



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito
Federal
Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

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

Diretrizes de Intervenção Viária - DIV 17/2022

**ADEQUAÇÃO E ATUALIZAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO DAS QUADRAS QN – 412 E 414/ QS – 412, 414,
612 e 614/ QR 414, 612 e 614 NA RA DE SAMAMBAIA - RA XII**

Processo SEI nº 00390-00008908/2022-11
Elaboração: Francisco José Antunes Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Thiago Araujo Possidônio - Assessor (COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Cooperação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Equipe técnica: Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Fernanda Ferreira das Graças - Diretora das Unidades de Planejamento Territorial Oeste (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Francisco José Antunes Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Ingrid Mendes Ribeiro Sampaio – Diretora Substituta das Unidades de Planejamento Territorial Oeste (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Neide Bajo Goncalves – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura Márcio Brito Silva Ferreira – Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH) Thiago Araujo Possidônio – Assessor (COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Coordenação: Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Supervisão: Janaína Domingos Vieira – Secretária Adjunta de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEADUH/SEDUH)
Interessado: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DE SAMAMBAIA
Endereço: QN 412 e 414; QS 412, 414, 612 e 614; QR 414, 612 e 614 da Região Administrativa de Samambaia - RA XII.

1. Disposições Iniciais

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal é o órgão que formula diretrizes para a elaboração de projetos de alteração de parcelamento existente, de **Sistema Viário**, regulamentado pela [Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;

1.2. As demandas identificadas e consubstanciadas nos processos listados no item **1.5.** e as constatações verificadas nas vistorias motivaram a elaboração destas **Diretrizes de Intervenção Viária - DIV 017/2022.** As solicitações são diversas, porém, estão concentradas em implantação de estacionamentos nas quadras QS 614 e QR 414, na melhoria de calçadas e implantação de travessia próximo ao Hospital Regional de Samambaia - HRS, além das solicitações para abertura de via ao lado do Centro de Ensino Fundamental (AE 1) da QN 412 e do Centro de Ensino Médio (AE 1) da QS 414;

1.3. A presente **DIV 017/2022** definiu uma poligonal de estudo que pudesse, não somente contemplar a implantação de estacionamentos, assim como outras necessidades que fossem identificadas no seu diagnóstico;

1.4. Abaixo segue a lista de processos que tratam de demandas de alteração do sistema viário e que fazem parte da poligonal de estudo desta **DIV 17/2022**, conforme a **Figura 1**:

1.4.1. Processos **SEI 00060-00133583/2021-73, 00112.00024270/2021-17** e **00001-00035086/2021-04** estacionamento público na QS 614, ao lado do CJ C, LT 1 (Hospital Regional de Samambaia - HRS);

1.4.2. Processo **SEI 00142.00001819/2020-02** - calçada e travessia de pedestre próximos ao HRS; processo **SEI 00060.00258242/2021-18** - estacionamento na QS 614, ao lado do CJ D, LT 1 (HRS);

1.4.4. Processo **SEI 0002-00003240/2022-23** - urbanização da área do ELUP entre os conjuntos B, C e D da QN 414 (contemplado pela DIV 012/2022);

1.4.5. Processo **SEI 0080.00042344/2022-11**- liberação de acesso da rua em frente ao Centro de Ensino Fundamental (AE 1) da QN 412 e os conjuntos 19 e 20 da QR 412, para o estacionamento em frente a Creche Sucupira (AE 1) da QN 412;

1.4.6. Processo **SEI 0112.00024270/2021-17**- estacionamento em área pública na QR 614, ao lado da AE 1, (Escola Classe).

1.4.7. Processo **SEI 00142-00002309/2022-14**– estacionamento na QR 414, Conjunto 1 A, ao lado da Creche Jabuti, em Samambaia;



Figura 1: Localização das demandas referenciadas com seus respectivos Processos SEI

Fonte: Geoportal/DF (adaptado).

1.5. Este documento define diretrizes de: Acessibilidade, Sistema Viário, Calçadas, Estacionamentos, Sinalização, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano e Redes de infraestrutura;

1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta **DIV 017/2022** serão disponibilizados no Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal (SITURB) e no Geoportal/DF;

1.7. A localização da área objeto desta **DIV 017/2022** encontra-se indicada na **Figura 2**;

1.8. No entorno da poligonal de estudo desta **DIV 017/2022** existem diretrizes urbanísticas emitidas, dentre elas destacamos: Estudo Territorial Urbanístico - ETU 03/2018, que trata do Eixo de Dinamização da Via Transbrasília (atual Av. das Cidades), que será um importante eixo viário e de atividades **Figura 2**.

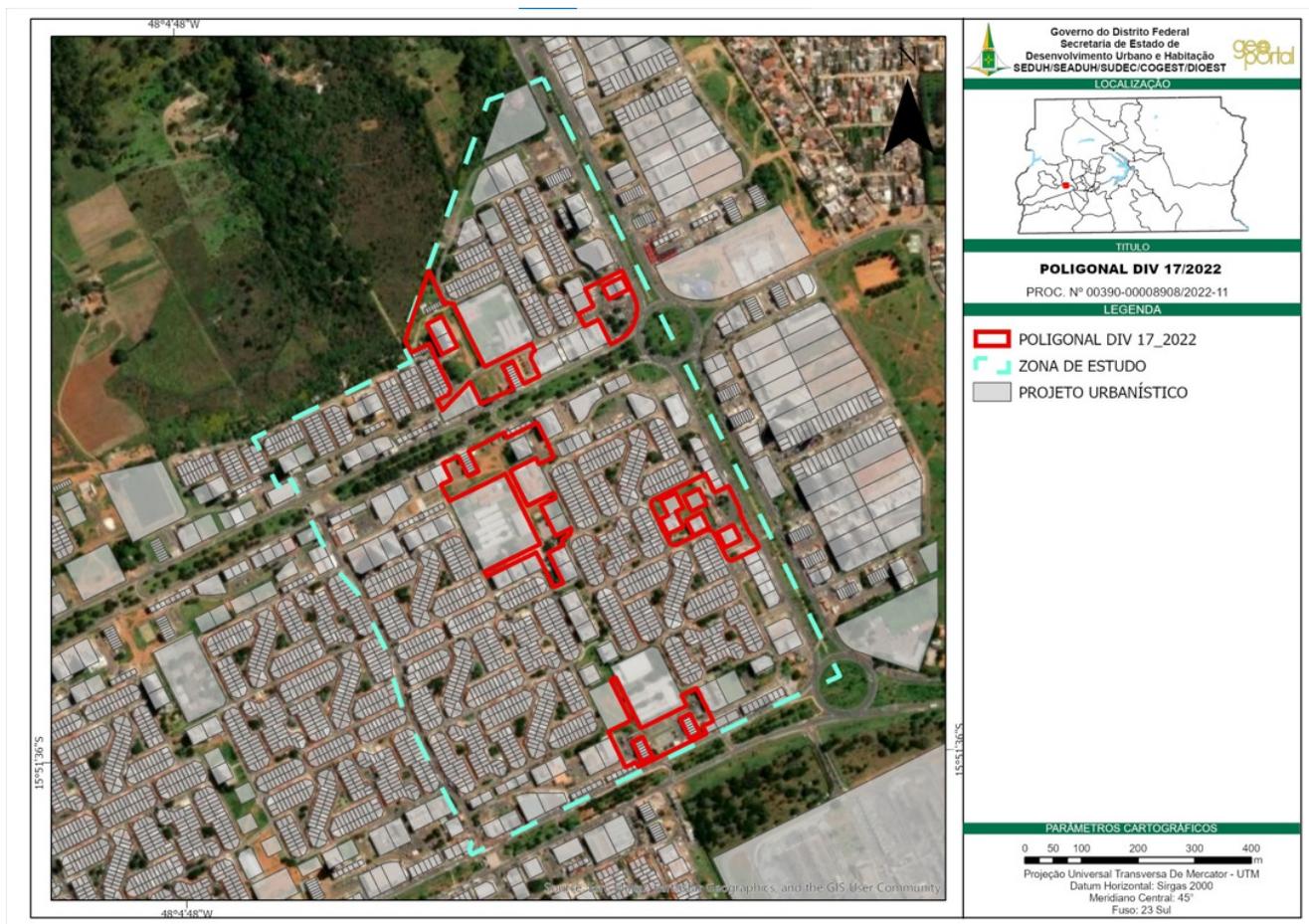


Figura 2: Localização da poligonal de estudo da DIV 17/2022.

2. Objetivo e Justificativas

- 2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de intervenção viária, visando a adequação do sistema viário das quadras QN 412 e 414; QS 412, 414, 612 e 614; QR 414, 612 e 614 da Região Administrativa de Samambaia - RA XII;
- 2.2. Apresentar soluções para promover melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo assim, para a qualidade da mobilidade urbana;
- 2.3. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana;
- 2.4. Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;
- 2.5. Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;
- 2.6. Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;
- 2.7. Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população;
- 2.8. Regularizar e adequar à norma do sistema viário o estacionamento existente;

3. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT

- 3.1. A área objeto da intervenção está inserida na **Zona Urbana Consolidada – ZUC da Macrozona Urbana**, de acordo com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009) (**Figura 3**);

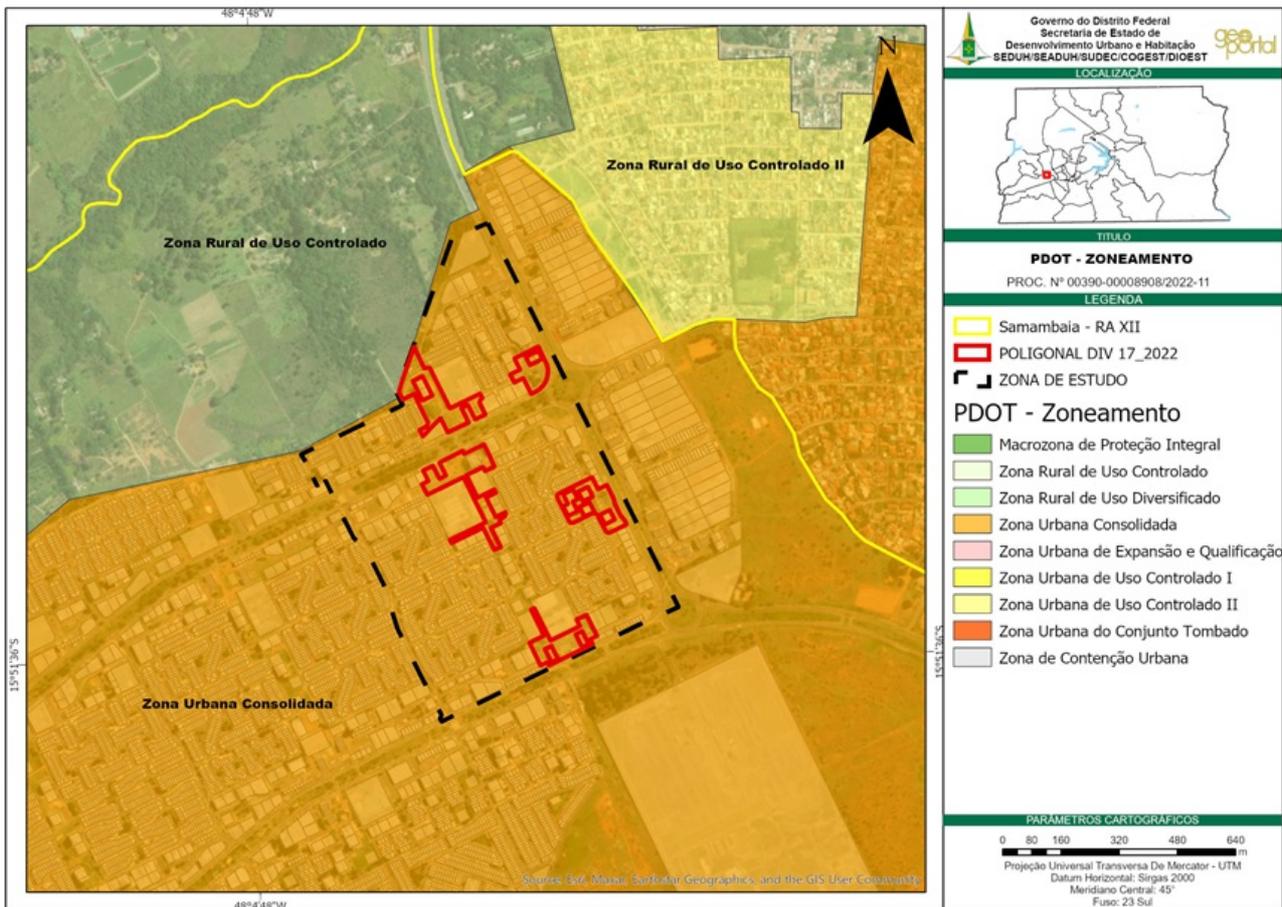


Figura 3: Enquadramento da área de estudo no Zoneamento do PDOT

3.2. O PDOT estabelece os valores de Coeficientes de Aproveitamento Máximo e Básico para centros e subcentros urbanos, áreas econômicas, praças locais, Equipamento Público Comunitário - EPC e Equipamento Público Urbano – EPU, que são preponderantes sobre os valores estabelecidos de acordo com a hierarquia viária e para demais áreas, de acordo com o “ANEXO V – HIERARQUIA VIÁRIA – SAMAMBAIA – RA XII”, que servirá de base para a presente diretriz viária e futuros Projetos SIV (**Figura 4**);

