



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 de Paisagismo - SEDUH/SEGEST/COGEST/DIOEST

DIRETRIZES DE PAISAGISMO

- DIPA 01/2022 -

BOULEVARD NA AVENIDA CENTRAL DE TAGUATINGA

OBJETO: Diretrizes complementares para projeto de paisagismo (PSG) do Boulevard na Avenida Central de Taguatinga.

INTERESSADO: Administração de Taguatinga

PROCESSO SEI:00390-00002301/2022-27

1. **APRESENTAÇÃO**

Este documento trata das Diretrizes para projeto de paisagismo (PSG) do Boulevard na Avenida Central, localizado na Região Administrativa de Taguatinga – RA III, que foi motivado por meio do processo inserido no Sistema Eletrônico de Informações SEI n.º 0390-000596/2016, despacho SEDUH/SEGEST/SUDEC SEI n.º 8091742, no qual solicita “**diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard**”, conforme o Ofício Nº 610/2022 - SODF/GAB/ASSESP SEI n.º 80867517, que trata do Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) do Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga, referenciando ao Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV SEI n.º 80439717, emitido pela Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de Vizinhança (CPA/EIV), no qual destaca:

(...)

3.6. Solicitar diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard, junto à SEDUH/SUDEC/DIOEST” (Grifos originais).

2. **INTRODUÇÃO**

O projeto apresentado para complementações das diretrizes urbanísticas trata o Boulevard entre as vias como parque urbano. Contudo, conforme o Art. 3º da [Lei Complementar \(LC\) n.º 961, de 26 de dezembro de 2019](#), “parque urbano é uma categoria de espaço livre de uso público” e tem funções que convergem para o bem-estar dos frequentadores e da cidade.

Destacamos que a referida Lei Complementar disciplina a “criação, implantação e gestão de parques urbanos no Distrito Federal”, bem como define em seu Art. 2º que:

“Art. 2º Os parques urbanos devem situar-se dentro de centros urbanos ou ser contíguos a estes, em áreas de fácil acesso à população.

Parágrafo único. As áreas selecionadas para criação e implantação de parques urbanos devem possuir infraestrutura para o desenvolvimento de atividades recreativas, culturais, esportivas, educacionais e artísticas” (Grifo nosso, LC. 961/2019).

Além disso, os objetivos do parque são definidos no Art. 4º:

“Art. 4º São objetivos dos parques urbanos:

I - garantir **espaços para as atividades** de esporte, recreação e lazer em contato harmônico com a natureza, **próximos aos locais de moradia**;

II - estimular o desenvolvimento de manifestações e atividades culturais, educacionais, de socialização e convívio das comunidades;

III - promover a permeabilidade do solo;

IV - promover a **melhoria** da qualidade do ar, **do microclima local** e da umidade do ar;

V - promover a **arborização** e o tratamento adequado da vegetação como elemento integrador na composição da paisagem urbana;

VI - conservar atributos naturais da paisagem urbana” (Grifo nosso, LC. 961/2019).

Para a criação do parque urbano é necessário estabelecer a poligonal conforme disposto no Art. 9º da LC. 961/2019, *in verbis*:

“Art. 9º Compete ao órgão responsável pelo desenvolvimento territorial e urbano a **aprovação de poligonal de parques urbanos**, a emissão de diretrizes e a aprovação do respectivo projeto de paisagismo, conforme legislação pertinente” (Grifo nosso, LC. 961/2019).

O Decreto n.º 42.512, de 16 de setembro de 2021, que regulamenta LC. 961/2019 no âmbito da criação, implantação e gestão de parques urbanos, estabelece que:

“Art. 2º O parque urbano é **criado por ato do poder executivo**, constituído de:

I - Descrição do perímetro da poligonal ou lista de coordenadas; ou

II - como parte integrante de Projeto de Parcelamento do Solo – URB com **indicação da poligonal do parque urbano nas plantas URB e no memorial descritivo**, com quadro de coordenadas de perímetro específico;

(...)

Art. 5º A implantação dos parques urbanos **deve ocorrer após elaboração** de:

I - Diretrizes de Paisagismo ou Plano de Uso e Ocupação;

II - Projeto de Paisagismo – PSG.

Art. 6º As Diretrizes de Paisagismo, ou o Plano de Uso e Ocupação, para orientar a elaboração do Projeto de Paisagismo - PSG de parque urbano, são emitidas pelo órgão gestor de desenvolvimento territorial e urbano, e **devem conter, no mínimo**:

I - percentual mínimo de área verde permeável;

II - usos e atividades permitidas, compatíveis com as funções do parque;

III - articulação dos parques urbanos ao tecido urbano e acessibilidade através de caminhos de pedestres e ciclovias;

IV - indicação quanto à possibilidade e necessidade de cercamento;

V - acessos diretos dos logradouros públicos e elementos de relação com entorno;

VI - elementos para a qualificação da paisagem e atributos cênicos;

VII - orientações para conservação de massas de vegetação, se existentes;

VIII - orientações quanto às espécies vegetais a serem utilizadas, assegurando cobertura vegetal de tipo arbórea, arbustiva e herbácea preferencialmente nativas, ou exóticas não invasoras;

IX - indicação de áreas de preservação permanente degradadas a serem recuperadas, se existentes;

X - indicação de áreas com sensibilidade à erosão a serem preservadas, se existentes;

XI - indicação de utilização de barreira vegetal para amenização da poluição, quando necessário;

XII - orientações para locação de edificações, de infraestrutura de apoio e de mobiliário urbano, conforme as atividades permitidas;

XIII – dimensão máxima da superfície a ser ocupada por eventual edificação e altura máxima do edifício.

Parágrafo único. Os elementos indicados no inciso XII não constituem unidades imobiliárias, e seu uso e gestão são condicionados pelo Programa de Gestão do parque.

Art. 7º O Projeto de Paisagismo - **PSG** de parque urbano pode ser elaborado por ente público ou privado, **deve seguir as Diretrizes de Paisagismo, ou Plano de Uso e Ocupação**, e atender às normas de apresentação de projetos conforme legislação vigente” (Grifo nosso, LC. 961/2019).

O espaço resultante entre as vias, conforme proposto por meio do projeto de Sistema viário - SIV 200/2020 (Processo SEI n.º 00110-00002798/2020-01), **não apresenta vocação para parque urbano nos moldes da legislação vigente**, uma vez que sua localização não é propícia para atividades com permanência prolongada. Além disso, para ser configurado como parque, ele deve promover a permeabilidade do solo, promover a melhoria da qualidade e da umidade do ar, bem como garantir espaços para as atividades próximas aos locais de moradia.

A relação de localidade para atender aos moradores, conforme disposto na legislação dos parques, não é favorecida pela tipologia de uso dos lotes circunvizinhos à área, pois atualmente a maioria é caracterizada pela [Lei Complementar n.º 948, de 16 de janeiro de 2019](#), a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, como unidade de uso e ocupação do solo – UOS CSIIR2 (Figura 1), configurado “como áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros”; sendo obrigatório o uso comercial e admitindo o uso residencial.



Figura 1. Tipo de uso na área circunvizinha ao Boulevard. Fonte: SUDEC/DIOEST - Base do Geoportal e SIV 200/2020.

No entanto, é necessário que os espaços destinados à coletividade sejam planejados e qualificados, em especial nos projetos que resultam em uma grande transformação da malha urbana, de modo que não sejam meros espaços residuais, pois considerando que a cidade é consequência das relações entre a sociedade, o Estado e o ambiente físico (natural ou construído) onde estão estabelecidos, os locais são reorganizados e adaptados conforme as necessidades ocorridas com o passar do tempo e a vocação dos espaços da área objeto das diretrizes complementares, em tela, deve ser planejada de modo que favoreça os pedestres e usuários dos modais não motorizados e se integre de forma menos conflituosa com as vias do BRT (*Bus Rapid Transit*) e com as marginais, conforme indicado no Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV SEI n.º 80439717.

Nesse contexto, o Boulevard deve servir à dinâmica da cidade como instrumento que propicia as relações sociais e dos indivíduos, devendo ser objeto de ordenamento e gestão para a qualificação do espaço por meio da implantação de elementos que favoreçam essa dinâmica urbana, garantindo que o uso dos lugares que integram a cidade e que as vontades de seus usuários possam ocorrer de forma hígida e harmônica, conforme Cassilha e Cassilha^[1] descrevem:

“A gestão urbana deve se valer de um conjunto de instrumentos, principalmente a legislação urbana básica de uso e ocupação do solo, atividades, tarefas e funções que visam assegurar o adequado funcionamento de uma cidade. Visa garantir não somente a administração da cidade, como também a oferta dos serviços urbanos básicos e necessários para que a população e os vários agentes privados, públicos e comunitários, muitas vezes com interesses opostos, possam desenvolver e maximizar suas oportunidades de forma harmoniosa” (CASSILHA; CASSILHA, 2009, p. 11).

Dessa forma, entendemos que a cidade deve agregar as diferentes modalidades de circulação mantendo as relações entre os espaços urbanos e os seus usuários, sendo elemento fundamental para preservar a ambiência pretendida na localidade e por isso ressaltamos a necessidade de minimizar os conflitos

entre pedestres e veículo (motorizados ou não), proporcionar rotas acessíveis que façam conexão entre os espaços livres de uso público, vias e lotes, priorizando o pedestre por meio de percursos arborizados, iluminados e com calçadas adequadas.

