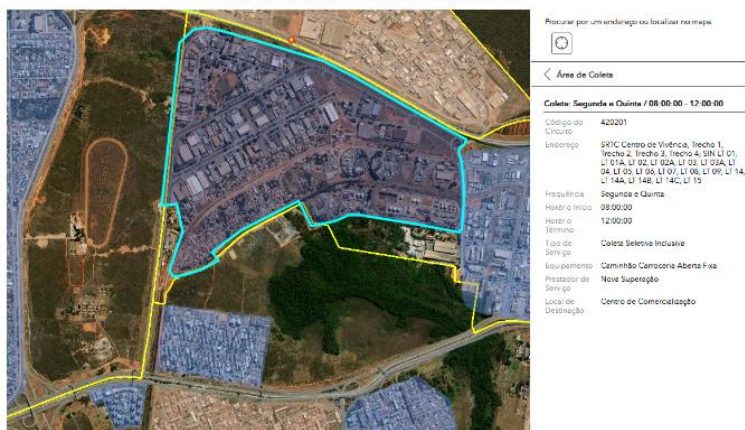
8.2.Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal – SLU

Em consulta realizada à SLU (id. 103641642), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: capacidade de prestar, direta ou indiretamente, os serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, na região de estudo, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT; a existência de projetos para implantação de infraestruturas relativas aos serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos urbanos para a região de estudo; e, orientações relativas à gestão de resíduos sólidos que possam contribuir com o ETU.

Em atendimento, com relação ao serviço de coleta, a SLU respondeu por meio do Despacho - SLU/PRESI/DITEC/USMOB (id. 103976283), onde destacamos:

Em relação ao tema 1: Capacidade de prestar, direta ou indiretamente, os serviços de limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos, na região de estudo (...), considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT, e considerando as atribuições dessa unidade, que é sobre coleta seletiva, informamos que parte da poligonal (...) é atendida pelo serviço de coleta seletiva inclusiva, por meio do contrato nº 27/2022 com a cooperativa Nova Superação, conforme figura a seguir.

Figura 1 - Área atendida pela Nova Superação



Quando a área adjacente a área atendida for ocupada será solicitada uma adequação contratual para atendimento da poligonal.

Complementando a resposta aos questionamentos, foi encaminhado o Despacho - SLU/PRESI/DILUR (id. 103979728), cujo conteúdo de orientação deverá ser consultado no projeto de parcelamento urbano, em que destacamos:

I - Com relação à capacidade de prestar, direta ou indiretamente, os serviços de limpeza urbana na região de estudo do ETU (...).

Informa-se que o **SLU/DF** realiza coleta dos resíduos domiciliares e equiparados nas proximidades da área de Setores Habitacionais Jôquei Clube e Setor Quaresmeira e de Setor de Transporte Rodoviário de Cargas, objeto de estudo do ETU (...). Por essa razão, pode-se afirmar que não haverá impacto significativo quanto à capacidade de realização dos serviços de coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos domiciliares gerados, uma vez que o SLU encontra-se equipado e preparado para executar a coleta na área de ocupação prevista, desde que o volume dos resíduos seja classificado como domiciliar ou equiparado, ou seja volume limitado à 120 litros/dia por unidade autônoma.

Contudo, é necessário informar a esta autarquia quando deverão ser iniciadas as coletas, para que se possa planejar a ação dentro do itinerário existente, bem como para comunicar à população os horários definidos de coletas.

(...) Assim, ressalta-se que, caso esta área de estudo compreenda unidades comerciais e que gerem resíduos em volume superior ao limite legalmente definido, estas devem assumir a responsabilidade integral pelo gerenciamento ambientalmente adequado dos seus resíduos, arcando com ônus decorrente destas etapas de gerenciamento.

II - Com relação às orientações relativas à gestão de resíduos sólidos que possam contribuir com o estudo do ETU (...).

Destaca-se que é responsabilidade do usuário dos serviços públicos, prestados pelo SLU, realizar a segregação dos resíduos em secos (recicláveis) e úmidos (orgânicos e não recicláveis), acondicionando-os separadamente e disponibilizando para coleta nos dias e horários estabelecidos para coleta seletiva e convencional,

respectivamente. Conforme Resolução nº 21/2016 – ADASA (...). (Grifo do autor)

Ainda em resposta, a SLU encaminhou o Despacho - SLU/PRESI/DITEC (id. 103979352), cujo conteúdo informativo deverá ser considerado nos projetos de parcelamento urbano e também elenca os Pontos de Entrega Voluntária (Papa Entulho) em atividade e seus respectivos endereços.

8.3. Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB

Em consulta realizada à CAESB (id. 103625571), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: capacidade de atendimento da demanda atual e prevista para fornecimento de água potável e esgotamento sanitário, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT; interferências com as redes e instalações existentes ou projetadas, dessa concessionária, com informações sobre faixas de servidão das respectivas redes e possibilidade de remanejamento; orientações sobre os modelos de infraestrutura adequados, e possibilidade de utilização de técnicas compensatórias de drenagem urbana (drenagem verde/infraestrutura verde); verificar a existência de projetos executados ou em andamento relativos à rede de esgotamento urbano para o atendimento da demanda existente e projetada, até o limite da população estabelecido no PDOT; e, caso essa concessionária não disponha de oferta em seu sistema, solicitamos informações sobre possíveis soluções para dotar a área de abastecimento de água, e de coleta e tratamento de esgotos.

Em atendimento, a CAESB enviou o Despacho – CAESB/DE/ESE/ESET (id. 104114626), em que apresenta: imagem do mapa do Cadastro Técnico dos Sistemas de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário (**Figura 58**) e as tabelas de dimensionamento das faixas de servidão e recobrimentos (**Figura 59**), “a fim de evitar danos às redes e garantir a execução das manutenções preventivas e corretivas”:

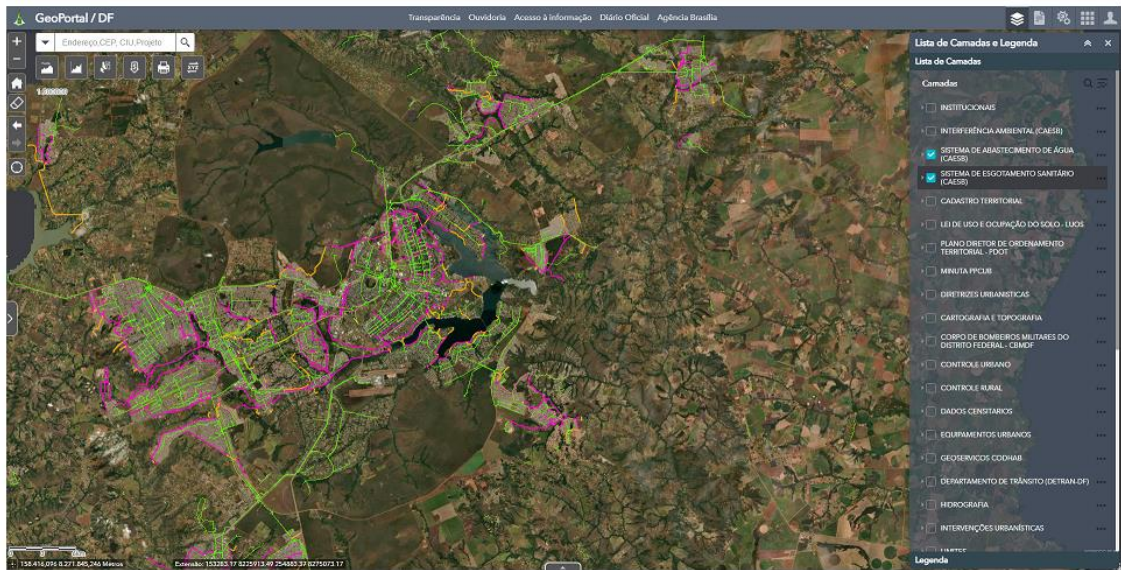


Imagem 01: Geoportal/SEDUH

Figura 58: Imagem do Georportal do Cadastro Técnico dos Sistemas de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário (id. 104114626), integrante do Processo SEI 00390-0000175/2023-57

Tabela 01 - Largura da Faixa de Servidão e Recobrimentos Mínimos Exigidos para Redes de Água