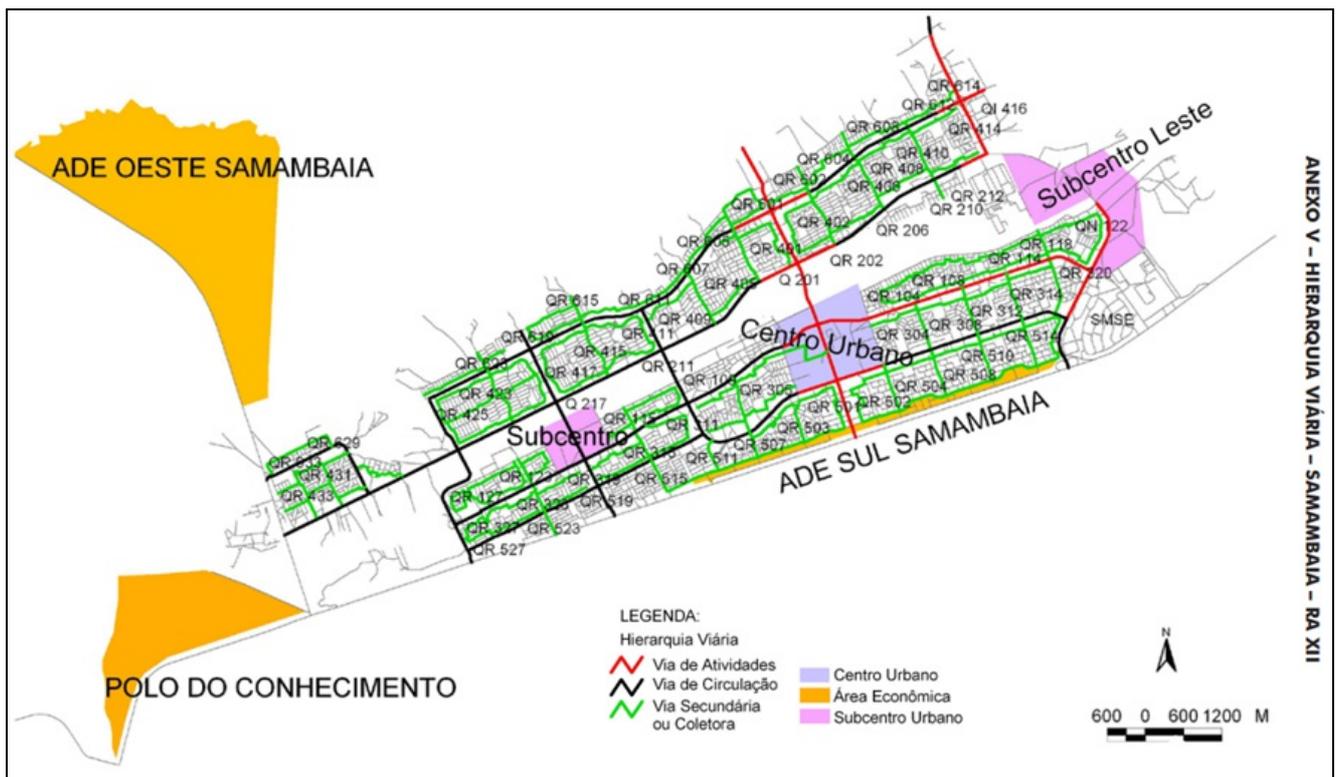


Figura 4: Sistema Viário – referência para hierarquia de vias, segundo o PDOT

Fonte: ANEXO V – HIERARQUIA VIÁRIA – SAMAMBAIA – RA XII, PDOT.

3.3. A poligonal está inserida na zona de **Média Densidade** (de 50 a 150 hab/ha), de acordo com o PDOT (**Figura 5**);

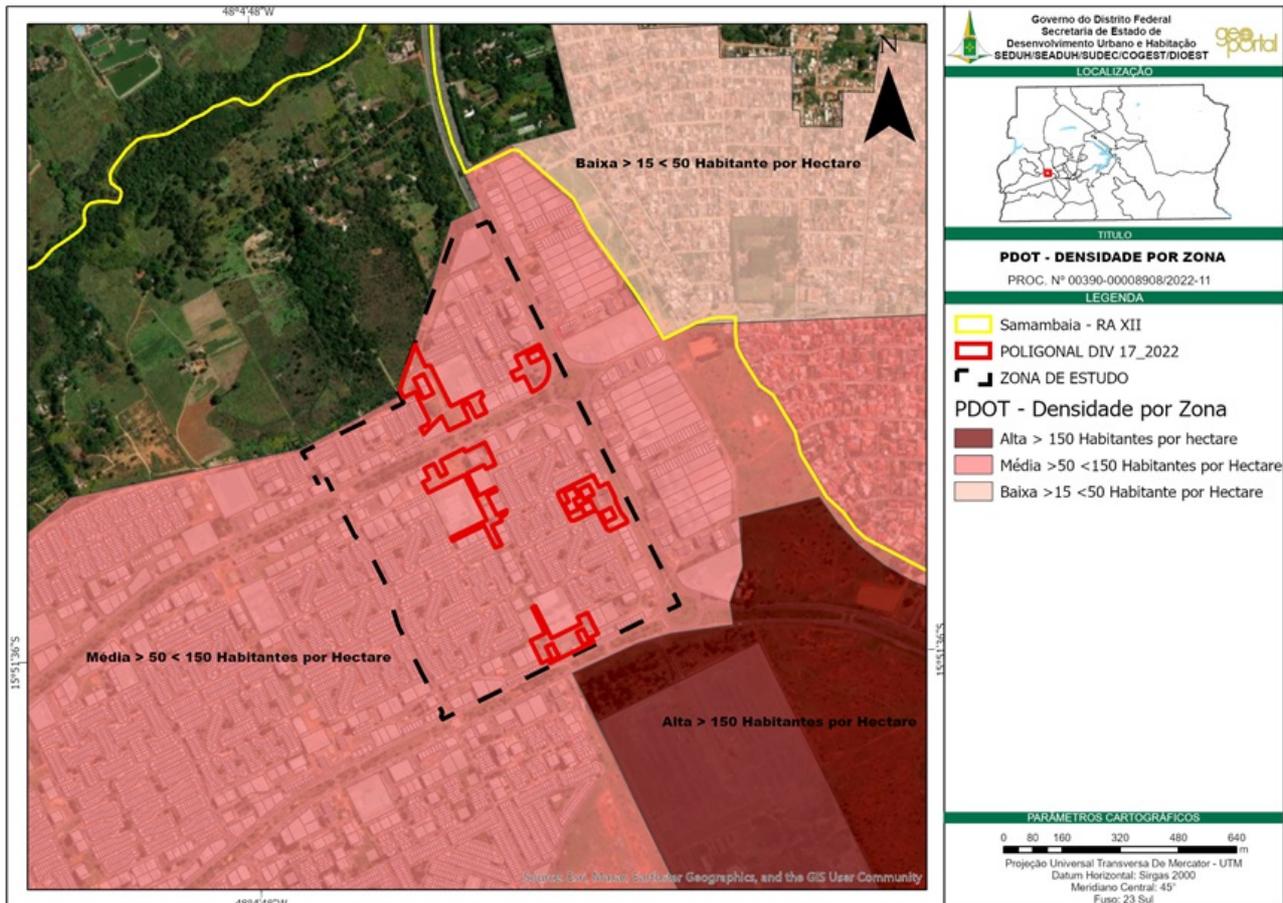


Figura 5: Zoneamento da Densidade populacional admitida pelo PDOT

4. Plano Diretor Local - PDL de Samambaia

4.1. A área de estudo integra o Plano Diretor Local de Samambaia - PDL, aprovado pela **Lei Complementar nº 370, de 2 de março de 2001**;

4.2. A seguir destacamos itens presentes em artigos do PDL de Samambaia que tratam de diretrizes/princípios gerais que devem ser considerados em proposições urbanísticas para a cidade:

4.2.1. Melhorar a qualidade dos espaços públicos;

4.2.2. Adoção de intervenções urbanas nos espaços públicos que deem prioridade ao pedestre e, em especial, à pessoa portadora de necessidades especiais;

4.2.3. Hierarquização das vias, asseguradas as condições necessárias às diferentes funções de circulação e à segurança de veículos e pedestres;

4.2.4. Incentivo à construção de estacionamento de veículos no interior dos lotes, a fim de evitar a destinação de grandes áreas públicas para estacionamento;

4.2.5. Prioridade ao transporte coletivo;

4.3. Destaca a divisão de categorias das vias urbanas de Samambaia, descritas em ordem decrescente:

4.3.1. Vias principais ou arteriais são aquelas de maior importância dentro da cidade e estruturadoras da malha urbana, conciliando a fluidez do tráfego, o acesso às atividades lindeiras e o transporte coletivo, e dividindo-se em:

4.3.1.1. Avenidas de atividades, que se caracterizam pela função de acessibilidade às atividades lindeiras, onde é conferida prioridade ao transporte coletivo ou de massa e à circulação de pedestres, com as respectivas restrições de velocidade para veículos;

4.3.1.2. Avenidas de circulação, que são eixos viários que se caracterizam pela função de passagem e pelo desenvolvimento contínuo de tráfego;

4.3.2. vias secundárias ou coletoras são aquelas que coletam ou distribuem o tráfego entre as vias principais e locais;

4.3.3. Vias locais são aquelas localizadas no interior das quadras, de tráfego lento, baixa velocidade e que dão acesso direto às unidades imobiliárias.

4.4. Para as vias secundárias ou coletoras, o PDL estabelece as seguintes diretrizes:

4.4.1. Criação de novas vias de ligação entre as avenidas e as vias secundárias das quadras;

4.4.2. Criação de vias de ligação entre as quadras, no sentido leste - oeste;

4.4.3. Revisão do trajeto e implementação das ciclovias, estabelecendo a interligação das áreas sul e norte de Samambaia, e atravessando a área de servidão das linhas de transmissão de energia elétrica.

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

4.6. Em relação aos projetos urbanísticos o PDL define as seguintes diretrizes básicas a serem seguidas:

4.6.1. Racionalizar o uso das áreas públicas;

4.6.2. Garantir áreas destinadas a praças públicas, equipamentos de lazer, esporte e cultura;

4.6.3. Definir áreas para equipamentos públicos urbanos e comunitários, em conformidade com a população prevista para o projeto;

4.6.4. Garantir um percentual mínimo de dez por cento de área pública com tratamento permeável;

4.6.5. Restringir a criação de estacionamentos de veículos em área pública, especialmente nas áreas centrais;

4.6.6. Atender às normas de acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência de locomoção, conforme o disposto no Código de Edificações do Distrito Federal.

4.7. Em seu artigo nº 92 define que as áreas de uso comum do povo destinadas a praças públicas, com registro cartorial, não poderão ter a sua área bruta reduzida.

4.8. Sobre as áreas públicas livres sem destinação definida existentes entre os conjuntos e as quadras residenciais, estabelece que serão objeto de projeto urbanístico especial, podendo ser ocupadas com:

4.8.1. Urbanização;

4.8.2. Estacionamento de veículos;

4.8.3. Abertura de via;

4.8.4. Criação de unidades imobiliárias;

4.8.5. Ampliação dos lotes existentes;

5. Aspectos Ambientais

5.1. De acordo com o Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF, aprovado pela Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019, a área está inserida na **Subzona de Dinamização Produtiva com**

Equidade 2 da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE (Figura 6);