3. OBJETIVO

O documento em tela tem como objetivo atender à solicitação do Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (80439717), emitido pela Comissão Permanente de Análise dos Estudos Prévios de Impacto de Vizinhança (CPA/EIV), no qual solicita diretrizes urbanísticas complementares para os usos da área inserida no Boulevard da Avenida Central de Taguatinga.

Salientamos que o presente documento complementa as diretrizes já apresentadas no Despacho - SEDUH/SUDEC SEI n.º 42476837, baseadas nas atas de reunião (SEI n.º 36899720 e 36900482) conjuntas entre SEDUH, SODF, SEMOB, Metrô e Administração Regional de Taguatinga, as quais foram inseridas originalmente no Processo SEI nº 00110-0000088/2020-38, e listadas no referido Parecer Técnico nº 45/2022, *in verbis*:

“ - Área da Avenida Central de Taguatinga deve passar a ser toda em nível, sendo eliminada a trincheira prevista no projeto básico, permitindo melhor urbanização da região central com a implantação de um Boulevard de convivência urbana; (Ata 03 28/01/2020) - 36899720

- Implantação de acesso direto do corredor de ônibus BRT, que transitará pela Avenida Central com a implantação de um viaduto de aproximadamente 150 metros de comprimento, para ligação com a Avenida Elmo Serejo, adjacente ao viaduto da SAMDU, a ser construído; (Ata 03 28/01/2020) - 36899720

- Locação de nova passagem subterrânea a ser implantada para acesso à estação do metrô. Ficou acordado que a nova passagem subterrânea poderá ser construída para acessar a rampa de acesso à estação do metrô existente na Praça do Relógio e deverá prever um acesso à futura estação do BRT no canteiro Central e outro acesso para a calçada do lado sul da Av. Central. (Ata 03 28/01/2020) - 36899720

- BRT com Sistema troncal deve ser operado no corredor do BRT e o sistema coletor/local nas marginais; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482

- Prever estação única na praça do relógio com dimensão mínima de **200 metros** (para permitir uma futura ampliação da estação caso seja necessário, ficando desta forma o Consórcio Novo Túnel encarregado de desenvolver o projeto estrutural com esta previsão de cargas na estrutura do túnel), com ajustes de localização em razão da rampa de pedestres do metrô e elevador; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482

- A faixa do BRT deve preferencialmente ser integrada fora da estação com dimensão de **10,50** metros para uma operação mais segura dos veículos, em razão da necessidade de segurança quanto à quebra de veículo; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482

- Prever travessias semaforizadas com botoeira para os pedestres ao longo do trecho da intervenção em diferentes pontos onde exista demanda de travessia com acumulação de pedestres; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482

- Prever o redimensionamento do Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC em Taguatinga, na área lindeira da intervenção, após realização de levantamento das linhas de ônibus e micro simulação realizados pela SEMOB; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482

- Implantação de alças de acesso/saída do corredor BRT no Boulevard, solicitadas pela SEMOB. Tais alças foram acatadas em detrimento ao *retorno oeste exclusivo para o transporte público coletivo local*, deliberado inicialmente, excluído em razão da possibilidade de conversões no Boulevard. (Ata 04 03/02/2020) - 36900482” (Grifos originais, SEDUH/SUDEC SEI n.º 42476837).

Com isso, destacamos que a participação da comunidade é fator importante nas etapas de elaboração dos estudos e projetos para a cidade, de modo que as propostas estejam em consonância com as necessidades do local, despertando o sentimento de pertencimento ao espaço coletivo e possam ser preservadas pelos frequentadores.

Ressaltamos que, não obstante ao objeto do presente documento técnico, que são as diretrizes urbanas complementares para o Boulevard da Av. Central, também foi considerada a análise de outros aspectos relevantes que implicam direta e indiretamente no objeto principal desse estudo.

4. HISTÓRICO

A apresentação final do Projeto Básico do Túnel Rodoviário sob a Avenida Central de Taguatinga, ocorreu em outubro de 2007. Foi desenvolvido pela empresa TCBR, e o projeto foi composto, de estudos preliminares, estudo de circulação viária, projeto geométrico, projeto planialtimétrico, projeto de pavimentação, projeto de drenagem, projeto das obras de arte especiais, quantitativos e orçamentos preliminares, entre outros.

Posteriormente, em 06 de junho de 2012, foi publicado no Diário Oficial do Distrito Federal – DODF, o Decreto n.º 33.701/2012, que cria o “Grupo de Trabalho para análise e gestões, no âmbito dos respectivos Órgãos, visando à aprovação de documentação relativa a obras viárias do Sistema de Transporte de Passageiros - Eixo Oeste” e em 19 de junho de 2012 a Portaria nº 49 de 2012 foi publicada com a composição Grupo de Trabalho criado pelo Decreto n.º 33.701/2012, republicado no DODF, de 13 de junho de 2012, para análise e gestões, no âmbito dos respectivos Órgãos.

Em 03 de outubro de 2012, foi realizada Audiência Pública, pela Secretaria de Estado de Obras do Distrito Federal – SO/DF e posteriormente expedida a Ata de Audiência Pública SEI n.º 39567723.

A reunião que aprovou tecnicamente o projeto básico do Túnel Rodoviário de Taguatinga, realizada no dia 11 de julho de 2013, e teve a Ata de aprovação (SEI n.º 39568125) assinada pelos seguintes representantes dos órgãos: Secretário de Estado de Obras; Secretário de Estado de transportes; Secretário de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano; Presidente Metrô/DF; Diretor Geral DF-TRANS; Diretor Geral DETRAN/DF; Presidente IBRAM; Presidente CAESB; Diretor-Presidente CEB; Diretor Geral DER; Diretor-Presidente NOVACAP.

Conforme o histórico descrito no Despacho - SEDUH/SUDEC SEI n.º 42476837, o Relatório de Impacto Ambiental complementar (RIAC) foi elaborado em novembro de 2013 e aprovado em março de 2016, com emissão da Licença Ambiental Simplificada - LAS nº 03/16 pelo IBRAM.

O RIAC tratou do seguinte:

“avaliação dos impactos socioambientais relacionados à implantação do túnel rodoviário e do Boulevard na Avenida Central da cidade de Taguatinga no Distrito Federal, processo de licenciamento ambiental n.º 112.002.224/2012, e segue as diretrizes expressas no Termo de Referência emitido pelo Instituto Brasília Ambiental (IBRAM) para instruir os procedimentos de licenciamento ambiental.

(...)

Considerando que o empreendimento proposto encontra-se na área de influência direta do trecho do Metrô, na cidade de Taguatinga, e por tratar-se de execução de túnel rodoviário com método de execução similar ao túnel metroviário já executado naquela mesma área, o presente estudo complementa as informações apresentadas anteriormente no Estudo / Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) da implantação do Metrô do Distrito Federal, elaborado no ano de 1991”. (RIAC/2013)

Foi celebrado em março de 2016 o Contrato de Execução de Obras para o Distrito Federal n.º 004/2016 - SINESP, referente ao Edital de Concorrência de Pré-Qualificação n.º 003/2013 - ASCAL/PRES/NOVACAP, cujo objeto trata da elaboração do projeto executivo e a execução da obra de arte especial do Túnel Rodoviário sob a Avenida Central de Taguatinga.

4.1. Motivação do EIV

O Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, objeto principal do presente processo (n.º 0390-000596/2016), foi autuado em 14 de setembro de 2016, para análise dos impactos do Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga, motivado pela então Secretaria de Infraestrutura e Serviços Públicos (SINESP) por meio do Ofício nº 856/2016-GAB/SINESP, de 22 de julho de 2016, em que solicitou a então Secretaria de Gestão do Território e Habitação (SEGETH), atual Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH), análise e manifestação da necessidade de elaboração do EIV para o empreendimento.

A obra está prevista nas intervenções do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU/DF) que constituía o Brasília Integrada e já constava de vários estudos visando a sua implantação, a exemplo dos Estudos de Circulação Viária; Licenciamento Ambiental (LP nº 11/2011-IBRAM) e a Licença Ambiental Simplificada – LAS n.º 03/16, que aprovou o RIAC realizado em complementação ao EIA/RIMA do Metrô/DF, por estar inserido na mesma área geográfica e mesma região administrativa, com impactos e mitigações avaliados quando da análise ambiental realizada para implantação do metrô.

Em 09 de setembro de 2016, a SEGETH identifica a necessidade do EIV por força da Lei n.º 5.022, de 04 de fevereiro de 2013, vigente a época, que enquadrava o empreendimento no item “5.1 – Grandes Intervenções Viárias (viadutos, pontes, circulações e pedágios)”, constante no Anexo Único da referida Lei.

Desse modo, em setembro de 2016 foi encaminhada a minuta do Termo de Referência aos órgãos constituintes da CPA/EIV e nos meses de outubro de 2016 a março de 2017 foram realizadas reuniões da CPA/EIV para as tratativas quanto ao Termo de Referência do EIV para o Túnel Rodoviário e do Boulevard na Avenida Central de Taguatinga, conforme Atas integrantes do processo físico.