Diâmetro (mm)	Material	Recobrimento* (m)	Afastamento a partir do eixo da rede** (m)
Até 150	PEAD/PVC	0,80	1,50
	FOFO	0,60	
Acima de 150 até 200	PEAD/PVC	0,80	2,00
	FOFO	0,60	
Acima de 200 até 250	PEAD/PVC	0,80	2,00
	FOFO	0,85	
Acima de 250 até 300	Todos	1,10	2,00
Acima de 300 até 350		1,25	5,00
Acima de 350 até 400		1,50	5,00
Acima 400 até 1500		2,00	6,00

(Fonte: Caesb)

* Recobrimentos a partir da geratriz superior do tubo

** Afastamentos para cada lado do eixo da rede

Tabela 02 - Largura da Faixa de Servidão e Recobrimentos Mínimos Exigidos para Redes de Esgoto

Profundidade (m)	Diâmetro (mm)	Afastamento a partir do eixo da rede** (m)	Recobrimento* (m)
Até 3,50	Até 100	0,70	Redes em vias públicas: 0,90
	Acima de 100 até 150	1,50	
	Acima de 150 até 350	2,50	
	Acima de 350 até 600	5,00	
Acima de 3,50 até 5,00	Acima de 600 até 1500	6,00	Redes em passeios ou área verde: 0,60
	Até 350	3,00	
Acima de 5,00	Acima de 350 até 1500	6,00	
	Até 1500	7,50	

(Fonte: Caesb)

* Recobrimentos a partir da geratriz superior do tubo

** Afastamentos para cada lado do eixo da rede

Figura 59: Tabelas 01 e 02 de Largura da Faixa de Servidão e Recobrimentos Mínimos Exigidos para Redes de Água e Redes de Esgoto (id. 104114626), integrante do Processo SEI 00390-0000175/2023-57

Complementando as informações, a CAESB encaminhou o Despacho – CAESB/DE/ESE/ESEF (id. 105465146), que apresenta as faixas de servidão existentes na área e os respectivos arquivos em formato .dwg (id. 105643682):

1 - Às margens da rodovia DF 095 (via Estrutural) a Caesb possui faixa de servidão com 10 metros de largura devido a implantação da **Subadutora de Água Tratada, denominada SAT.GUA.018**, compreendida nas coordenadas aproximadas 47°59'50"O; 15°47'17"S e 47°58'17"O; 15°47'46"S, como ilustrado na Figura 1. Cabe ressaltar que entre esses dois pontos das coordenadas, existe um **Booster** implantado.



Figura 1 - Faixa de Servidão SAT.GUA.018 e Booster

2 - Às margens da rodovia DF 085 (via EPTG) a Caesb tem faixa de servidão de 10 metros de largura para a **Subadutora de Água Tratada, denominada SAT.TAG.011**, compreendida nas coordenadas aproximadas 48°0'2"O; 15°48'48"S e 47°59'47"O; 15°48'42"S como ilustrado na Figura 2.



Figura 2 - Faixa de Servidão SAT.TAG.011 e EEB.SQB.001

3 - Na poligonal apresentada na Figura 2, existe também uma Elevatória de Esgotos - EE que atende o complexo de condomínios Super Quadra Brasília.

Com o objetivo de analisar a viabilidade de atendimento dos Sistemas de Abastecimento de Água (SAA) e Sistema de Esgotamento Sanitário (SES), por meio do Despacho – CAESB/DE/EPR/EPRC (id. 109850347), a CAESB encaminhou os

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jôquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

Termos de Viabilidade Técnica (TVT) referentes às áreas do Setor Jóquei Clube (TVT nº 013/2023: id. 109732705), Setor Quaresmeira (TVT nº 028/2023: id. 109733713) e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas (TVT nº 022/2023: id. 109733158).

Os TVT encaminhados têm vigência de 02 anos, a contar da data de assinatura, e podem ser consultados na íntegra no Processo SEI 00390-00000175/2023-57. Destacamos a seguir as conclusões apresentadas nos TVT citados:

a) Setor Jóquei Clube:

4. CONCLUSÃO

Verifica-se que o atendimento com sistema de abastecimento de água e de esgotamento sanitário é tecnicamente viável, necessitando de melhorias nos de Sistema de Abastecimento de Água (SAA) e Sistema de Esgotamento Sanitário (SES) para o pleno atendimento do empreendimento.

Estima-se que as melhorias/reforço dos SAA e SES terão um custo de aproximadamente R\$ 84.876.600,00, ficando a cargo do empreendedor.

Ressaltamos que os custos apresentados nos itens 3.3 e 4.3 são estimativos e podem sofrer alterações durante o desenvolvimento dos estudos de concepção e projetos executivos. (Grifo do autor)

b) Setor Quaresmeira:

7. CONCLUSÃO

7.1. Verifica-se que o atendimento com sistema de abastecimento de água e de esgotamento sanitário é tecnicamente viável, necessitando de melhorias nos de Sistema de Abastecimento de Água (SAA) e Sistema de Esgotamento Sanitário (SES) para o pleno atendimento do empreendimento.

7.2. Estima-se que as melhorias/reforço dos SAA e SES terão um custo de aproximadamente R\$ 31.819.600,00, ficando a cargo do empreendedor.

7.3. Ressaltamos que os custos apresentados nos itens 3.5 e 4.6 são estimativos e podem sofrer alterações durante o desenvolvimento dos estudos de concepção e projetos executivos. (Grifo do autor)

c) Setor de Transportes Rodoviários de Cargas:

7. CONCLUSÃO

7.1. Verifica-se que a área em questão já é atendida com sistema de abastecimento de água e de esgotamento sanitário.

7.2. Caso haja alteração de uso e ocupação das áreas já atendidas pela Caesb, considerando a poligonal do empreendimento, deverá ser realizada nova consulta à Caesb para reavaliação das condições de atendimento. (Grifo do autor)

Os TVT encaminhados deverão ser consultados para conhecimento das interferências existentes com as redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário, assim como dos custos estimados de implementação, e das informações referentes às áreas que abrigam unidades do SAA e do SES que “deverão ser adquiridas pelo empreendedor, escrituradas, doadas e incorporadas ao patrimônio da Caesb, ou, a critério da Caesb, ser encaminhado termo de cessão de uso das áreas” (TVT nº 028/2023).

8.4. Neoenergia Distribuição Brasília S.A. – NEOENERGIA BRASÍLIA

Em consulta realizada à NEOENERGIA BRASÍLIA (id. 103639516), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: capacidade de atendimento da demanda atual e prevista para fornecimento de energia elétrica, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT; interferências com as redes e subestações existentes ou projetadas, dessa concessionária, com informações sobre faixas de servidão das respectivas redes e possibilidade de remanejamento; orientações, estudos, normas e legislações aplicáveis a parcelamentos (novos e existentes) que estejam próximos ou inseridos em faixas de linhas de transmissão; e, caso essa concessionária não disponha de oferta em seu sistema, solicitamos informações sobre possíveis soluções para a área.

Em atendimento, a empresa Neoenergia Brasília respondeu por meio da Carta n. 033/2023 – CGR (id. 105995558), do Laudo Técnico nº 74544230/2023 (id. 105995567) e do Croqui Poligonal (id. 105995580).

Este ETU orienta que o projeto de urbanização consulte a Carta n. 033/2023 – CGR (id. 105995558), cujo conteúdo tem caráter orientativo, em que destacamos:

Em atenção a Carta em referência, informamos que há viabilidade técnica de fornecimento de energia elétrica ao empreendimento, objeto da consulta, desde que o responsável pelo empreendimento satisfaça as condições regulatórias abaixo transcritas:

1. Submeter projeto elétrico para aprovação da distribuidora;
2. Implantar a infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica e iluminação pública, destacando que os investimentos relacionados são de responsabilidade do empreendedor;

3. Atender as distâncias mínimas de segurança entre edificações e redes elétricas (para as redes de 15 kV esse afastamento deve ser de no mínimo 1,5 metros a contar do último condutor da rede) e ainda observar espaços suficientes que permitam a implantação das redes em obediência a Lei de Acessibilidade.

(...)

O estudo técnico avaliará a capacidade de atendimento da rede existente e poderá indicar a necessidade de expansão e reforços do sistema de distribuição para viabilizar a sua conexão ao empreendimento, bem como a necessidade de se disponibilizar área interna ao empreendimento para instalação de equipamentos do serviço de distribuição de energia elétrica.