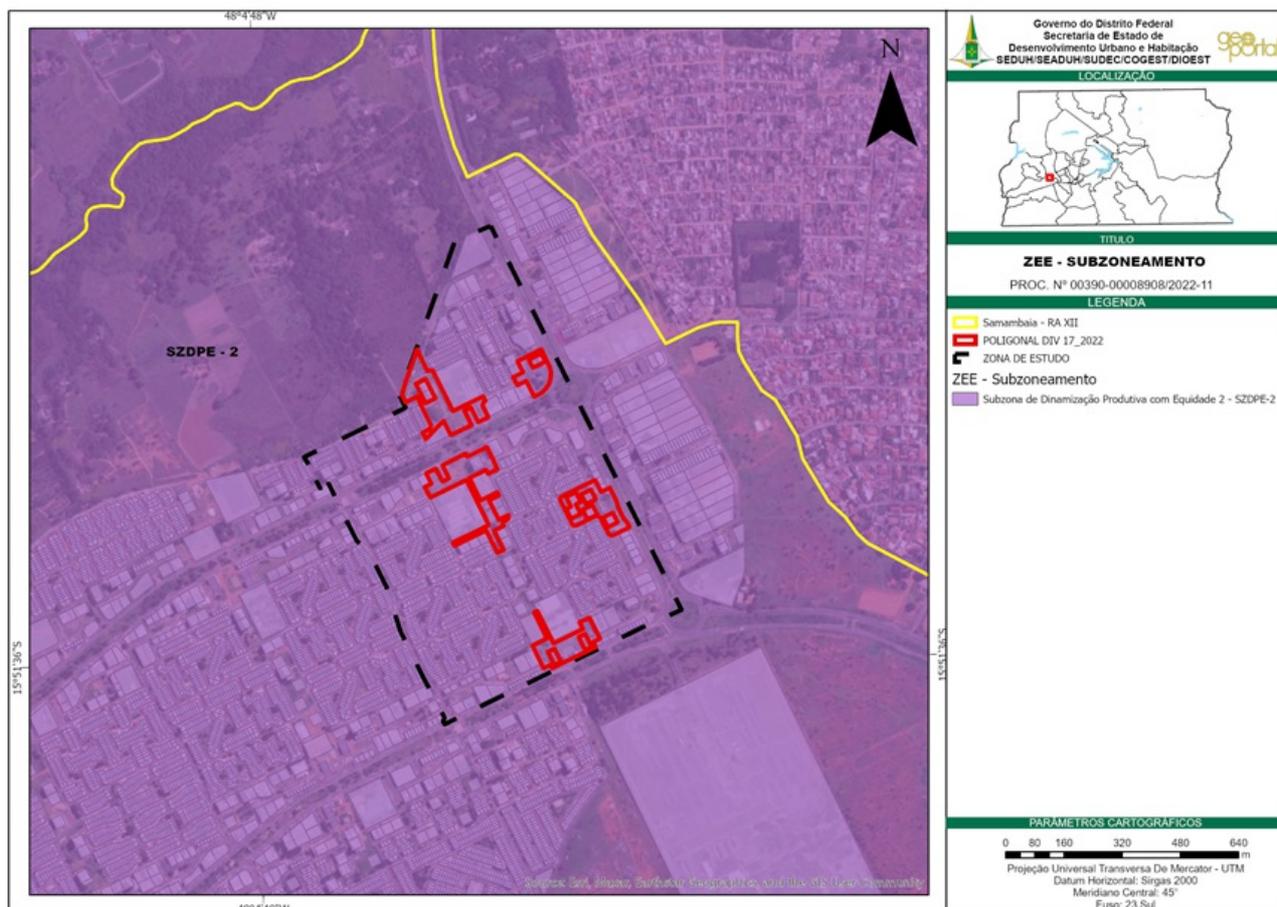


Figura 6: Localização da área de estudo em relação às subzonas da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade - ZEEDPE do ZEE-DF

5.2. A definição da zona e diretrizes específicas para **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE** constam nos artigos 11 e 13 da **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019**;

5.3. A definição da subzona e diretrizes específicas para **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2** constam nos artigos 23 e 25 da **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019**;

5.3.1. As diretrizes específicas para a SZDPE 2, constam no artigo nº 25:

5.3.1.1. A implantação das ADP II e ADP III, indicadas no Mapa 14, conforme o disposto na Tabela Única do Anexo Único;

5.3.1.2. A dinamização econômica de atividades N2, N3, N4 e N5;

5.3.1.3. A instituição de programas de capacitação e qualificação profissional de mão de obra, de forma a reduzir os níveis de vulnerabilidade social;

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

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

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

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

5.3.1.8. A observância no estabelecimento de empreendimentos da compatibilização com os riscos ecológicos, especialmente o risco de perda de área de recarga de aquífero;

5.3.1.9. A priorização da implantação do módulo do Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar previsto no art. 50, V;

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

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

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

5.4. A poligonal de estudo está inserida nas seguintes classificações de Riscos Ecológicos levantados pelo ZEE-DF: Riscos Ecológicos Co-localizados (**2 e 3 Riscos ambientais altos ou muito altos**), Perda de Área de Recarga de Aquífero (**Alto**), Contaminação do Subsolo (**Alto**), Perda de Solo por Erosão (**Baixo**) e Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo (**Ausência de Cerrado Nativo e Muito Alto**), como podemos observar nas **Figura 7 a Figura 11**.

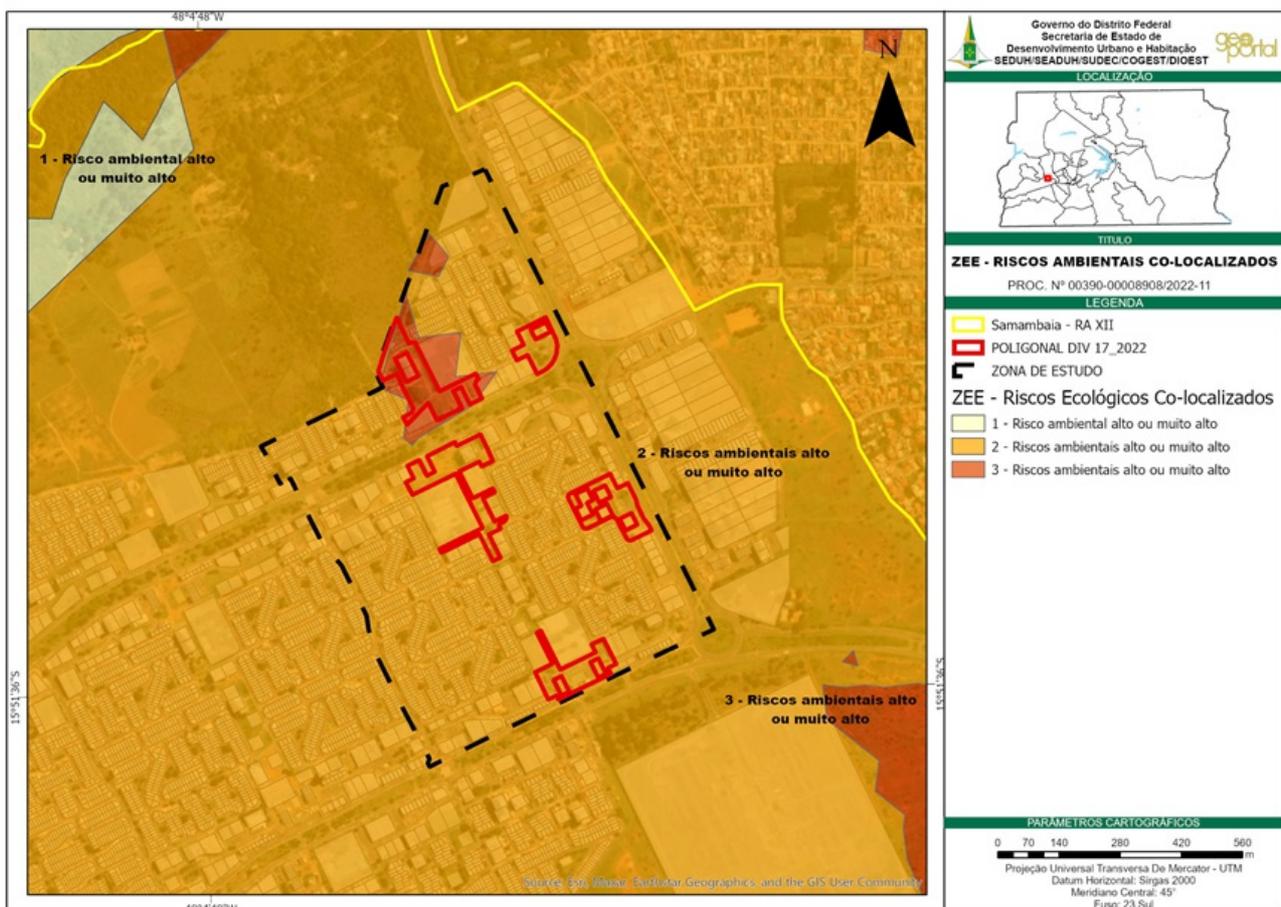


Figura 7: Localização da área de estudo em relação aos Riscos Ecológicos Co-localizados do ZEE-DF

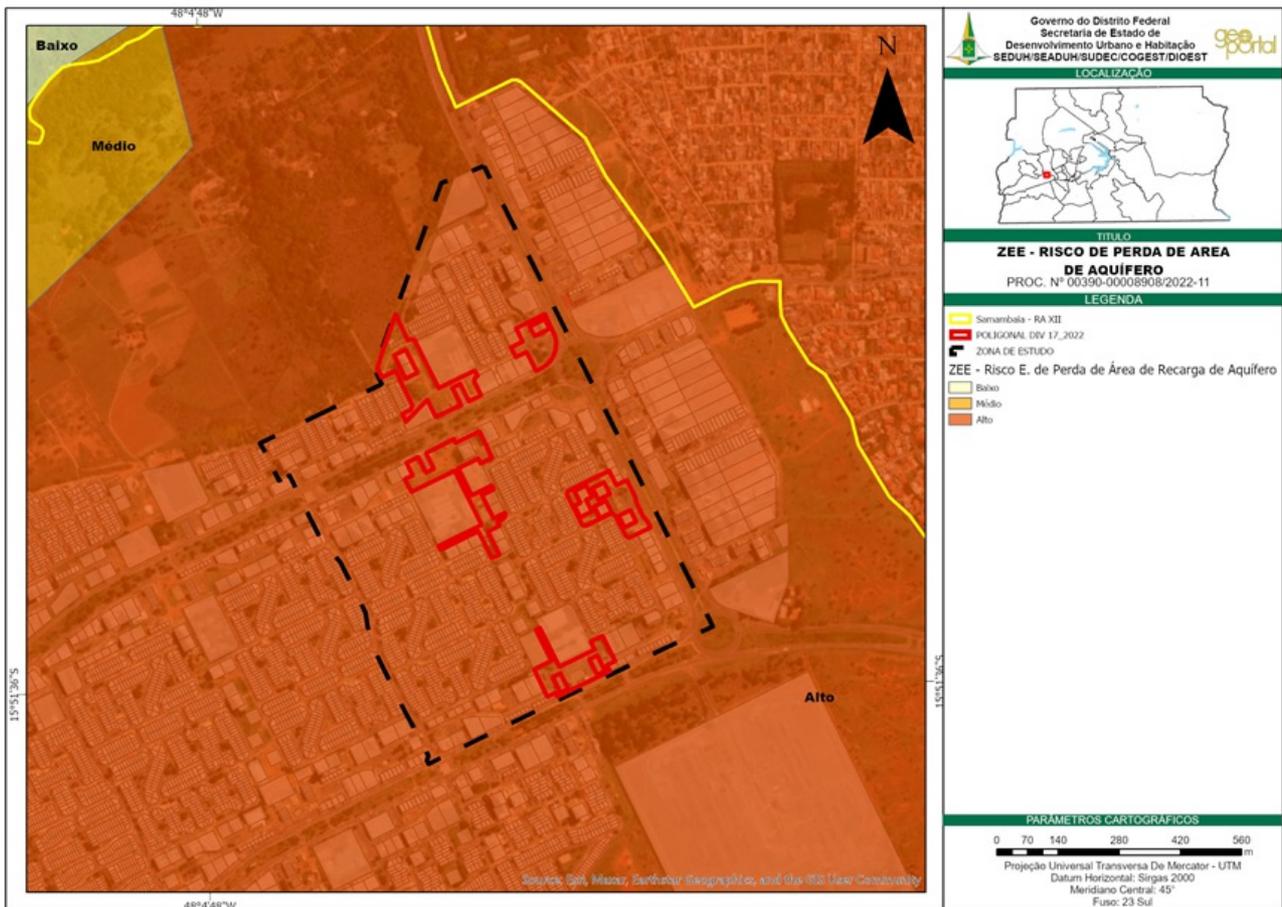


Figura 8: Localização da área de estudo em relação ao risco ecológico de perda de área de recarga de aquífero do ZEE-DF

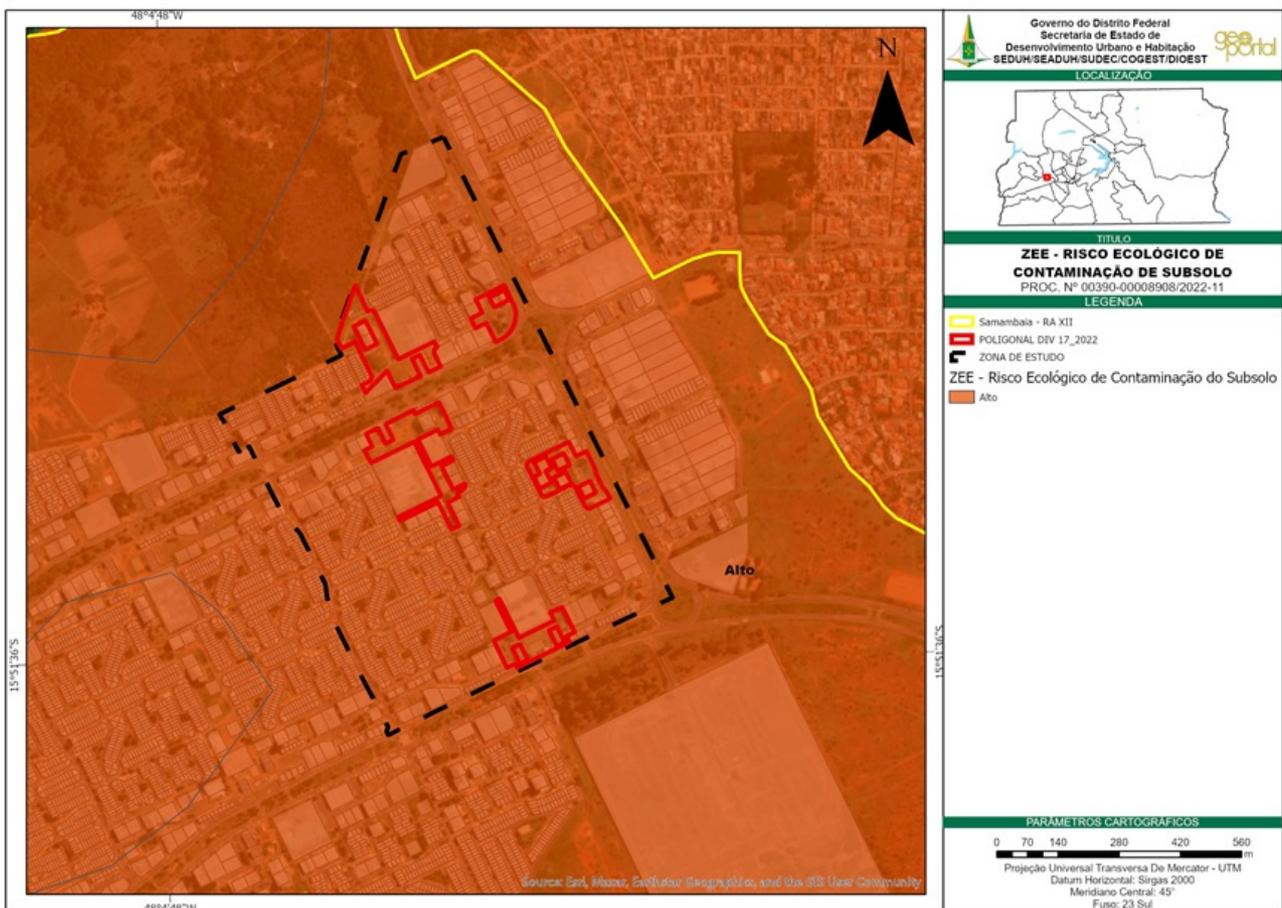


Figura 9: Localização da área de estudo em relação ao risco ecológico de contaminação do subsolo do ZEE-DF