Em 23 de março de 2017, foi emitido o Termo de Referência - TR 001/2017 para orientar o Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV do Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga e em novembro de 2018 a então SEGETH solicita informações à SINESP por meio do Ofício SEI-GDF n.º 2344/2018, integrante do processo para contratação SEI n.º 00110-00001999/2019-49 (com visualização restrita), acerca do andamento do EIV, tendo em vista o prazo para apresentação do estudo à CPA/EIV ter expirado.

Nos meses de janeiro e fevereiro de 2020 foram realizadas reuniões com a presença de representantes dos órgãos de governo cuja pauta era “Discussão e análise sobre as definições a serem tomadas para implementação do Boulevard na Av. Central de Taguatinga (as atas constam no processo SEI n.º 00110-00000088/2020-38).

Assim, em abril de 2020, por meio do Ofício n.º 677/2020 - SODF/GAB/ASSESP, em resposta ao Ofício SEI-GDF n.º 2344/2018, a SODF solicita a revalidação do EIV para a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH e encaminha a Carta nº 44/2020-EIV, SEI n.º 00110-00001999/2019-49 (com visualização restrita), para conhecimento e providências quanto às alternativas apresentadas pela empresa em substituição à itens do TR e em abril de 2020 a CPA/EIV decide “pela emissão de novo Termo de Referência de EIV, uma vez que a revalidação de TR não possui respaldo legal na Lei n.º 5.022/2013” e informa que o novo TR deve ter o mesmo conteúdo do TR 001/2017.

De tal modo, decorrente das alterações de projeto observadas nos estudos e projetos objetos do Contrato nº 005/2020 - SODF elaborados pela empresa ALTRAN/TCBR no ano de 2007, a Empresa A Rossetto Filho EPP informa por meio da Carta nº 45/2020, SEI n.º 00110-00001999/2019-49 (com visualização restrita), ainda que “em reuniões com a Secretaria de Obras foi decidido que o Estudo de Impacto de Vizinhança para o Túnel Rodoviário e Boulevard de Taguatinga deverá analisar os projetos em desenvolvimento pelo Consórcio Novo Túnel”.

Assim sendo, em junho de 2020 foi assinado o Termo de Suspensão do Contrato nº 05/2020 para elaboração do EIV pelo prazo de 29/05/2020 a 28/06/2020 e com base no Atestado de Viabilidade em EIV n.º 02/2020 (SEI n.º 42191681) foi pontuado nas medidas de adequação de projeto a necessidade de apresentar novo EIV para o projeto executivo, conforme o disposto abaixo:

“É exigível a apresentação de novo Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV para a etapa de projeto executivo. As alterações do projeto básico do empreendimento, consubstanciadas no projeto executivo em desenvolvimento pelo Consórcio Novo Túnel, devem ser apresentadas e submetidas ao IBRAM e à CPA/EIV para emissão de Termo de Referência a fim de nortear a elaboração de EIV, aplicando-se, na ocasião, o disposto no art. 5º da Lei 5022/2013” (Grifo nosso, SEI n.º 42191681).

Com o Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (80439717), emitido pela CPA/EIV, foram pontuadas as seguintes medidas:

“MEDIDA 1. Planejamento e publicidade das intervenções no espaço público (contempla o item 1, proposto originalmente)

Deve-se planejar o faseamento das interdições e restrições da circulação de pedestres, buscando liberar o quanto antes o acesso amplo aos lotes que se encontram prejudicados pela presença dos tapumes.

MEDIDA 2. Elaboração de projeto e obras para desvios de tráfego de veículos, calçadas e travessias de pedestres e estacionamentos provisórios

Deve-se elaborar o projeto a partir da avaliação das interferências no sistema viário e espaços públicos que comprometam ou dificultem a mobilidade e a acessibilidade física na AID e All do empreendimento. Deve-se observar também os impactos negativos gerados pelas interferências na estrutura viária existente, durante as várias etapas da obra, nas áreas de interferência (vias a fechar ou a serem abertas, equipamentos e sinalização a serem instalados, intervenções físicas, intervenções humanas em horários determinados de pico, etc.) a fim de serem mitigados.

Tal medida deve incluir sinalização temporária, desvio de calçadas, ciclovias e rotas de pedestres e ciclistas, entre outros.

MEDIDA 3. Adequação de projeto SIV 200/2020 (contempla os itens 3, 4 e 5 propostos originalmente)**3.1. Rever o local das vagas de estacionamento.**

O EIV deve indicar os locais adequados às vagas de estacionamento de veículos, consoante análises do estudo.

3.2. Especificar vagas para carga e descarga e Corpo de Bombeiros.

Deve-se observar que a permissão para o estacionamento de carga e descarga deve ocorrer apenas fora das horas de pico, sendo vedado entre as 06:00 às 09:00 e entre as 17:00 às 19:00, nos horários de fluxos de maior demanda do Boulevard.

3.3. Implantar sinalização horizontal e vertical orientadora da intervenção.

Deve ser implantada sinalização horizontal e vertical adequada para instrução da população às novas situações no sistema viário, travessias de pedestres e atividades, a ser aprovada no Detran.

3.4. Realocar as faixas de pedestres próximas a interseções com giro à direita.

Na entrada do Boulevard Sul, no sentido Plano Piloto, onde os fluxos das Avenidas Samdu Sul e Elmo Serejo confluem para acesso ao Boulevard, a implantação de primeira faixa de pedestres reduz a área de acumulação de veículos na aproximação do semáforo o que impactará o acesso desses fluxos oriundos da Elmo Serejo e da Av. Samdu Sul.

3.5. Especificar/indicar a quantidade de massa arbórea projetada para o Boulevard.**3.6. Solicitar diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard, junto à SEDUH/SUDEC/DIOEST.**

As diretrizes devem ser atendidas quando da aprovação do projeto SIV pela SUPROJ/SEDUH.

3.7. Aumentar a área de baía de ônibus local.

Deve-se ajustar a dimensão e a geometria das baias de ônibus localizadas nas vias marginais, consoante parecer a ser emitido pela SEMOB.

3.8. Atender aos seguintes itens elencados pelo Detran:

A localização das faixas de travessia de pedestres e cruzamentos rodociclovitários deverão ser pré aprovados pelo detran.

Os raios de giro deverão permitir o movimento completo do veículo dentro da faixa de rolamento, com atenção especial para as vias com circulação de ônibus e atender às dimensões mínimas do Decreto da norma viária do Distrito Federal.

Apresentar solução para acessos de veículos existentes na Av. Central, atendendo aos parâmetros exigidos pela legislação ou autorizações/ aprovações pré existentes.

MEDIDA 4. Requalificação paisagística na AID (contempla os itens 6 e 7 proposto originalmente)**4.1. Implantação integral do projeto paisagístico do Boulevard.**

Deve ser implantada a quantidade de massa arbórea prevista no projeto SIV 200/2020.

4.2. Requalificação das rotas de acesso à área de intervenção.

Requalificação das calçadas, com arborização adequada, das rotas que dão acesso à área de intervenção, com expansão do padrão de arborização do Boulevard. Devem ser especificados os locais de intervenção, consoante rotas-desejo a serem indicadas no EIV.

MEDIDA 5. Requalificação de espaços culturais e de convivência na AID:

5.1. Requalificação da Praça do Relógio.

Execução de obras do projeto de requalificação da praça em desenvolvimento pela COPROJ/SEDUH.

5.2. Requalificação do Complexo Cultural, que abriga a Escola Taguatinguense de Letras, o Teatro da Praça e a Biblioteca de Braille.

O conjunto faz parte da lista de bens materiais tombados em âmbito distrital (SUPAC/SEC). Tal medida diz respeito à elaboração e execução do projeto de requalificação da edificação.

MEDIDA 6. Plano de circulação incluindo os vários modais para a AID:

6.1 Elaborar proposta de plano de circulação na AID para os diversos atores no espaço (pedestres, ciclistas, veículos), visando a integração dos diferentes modais.

A premissa é o incentivo ao uso do transporte sustentável.

6.2 Elaborar novo estudo de tráfego para a Av. Central, no Boulevard.

A análise deve ocorrer após 2 anos de implantação para considerar a via em pleno funcionamento e demanda instalada, com a integração dos diversos modais, inclusive o BRT.

Deve-se analisar possíveis ajustes de sinalização viária e proposta de possibilidade de criação de retorno para veículos ao final da Avenida Central.

MEDIDA 7. Elaboração de projeto e os planos semaforicos sobre a implantação de cruzamentos e travessias semaforizadas

Elaboração e execução de projeto e planos semaforicos, a serem desenvolvidos sob orientação da SEMOB e Detran.

Destaca-se que todos os itens da MEDIDA 3 devem ser atendidos como condição para a aprovação do Projeto SIV 200/2020 junto à SUPROJ/SEDUH" (Grifos originais, SEI n.º 80439717).

5. LEGISLAÇÃO ESPECÍFICA

A Avenida Central de Taguatinga faz parte do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), instituído pela Lei Distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011, conforme o Art. 25:

“Art. 25. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte compreende:

I – Eixo Oeste:

(...)

e) **Avenida Central**” (Grifo nosso, PDTU/DF).