Este ETU orienta que o projeto de urbanização consulte o Laudo Técnico nº 74544230/2023 (id. 105995567) e o Croqui Poligonal (id. 105995580), cujo conteúdo detalha parâmetros para a fase de execução e tem caráter orientativo, em que destacamos:

Na existência de Linhas de Distribuição Aérea (LD) de 138 kV, 69 kV e/ou 34,5 kV nas proximidades da poligonal de regularização em tela. A NEOENERGIA BRASÍLIA adota, por meio da NTD 4.36 (baseada na NBR/5422), as faixas horizontais de segurança conforme a tabela 1:

Tensão (kV)	Largura (metros)	Observação
34,5	8	4 metros para cada lado do eixo da LD
69	12	6 metros para cada lado do eixo da LD
138	16	8 metros para cada lado do eixo da LD

Tabela 1 - Faixas Horizontais de Segurança

Dessa forma, qualquer tipo de ocupação do solo que esteja a uma distância menor que as citadas, interfere com a LD. (...) Caso o estudo elaborado implique em alterações nas proximidades da LD ou de suas estruturas suportantes, é necessária consulta formal à NEOENERGIA BRASÍLIA indicando a natureza da intervenção pretendida.

Alertamos especialmente quanto à necessidade do cumprimento das NORMAS TÉCNICAS DE SEGURANÇA DO TRABALHO para a colocação de andaimes, equipamentos ou infraestruturas próximas às redes elétricas da NEOENERGIA BRASÍLIA de modo a preservar a integridade física do trabalhador. Advertimos, ainda, acerca da necessidade de que sejam tomados cuidados especiais na construção ou escavação em locais próximos de redes elétricas (respeitar a distância de segurança citada nos parágrafos anteriores), com vistas a garantir sua preservação e correto funcionamento, sendo necessário o ressarcimento de eventuais danos à NEOENERGIA BRASÍLIA.

8.5. Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER-DF

Em consulta realizada ao DER-DF (id. 103634392), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: o sistema viário e de circulação

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

consolidado (vias, ciclovias, calçadas e demais elementos) na área de estudo; a existência de projetos de alteração e instalação de sistema viário e de circulação, em elaboração e futuros na área; a legislação e normativos pertinentes ao sistema viário e de circulação da região de estudo; e, a existência de estudos, grupos de trabalho e normativos relacionados às rodovias (DF-095, DF-085 e DF-087) e respectivas faixas de servidão; a existência de estudos, grupos de trabalho e normativos relacionados às vias primárias da Rede Estrutural de Transporte Coletivo: Estrada Parque Ceilândia – EPCL e Estrada Parque Taguatinga – EPTG; e, relação das atividades realizadas e das áreas institucionais ocupadas pelas edificações institucionais do DER na área de estudo.

Em resposta, o DER-DF encaminhou o Despacho – DER-DF/PRESI/SUOPER/DIDOM (id. 104823439) com os anexos “Desenho Faixa de Domínio – SRDF” (id. 104823415) e “Croqui Faixa de Domínio – SRDF” (id. 104823021) que apresentam a Faixa de Domínio e a Faixa “*Non Aedificandi*” existentes na área (**Figura 60**):

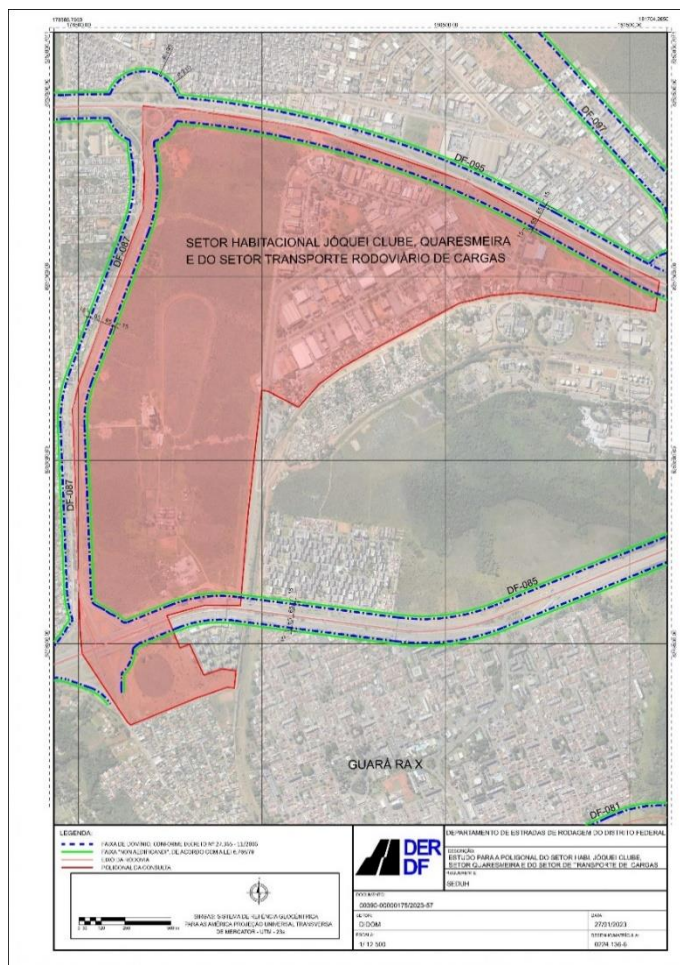


Figura 60: Croqui Faixa de Domínio – SRDF (id. 104823021), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57

No Despacho – DER-DF/PRESI/SUOPER/DIDOM (id. 104823439) também foram indicadas as legislações pertinentes ao sistema viário da região de estudo:

- Lei Nº 9.785, de 29 de janeiro de 1999;
- Lei Nº13.913, de 25 de novembro de 2019, incluído o Art. 4º, III, § 5º da Lei nº 6.766 – 12/1979;
- Lei Nº 14.285, de 29 de dezembro 2021, incluído o Art. 4º, III-A, III-B, da Lei nº 6.766 – 12/1979;
- Lei Nº 10.932, de 03 de agosto de 2004, incluído o Art. 4º, § 3º, da Lei nº 6.766 – 12/1979;
- Lei 5795 de 27 de dezembro de 2016;
- Lei Complementar Nº 866 de 27 de maio de 2013;
- Lei Nº 7.230, de 25 janeiro de 2023;
- Decreto Nº 42.663, de 28 de outubro de 2021;
- Instrução Normativa 10 de 02 de maio 2019.

Ressalta-se que a “Estrada Parque Vale - EPVL, localizada na DF-087, integrante do sistema rodoviário do Distrito Federal, passa a denominar-se Estrada

Parque Jóquei Clube – EPJC”, de acordo com a **Lei nº 7.230, de 25 de janeiro de 2023**.

Complementando a resposta, o Despacho - DER-DF/PRESI/SUTEC/DIREP (id. 105248128) encaminha o “Croqui DF-087 DF-085 DF-095” (id. 105290220) **(Figura 61)** e destaca:

A poligonal (...) possui interferência de três rodovias sob jurisdição deste DER/DF, são elas: **DF-087 (EPVL)**, **DF-085 (EPTG)** e **DF-095 (EPCL)**.

Nelas existem estruturas consolidadas com objetivo de proporcionar mobilidade aos usuários através de diferentes modais (pedonal, cicloviário, viário individual e coletivo) de maneira segura e contínua, tais como calçadas, ciclovias, ciclovias compartilhadas, pontos de parada ônibus com abrigo, passarelas e faixas de travessias pedestre. A seguir descrevemos os equipamentos consolidados e planejados para cada uma dessas rodovias, os quais também podem ser visualizados através do documento 105290220:

DF-087 (EPVL)

Existente:

- Ciclovia compartilhada com pedestres ao longo da rodovia, localizada no bordo esquerdo, margeando a poligonal (...);
- Pontos de parada de ônibus com abrigo;
- Faixas de pedestre próximas aos pontos de ônibus;
- Calçada no trajeto próximo às faixas de pedestres;

Planejado:

- Existe a proposta de trajeto cicloviário na região próxima à interseção da DF-087 com a DF-095, na alça oriunda do Vicente Pires.

DF-085 (EPTG)

Existente:

- Ciclovia compartilhada com pedestres ao longo da rodovia, localizada em ambos os bordos e no canteiro central, inseridas na área da poligonal (...);
- Pontos de parada de ônibus com abrigo;
- Passarelas com acesso aos pontos de ônibus nas vias marginais e expressa;

(...)