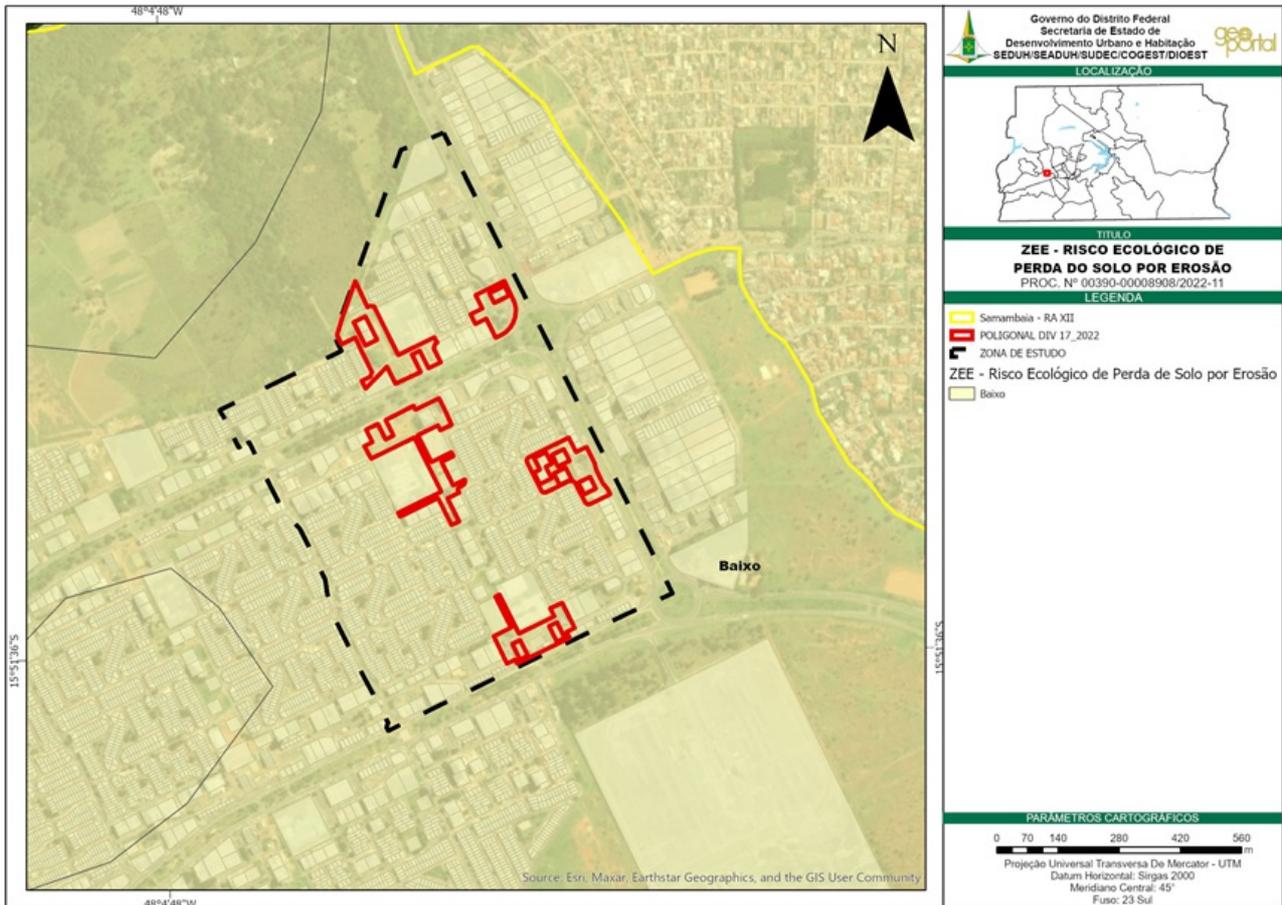


Figura 10: Localização da área de estudo em relação ao risco ecológico de perda de solo por erosão do ZEE-DF

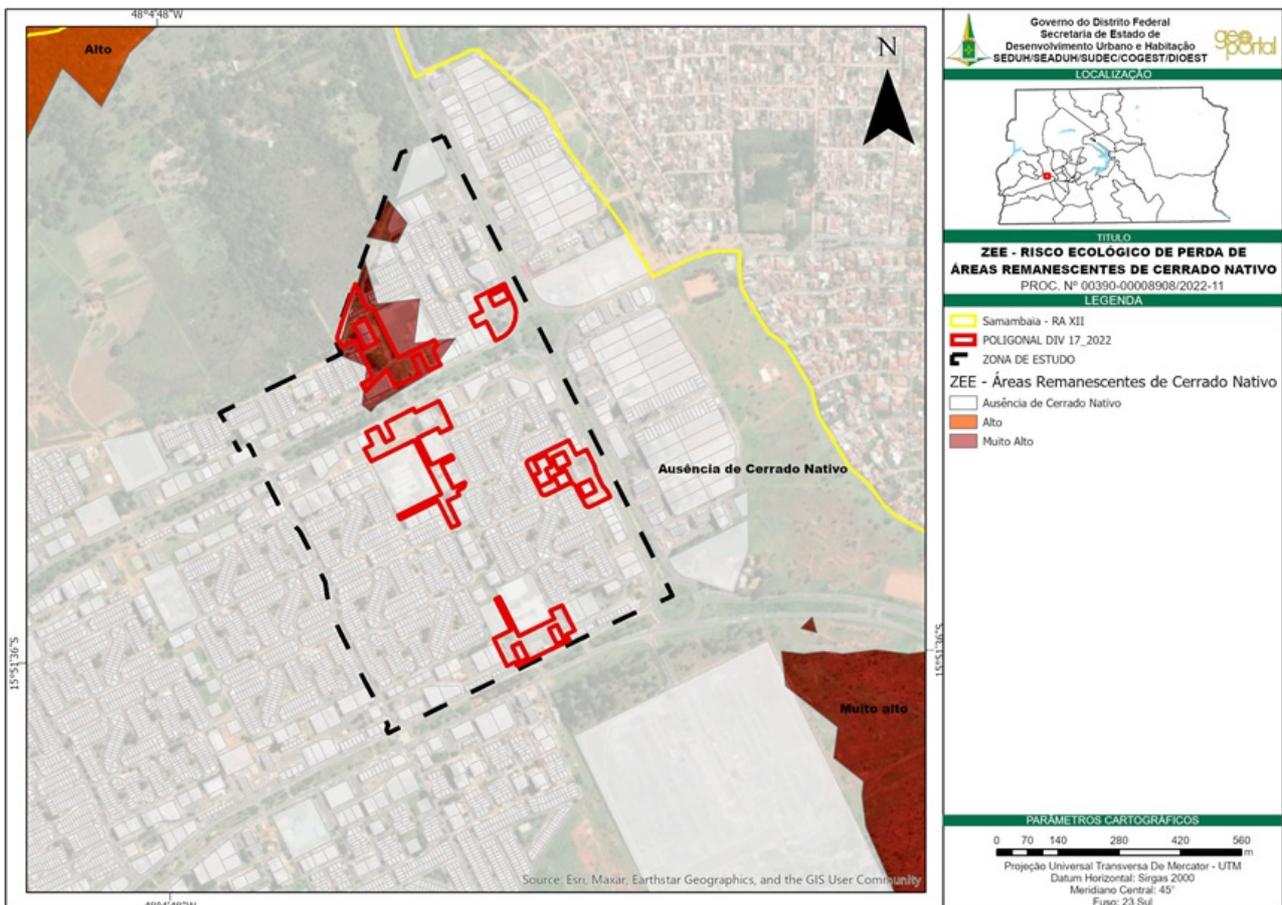


Figura 11: Localização da área de estudo em relação ao risco ecológico de perda de áreas

6. Caracterização da área de intervenção e Projetos Urbanísticos

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A área de estudo e seu entorno encontram-se inseridos na poligonal dos projetos urbanísticos: CSSm PR 03/1 (registrado em cartório de registro de imóveis em 17/10/84); PR 60/1, PR 61/1, PR 62/1, PR 63/1, PR 64/1 e PR 65/1 (registrado em cartório de registro de imóveis em 25/02/85), consubstanciado no documento MD 002/1, aprovado pelo Decreto Governamental nº 8324/84 de 07/12/84 - DODF 10/12/84, montagem das Plantas Registradas - PR na **Figura 12**;

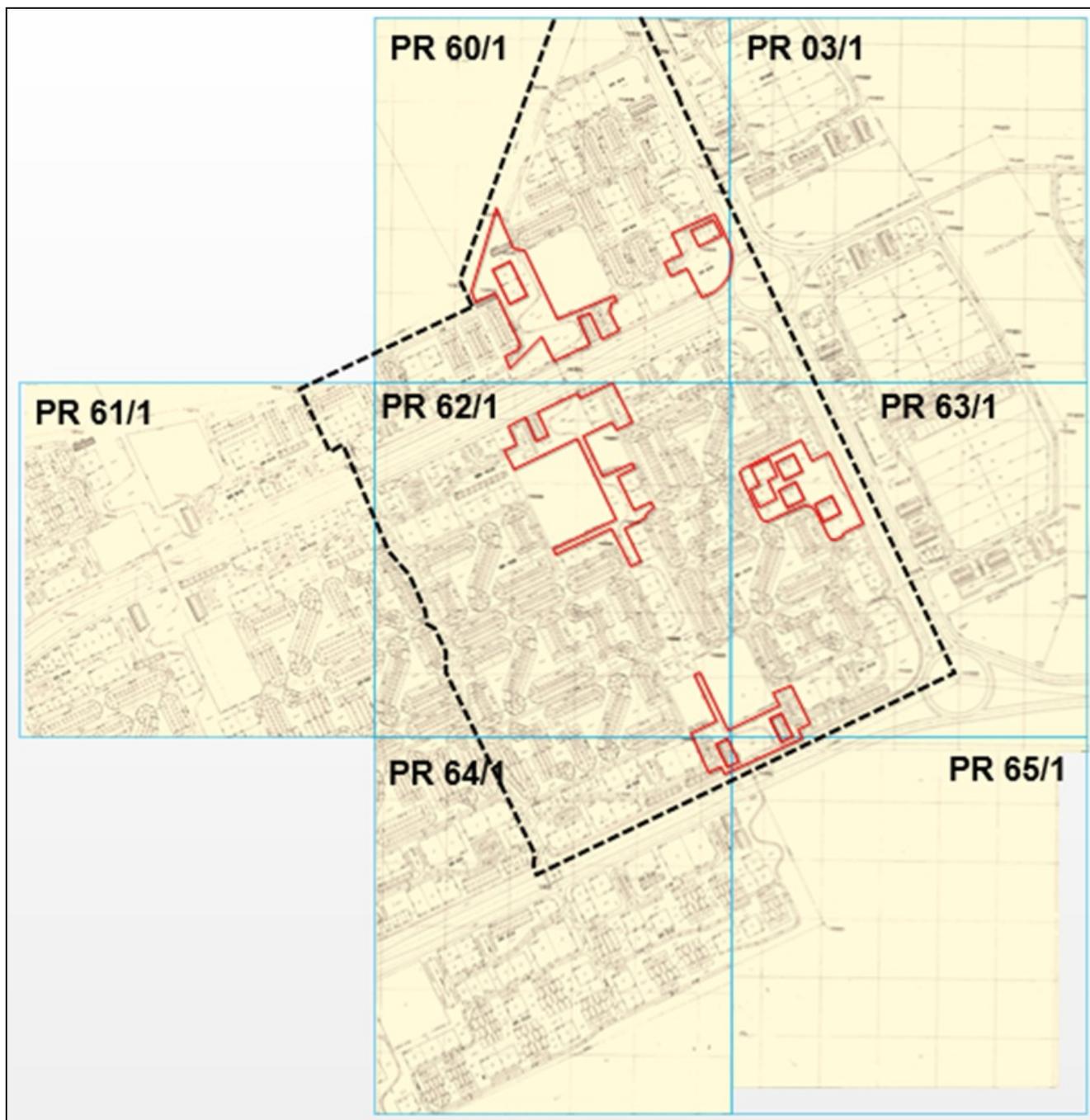


Figura 12: Croqui com montagem de plantas dos projetos urbanísticos que compõem a área em tela e seu entorno.