O Corredor Eixo Oeste, composto pelas Regiões Administrativas de Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Águas Claras e Guará trata da implantação de túnel sob a Avenida Central de Taguatinga (Figura 2), com o objetivo de retirar o fluxo do tráfego para Ceilândia a partir do centro comercial de Taguatinga e readequação da Av. Central.

Art. 18. A rede de terminais deverá ser remodelada de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir:

(...)

IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida" (Grifo nosso, Lei nº 4.566/2011).

Conforme o inciso II, Art. 17 do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT/DF - Lei Complementar n.º 803, de 25 de abril de 2009 e suas alterações), o sistema viário e de circulação integram a malha urbana de modo que sua infraestrutura é ordenada e hierarquizada, sendo necessária à circulação, estruturação e operação do sistema de transporte:

“Art. 17. Para efeito desta Lei Complementar, entende-se por:

I – sistema de transporte: conjunto de elementos com a função de permitir que pessoas e bens se movimentem, subordinando-se aos princípios da preservação da vida, da segurança e do conforto das pessoas, bem como aos da defesa do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e do paisagismo;

II – sistema viário e de circulação: infraestrutura física que compõe uma malha definida e hierarquizada, necessária à estruturação e operação do sistema de transporte;

III – acessibilidade: possibilidade e condição de acesso amplo e democrático ao espaço urbano e ao sistema de transporte;

IV – mobilidade: resultado de um conjunto de políticas públicas que visa proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços urbanos e rurais, por meio da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, evitando a segregação espacial e promovendo a inclusão social” (PDOT/2009).

A Lei Complementar n.º 90, de 11 de março de 1998, que aprovou o Plano Diretor Local (PDL) de Taguatinga prevê no Art. 11 as diretrizes específicas no tratamento do Centro Regional, incluindo para a Avenida Central de Taguatinga:

“Art. 11. O Centro Regional será objeto de projeto urbanístico especial e atenderá às seguintes diretrizes:

(...)

VIII - **reformulação da Avenida Central**, mediante segregação do tráfego de passagem e do tráfego local e a solução das ligações com as vias que a interceptam” (Grifo nosso, PDL de Taguatinga).

O PDL de Taguatinga estabelece em seu Art. 33 as diretrizes para as vias principais:

“Art. 33. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para as vias principais:

I - alteração e adaptação das vias componentes do Corredor de Atividades, por meio de **implantação de canaleta central ou pista exclusiva para transporte coletivo ou de massa**;

II - alteração da Avenida Comercial, por meio de seu prolongamento na QSD, entre as Quadras 9, 21, 29, 41 e 53, e da utilização da anterior faixa de afastamento obrigatório dos lotes das Quadras QNA, QND, QSA e QSD com testada voltada para ela, em conformidade com o croqui constante do Anexo V, com o disposto no art. 121 e com o estabelecido a seguir:

a) fica definido o alargamento do logradouro público e destinada uma faixa de recuo para integrar área de estacionamento público de veículos, com largura de dois metros, nos lotes da QNA, QND e QSA, e de um metro, nos lotes da QSD;

b) fica destinada uma faixa de três metros de largura para galeria de circulação de pedestres, no interior dos lotes mencionados no caput, a partir da nova testada para eles fixada” (Grifo nosso, PDL de Taguatinga).

6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

6.1. Localização da Área de Estudo

O objeto de análise está inserido na Área de Influência Direta (AID) estipulada pela Comissão Permanente de Análise - CPA/EIV, conforme indicado na Figura 3 e a localização do Projeto SIV no qual está inserido o Boulevard da Avenida Central de Taguatinga, foco do documento em tela, está consubstanciado as Planta Urbanística CST PR 358/1 (registrada em 23/10/1992) que alterou a CST 11/1 (Figura 4).



Figura 3. Área de Influência Direta (AID) com indicação da área do projeto SIV 200/2020 e localização do Boulevard. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.

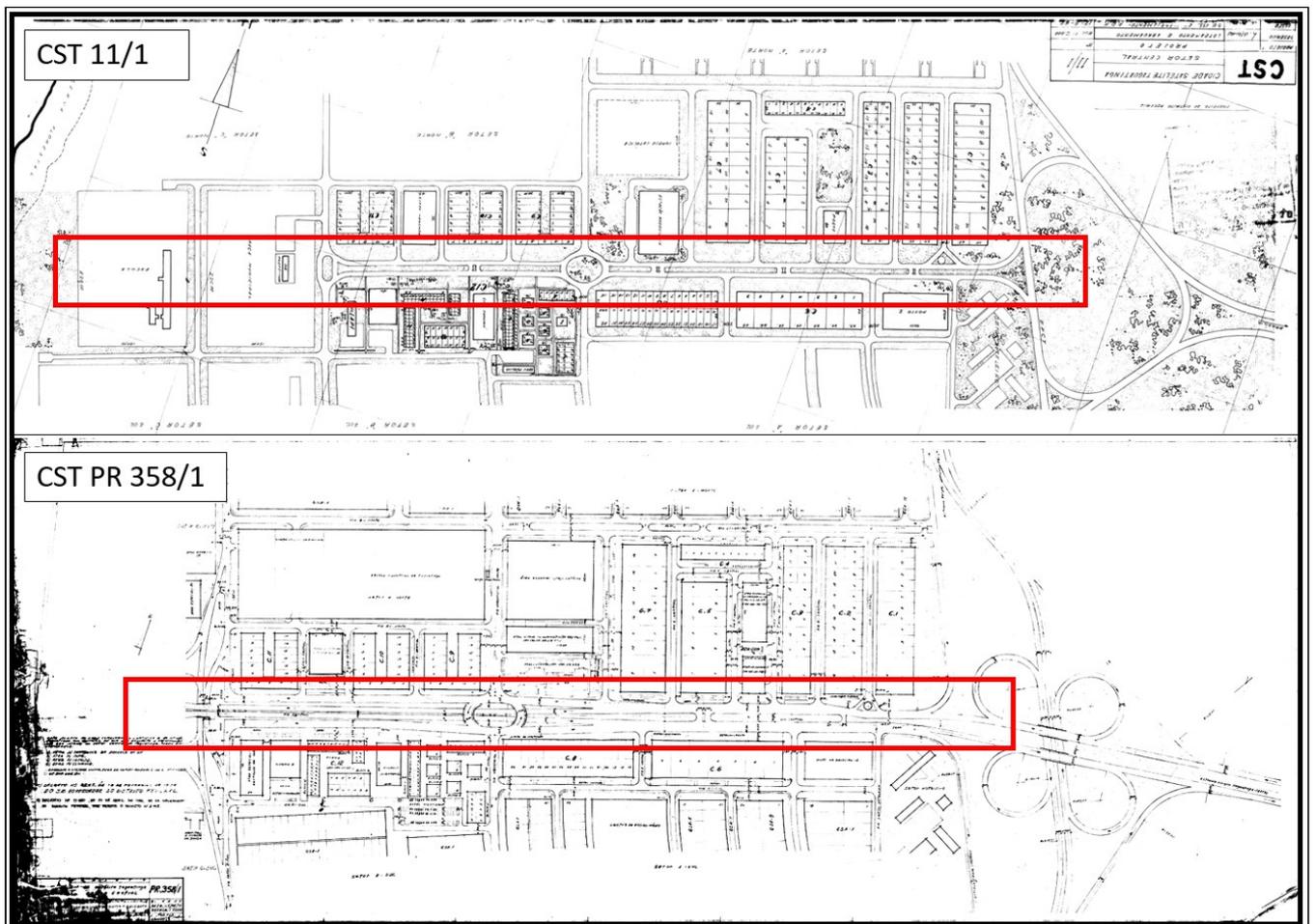


Figura 4. Planta Urbanística CST 11/1, alterada pela CST PR 358/1. Fonte: Mapoteca SEDUH com destaque para a Avenida Central.

6.2. Projeto apresentado para o Boulevard da Avenida Central de Taguatinga

Dentro das competências desta Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste (DIOEST) foi analisado o projeto Sistema viário - MDE/SIV 200/2020 (SEI n.º 00110-00002798/2020-01), que trata da reformulação do sistema viário da Avenida Central de Taguatinga para implantação de via para BRT (*Bus Rapid Transit*), que é parte integrante do Corredor Oeste para complementar as diretrizes urbanísticas exaradas pelo Despacho - SEDUH/SUDEC (SEI n.º 42476837), conforme indicado no Parecer Técnico nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (SEI n.º 80439717) sobre o descrito abaixo:

“1ª Análise do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV, relativo ao empreendimento denominado Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga, Região Administrativa – RA-TAG, Distrito Federal”, item “3.6. Solicitar diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard, junto à SEDUH/SUDEC/DIOEST” (Parecer Técnico nº 45/2022 SEI n.º 80439717).

A Avenida Central de Taguatinga sofreu modificações ao longo do tempo seguindo a necessidade das demandas viárias inerentes do crescimento urbano e das políticas públicas, conforme apresentado nas figuras 5, 6, 7, 8 e 9.



Figura 5. Configuração da Avenida Central em 1976 e planta CST 1/11. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal e Mapoteca SEDUH.