DF-095 (EPCL)

Existente:

- Pontos de parada de ônibus com baia e abrigo;
- Passarelas com acesso aos pontos de ônibus;
- Existe uma obra em andamento de troca de pavimento flexível por pavimento rígido, na qual também está prevista a implantação de novas baias de ônibus, abrigos e acessibilidade, aumentando a segurança e a mobilidade pedonal.

Planejado:

Transporte Coletivo: Estrada Parque Ceilândia – EPCL e Estrada Parque Taguatinga – EPTG.

Como resposta ao Ofício de consulta, a Superintendência Regional do DNIT – GO/DF enviou o Ofício nº 41358/2023/DF/SRE – GO, integrante do Processo SEI 00390-00002317/2023-11, e destacamos de seu conteúdo as seguintes informações:

3. Em relação aos itens 1, 3 e 4, não existem informações sobre a existência de pesquisas, estudos, grupos de trabalhos relacionados às rodovias DF-095, DF-085, DF-087 e vias primárias da Rede Estrutural de Transporte Coletivo – a Estrada Parque Ceilândia – EPCL; ao sul pela Estrada Parque Taguatinga – EPTG.

(...)

7. No que se refere ao item 2, cabe apenas ao DNIT a atuação em rodovias federais, seja diretamente ou por meio de convênios de delegação ou cooperação, nos termos dos Artigos 81 e 82 da Lei nº 10.233, de 5 de Junho de 2001:

(...)

8. No entanto, ainda a respeito do item 2, aplicam-se os normativos publicados pelo Instituto de Pesquisas em Transportes (IPR) disponíveis em < <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr> . Nos casos em que há necessidade de uso da faixa de domínio de rodovias federais, há a aplicabilidade da Resolução nº 07/2021 (disponível em < https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/regulamentacao-atual/copy_of_resolucao72021.pdf >) e outros normativos aplicáveis são disponibilizados em < https://www.gov.br/dnit/pt-br/rodovias/operacoes-rodoviaras/faixa-de-dominio/regulamentacao-atual/copy_of_resolucao72021.pdf >.

9. Nos casos de elaboração de projetos e execução de obras **nas faixas de domínio (servidão) adjacentes às rodovias federais**, poderá ser solicitada através do link: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/solicitar-uso-de-faixa-de-dominio-adjacentes-as-rodovias-federais-dnit>. Assim, poderá ser concedida a autorização, para pessoa física ou jurídica, para ocupar faixas adjacentes às rodovias federais sob administração do DNIT. (Grifo do autor)

8.7. Companhia Urbanizadora da Nova Capital – NOVACAP

Em consulta realizada à NOVACAP (id. 103632720), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: o sistema viário e de circulação consolidado (vias, ciclovias, calçadas e demais elementos) na área de estudo; a existência de projetos de alteração e instalação de sistema viário e de circulação, em elaboração e futuros; a legislação e normativos pertinentes ao sistema viário e de circulação da região de estudo; a existência de estudos, grupos de trabalho e

normativos relacionados às rodovias (DF-095, DF-085 e DF-087) e respectivas faixas de servidão; a existência de estudos, grupos de trabalho e normativos relacionados às vias primárias da Rede Estrutural de Transporte Coletivo: Estrada Parque Ceilândia – EPCL e Estrada Parque Taguatinga – EPTG; a existência de projetos, executados ou previstos para áreas verdes, de cultivo ou viveiros, que integrem a área de estudo; a existência de projetos existente ou previstos de equipamentos públicos, na área; a capacidade de atendimento da rede de drenagem urbana da demanda existente e projetada, até o limite da população estabelecido no PDOT; a existência de projetos executados e/ou planejados relativo a rede de drenagem de águas pluviais urbanas; e, informações sobre a situação da rede de drenagem de águas pluviais na região, assim como estudos que possam ser incorporados ao estudo.

Em atendimento aos questionamentos, a NOVACAP encaminhou o Despacho - NOVACAP/DU/DEINFRA/DIPROJ/SEAU (id. 104489948), em que destacamos:

Informamos a existência de um sistema viário existente que liga a EPTG ao STRC, conforme planta anexa doc. Sei- 104491057, na poligonal em questão, quanto as demais infraestruturas no **Setor de Transporte Rodoviário de Cargas** por se tratar de obras muito antiga, não dispomos dos arquivos. Quanto ao **Setor Quaresmeira** informamos por se trata de área nova, e não temos registros das obras implantadas em nossos arquivos.

(...)

Conforme dados constantes deste Arquivo Técnico NOVACAP (SEAU), **informamos a existência de Sistema Público de Rede de Águas Pluviais implantado para o Setor de Transporte Rodoviário de Cargas, bem como o lançamento da Vila Estrutural/SCIA que passa dentro da poligonal em questão e um lançamento particular da Rua Quaresmeira 2-A, Lote 8 da SQB (Super Quadra Brasília)**, que está parado na via de acesso ao Setor Habitacional Bernardo Sayão, que será incorporada ao Lançamento 01 do Projeto de drenagem pluvial do Setor Habitacional Bernardo Sayão (...). (Grifo do autor)

O Despacho - NOVACAP/DU/DEINFRA/DIPROJ/SEAU (id. 104489948) encaminha ainda as plantas dos cadastros das redes de drenagem pluvial existentes na área (em formato *.pdf* e *.dwg*), e podem ser consultados no Processo SEI 00390-00000175/2023-57.

8.8. Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP

Em consulta realizada à TERRACAP (id. 103645526), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: a existência de projetos de obras e serviços de infraestrutura, de urbanização, edificação, sistema viário e outras atividades correlatas, na região de estudo; a existência de propostas e projetos de programas habitacionais, de desenvolvimento econômico e social na região de estudo; e, informações relativas à situação fundiária que contribuam com o estudo da região.

Em resposta, a TERRACAP encaminhou o Croqui Fundiário (id. 104264481) da área, com informações das partes e matrículas expressas no Despacho - TERRACAP/DICOM/GETOP/NUANF (id. 104271550), para fins de análises deste ETU.

Também foi encaminhado o Croqui (id. 104340535 e id. 104366127), por meio do Despacho - TERRACAP/DITEC/GEPRO/NUARQ (id. 104366524), que indica as áreas cedidas ao Distrito Federal para uso da Secretaria de Estado de Saúde do DF (**Figura 62**), localizadas no Setor Jóquei Clube e Setor Quaresmeira, e que deverão ser consideradas no projeto urbanístico da área:

(...) informamos que a área do Estudo Territorial Urbanístico para a poligonal do Setor Habitacional Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de Transporte Rodoviário de Cargas, caracterizada pela Poligonal da Área (103298503), abrange duas áreas cedidas ao Distrito Federal para uso da Secretaria de Saúde, e as poligonais dos projetos em desenvolvimento nesta Terracap para o Setor Habitacional Jóquei Clube e Setor Habitacional Quaresmeira, ainda não aprovados nem registrados em cartório.

Encaminhamos os croquis 104340535 e 104366127, que ilustram a situação narrada.



Figura 62: Croqui de Áreas Cedidas pela Terracap (id. 104340535), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57

8.9. Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal – IBRAM

Em consulta realizada ao IBRAM (id. 103630257), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: a existência de estudos, programas, e normativos vinculados à região de estudo e seu entorno; a existência e validade de EIA/RIMA e Licenciamento Ambiental para a ocupação urbana da região de estudo; e, a existência de estudos, planos de manejo, zoneamentos e normativos e/ou diretrizes para a Reserva Biosfera Cerrado, a qual a poligonal de estudo está parcialmente inserida.