Fonte: SISDUC.

6.1.2. A poligonal deste estudo interfere com o **Projeto Rota Acessível DET/MDE 021/2015**, na porção voltada para a 2ª Avenida (**Figura 13**);



Figura 13: Projeto Rota Acessível DET/MDE 021/2015

Fonte: SISDUC.

6.1.3. Definições relativas às áreas públicas encontram-se inseridas no Memorial Descritivo – MD 002/01, que abrange várias quadras da cidade.

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

6.1.4.1. Ênfase no transporte coletivo e “biciclos”, organizados ao longo dos eixos arteriais, no sentido nordeste-sudoeste;

6.1.4.2. Pontos de ônibus e estações de transporte público associadas a locais de convergência da população (praças, equipamentos públicos e comércio)

6.1.4.3. Áreas mistas ao longo das linhas de transporte coletivo.

6.1.4.4. Proposição do uso das vias conformes croquis; - Espaços livres de uso público – ELUP."

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

6.1.4. A estruturação da cidade e definição do Sistema Viário e dos Espaço Livre de Uso Público – ELUP no MD 0002/1 são descritas conforme apresentam as **Figura 14 e Figura 15**, respectivamente:

8) O sistema viário é composto da circulação de veículos e pedestres.

A circulação de veículos foi lançada e projetada através de utilização e articulação de um sistema hierarquizado de vias, de modo a assegurar:

- a maior segurança possível à população
- o mínimo de intrusão visual do meio-ambiente natural ou construído.
- O bom atendimento das necessidades de deslocamento da população residente, visitantes e serviços de manutenção.
- Ele foi hierarquizado segundo vias arteriais, coletoras, locais, ciclovias e vias de pedestres.
- O sistema viário arterial tem dois condicionamentos básicos. O primeiro deles é relativo à sua função de via destinada a dar passagem ao sistema de transporte coletivo local, complementar ao transporte de massa, o segundo diz respeito ao atendimento do requisito acessibilidade. É o sistema arterial que faz a articulação com o sistema viário de categoria superior (via expressa e rodovia).

As vias coletoras e locais foram lançadas de modo a atender aos seguintes requisitos:

- propiciar maior segurança possível à população, evitando tanto quanto possível a utilização de cruzamentos e geometrias viárias que ensejem o uso de altas velocidades e insegurança ao pedestre.

- facilitar o lançamento e propiciar economia dos custos de infra-estrutura, evitando o superdimensionamento das faixas de rolamento.

- evitar a circulação desnecessária de veículos de serviços.

- assegurar a criação de um ambiente construído mais rico e diversificado, evitando-se a adoção de soluções repetitivas e monótonas.

Estas vias são destinadas a uma circulação lenta, servindo os locais de emprego, as habitações, os equipamentos e os estacionamentos.

Quanto às vias locais, que são predominantemente de acesso às habitações foram projetadas de forma a que pedestres e bicicletas tenham preferência, mais ou menos intensamente, dependendo das suas características operacionais.

As ciclovias passam a ter também um papel relevante no transporte, uma vez que os deslocamentos em bicicletas passam a ser significativos após a crise mundial de energia.

A circulação de pedestres é executada de uma maneira privilegiada, por meio das vias exclusivas de pedestres, localizadas ao longo das vias para veículos ou isoladas destas e pelas vias locais que terão convivência tripla entre bicicletas, pedestres e veículos.

A marcha a pé é a forma de deslocamento acessível a quase todos (inclusive a muitos deficientes físicos), sendo considerada fundamental no uso urbano. Daí tudo foi feito para seu correto planejamento.

Figura 14: destaque do texto do MD 0002/1 sobre o Sistema Viário

Fonte: SISDUC.

<p>9) Foi estruturada na cidade, uma grande "malha" formada pelos <u>espaços livres de uso público, parques, faixas de servidão das linhas de transmissão, circulação de pedestres e ciclovias</u>, conjunto de espaços diferentes que têm por papel a ligação e comunicação entre as habitações que a circundam, considerando a importância da marcha a pé, que é o deslocamento fundamental na área urbana.</p> <p>Entendemos como espaço livre de uso público aqueles destinados aos pedestres, não afetados com um uso preciso e permanente mas que possibilitem sucessiva e simultaneamente, utilizações diversas (manifestações públicas, feiras, exposições, etc.).</p>	<p>As praças na sua acepção tradicional são <u>espaços livres de uso público</u>.</p>
<p>O caráter essencial destes espaços é ter o solo livre podendo conter árvores, jardins e mobiliário urbano como elementos <u>acessórios</u>. Estes espaços deverão receber, um tratamento cuidadoso, pois é intensa a que os mesmos desempenhem um papel de pontos de encontros da população e se constituam num autêntico referencial urbano. Daí a preocupação de que nesses espaços ocorram atividades múltiplas e vivificadoras e que tenham, parques infantis, pontos de paradas de ônibus, áreas plantadas, telefone público, bancas de jornais etc, e no seu entorno atividades de comércio e equipamentos comunitários. Todo este conjunto de atividade deverá dar a esses "<u>jardins</u>", uma determinada dimensão cultural e até de conotações lúdicas. Grandes superfícies de pisos, bancos e árvores devem constituir seu repertório físico.</p>	<p>Para se compreender a "malha" citada é conveniente que ressaltemos que existe uma preocupação no sentido de se privilegiar o pedestre, nos termos do exposto no item anterior quanto a circulação de pedestre de tal maneira que as vias de acesso às habitações que são as vias locais serão domínio do pedestre e do ciclista, onde serão <u>tolerados</u> os veículos. Assim estas "ruas" comporão as "áreas de lazer", e para que isso ocorra de maneira mais eficiente, procedeu-se a criação de pequenos pátios ou alargamentos dessas vias, de tal ordem que elas possam ser apropriadas pela população e que ali se desenvolvam atividades de lazer, principalmente das crianças, que poderão assim "ir para a rua" sem que as mães se preocupem tanto, pois a "rua" é um local de folguedos. Essas "áreas de lazer", que poderiam ser caracterizadas como áreas de acessibilidade imediata, formariam com os demais espaços públicos uma rede de espaços interligados que facilitarão a comunicação entre si de seus habitantes já que essas ruas não seriam unicamente vias de passagem. A quantificação dessas áreas consideradas sob o ângulo de lazer torna-se ocioso, pois no caso não há como estabelecer a distinção das funções circulação e lazer.</p> <p>Assim, a intenção seria de reintronizar a rua na sua função histórico-social anterior à revolução automobilística, sem que isso represente alguma atitude reacionária ou saudosista.</p>

Figura 15: destaque do texto do MD 0002/1 sobre o Elup - Memorial Descritivo.

Fonte: SISDUC.

6.2. Relatório Fotográfico

6.2.1. Imagens dos percursos nas quadras QN 412 e 414; QS 412, 414, 612 e 614; QR 414, 612 e 614 (Vistoria realizada pela DIOEST/SUDEC/SEDUH em dezembro de 2022 e janeiro de 2023), conforme mostra as **Figura 16, Figura 17 e Figura 18;**

6.2.2. Destacamos da **Figura 16** as seguintes observações:

- Tendência de abertura de via entre os Conjuntos 6A e 8A da QR 614 (**Fotos 1, 2 e 3**);
- Ocupação de calçadas por construção em lotes residenciais, (**Fotos 5 e 6**);
- Estacionamento irregular em área pública ao lado Hospital Regional de Samambaia, (**Fotos 7 e 8**).



Figura 16: Percurso de vistoria nas quadras QN, QR e QS 614

Fonte: Vistoria DIOEST/SUDEC/SEDUH (2022 e 2023); Geoportal/DF (adaptado).

6.2.3. Destacamos da **Figura 17** as seguintes observações:

- Ocupação de servidão pública, entre os Conjuntos C e D da QS 614, por construção do Hospital Regional de Samambaia (**Foto 1**);
- Acesso de alunos à Escola Classe da QR 614 (**Foto 2**);
- Abertura de acesso irregular na lateral do Conjuntos I da QR 414 (**Foto 3**);
- Necessidade de urbanização do ELUP em frente a creche da AE 1 da QN 412 (**Foto 4**);
- Necessidade de urbanização de área pública entre a AE 1 da QN 412 e AE 1 da QN 414 (**Foto 5**);
- Necessidade de urbanização do ELUP localizado entre a AE 1 e o Conjunto 16A da QN 414 (**Foto 6**);
- Permeabilidade existente os Conjuntos 12A e 16A da QN 414 (**Foto 7**);
- Ocupação de calçadas por construções em lotes residenciais (**Fotos 8**).



Figura 17: Percurso de vistoria nas quadras QN, QR e QS 412 e 414

Fonte: Vistoria DIOEST/SUDEC/SEDUH (2022 e 2023); Geoportal/DF (adaptado).

6.2.4. Destacamos da **Figura 18** as seguintes observações:

- Um dos poucos passeios preservados e sem ocupação (**Foto 1**);
- Servidão pública localizada entre o CJ 6A da QR 412 e o CJ 7A da QR 414 sem infraestrutura (**Foto 2**);
- Servidão pública localizada entre o CJ 12A da QR 412 e o CJ 7A da QR 414 sem iluminação (**Foto 3**);
- Servidão pública localizada entre a AE 1 da QS 412 e a AE 1 da QS 414, sem infraestrutura (**Foto 4**).

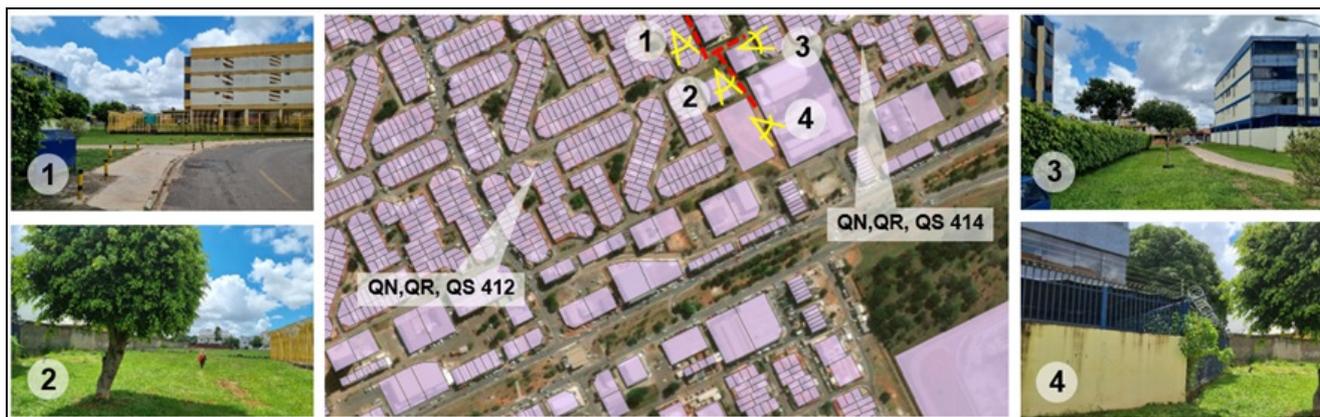


Figura 18: Percurso de vistoria nas quadras QN, QR e QS 412 e 414

Fonte: Vistoria DIOEST/SUDEC/SEDUH (2022 e 2023); Geoportal/DF (adaptado).

7. Diagnóstico

7.1. O diagnóstico desta **DIV 017/2022** tem como finalidade analisar as demandas presentes nos processos elencados no item 1.4 e alinhá-las com as diretrizes e condicionantes estabelecidos nos diversos planos e estudos incidentes na área da poligonal de estudo, tais como: PDOT, PDL de Samambaia, ZEE-DF e MD 0002/1;

7.2. Na poligonal de estudo existem áreas vazias com estacionamento implantado de acordo com projeto, assim como estacionamentos em desacordo com o projeto, além de problemas como falta de urbanização, de acessibilidade, assim como uma alta impermeabilização, conforme podemos observar nas fotos das vistorias, item 6.2 **Relatório Fotográfico**;

7.3. Em levantamento das imagens de satélite e nas vistorias constatamos várias alterações, regulares e irregulares, no sistema viário dentro da poligonal de estudo, conforme detalhamento na **Figura 19**, destacamos as principais intervenções:

- As vias internas de acesso aos lotes residenciais, concebidas a priorizar os pedestres e ciclistas (configuração de vias compartilhadas conforme o MD 0002/1), foram transformadas em vias para veículos;
- Algumas dessas vias foram regularizadas ou concebidas pelo Projeto de Urbanismo URB - 56/01, como foi o caso das vias intersticiais da QR 612, destaque em azul na Figura 16;
- ELUPs foram transformados em estacionamentos, como os das quadras QN 614, ao lado do LT 1 do CJ D, QS 614, ao lado do HRS, e na QN 414, tratado na DIV 012/2022;
- Diversas aberturas executadas informalmente ligando o sistema viário interno às vias arteriais, no caso as 1ª e 2ª Avenidas Norte e a Avenida Leste.