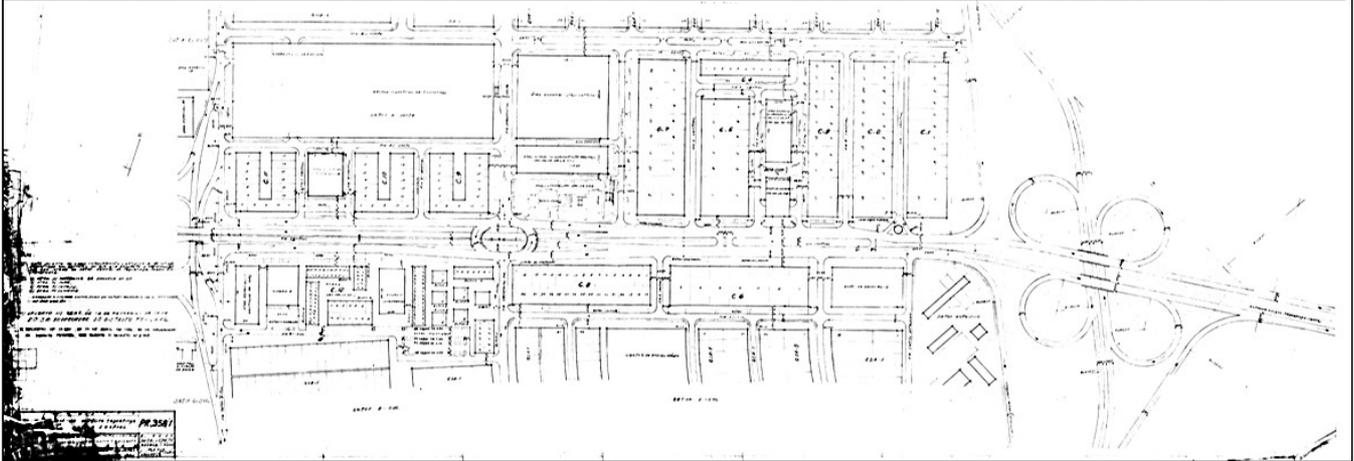


Figura 6. Configuração da Avenida Central em 1991 e planta CST 1/11. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal e Mapoteca SEDUH.



Figura 7. Configuração da Avenida Central em 1997. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.



Figura 8. Configuração da Avenida Central em 2007. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.



Figura 9. Configuração da Avenida Central em 2016 e 2018. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.

O projeto Inicial do Boulevard da Avenida Central não previa a implantação do corredor e estação do BRT passando pelo canteiro central, mas foi inserido em consonância com as premissas indicadas na Lei Distrital nº 4.566, aprovada em 04 de maio de 2011, que dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte

Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF, conforme observado no comparativo da imagem apresentada no Relatório de Impacto Ambiental Complementar (RIAC) e na versão atual do MDE/SIV 200/2020 (Figura 10).



Figura 10. Comparativo entre o projeto inicial e o atual projeto para o Sistema viário - MDE/SIV 200/2020. Fonte: RIAC – SEI n.º 41540346 e MDE/SIV 200/2020 (SEI n.º 00110-00002798/2020-01).

Conforme o Memorial Descritivo o Boulevard da Avenida Central foi dividido em dois setores (Figura 11), como descrito no trecho abaixo:

“No trecho compreendido entre o viaduto Samdu e a Avenida Comercial – a que chamaremos de **Setor Oeste** – foram projetadas 4 travessias zebradas, com a largura bastante generosa de 8,00 m, dispostas em pontos estratégicos de ambas as calçadas da avenida.

No trecho compreendido entre a Avenida Comercial e o final leste do parque linear – a que chamaremos **Setor Leste** – foram localizadas outras 5 travessias, todas elas com as mesmas características físicas” (Grifo nosso, SEI n.º 50628554, integrante do processo SEI n.º 00110-00002798/2020-01).



Figura 11. Setorização do Boulevard prevista no MDE/SIV 200/2020. Fonte SUDEC/DIOEST – Base do geoportal e SIV 200/2020.

O Boulevard proposto pelo projeto de sistema viário - MDE/SIV 200/2020 tem dois principais cruzamentos que interferem com o fluxo de veículos e de pedestres na área proposta para convivência urbana, o cruzamento com a Avenida Comercial e com a Avenida Samdu (Figura 12).



Figura 12. Principais cruzamentos identificados na proposta para a Avenida Central de Taguatinga. Fonte: SUDEC/DIOEST - Base do geoportal e SIV 200/2020.

Os cruzamentos viários são pontos considerados de conflito, não só para os veículos motorizados, assim como para os pedestres e ciclistas, fato bem observado no Parecer nº 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (80439717),

“Na área de intervenção propriamente dita (grifo original), fica evidente que o projeto do Boulevard teve a difícil tarefa de desenvolver-se por entre as diretrizes viárias, que contempla duas vias marginais paralelas em sistema binário (sentido leste-oeste) e a pista do BRT ao centro. Por isso mesmo, a proposta de criação de um canteiro/parque linear, com jardins, caminhos de pedestre, ciclovia e áreas de permanência, incorporando mobiliário de esporte e lazer, evoca preocupações com os potenciais impactos decorrentes da convivência de diversos atores nesse espaço.

(...)

O estudo não destaca, por exemplo, os elementos fundamentais para a construção de um espaço seguro quando da operação, a fim de evitar conversões consideradas perigosas².

A necessidade de gerenciamento da velocidade sobre o Boulevard também não é explorada na análise, apesar da velocidade ser um dos riscos à segurança mais importantes a se considerar visto que é um dos principais fatores que contribuem para a severidade dos acidentes envolvendo pedestres e ciclistas” (grifo nosso).

Nesse sentido, alertamos para dois pontos identificados como cruciais a serem estudados e equacionados, são eles:

- Cruzamento da Av. Comercial com a Av. Central (Boulevard), neste ponto há um conflito quanto a conversão à esquerda de veículos do transporte público, oriundos da Av. Comercial para a Av. Central, sobretudo quanto ao tamanho do raio de giro necessário para veículos de grande dimensão e o espaço limitado para essa intervenção, em função da localização da área proposta para a expansão da estação do BRT;
- Cruzamento da Av. Elmo Serejo - Av. Central com a Av. Samdu, em consequência da eliminação da trincheira do setor oeste do Boulevard, aprovada pelo Comitê Intersetorial de Projetos, Ata 03 do dia 28/01/2020 (36899720), criou-se o conflito do cruzamento da Av. Elmo Serejo - Av. Central com a Av. Samdu, gerando o indesejável entroncamento de duas linhas de BRT e demais veículos oriundos dessas vias, como solução, o mesmo Comitê propôs a criação de viaduto ligando a Av. Elmo Serejo a Av. Central,

por cima da Av. Samdu, tal intervenção impactará diretamente no Boulevard, neutralizando o objetivo da eliminação da trincheira, conforme a Ata 03 que seria a de permitir uma melhor urbanização da região com a implantação de um Boulevard de convivência urbana.

O Memorial descritivo do SIV 200/2020 destacou que o Boulevard a Avenida Central terá 09 (nove) travessias de pedestres (Figura 13):

“Dentre as **9 travessias de pedestres** incluídas no projeto duas delas são particularmente importantes, porque devem concentrar o maior fluxo de usuários. São as que estão mostradas junto à plataforma da estação do BRT, nas suas duas extremidades, e que convidaram ao deslocamento dessa estação no sentido leste” (Grifo nosso, SEI n.º 50628554, integrante do processo SEI n.º 00110-00002798/2020-01).



Figura 13. Localização das travessias de pedestres previstas no MDE/SIV 200/2020. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base do geoportal e SIV 200/2020.

Antes da proposta apresentada no projeto MDE/SIV 200/2020 havia 05 (cinco) travessias de pedestre cruzando a Avenida Central de Taguatinga (Figura 14).



Figura 14. Localização das travessias de pedestres antes da proposta apresentada no MDE/SIV 200/2020. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base do geoportal.

É importante destacar que conforme a Ata 04 do dia 03/02/2020 (SEI n.º 36900482) foi indicada a necessidade de “prever travessias semaforizadas com botoeira para os pedestres ao longo do trecho da intervenção em diferentes pontos onde exista demanda de travessia com acumulação de pedestres”, bem como o Parecer Técnico n.º 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV (SEI n.º 80439717) destaca que:

“É possível aferir, no projeto, que **não há travessia escalonada** (que poderia desencorajar motociclistas a tentar fazer retornos), mas o estudo não aventa nenhuma recomendação sobre outros dispositivos de controle de velocidade.

Assim, o EIV deve avaliar os impactos sobre a segurança do projeto de transporte coletivo prioritário no Boulevard, uma vez que **nele residem os potenciais conflitos a serem mitigados**, quer seja nas travessias, quer seja na utilização dos espaços propostos para permanência” (Grifos originais, SEI n.º 80439717).

Sobre as faixas de pedestre, destacamos que o Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV indica a necessidade de realocar as faixas de pedestre:

“3.4. Realocar as faixas de pedestres próximas a interseções com giro à direita.