Em atendimento aos questionamentos, o IBRAM respondeu por meio do Despacho - IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-II (id. 105473232) sobre a existência de Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental – EIA/RIMA para o Setor Jóquei Clube e de Relatório de Impacto de Vizinhança – RIVI para os Setores Quaresmeira e de Transportes Rodoviários de Cargas:

- Para a área da poligonal (...) temos conhecimento do Processos SEI 00391-00012569/2017-81 referente ao Setor Habitacional Jôquei Clube, tendo sido objeto de análise o Estudo de Impacto Ambiental - EIA documentos SEI nº (82474893); (82475078); (82475238); (82475442); (82475686); (82475889); (82476081) – Anexo I; (82482166) – Apêndice I; (82482481) – Apêndice II, bem como Relatório de Impacto Ambiental - RIMA documentos SEI nº (82482845); (82482997) em fase final de ;
- Em relação ao Setor Habitacional Quaresmeira, consta Relatório de Impacto de Vizinhança - RIVI (2011) acostado às folhas nº 94 a 684 (digitalização parcial[1] disponível em pasta compartilhada na Intranet do Instituto), volumes I a V do Processo 391.000496/2011 (tramitado em 05 volumes físicos até sua conversão ao suporte eletrônico, em 29/05/2017, no Processo SEI 0391-000496/2011).
- Quanto ao Setor de Transporte Rodoviário de Carga - STRC, temos conhecimento do Relatório de Impacto de Vizinhança - RIVI (2003) acostado às peças nº 36 a 148 (digitalização parcial[1] disponível em pasta compartilhada na Intranet do Instituto), no âmbito do Processo 190.000.187/2003 (tramitado em 02 volumes físicos até sua conversão ao suporte eletrônico em 18/10/2018, no Processo SEI 0190-000187/2003).

O IBRAM complementou suas contribuições por meio do Despacho - IBRAM/PRESI/SUCON/DIRUC-III (id. 106108618), no qual destaca que parte da área de estudo integra as Zonas de Amortecimento do Plano de Manejo da Reserva Biológica do Guará (ReBio do Guará), conforme a **Instrução Normativa nº 04, de 03 de março de 2019**. As informações relativas ao zoneamento do Plano de Manejo da ReBio do Guará podem ser consultadas também no item *1.2 Caracterização Ambiental* deste documento.

8.10. Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Proteção Animal do Distrito Federal – SEMA

Em consulta realizada à SEMA (id. 103637239), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: a existência de políticas, diretrizes, normas, padrões, programas e normativos vinculados à região de estudo e seu entorno; a existência de diretrizes e normas referentes ao zoneamento da APA incidente na região de estudo; a existência de projetos relacionados à gestão ambiental, dos recursos hídricos e atmosféricos, da biota e resíduos sólidos, e de educação ambiental; a existência de propostas de criação de Unidades de Conservação, parques ou áreas de interesse ecológico e ambiental na região; e, a existência de estudos, planos de manejo, zoneamentos e normativos e/ou diretrizes

para a Reserva Biosfera Cerrado, a qual a poligonal de estudo está parcialmente inserida.

Até o momento de finalização desta Parte Técnica, não houve manifestação de resposta ao Ofício de consulta encaminhado à SEMA. Para mais informações e acompanhamento de demais respostas, o **Processo SEI 00390-00000175/2023-57**, de acesso público, pode ser consultado.

8.11. Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SEE/DF

Em consulta realizada à SEE/DF (id. 103644374), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: capacidade de atendimento da demanda atual e prevista, no âmbito da Educação Pública, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT; relação das unidades da Rede Pública de Educação do Distrito Federal na região de estudo e entorno; a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Educação do Distrito Federal na região de estudo e entorno; e, a existência de estudos, avaliações e levantamento de dados censitários ou estatísticos na região de estudo, no âmbito da Educação Pública, de modo a contribuir com o ETU.

Em resposta, no Despacho - SEE/SUPLAV/UNIPLAN/DIPLAN/GPP (id. 104234829) a SEE/DF informou que “(...) no que tange à área que compreende o estudo (...) não foram identificadas solicitações de obras”, porém nas imediações da poligonal houveram cinco solicitações, da Região Administrativa do SCIA (para Centro de Ensino Fundamental, Centro de Ensino Médio, Jardim de Infância, Escola Classe e Centro de Educação de Primeira Infância) e uma solicitação da Região Administrativa do Guará (para Centro Educacional). A SEE/DF complementa que a efetiva construção de tais unidades depende de “previsão orçamentária, viabilidade técnica e outros ritos processuais que não fazem parte da competência regimental” da unidade.

O Despacho - SEE/SUPLAV/UNIS/DINFE/GETED (id. 105034673) lista as Unidades de Ensino (UE) mais próximas da área de estudo (**Figura 63**) e encaminha

Parte Técnica nº 01/2023 – SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIRUR
Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023

a "Nota Técnica – A demanda educacional do Guará entre 2019 e 2021" (id. 105041667), disponível no Processo SEI 00390-00000175/2023-57.

Unidade Escolar	Endereço	Observao importante
ESCOLA CLASSE 01 DA VILA ESTRUTURAL	Praça Central da Vila Estrutural, rea Especial – SCIA - GUARÁ	NECESSIDADE DE EFETUAR A TRAVESSIA DA DF 095
ESCOLA CLASSE 02 DA ESTRUTURAL	Praça Central da Vila Estrutural, rea Especial 06 – SCIA - GUARÁ	NECESSIDADE DE EFETUAR A TRAVESSIA DA DF 095
CENTRO EDUCACIONAL 01 DA ESTRUTURAL	Praça Central da Vila Estrutural, rea Especial 03 - SCIA - GUARÁ	NECESSIDADE DE EFETUAR A TRAVESSIA DA DF 095
CENTRO DE ENSINO FUNDAMENTAL 02 DA ESTRUTURAL	Qd 02 - AE CJ 1/2 - SCIA - GUARÁ	NECESSIDADE DE EFETUAR A TRAVESSIA DA DF 095
JARDIM DE INFÂNCIA LÚCIO COSTA	QELC 01 LT 02 - GUARÁ	-
CENTRO DE ENSINO FUNDAMENTAL 01 DO GUARÁ	Quadra QE 4, rea Especial J - GUARÁ	NECESSIDADE DE EFETUAR A TRAVESSIA DA DF 085

Figura 63: Relao das Unidades de Ensino (UE) mais próximas da área de estudo (id. 105034673), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57

Como forma de contribuir com o planejamento de novas áreas públicas para o parcelamento do solo urbano da área de estudo, em especial para instituioes de ensino, o Despacho - SEE/SIAE/DIARQ (id. 107123613) apresenta “as dimensões e áreas mínimas dos terrenos destinados a cada modalidade, e as áreas ideais, que permitem a elaborao de um projeto arquitetônico mais completo para cada unidade de ensino” (**Figura 64**):

TABELA DE ESTIMATIVA DE DIMENSIONAMENTO LOTES PARA INSTITUIÇÕES DE ENSINO				
MODALIDADE DE ENSINO	ÁREA IDEAL DO LOTE	DIMENSÃO MÍNIMA DO TERRENO	ÁREA MÍNIMA DO LOTE	PREVISÃO DE ATENDIMENTO POR TURNO
CEPI – Centro de Educação da Primeira Infância	5.000 m ²	50m	4.000 m ²	188 alunos
CEI – Centro de Ensino Infantil	5.000m ²	50m	4.000 m ²	240 alunos
EC – Escola Classe	10.000 m ²	60m	6.000 m ²	480 alunos
CEF – Centro de Ensino Fundamental (Anos Iniciais e Anos Finais)	9.000 m ²	60m	7.500 m ²	700 alunos
CED – Centro Educacional	9.000 m ²	60m	7.500 m ²	657 alunos
CEM – Centro de Ensino Médio	9.000 m ²	60m	7.500 m ²	657 alunos
CEE – Centro de Ensino Especial	18.000m ²	90m	14.000 m ²	-----
ET - Escola Técnica	18.000 m ²	90m	14.000 m ²	1200 alunos (capacidade total)
CIL – Centro Interescolar de Línguas	5.000m ²	50m	4.000 m ²	24 salas com capacidade de 20 alunos/sala

Figura 64: Tabela de estimativa de dimensionamento de lotes para instituições de ensino (id. 107123613), integrante do Processo SEI 00390-00000175/2023-57