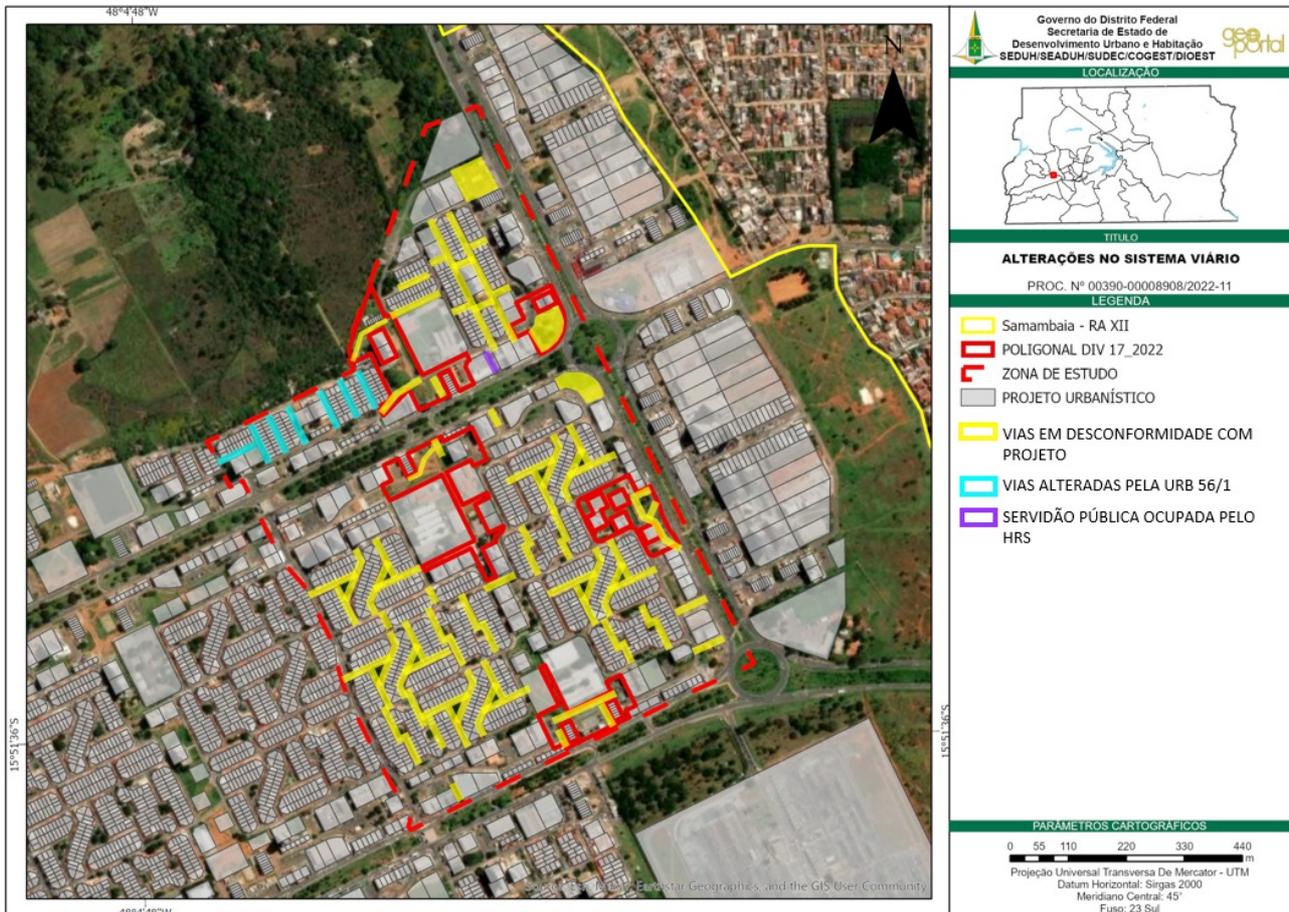


Figura 19: Mapa das alterações no sistema viário na poligonal de estudo, montagem DIOEST sobre imagem do Geoportal/SEDUH (<https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/geoportal/>)

7.4. Apresentamos na **Figura 20** a representação gráfica da dinâmica do nível do tráfego nas vias internas da poligonal de estudo (dados da camada "Trânsito" do aplicativo *Google Maps* ao longo do dia). Dos mapas podemos observar uma sobrecarga no trânsito próxima aos acessos às vias arteriais, a exceção do acesso à 2ª Av. Norte, entre o CJ da QN 410 e o CJ C da QN 412;



Figura 20: Mapas de níveis de tráfego ao longo do dia.

Fonte: [Google Maps](https://www.google.com/maps)

7.6. Alertamos que a poligonal de estudo está totalmente inserida em **Zona de Alta Demanda de Transporte Individual (Figura 21)**, criada pelo [Decreto nº 41.772, de 03 de fevereiro de 2021](#) que Regulamenta o art. 5º, § 4º, da Lei nº 6.744, de 7 de dezembro de 2020, que dispõe sobre a aplicação do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, cujo artigo 3º diz:

"Art. 3º Para efeito de enquadramento em EIV, consideram-se:

- I - Zona A: as áreas de alta demanda de transporte individual destacadas na cor laranja no mapa constante do Anexo Único deste Decreto;
- II - Zona B: as demais áreas do mapa constante do Anexo Único deste Decreto."

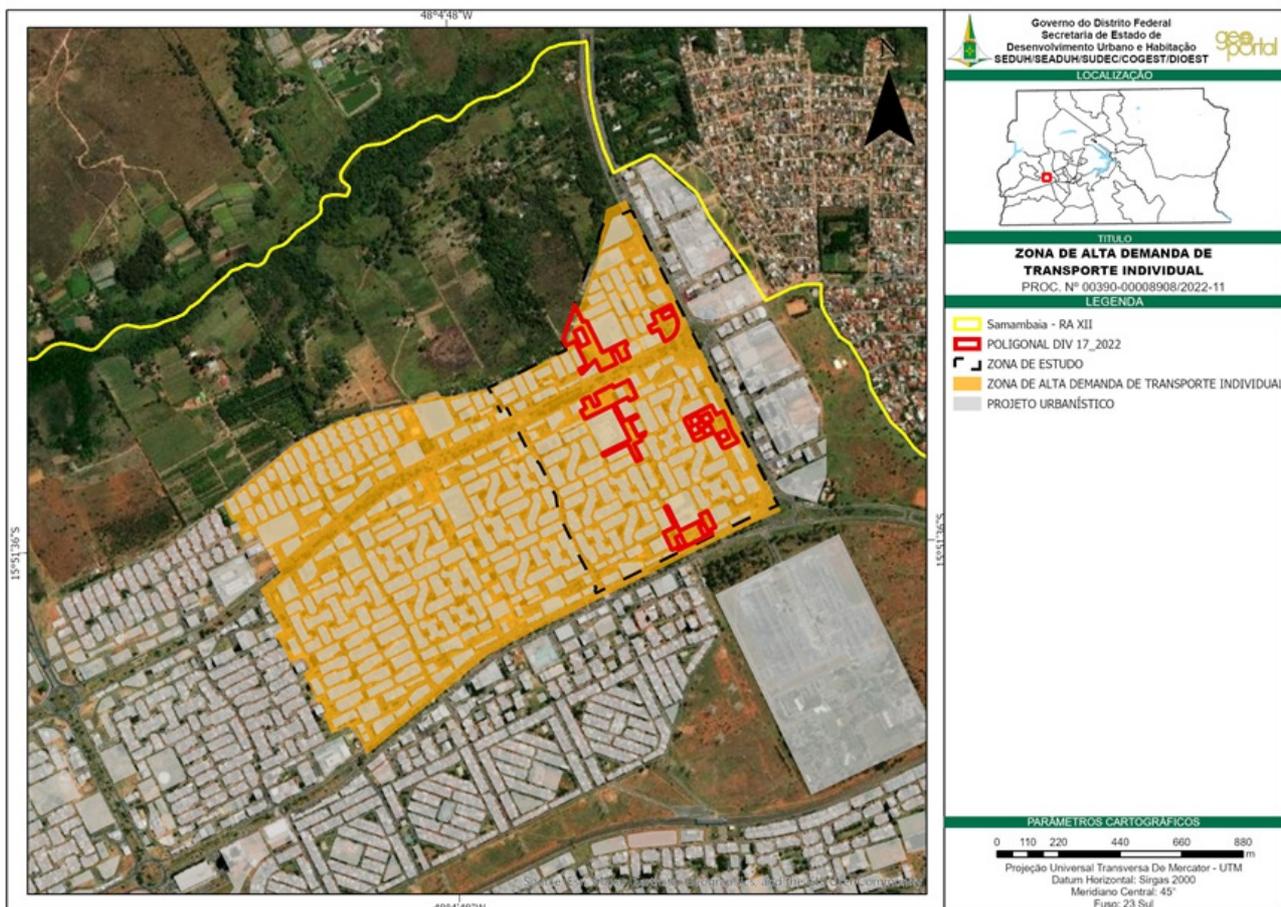


Figura 21: Zona de Alta Demanda de Transporte Individual. Fonte: Geoportal

8. Diretrizes Gerais

- 8.1.** Considerar a diversidade de necessidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;
- 8.2.** Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção viária;
- 8.3.** Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;
- 8.4.** Considerar o contexto em que a via está inserida, a paisagem, as características de uso e ocupação do solo limítrofe, a densidade populacional prevista para a área e a apropriação desta pela população;
- 8.5.** Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;
- 8.6.** Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;
- 8.7.** Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na **ABNT-NBR-9050/2020**, promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência e idosos;
- 8.8.** Implantar medidas para a ampliação do uso de bicicletas e demais veículos não motorizados para os deslocamentos na área de estudo;
- 8.9.** Eliminar discontinuidades e gargalos em vias;
- 8.10.** Observar questões de visibilidade e segurança dentro da área de intervenção, de acordo com o **Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017**, haja vista questões de ocupação de área pública;
- 8.11.** Seguir o disposto no **Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017**, sobre os procedimentos para a

apresentação de Projetos de Urbanismo, em especial o art. 29, que trata do Projeto de Sistema Viário, o qual compreende intervenções que não criam novas unidades imobiliárias, mas que alteram, complementam ou inserem elementos viários, ciclovitários, estacionamentos e calçadas, paisagismo e mobiliário urbano, vinculados à infraestrutura urbana.

9. Diretrizes Específicas

9.1. Intervenções e adequações no sistema viário

9.1.1. Com base nos dados levantados sobre as propostas contidas no MD 0002/1 (**Figura 14 e Figura 15**), nos Projetos Registrados - PR, nas demandas dos processos elencados no item 1.4 e nas observações das vistorias, descrevemos a seguir as principais diretrizes de intervenção viária para a poligonal de estudo desta **DIV 17/2022**:

A) QN 412: deve ser implantada via de ligação entre os dois bolsões de estacionamento, possibilitando fluxo contínuo, melhor distribuição do tráfego e a distinção entre as áreas comerciais voltadas para as avenidas e as habitacionais internas das quadras (**Figura 22**);

B) QN 414: deve ser promovida a requalificação e implantação de acessos para pedestres, entre a AE 1 da 412 e a AE 1 da 414, seguindo as normativas de acessibilidade; deve ser implantada praça pública próxima à creche, com quadra de esporte, *playground* e PEC. Nesta área já existe um estacionamento implantado que deve ser aberto e ampliado, uma vez que se encontra cercado (**Figura 22**);