Na entrada do Boulevard Sul, no sentido Plano Piloto, onde os fluxos das Avenidas Samdu Sul e Elmo Serejo confluem para acesso ao Boulevard, a implantação de primeira faixa de pedestres reduz a área de acumulação de veículos na aproximação do semáforo o que impactará o acesso desses fluxos oriundos da Elmo Serejo e da Av. Samdu Sul” (Grifos originais, SEI n.º 80439717).

As travessias propostas interferem diretamente nas conexões apresentadas na proposta para a área de convivência urbana inserida no Boulevard, pois interrompe o percurso linear da via, dificultando que os frequentadores tenham uma passagem mais livre pela área. Assim, a travessia escalonada indicada no Parecer Técnico n.º 45/2022 - SEDUH/GAB/CPA-EIV permite o uso linear da área do Boulevard, conforme o trajeto exemplificado na Figura 15, situação desejada para o uso dos espaços de convivência propostos no projeto.

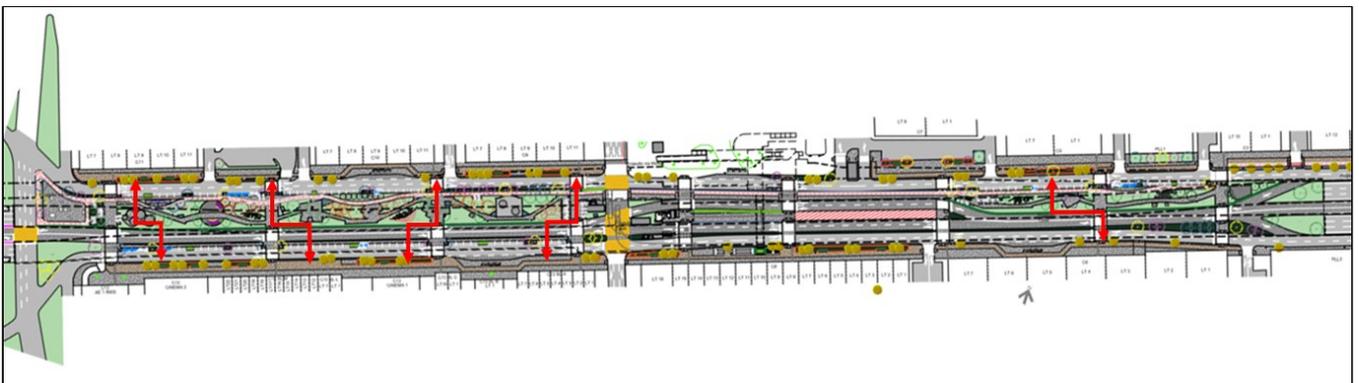


Figura 15. Trajeto exemplificado de travessia de pedestre. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base SIV 200/2020.

Na análise das áreas de convívio e atividades propostas para o do Boulevard foram identificados os seguintes pontos indicados na Figura 16:

1. Não foi identificado afastamento ou barreira de proteção entre a ciclovia e a Avenida Samdu;
2. O tipo de travessia de pedestre que cruza o Boulevard não favorece o movimento transversal dos frequentadores dos espaços propostos, em especial quando situado entre dois mobiliários esportivos com características marcadas por manobras que podem causar acidentes aos usuários e veículos próximos;
3. A pista de skate e a pista de *street bike* proposta está próxima à calçada que cruza o parque transversalmente e como observado no tópico anterior, esse esporte é marcado por manobras que podem causar acidentes aos usuários que estão nas proximidades desse tipo de mobiliário, não sendo indicado no espaço do *Boulevard*.
4. O parque infantil proposto é notadamente cruzado por passeio de pedestre e pela tipologia de uso do local, o que não é recomendado, em especial pela falta de cercamento, pois o uso dos brinquedos em geral é feito por crianças desacompanhadas e com isso a probabilidade de acidentes é maior.

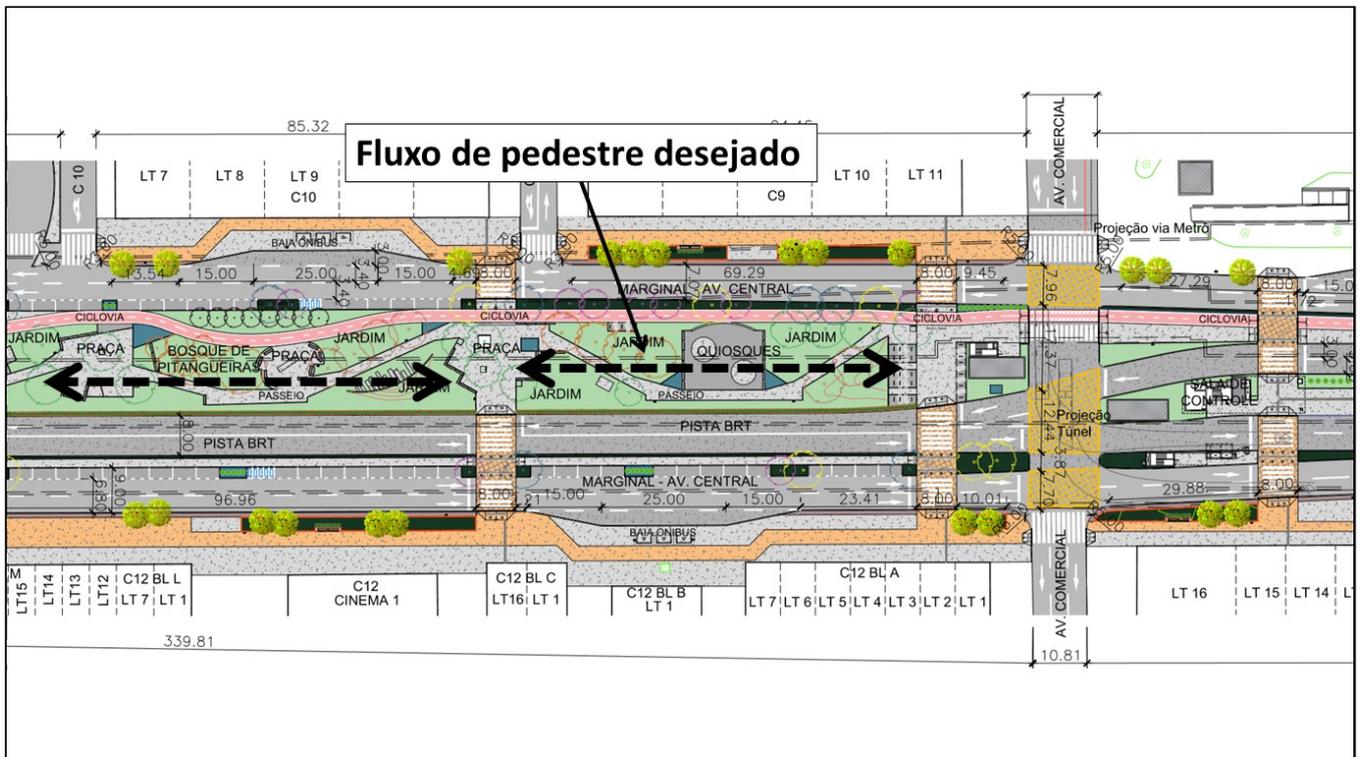


Figura 17. Sentido do fluxo de pedestre no fim do trecho Setor Oeste. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base SIV 200/2020.

Na área de ligação entre os setores Oeste e Leste (Figura 18) está prevista a estação do BRT, que conforme estabelecido nas diretrizes apresentadas no Despacho - SEDUH/SUDEC SEI n.º 42476837 e destacadas no Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV, deve:

“- BRT com Sistema troncal deve ser operado no corredor do BRT e o sistema coletor/local nas marginais; (Ata 04 03/02/2020) – 36900482

- Prever estação única na praça do relógio com dimensão mínima de **200 metros** (para permitir uma futura ampliação da estação caso seja necessário, ficando desta forma o Consórcio Novo Túnel encarregado de desenvolver o projeto estrutural com esta previsão de cargas na estrutura do túnel), com ajustes de localização em razão da rampa de pedestres do metrô e elevador; (Ata 04 03/02/2020) – 36900482

- A faixa do BRT deve preferencialmente ser integrada fora da estação com dimensão de **10,50 metros** para uma operação mais segura dos veículos, em razão da necessidade de segurança quanto à quebra de veículo; (Ata 04 03/02/2020) – 36900482” (Grifos originais, SEI n.º 80439717).