8.12. Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal – SES/DF

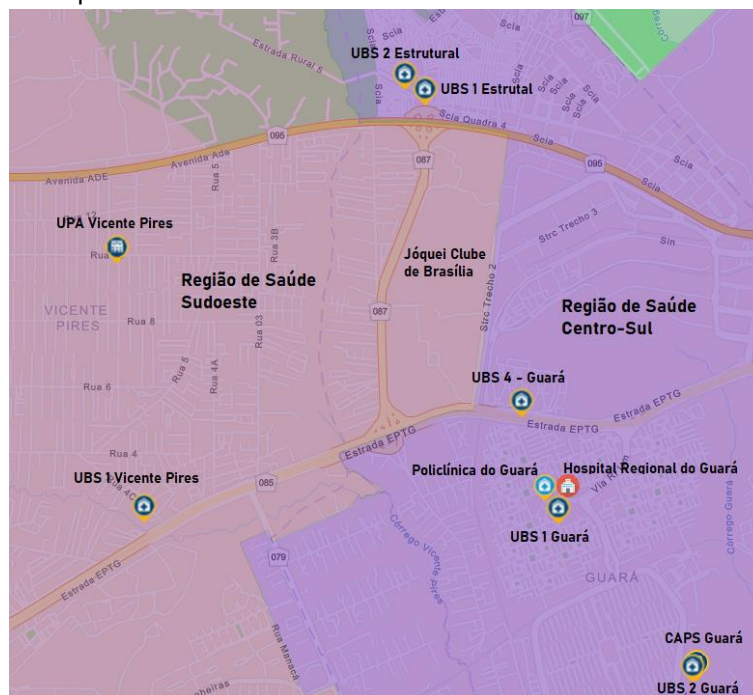
Em consulta realizada à SES-DF (id. 103642649), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: capacidade de atendimento da demanda atual e prevista, no âmbito da Saúde Pública, considerando a ocupação gradual da área, a médio e longo prazo, e a população máxima definida pelo PDOT; relação das unidades da Rede Pública de Saúde do Distrito Federal na região de estudo e entorno (Ex.: Unidades Básicas de Saúde e Hospitais); a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Saúde do Distrito Federal na região de estudo e entorno (Ex.: Unidades Básicas de Saúde e Hospitais); e, a existência de estudos, avaliações e levantamento de dados censitários ou estatísticos na região de estudo, no âmbito da Saúde Pública, de modo a contribuir com o ETU.

Em atendimento aos questionamentos, a SES/DF respondeu por meio do Despacho - SES/SUPLANS/DICS (id. 103873681) a relação das unidades de saúde públicas na região de estudo:

Informamos que nas proximidades dos setores em tela identificamos as seguintes unidades de saúde públicas cadastradas no Cadastro Nacional de Estabelecimentos de Saúde - CNES:

- Unidade Básica de Saúde nº 1 do Guarά - UBS 01 - Guarά, CNES 00111118, QI 06 Área Especial nº 1 Lote A Guarά I, CEP 71.010-634;
- Unidade Básica de Saúde nº 2 do Guarά - UBS 02 - Guarά, CNES 0011266, QE 23 Área Especial nº 1 Guarά II, CEP 71.025-000;
- Unidade Básica de Saúde nº 4 do Guarά Lúcio Costa - UBS 04 - Guarά Lúcio Costa, CNES 0011657, QE23 Área Especial nº 1 Guarά I, CEP 71.015-258;
- Unidade Básica de Saúde nº 1 de Vicente Pires - UBS 1 Vicente Pires, CNES 9056963, Rua 4C Chácara 12 Colônia Agrícola Samambaia nº 12 Setor Habitacional Vicente Pires, CEP 72.001-185;
- Unidade Básica de Saúde nº 1 da Estrutural - UBS 1 - Estrutural, CNES 2779374, Área Especial nº 02 Avenida Central, Centro de Saúde, Estrutural, CEP 71.020-010;
- Unidade Básica de Saúde nº 2 da Estrutural - UBS 2 - Estrutural, CNES 3513564, Área Especial nº 19 Setor Central, Estrutural, CEP 71255-230;
- Centro de Atendimento Psicossocial do Guarά - CAPS Guarά, CNES 3372375, QE 23 Área Especial nº 2, Subsolo da UBS, Guarά, CEP 71025-000;
- Policlínica Guarά I, CNES 9620311, QI 06 Área Especial Lote C, Guarά I, CEP 71010-006;
- Unidade de Pronto Atendimento de Vicente Pires - UPA Vicente Pires, CNES 0996068, Rua 10 Quadra 4D Chácara 135, Vicente Pires, CEP 72.007-240;
- Hospital Regional do Guarά I - HRGu, CNES 2814897, QI 06 Área Especial Lote C, Guarά I, CEP 71010-006

Figura 1: Localização dos estabelecimentos de saúde nas proximidades do Setor Habitacional Jόquei Clube, Setor Quaresmeira e do Setor de



Complementando as informações, a SES/DF encaminhou o Despacho - SES/SINFRA/DEA (id. 103905652), citando os planos e projetos de futuras unidades:

3. Verificar a existência de planos e projetos relativos à implantação de unidades da Rede Pública de Saúde do Distrito Federal na região de estudo e entorno (Ex.: Unidades Básicas de Saúde e Hospitais);

Sendo esta Diretoria área de assessoria técnica, demandada por setores finalísticos da SES-DF, informamos ter conhecimento das seguintes construções a serem desenvolvidas na região de estudo e entorno:

- I - Construção de UBSs modulares - Tipo II (Quadra 08, AE 01, Setor Oeste - Cidade Estrutural) - 00060-00028209/2017-71
- II - Construção de UBSs modulares - Tipo III (EPTG 04, Conjunto 04, Área Especial 3, Vicente Pires) - 00060-00008463/2018-33
- III - Construção do Hospital da Região Centro Sul (QE 23 Lote C - Guará) - 00040-00006628/2019-98 (Grifo do autor)

Apesar da indicação de futuras unidades, a SES/DF esclareceu no Despacho – SES/SUPLANS/DIPLAN/GEPLoS (id. 104015563) que:

No entanto, diante da necessidade de adequação ao teto orçamentário disponibilizado para elaboração da LOA 2023, o referido programa de trabalho foi alvo de cortes, necessitando de aporte orçamentário para o andamento das iniciativas, conforme tratado nas Notas Técnicas n.º 2/2022 e 01/2023 - SES/SUPLANS/DIPLAN/GEPLoS (93193218 e 103479865).

Ainda respondendo aos questionamentos, a SES/DF encaminhou o Despacho – SES/SUPLANS/DIPLAN/GEPLAN (id. 104018985), em que destaca os Objetivos Estratégicos referentes ao Planejamento e à Programações Anual de Saúde de 2023, com destaque para “OE 1.1.1 - Ampliar as equipes da Atenção Primária à Saúde em suas diferentes modalidades (ESF, ESB e NASF) considerando aspectos territoriais e epidemiológicos” e “OE 2.7.16 - Fortalecer o serviço de Engenharia e Arquitetura e a Engenharia Clínica na SES DF”, e podem ser acessados no Processo SEI 00390-00000175/2023-57.

O Despacho - SES/SAIS/COASIS/DISSAM/GESSAM (id. 104058580) encaminhou informações referentes aos Centros de Atenção Psicossocial (CAPS), concluindo que:

(...) identifica-se que há necessidade de implantação de novos CAPS para viabilizar a assistência em saúde mental para a população da Região, que atualmente é referenciada ao CAPS II Riacho Fundo (adulto), CAPS AD Guará (álcool e drogas) e CAPS i Brasília (infantojuvenil) e, em muitos casos, permanece desassistida devido à dificuldade de acesso à esses serviços.

O Despacho - SES/SAIS/COASIS/DASIS/GESAMB (id. 104354546) apresentou informações referentes às unidades da Atenção Ambulatorial Secundária (AASE):

Em resposta aos questionamentos, observa-se que a região de estudo está localizada na Região de Saúde Centro-Sul. Nesse sentido, no que se refere as unidades da Atenção Ambulatorial Secundária (AASE) em funcionamento, a região conta com as policlínicas: Policlínica Guará (HRGU), Policlínica Riacho Fundo - Unidade I (Unidade TRE-DF), Policlínica Riacho Fundo - Unidade II (Instituto de Saúde Mental) e Policlínica Núcleo Bandeirante. No momento, não há planejamento de implantação de novas unidades da AASE na região.

Reiterando as informações prestadas, o Despacho - SES/SAIS/COASIS (id. 104411461) conclui:

Isto posto, reiteramos a consideração da necessidade de equipamentos de saúde mental, unidades de básicas de saúde e Centros de Especialidades Odontológicas, para acolhimento da expectativa de população adscrita. Destacamos que não está hodiernamente tramitando por esta Coordenações projetos para novos equipamentos da AASE e implantação de hospitais na área em estudo, uma vez que nossos esforços atuais estão em parametrização em recursos humanos das nossas estruturas já existentes.