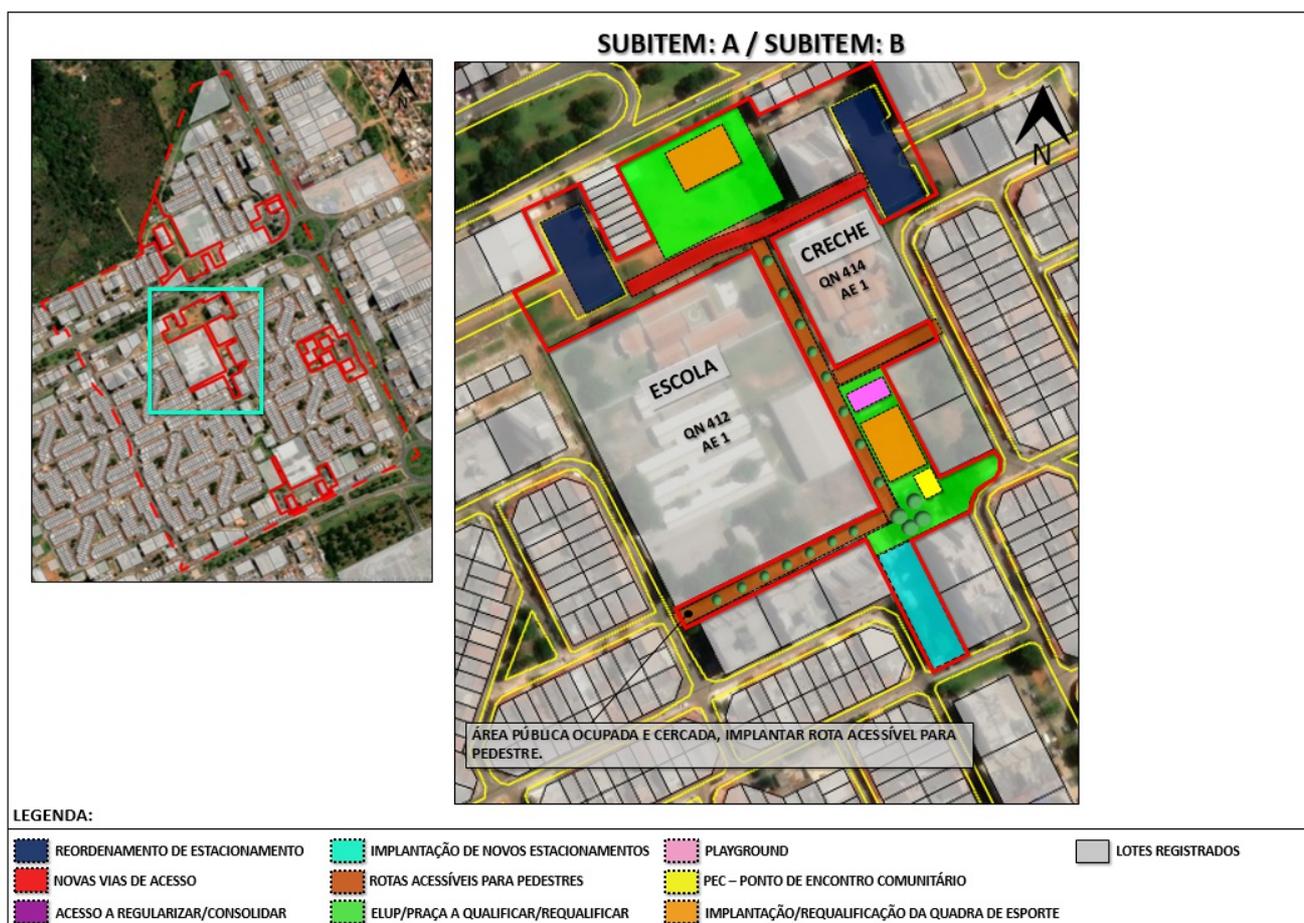


Figura 22: Croqui esquemático referente ao subitem A e B

Fonte: SEDUH/DIOEST

C) Ligação da QS 412 com a QS 414: deve ser consolidada a via de ligação entre o Conjunto H da QS 412 e o Conjunto G da QS 414, com a mesma justificativa apontada no subitem "A". Tal solução deve ser acompanhada de novo desenho para os bolsões de estacionamento localizados ao lado dos conjuntos, assim como deve ser removido o acesso direto à 1ª Via Norte (**Figura 23**);

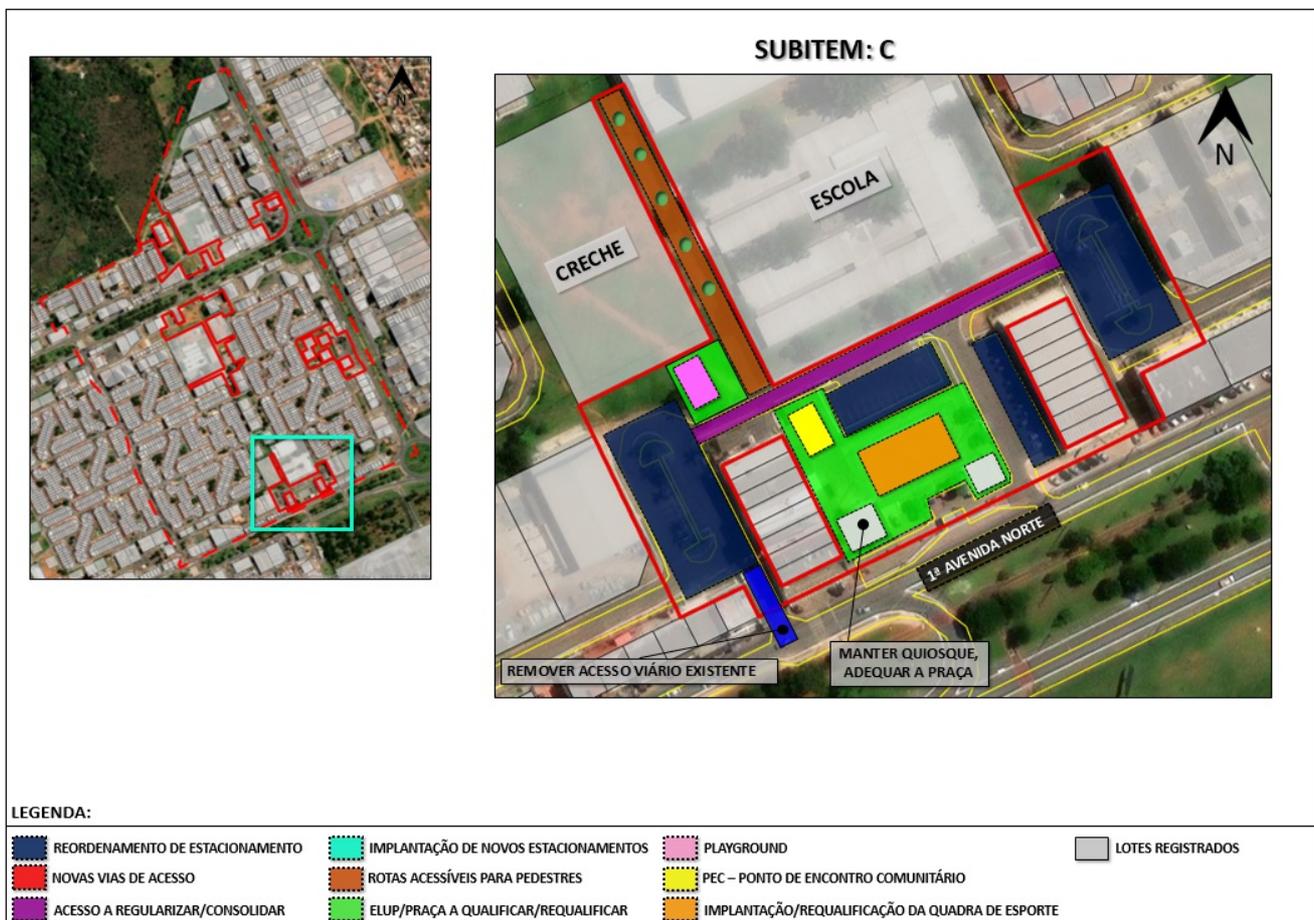


Figura 23: Croqui esquemático referente ao subitem C

Fonte: SEDUH/DIOEST

D) Estacionamento ao lado do HRS: uma vez que foi implantado informalmente, o estacionamento deve ser reordenado de forma a otimizar a quantidade de vagas, propondo o dimensionamento das calçadas de modo a garantir a acessibilidade do pedestre (demanda dos Processos SEI 00060-00133583/2021-73, 00112.00024270/2021-17 e 00001-00035086/2021-04) **(Figura 24)**;

E) QR 614 ao lado do CJ 11: implantação de travessia e calçada em frente ao HRS, solução esta que deve ser proposta em concordância com a intervenção no estacionamento do HRS (item D). Logo, o estacionamento localizado junto ao LT 1 do CJ 11 deve ser reordenado de forma a recuperar e promover áreas de calçada e travessias de pedestre, garantindo a acessibilidade necessária, tendo em vista o grande número de pedestres que circulam na área **(Figura 24)**;

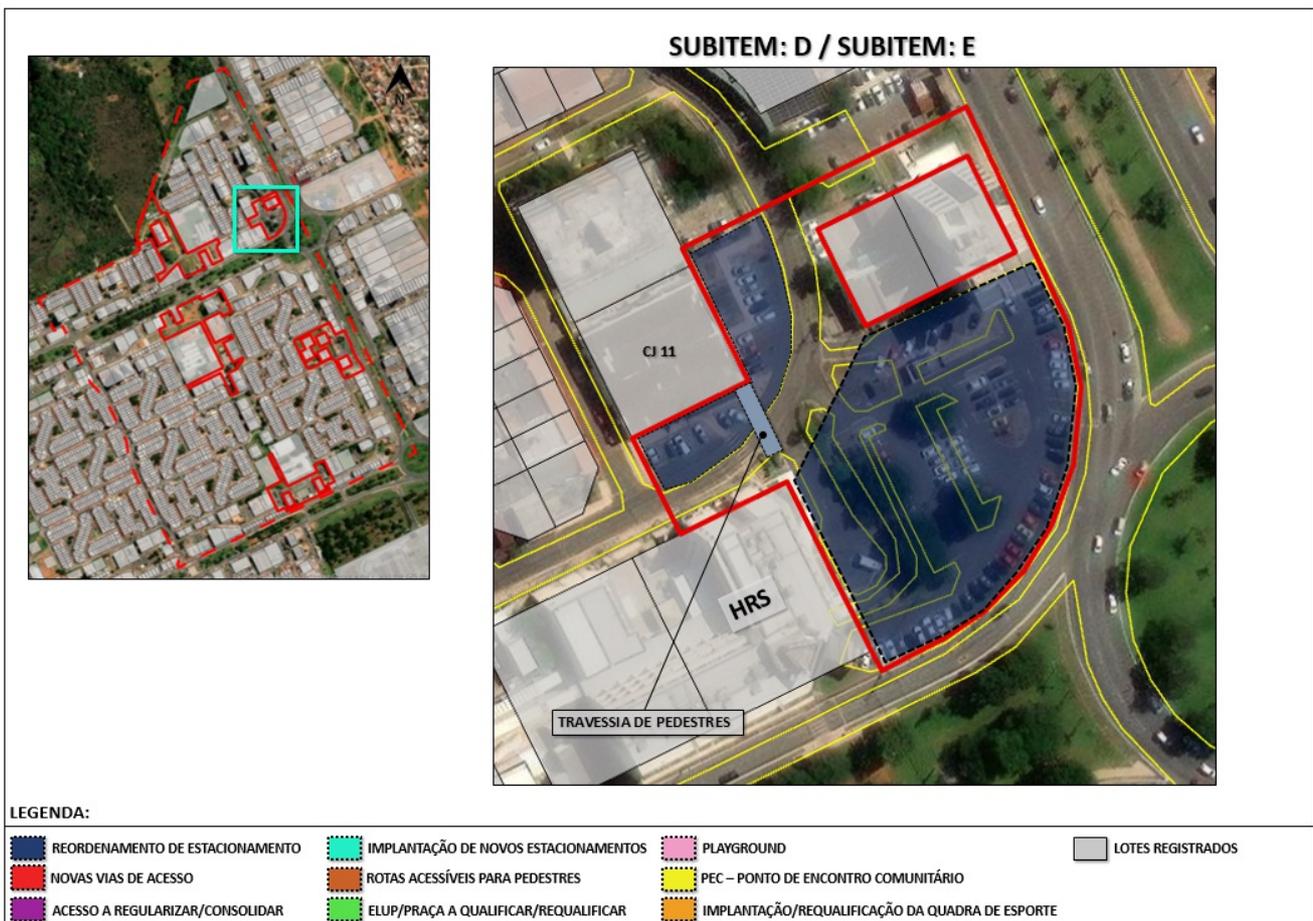


Figura 24: Croqui esquemático referente ao subitem D e E.

Fonte: SEDUH/DIOEST

F) QR 612 e 614: durante a vistoria foi identificado acesso informal entre os conjuntos 8A da QR 612 e 6A da QR 614. Logo, para ordenar o espaço, o projeto de urbanismo deve conceber via de acesso aos lotes do 6A da QR 614 e criação de bolsão de estacionamento entre os conjuntos 8A e 8B da QR 612. Além disso, prevê a criação de praças em áreas de ELUP; **(Figura 25)**;

G) Estacionamento para o HRS ao lado do CJ E da QS 614: de forma a reordenar as intervenções viárias no local, o projeto de urbanismo deve consolidar a via de ligação implantada entre o estacionamento e o LT 1, CJ E da QS 612. Além disso, deve ser implantado novo estacionamento, no local onde atualmente encontra-se uma via aberta ao lado do CJ E, eliminando o acesso direto à 2ª Via Norte. Tal solução atende à demanda do Processo SEI 0112.00024270/2021-17 **(Figura 25)**;