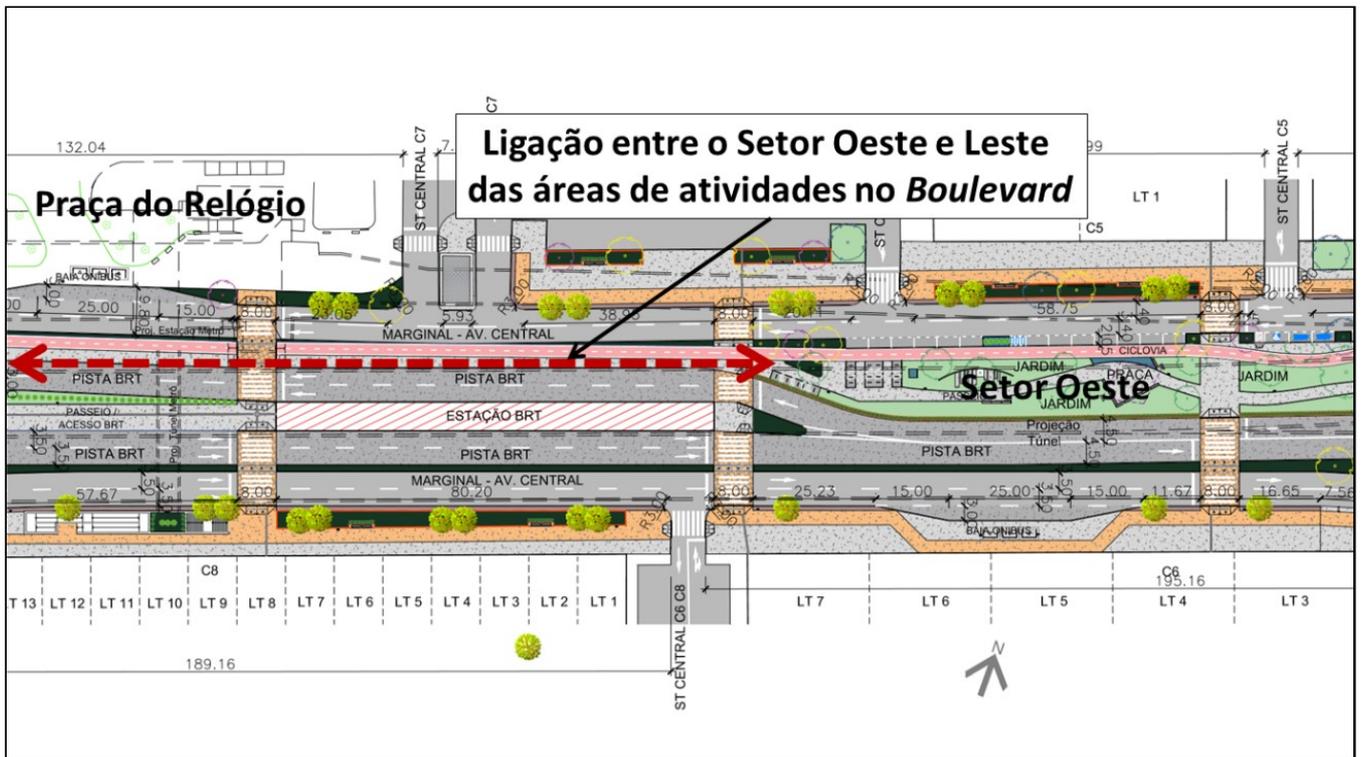


Figura 18. Ligação entre os setores Oeste e Leste. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base SIV 200/2020.

No trecho Leste do Boulevard proposto, constatamos a existência de conflito viário configurado pelo perigoso afunilamento dos fluxos de veículos provenientes da via marginal com a via exclusiva do BRT (Figura 19), dessa forma, é imprescindível a remoção do parque infantil, como já pontuado neste relatório, a localização do referido mobiliário no Boulevard é incompatível, devido ao grande fluxo de veículos e por ser uma área exposta a poluição sonora e do ar.

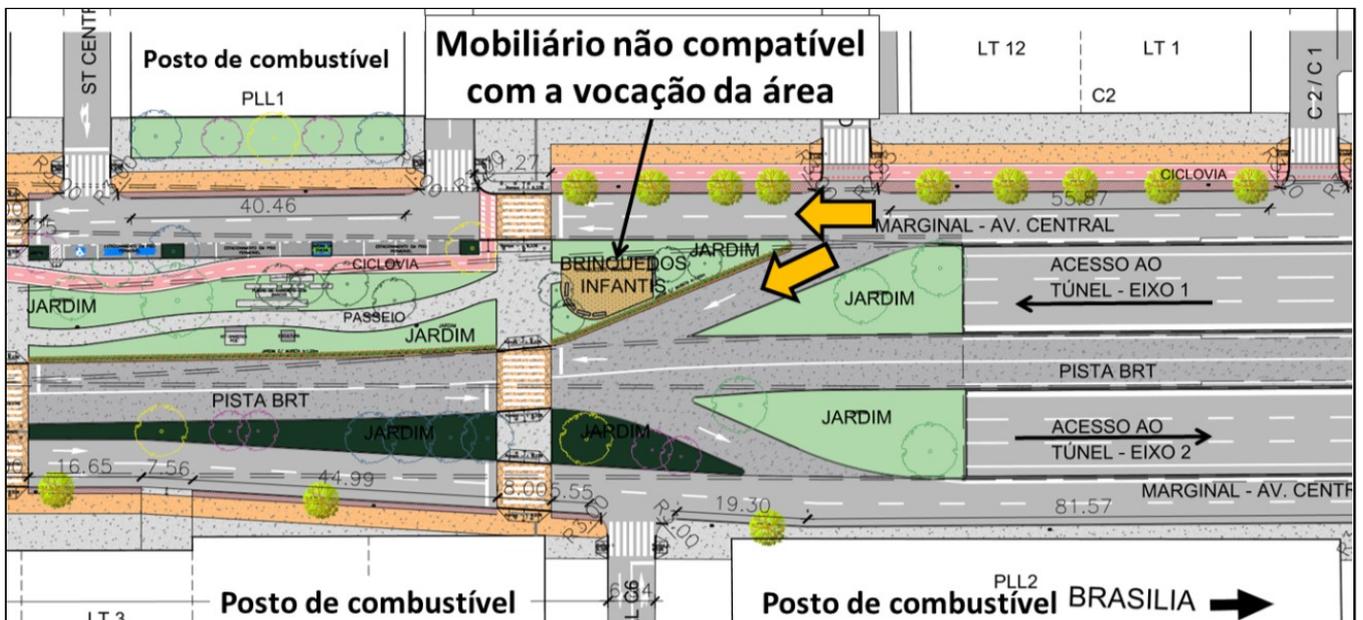


Figura 19. Sentido do fluxo de pedestre no fim do trecho Setor Leste. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base SIV 200/2020.

Além dos pontos específicos identificados no documento em tela, é importante destacar que, conforme Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV de análise do EIV, os estacionamentos com vaga em baliza às margens do Boulevard criam conflitos com a ciclovia projetada, bem como gera insegurança viária no momento de fazer manobras para estacionar e sair do veículo, conforme descrito no referido parecer:

“O EIV identifica claramente a existência do conflito; propõe ‘a alteração do projeto do Boulevard no trecho das vagas em baliza que conflitam com a ciclovia’; e identifica, na própria legislação urbanística, o desestímulo à ocorrência de vagas em empreendimentos localizados na área de influência de estações de transporte públicos.

(...)

Mas não avança na análise e **perde a oportunidade de**, recorrendo à premissa original de privilegiar os espaços voltados a pessoas usuárias do transporte público e não ao veículo individual motorizado, **indicar novos locais para as vagas de veículos, ou até de se posicionar contrário à sua existência no Boulevard”** (Grifos originais, SEI n.º 80439717).

7. DIRETRIZES DE PROJETO

A partir da análise da proposta apresentada para o Boulevard na Avenida Central foram definidas as seguintes diretrizes:

7.1. Diretrizes Gerais

- a) Cumprir com o estabelecido nas diretrizes emitidas pela SUDEC/SEDUH SEI n.º 42476837, embasado nas reuniões conjuntas com a participação da SEDUH, SODF, SEMOB, Metrô e Administração Regional de Taguatinga, originalmente inseridas no Processo SEI nº 00110-00000088/2020-38, documentos SEI n.º 36899720 - Ata 03 28/01/2020 e SEI n.º 36900482 - Ata 04 03/02/2020;
- b) Cumprir o disposto no Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV (SEI n.º 80439717);
- c) Seguir as diretrizes referentes ao sistema viário e de circulação estabelecidas no PDOT, em especial as dispostas em seu Art. 20[2];
- d) Seguir o disposto no Decreto n.º 38.247, de 1º de junho de 2017, que dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo;
- e) Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos para os espaços públicos;
- f) Realizar o projeto de forma integrada, assegurando que as áreas adjacentes à via sejam adequadamente urbanizadas, priorizando os pedestres e os frequentadores dos espaços públicos;
- g) Integrar o Projeto de Sistema Viário – SIV com os demais espaços e elementos integrados ao tecido urbano, bem como aos demais projetos aprovados para o local, criando uma unidade ao logo da via;
- h) Atender às normas de acessibilidade às pessoas com deficiência – PCD, conforme disposto na ABNT NBR 9050:2020, promovendo a acessibilidade universal, com a priorização do pedestre;
- i) Assegurar o cumprimento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF;
- j) Assegurar a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte, fomentando a integração modal na área de projeto;
- k) Adequar o sistema viário de maneira a oferecer condições de desempenho satisfatório das diferentes funções de circulação, segurança de veículos, ciclistas, pedestres e de articulação com os diversos setores da cidade;
- l) Priorizar a circulação, a segurança e o conforto dos usuários dos espaços públicos;
- m) Prever espaços que reforcem a convergência da população e a utilização durante dia e noite para o local, contribuindo para uma maior vitalidade e, conseqüentemente, proporcionando mais segurança para seus usuários;
- n) Incentivar o desenvolvimento econômico e social e de geração de trabalho, emprego e renda;
- o) Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção urbana;
- p) Promover a aplicação dos instrumentos de política de desenvolvimento urbano e ambiental com o objetivo de garantir a qualidade dos espaços de uso público.