Ainda de forma a contribuir com os questionamentos encaminhados à SES/DF, o Despacho – SES/SUPLANS/DGIE/GAOIR (id. 109527244) apresenta três tabelas de análise, referentes às áreas do SJC, SQUA e STRC. Considerando os anos de 2022 a 2060, as tabelas apresentam: a população estimada de cada setor, a projeção da população SUS dependente, a capacidade de atendimento aos serviços prestados nas unidades de saúde e a proporção do aumento anual da demanda. A seguir, destacamos as principais conclusões sobre os resultados presentes no despacho, para cada setor da poligonal de estudo:

I. Setor Jóquei Clube:

Para obter a demanda atual de atendimento, foi necessário utilizar, como base, a população residente em Vicente Pires, pois é a referência atual de uso dos serviços de saúde; dessa forma, entende-se que representa a necessidade de saúde provável da população que habitará o Setor Jóquei Clube. (...)

Importante destacar que, no ano de 2028, já haveria um incremento de cerca de 100% na utilização dos serviços públicos de saúde pela população que residirá no Setor Jóquei Clube, uma vez que a proporção de aumento anual calculada é de 2,01. Além disso, o cálculo foi baseado na demanda efetivamente atendida, não sendo considerado possíveis déficits já existentes em relação aos serviços oferecidos. (Grifo nosso)

II. Setor Quaresmeira:

Para obter a demanda atual de atendimento, foi necessário utilizar, como base, a população residente no Guará I, pois é a referência atual de uso dos serviços de saúde; dessa forma, entende-se que representa a necessidade de saúde provável da população que habitará o Setor Quaresmeira. (...)

Importante destacar que, no ano de 2032, já haveria um incremento de mais de 70% na utilização dos serviços públicos de saúde pela população que residirá no Setor Quaresmeira, uma vez que a proporção de aumento anual calculada é de 1,76. Além disso, o cálculo foi baseado na demanda efetivamente atendida, não sendo considerado possíveis déficits já existentes em relação aos serviços oferecidos. (Grifo nosso)

III. Setor de Transportes Rodoviários de Cargas:

Para obter a demanda atual de atendimento, foi necessário utilizar, como base, a população residente no Setor Lúcio Costa, pois é a referência atual de uso dos serviços de saúde, uma vez que o SIA não possui unidades

de saúde. Dessa forma, entende-se que representa a necessidade de saúde provável da população que habitará o STRC. (...)

Importante destacar que, no ano de 2031, haveria um incremento de 10% na utilização dos serviços públicos de saúde pela população que residirá no STRC, uma vez que a proporção de aumento anual calculada é de 1,10. Além disso, o cálculo foi baseado na demanda efetivamente atendida, não sendo considerado possíveis déficits já existentes em relação aos serviços oferecidos.

8.13. Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB

Em consulta realizada à SEMOB (id. 103647538), no âmbito do Processo SEI 00390-00000175/2023-57, questionou-se sobre: a existência de projetos executados e em andamento relativos à infraestrutura de mobilidade (Ex.: paradas e terminais de ônibus, calçadas cicloviárias, etc.) na região de estudo e entorno; relação das linhas de ônibus, BRT ou outros modais existentes ou planejadas na área de estudo; a existência de planos, projetos e estudos de desenvolvimento orientado ao transporte que abrangem ou que possam ser aplicados à área de estudo; e, a existência de estudos de demandas relativas à mobilidade da região de estudo e entorno, especialmente mobilidade ativa.

Em resposta, a SEMOB enviou o Relatório Técnico - SEMOB/SUOP/DIPOP/GEPROM-IV (id. 104062740) (retificado pelo Despacho - SEMOB/SUOP/DIPOP/GEPROM-IV id. 104239732), que indica as linhas de transporte público que atendem a região de estudo, e podem ser consultadas no Processo SEI 00390-00000175/2023-57:

(...) a poligonal de estudo tem em resumo, transitando por seu perímetro cerca de 85 linha aproximadamente. Informamos ainda que as linhas citadas na análise acima podem ser consultadas no site <https://dfnoponto.semob.df.gov.br>.

Por fim, em resposta (...), não existem planos ou projetos ou estudos de desenvolvimento orientado ao transporte que abranjam a área de estudo, mas nada afasta a possibilidade de ser feito um estudo que possam ser criadas novas linhas de atendimento no local, no caso de qualquer tipo de implantação de loteamento habitacional na área, claro que isto se dará após de análise de fatores que possibilitem qualquer tipo de criação e ou alteração de itinerário de linhas.

9. CONCLUSÃO

Este estudo contempla a análise ambiental e urbanística do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas, com o objetivo de estabelecer as condições urbanísticas necessárias para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária Urbana e de oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e sua atualização, por meio da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012, da Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019, e da Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021), nos termos da Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano.

A poligonal de estudo deste ETU totaliza 424,33 hectares e se encontra inserida na Unidade de Planejamento Territorial Central Adjacente 2 – UPT III, compreendendo as áreas do Setor Jóquei Clube – SJC, do Setor Quaresmeira – SQUA e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – STRC.

O PDOT indica a área do Setor Jóquei Clube – SJC como integrante da Estratégia de Oferta de Áreas Habitacionais (art. 135 do PDOT), e a área do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – STRC como integrante das Áreas Econômicas (art. 34 do PDOT). No momento do estudo, a área relativa ao Setor de Transportes Rodoviários de Cargas encontra-se totalmente ocupada e as áreas relativas ao Setor Jóquei Clube e Setor Quaresmeira encontram-se não ocupadas.

Além das disposições previstas no PDOT, a Parte I deste Estudo Técnico considera as disposições do ZEE-DF, criado pela Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019 e demais legislações pertinentes, como a Lei Federal nº 12.651, de 25 de maio de 2012, que dispõe sobre o Código Florestal Brasileiro, e a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, que institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza.

Neste ETU foram elaborados estudos relevantes à elaboração das diretrizes, no que diz respeito ao meio físico e caracterização ambiental da região. Assim,

aspectos urbanísticos e ambientais foram considerados para a definição do zoneamento, dos parâmetros urbanísticos de uso e ocupação do solo e do sistema viário, de circulação e de mobilidade para a poligonal de estudo.

A área de estudo está inserida na Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade - ZEEDPE e na Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 – SZDPE 3, sendo essa porção destinada a diversificar as bases produtivas do Distrito Federal, com inclusão socioeconômica compatível aos riscos ecológicos e aos serviços ecossistêmicos, e desta forma promovendo a inclusão produtiva da população e reduzir as desigualdades socioeconômicas da região.

Partes do Setor Jóquei Clube e do Setor de Transportes Rodoviários de Cargas estão inseridas nas Zonas de Amortecimento da Reserva Biológica do Guará - REBIO do Guará, criada inicialmente pelo Decreto n.º 11.262 de 16 de setembro de 1988, recategorizada através do Decreto nº 29.703, de 17 de novembro de 2008, e com o Plano de Manejo aprovado pela Instrução Normativa nº 04, de 03 de março de 2019.

A poligonal de estudo está totalmente inserida na Área de Entorno SE-03 (Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada), definida pela Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, que dispõe sobre a delimitação e diretrizes para a área de entorno do Conjunto Urbanístico de Brasília.

A poligonal deste ETU está inserida na Superfície Horizontal Externa da Zona de Proteção do Aeroporto Internacional de Brasília (Aeródromo Presidente Juscelino Kubitschek). Portanto, novos empreendimentos inseridos na zona de proteção supracitada devem ser submetidos à apreciação no órgão responsável, devendo respeitar o limite vertical definido pela normativa específica vigente.

A elaboração de projeto urbanístico para novas ocupações deverá considerar as características ambientais e urbanísticas das áreas já consolidadas, assim como a proposta do traçado viário deverá estar conectado ao sistema já consolidado, especialmente do STRC.

Os novos parcelamentos e áreas consolidadas deverão garantir a qualificação dos espaços públicos já existentes no STRC, como calçadas e vias. Deverão ser implantadas calçadas e estruturas cicloviárias, a fim de garantir uma rede de calçadas e uma rede cicloviária conectadas, permeáveis, acessíveis, confortáveis e seguras.