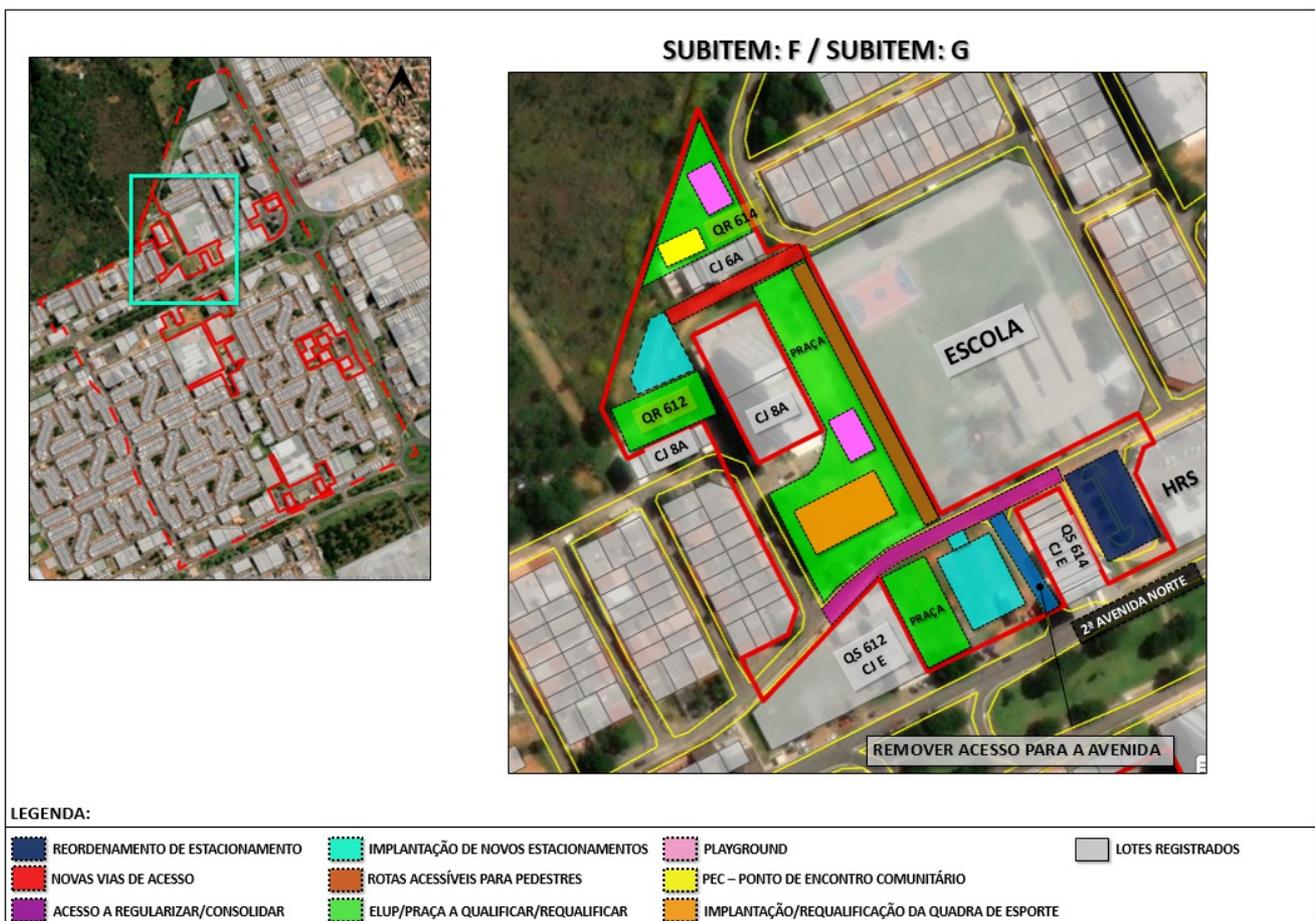


Figura 25: Croqui esquemático referente ao subitem F e G.

Fonte: SEDUH/DIOEST

H) QR 414, CJ 9B, LT 2: o projeto de urbanismo deve reordenar os acessos ao lote do posto de combustíveis e à área pública intersticial, uma vez que foram implantados vários quiosques no local e há indício de acesso informal entre o CJ 13A da QR 414 e o CJ A da QR 414 (**Figura 26**);

I) Sistema ciclovitário: é importante destacar que nenhuma das ciclovias do interior das quadras de Samambaia foram implantadas conforme o projeto registrado, visto que a cidade não se desenvolveu conforme consta em seu planejamento. Deve-se prever um novo desenho para essas ciclovias, conectando-as com o transporte público, dotando-as das devidas infraestruturas (paraciclos, estações de compartilhamento de bicicletas, etc.) e adequando-as à situação atual da região;

J) Rotas acessíveis: Samambaia conta com relevante infraestrutura de transporte público (linhas de ônibus e metrô) e muitos equipamentos públicos (escolas, creches, centros de saúde, hospital, entre outros). Assim, o projeto de urbanismo deve prever rotas acessíveis que integrem esses equipamentos públicos aos eixos de transportes públicos, implantados ou previstos.

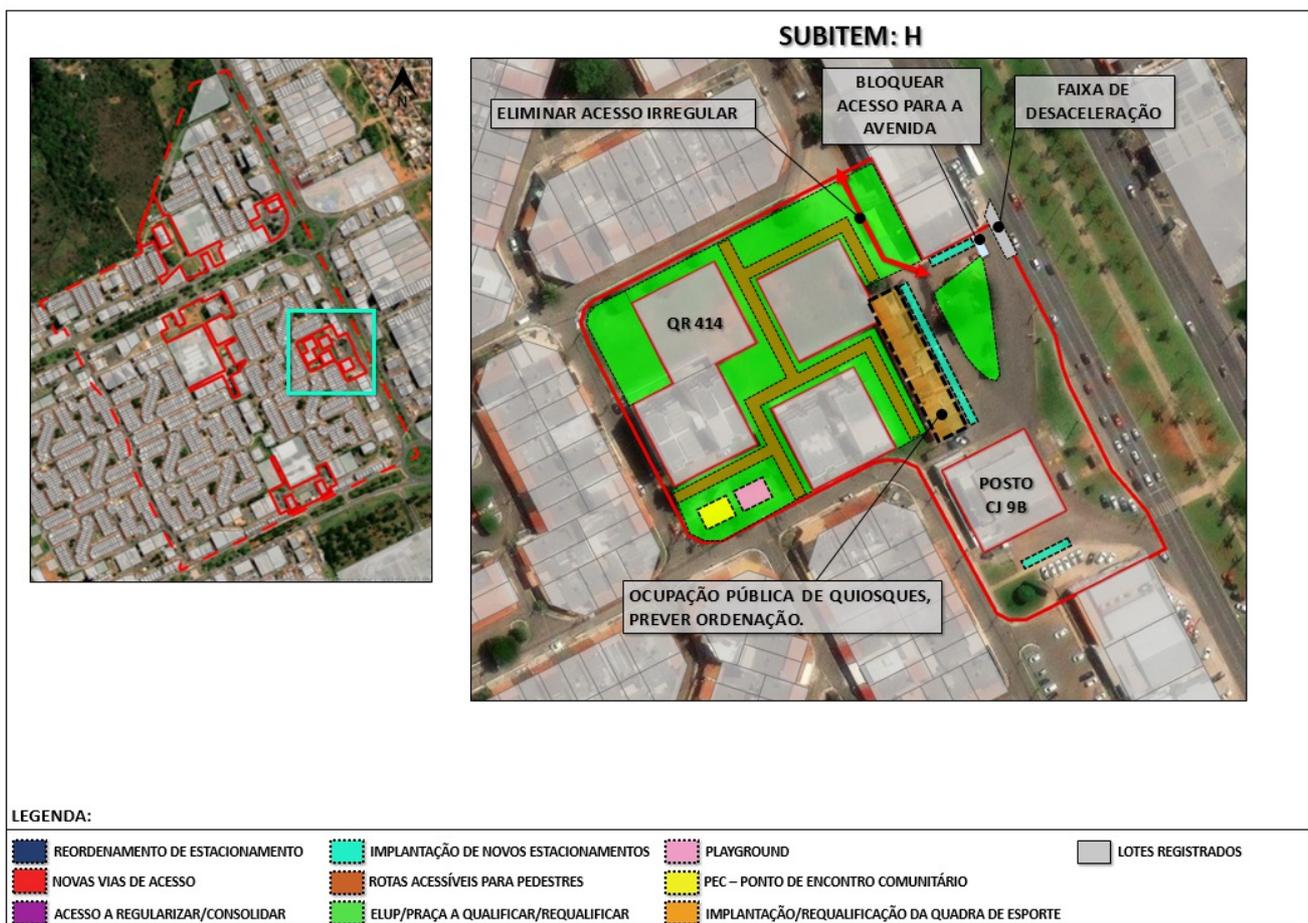


Figura 26: Croqui esquemático referente ao subitem H.

Fonte: SEDUH/DIOEST

10. Calçadas

10.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno (em especial conexões com a quadra QR);

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

10.3. Respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a ABNT NBR 9050, considerando formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

10.4. Prever calçadas constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada, devendo observar as disposições do Decreto nº 38.047/2017, da NBR 9050/2020 e do Guia de Urbanização (SEGETH, 2017).

10.5. As três faixas de setorização são: a) faixa de serviço - para instalação de mobiliário urbano (lixeiras, balizadores, placas de endereçamento e afins), sinalização viária, elemento vegetal e redes de infraestrutura urbana; b) faixa de passeio livre - para circulação de pedestres; c) faixa de acesso ao lote - para acesso de pedestres e veículos ao lote;

10.6. Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, de forma que a calada seja segura contra deslizos e resistente às intempéries;

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

10.8. Assegurar que os acessos aos lotes, como rampas e escadas não ocorram fora dos limites dos lotes, evitando produzir barreiras que interrompam a livre circulação de pedestres e ciclistas, exceto

nos casos previstos em legislação;

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

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

11. Estacionamentos

11.1. Seguir o disposto no 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;

11.2. Garantir que os estacionamentos contendam paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

11.3. Observar as proporções necessárias para atender o percentual de vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida, aos idosos, às motocicletas e a bicicletas conforme definidos em legislação específica;

11.4. Atender a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;

11.5. Propor medidas que eliminem estacionamentos em calçadas, de forma a facilitar o acesso do estacionamento regular aos lotes, com segurança e iluminação, atentando para a devida dimensão e implantação de áreas de carga e descarga de lotes comerciais, que podem prejudicar o fluxo na área;

11.6. Manter e reordenar a área do estacionamento público, com a delimitação de vagas de forma a melhor seu aproveitamento;

11.7. Reavaliar os estacionamentos implantados em áreas de ELUP previstos no projeto de urbanismo, de forma a promover a ampliação dos espaços de permanência e circulação de pedestres e requalificá-los.

12. Sinalização

12.1. Seguir as disposições da Lei nº 9.503/1997, da Resolução do CONTRAN nº 160/2004, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do DENATRAN de 2007, da NBR 9050/2020 e do Decreto nº 39.272/2018, de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;

12.2. Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para pessoas com deficiência, idosos e motocicletas, conforme a NBR 9050/2015;

12.3. A instalação das placas de sinalização vertical não deve obstruir as áreas de livre passeio das calçadas.

13. Paisagismo

13.1. Preservar as espécies arbóreas existentes, localizadas próximas às vias locais, e realocar as mudas recém-plantadas, inserindo-a no contexto do projeto, como nas rotas acessíveis para pedestres, de forma contínua;

13.2. Priorizar o plano de espécies nativas do Cerrado, encontradas no viveiro da Novacap, conforme dispõe a Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019;

13.3. Prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e também de permanência, utilizando-se da vegetação, de modo que não comprometa a iluminação pública e nem a caminhabilidade de pedestres;

13.4. Atender ao que dispõe o Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018, quanto à supressão e compensação de vegetação, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas, necessárias para a execução do projeto;

13.5. Utilizar nos estacionamentos vegetação de porte arbóreo, com distanciamento máximo de 10 metros entre as árvores em fileira de vagas, conforme o Decreto nº 38.047/2017;

13.6. Considerar a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, redes subterrâneas de infraestrutura, iluminação pública, tipologias das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes e arborização existente;

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

13.8. Não é permitido junto às calçadas:

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

13.8.2. Árvores caducifólias;

13.8.3. Árvores com sistema radicular superficial, sendo ideal o pivotante;

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

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

14. Iluminação

14.1. Deve ser proposta iluminação que atenda pedestres e ciclistas, especialmente nas faixas de travessia de pedestres, evitando propostas de iluminação pública exclusivas para os veículos;

14.2. Prever espaços públicos sombreados durante o dia e com iluminação de qualidade durante a noite;

14.3. Prever iluminação, preferencialmente, adequada à escala do pedestre, de forma que seja assegurado o seu acesso somente por equipes de manutenção;

14.4. Garantir uma distância entre as luminárias de modo que o logradouro público apresente os níveis mínimos de luminosidade de acordo com a NBR 5101;

14.5. Instalar a iluminação pública com foco na calçada, garantindo a visibilidade de pedestres e motoristas, em especial nas áreas de influência das travessias de 14.6. pedestres;

14.6. Complementar o sistema de iluminação com a instalação de postes solares fotovoltaicos, que produzem energia por meio da luz solar, por se tratarem de alternativa com boa relação custo-benefício e manutenção reduzida.

15. Mobiliário Urbano

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

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

15.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

15.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

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

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

16. Redes de Infraestrutura

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

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

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

17. Disposições Finais

17.1. Devem ser consultados DETRAN, DNIT e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas às interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

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

17.3. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, a fim de apreciação do atendimento a estas Diretrizes Urbanísticas;

17.4. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIV 017/2022;

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

18. Referências Bibliográficas

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

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

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

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

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

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

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

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

Lei Orgânica do Distrito Federal.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <[hps://www.gov.br/infraestrutura/ptbr/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1](https://www.gov.br/infraestrutura/ptbr/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1)>

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

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

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



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO ARAÚJO POSSIDÔNIO - Matr.0282484-1, Assessor(a)**, em 16/11/2023, às 14:58, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA FERREIRA DAS GRAÇAS - Matr.0276155-6, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 16/11/2023, às 15:00, 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 17/11/2023, às 10:07, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **125293848** código CRC= **6FC7F0F9**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.seduh.df.gov.br