7.2. Diretrizes Específicas

7.2.1. Paisagismo

- a) Inserir arborização priorizando espécies nativas da região, encontradas no viveiro da NOVACAP e tombadas pelo Decreto n.º 14.783, de 17/06/1993 e cumprir o item 4.1. Implantação integral do projeto paisagístico do Boulevard, integrante do Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV, no qual estabelece que “deve ser implantada a quantidade de massa arbórea prevista no projeto SIV 200/2020”;

- b) Considerar para o projeto de paisagismo a largura do caminho interno ao Boulevard, a caracterização da Avenida Central de Taguatinga, a presença de redes subterrâneas de infraestrutura, a estrutura do Túnel em construção, o clima da região;
- c) Criar uma identidade paisagística e atrativa para a área, observando a vocação do espaço urbano e as atividades que fazem parte da área, o cotidiano dos frequentadores do local e da Praça do Relógio (indicada como a medida 5.1 do Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV);
- d) Prever pergolados com plantas de estrutura segura para serem utilizados pelos frequentadores do Boulevard;
- e) Não utilizar junto às calçadas e/ou passeios: as espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes, as árvores caducifólias, as árvores com sistema radicular superficial, as plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas, as evasivas com manutenção constante, as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio, as que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento ou a estrutura do Túnel.

7.2.2. Mobiliário Urbano



Figura 20. Figura indicativa dos pontos referentes à diretriz 7.2.2 – mobiliário urbano. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.

- a) Retirar os mobiliários urbanos incompatíveis com as atividades estabelecidas nas áreas circunvizinhas à Avenida Central de Taguatinga, em especial as áreas para pista e *skate*, pista de *street bike* e parque infantil, pois conforme identificado no documento em tela, essas atividades estão em área de conflito viário e próximo a vias de grande circulação de veículos, que geram insegurança para as crianças e demais usuários, bem como estão próximas às fontes geradoras de poluição sonora e do ar (Figura 20);
- b) Instalar mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, paraciclos e outros) nos pontos configurados como passagem de pedestre, de forma que sejam adequados à característica local, em pontos desobstruídos e que permitam sua utilização, com conforto e segurança, por todos os usuários, inclusive por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- c) Realizar o cercamento na parte da ciclovia que faz limite com a Avenida Samdu (Figura 20);
- d) Prever espaços mais amplos nos pontos de passagem de pedestre, nas áreas de praça e nos locais para quiosques;
- e) Manter o trecho Leste apenas para passagem, descanso e contemplação (Figura 20);
- f) Priorizar a segurança dos pedestres retirando a pista e *skate* e a pista de *street bike*, para não gerar conflito indesejado com os pedestres, bem como a proximidade com o entroncamento proposto na Ata 03 (28/01/2020- 36899720) na qual indica a “implantação de um viaduto de aproximadamente 150 metros de comprimento, para ligação com a Avenida Elmo Serejo, adjacente ao viaduto da SAMDU” (Figura 20);
- g) Prever iluminação pública ao longo do Boulevard de modo que seja compatível com a escala do local.

7.2.3. Sistema Viário



Figura 21. Figura indicativa dos pontos referentes à diretriz 7.2.3 – sistema viário. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.

- a) Seguir o disposto nas diretrizes já apresentadas no Despacho - SEDUH/SUDEC SEI n.º 42476837, que estabelecem: “prever estação única na praça do relógio com dimensão mínima de **200 metros** (para permitir uma futura ampliação da estação caso seja necessário, ficando desta forma o Consórcio Novo Túnel encarregado de desenvolver o projeto estrutural com esta previsão de cargas na estrutura do túnel), com ajustes de localização em razão da rampa de pedestres do metrô e elevador; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482 (...) A faixa do BRT deve preferencialmente ser integrada fora da estação com dimensão de **10,50 metros** para uma operação mais segura dos veículos, em razão da necessidade de segurança quanto à quebra de veículo; (Ata 04 03/02/2020) - 36900482” base nas atas das reuniões (SEI n.º 36899720 e 36900482) conjuntas entre SEDUH, SODF, SEMOB, Metrô e Administração Regional de Taguatinga;
- b) Remover as vagas em baliza previstas ao logo do *Boulevard*, priorizando a segurança viária e dos pedestres;
- c) Estudar outra área para a implantação do estacionamento, com segurança viária e submeter ao Detran/DF, conforme o item 3.1 do Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV que indica **“Rever o local das vagas de estacionamento”**;
- d) Prever sinalização de trânsito indicativas, horizontal e vertical, conforme Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, disponível no site: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-denatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1>;
- e) Observar o exposto no Parecer Técnico n.º 45/2022 -SEDUH/GAB/CPA-EIV quanto aos riscos à segurança viária no cruzamento entre a Avenida Central e a Avenida Comercial que interfere com o projeto do Boulevard, o fluxo de pedestres e o BRT, que é um sistema de transporte rápido, para evitar conversões consideradas perigosas.
- f) Observar que a “implantação de acesso direto do corredor de ônibus BRT, que transitará pela Avenida Central com a implantação de um viaduto de aproximadamente 150 metros de comprimento, para ligação com a Avenida Elmo Serejo, adjacente ao viaduto da SAMDU, a ser construído” indicado na Ata 03 28/01/2020 (SEI n.º 36899720) acarretará em alterações no Trecho Oeste do Boulevard.

7.2.4. Acessibilidade



Figura 22. Figura indicativa dos pontos referentes à diretriz 7.2.4 – acessibilidade. Fonte: SUDEC/DIOEST – Base Geoportal.

- a) Garantir rotas acessíveis ao pedestre, contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade espacial e integrada por conexões adequadas, de forma a integrar as áreas circunvizinhas;
- b) Definir calçadas compostas por, no mínimo: passeio ou faixa livre e, quando possível, faixa de serviço e faixa de acesso aos equipamentos implantados, conforme determinado na ABNT NBR 9050:2020;
- c) Criar espaços que viabilizem as práticas sociais no local, as interações entre os frequentadores, a permanência para contemplação e passagem no Boulevard;
- d) 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);
- e) Definir pontos de travessia para pedestre nas vias com base na legislação viária vigente e ABNT NBR 9050:2020, bem como realizar estudo específico para verificar a necessidade de implantar os 09 (nove) pontos de travessia indicados no projeto;
- f) Garantir a caminhabilidade do local com percursos que sejam interligados, com qualidade visual e segurança;
- g) Promover a acessibilidade universal, com a priorização do pedestre, 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;

8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Com isso, enfatizamos que a proposta do Boulevard deve contemplar a integração dos espaços com as características do local, calçadas acessíveis, arborização e mobiliário urbano, boa iluminação, bem como demais elementos que proporcionem uma adequada urbanização do local para atendimento das necessidades da comunidade. Nesse sentido o Guia de Urbanização (<http://www.seduh.df.gov.br/guia-urbanizacao/>) elaborado pela então Suplan/Segeth pode ser usado como referência na elaboração dos projetos em questão, no qual estão disponíveis essas e outras orientações e informações.

Por fim, ressaltamos que as áreas de convívio do Boulevard, as vias e os estacionamentos não são elementos dissociados das demais interações que ocorrem no tecido urbano e precisam ser estudados de forma integrada com o fluxo das vias e de pedestres, qualificação dos espaços e os usos das áreas circunvizinhas e com isso as alterações no projeto executivo do Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central que interfiram com a área analisada para as diretrizes elaboradas no presente documento devem ser informadas para que sejam reavaliadas e atualizadas as diretrizes do presente documento.

9. BIBLIOGRAFIA DE REFERÊNCIA

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.

GDF. **Lei Complementar nº 90, de 11 de março de 1998** - Plano Diretor Local de Taguatinga – PDL.

GDF. **Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011** – Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF.

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

GDF. **Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009** - Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e [alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.](#)

GDF. **Lei nº 3.036, de 18 de julho de 2002** - Plano Diretor de Publicidade do Distrito Federal - PDP.

GOVERNO FEDERAL. **Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979** - Dispõe sobre Parcelamento do Solo Urbano e dá outras providências.

10. EQUIPE TÉCNICA

Supervisão Geral:

Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades – SUDEC

Supervisão:

Andréa Mendonça de Moura – Subsecretária (SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste – DIOEST

Elaboração:

Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Colaboração:

Ana Valéria de Resende Bueno – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Francisco José Antunes Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Márcio Brito Silva Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

Neide Bajo Gonsalves – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGEST/SEDUH)

[1] CASSILHA, Gilda A.; CASSILHA, Simone A. Planejamento Urbano e Meio Ambiente. Curitiba – PR: Editora IESDE. Brasil S. A, 2009.

[2] PDOT/2019 (e suas alterações): “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”.



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 04/04/2022, às 16:26, 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 **FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA - Matr.0127378-7, Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 04/04/2022, às 16:32, 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 06/04/2022, às 08:37, 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=83568011)
verificador= **83568011** código CRC= **A9891B97**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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