Na implantação de novas áreas de uso residencial, deverão ser destinadas áreas para novos ELUP e EPC, observadas as diretrizes constantes da Parte Técnica, de modo a garantir o acesso a serviços essenciais em espaços de qualidade.

No processo de parcelamento urbano, torna-se essencial que sejam consideradas as informações complementares integrantes do item 8. *CONSULTA ÀS CONCESSIONÁRIAS*, assim como da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD, e demais pesquisas atualizadas, na definição dos equipamentos públicos necessários à implantação de novas áreas habitacionais, adequados às demandas da população existente na região.

As diretrizes e parâmetros definidos neste estudo visam orientar os projetos de parcelamento nos setores SJC, SQUA e STRC, na intenção de garantir que as áreas desocupadas sejam destinadas às estratégias estabelecidas pelo PDOT, assegurado o respeito à legislação vigente.

As definições constantes nesta Parte Técnica deverão ser consideradas na estruturação urbana, nos projetos de novos parcelamentos de solo urbano, na análise quanto à manutenção dos usos existentes, na criação de parques urbanos, e na manutenção de áreas verdes em zonas mais sensíveis ambientalmente, e, principalmente, no momento de implantação de Equipamentos Públicos de qualidade.

Ressalta-se que os parâmetros e diretrizes deste ETU 01/2023 substituem os parâmetros, diretrizes e demais orientações constantes na DIUR 01/2021.

Os projetos urbanísticos e de regularização devem respeitar o Estudo Territorial Urbanístico do Setor Jóquei Clube, Setor Quaresmeira e Setor de Transportes Rodoviários de Cargas – ETU 01/2023, e observar as orientações constantes nesta Parte Técnica e na Parte Normativa.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACIOLY, C. DAVIDSON, F. **Densidade urbana: um instrumento de planejamento e gestão urbana**. 2º Edição. Rio de Janeiro: Mauad, 2011.

ALMEIDA, C.D.S. **Espacialização e Quantificação de Sesquióxidos de Ferro (Goethita e Hematita) em Solos Tropicais por Meio de Sensoriamento Remoto Hiperspectral**. Dissertação de Mestrado, Instituto de Geociências, Pós-Graduação em Geociências Aplicadas, Brasília, DF, 2012, 67p.

ARCAYA, S.G.C. **Avaliação dos fatores condicionantes dos processos erosivos no Distrito Federal**. Dissertação de Mestrado - Universidade de Brasília. Faculdade de Tecnologia. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, 2007, 189 p.

AQUINO, A.R., PALETTA, F.C., ALMEIDA, J.R. **Vulnerabilidade ambiental**. São Paulo: Blucher, 2017. 112 p.: il., color.

BITAR, O.Y. (Coord.). (2014). **Cartas de Suscetibilidade a Movimentos Gravitacionais de Massa e Inundações: 1:25.000**. Nota técnica explicativa, IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo, São Paulo; CPRM – Serviço Geológico do Brasil, Brasília, DF, 50 p.

BRASÍLIA. **Decreto n. 38.047, de 09 de março de 2017**. Regulamenta o art. 20, da Lei Complementar n. 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. 2017.

BRASÍLIA. **Lei Federal n. 6.766, de 19 de dezembro de 1979**. Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências. 1979.

BRASÍLIA. **Lei Federal n. 9.985, de 18 de julho de 2000**. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. 2000.

BRASÍLIA. **Lei Complementar n. 803, de 25 de abril de 2009**. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT-DF. 2009.

BRASÍLIA. **Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2010**. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecem diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto da Cidade. 2010.

BRASÍLIA. **Lei Complementar n. 854, de 15 de outubro de 2012**. Atualiza a Lei Complementar n. 803, de 25 de abril de 2009. 2012.

BRASÍLIA. **Lei Federal n. 12.651, de 25 de maio de 2012**. Dispõe sobre a vegetação nativa e dá outras providências. Código Florestal. 2012.

CREPANI, E.; MEDEIROS, J. S.; AZEVEDO, L. G.; DUARTE, V.; HERNANDEZ, P.; FLORENZANO, T. **Curso de Sensoriamento remoto aplicado ao zoneamento ecológico-econômico**. INPE: São José dos Campos, 1996.

DAUrb/SUAT. **Nota Técnica – Diretrizes para o sistema viário**. 2015. Disponível em: <http://www.segeth.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/11/Nota-Tecnica-02-2015-Diretrizes-para-o-sistema-vi%C3%A1rio-de-novos-parcelamentos.pdf>. Acesso em: 13/11/2018.

FREITAS-SILVA, F.H., CAMPOS, J.E.G. **Geologia do Distrito Federal**. In: **Inventário Hidrogeológico e dos Recursos Hídricos Superficiais do Distrito Federal**. Brasília. IEMA/SEMATEC/UnB. Parte I., 1998, p. 86.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. 2ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GONÇALVES, T.D. (2007). **Geoprocessamento como ferramenta de apoio à gestão dos recursos hídricos subterrâneos do Distrito Federal**. Dissertação (Mestrado em Geologia) - Universidade de Brasília, Brasília, 101 p.

GONÇALVES, M. **Diagnóstico e Proposta de Gestão das Reservas e Disponibilidades das Águas Subterrâneas no Distrito Federal, Considerando as Diferentes Regiões Administrativas e a Situação Atual de Uso e Ocupação do Solo**. Relatório técnico, Adasa, Brasília, Distrito Federal, 2016, 99 p.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Manuais Técnicos de Geociências: Manual Técnico de Pedologia**. 2º edição. Rio de Janeiro, 2007.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro, 2010.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

LOUSADA, E.O., CAMPOS, J.E.G. (2005). **Proposta de modelos hidrogeológicos conceituais aplicados aos aquíferos da região do Distrito Federal**. Revista Brasileira de Geociências, 35(3): 407-414.

MMA. Ministério do Meio Ambiente. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio). **Plano de Manejo da APA do Planalto Central**. Brasília, 2015.

NACTO. National Association of City Transportation Officials. **Guia Global de Desenho Urbano**. Editora: SENAC. São Paulo: 2016.

NETTO, V. M. **Cidade & sociedade: as tramas da prática e seus espaços**. Porto Alegre: Sulina, 2014.

OLIVEIRA, T.A. **Compartimentação fisiográfica aplicada à avaliação de terrenos – subsídio ao planejamento territorial do município de Cananéia – SP**.

Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 2004, 118 p.

PPS. Project for Public Spaces. **Traffic Calming 101**. Nova York, 2008. Disponível em <https://www.pps.org/article/livememtraffic>. Acesso em 13/11/2018.

REATTO, A., MARTINS, E.S., FARIAS, M.F.R., SILVA, A.V., CARVALHO JÚNIOR, O.A. **Mapa pedológico Digital – SIG Atualizado do Distrito Federal Escala 1:100.000 e uma síntese do texto explicativo**. Planaltina: Embrapa Cerrados, 2004, 31 p.

SEGETH. **Guia de Urbanização**. 2017. Disponível em: http://www.segeth.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao_Revis%C3%A3o_Elei%C3%A7%C3%B5es.pdf. Acesso em: 13/11/2018.

SEGETH/SUGEST/COINST. **Fachada Ativa**. 2017. Disponível em: <http://www.segeth.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/11/Estudo-T%C3%A9cnico-Fachada-Ativa.pdf>. Acesso em: 13/11/2018.

SILVA, G.G., OLIVEIRA, L.N. **Análise da suscetibilidade e potencial à erosão laminar no município de São Miguel do Araguaia – GO**. Anais XVII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto - SBSR, João Pessoa-PB, Brasil, 25 a 29 de abril de 2015, INPE.

SOBREIRA, F.G., SOUZA, L.A. **Cartografia geotécnica aplicada ao planejamento urbano**. Revista Brasileira de Geologia de Engenharia e Ambiental (RBGEA), 2(1): 79-97, 2012.

VALENTE, R.O.A., VETTORAZZI, C.A. **Comparação entre métodos de avaliação multicriterial, em ambiente SIG, para a conservação e a preservação florestal**. SCIENTIA FORESTALIS, n. 69, p.51-61, dez. 2005.

WHYTE, W. H. **The social life of small urban spaces**. Nova York: Project for Public Spaces, 2009.

ZEE-DF. **Revista do ZEE-DF para participação popular**. 2017.

ZEE-DF. **Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal: Relatório de Potencialidades e Vulnerabilidades**. 2011.