



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

DIÁRIO OFICIAL

D O D I S T R I T O F E D E R A L

ANO XLIII EDIÇÃO EXTRA Nº 126

BRASÍLIA – DF, QUINTA-FEIRA, 28 DE JUNHO DE 2012

PREÇO R\$ 3,00

SUMÁRIO

	SEÇÃO I PÁG.	SEÇÃO II PÁG.
Atos do Poder Executivo	1	8
Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Hídricos	8	

SEÇÃO I

ATOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO Nº 33.734, DE 22 DE JUNHO DE 2012. (*)

Altera dispositivos do Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, que regulamenta a Lei nº 2.105, de 9 de outubro de 1998, do Decreto nº 29.590, de 9 de outubro de 2008, que regulamenta a Lei nº 755, de 28 de janeiro de 2008, estabelece procedimentos e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, inciso VII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º O art. 3º do Decreto nº 19.915/98 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º A Administração Regional terá até trinta dias para atender às solicitações e requerimentos encaminhados, conforme dispõe a Lei nº 2.105/98, respeitado o detalhamento estabelecido nesta regulamentação.

§1º Nos casos de aprovação ou visto de projeto de arquitetura de obra inicial ou de modificação, o interessado apresentará o Requerimento Padrão com a documentação exigida nos artigos 14, 17, 18 e 19 deste Decreto, conforme o caso, diretamente à unidade administrativa da Administração Regional encarregada de conferir a documentação apresentada, examinar e aprovar o projeto de arquitetura.

§2º Se o interessado não apresentar a documentação exigida conforme previsto no parágrafo anterior, será, de imediato, notificado para apresentá-la, sob pena de sobrestamento do Requerimento e de seu subsequente arquivamento, transcorrido trinta dias da notificação, sem que qualquer providência tenha sido adotada pelo interessado.

§3º O Protocolo da Administração Regional autuará o requerimento e a documentação recebida pela unidade administrativa encarregada de conferir a documentação, examinar e aprovar o projeto de arquitetura e encaminhará o Processo, para as devidas análises e providências.”

Art. 2º O Art. 9º do Decreto nº 19.915/98 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 9º A unidade administrativa encarregada de examinar e aprovar o projeto de arquitetura analisará o projeto apresentado e, caso considere necessário complementar ou retificar a documentação apresentada, determinará diligências a serem cumpridas pelo interessado, que será notificado para que no prazo de 30 dias, a contar da data de sua comprovada notificação, possa atender e sanar as diligências indicadas, sob pena de arquivamento do requerimento.

§1º As exigências deverão indicar os fundamentos legais e regulamentares nos quais as diligências se baseiam.

§2º No caso de exigências decorrentes de análise para aprovação ou visto de projetos de arquitetura de obras iniciais ou de modificações de estabelecimento comercial ou institucional a partir de 2.000 m² ou a partir de 03 pavimentos, e de habitação coletiva, após a juntada da documentação visando saná-las, o respectivo processo deverá ser encaminhado imediatamente à Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, para avaliação técnica.

§3º Caso a Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, emita parecer favorável à aprovação ou visto do projeto, o processo será restituído à Administração Regional no qual o processo foi autuado, para a adoção das providências cabíveis;

§4º A Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, notificará o interessado sobre eventuais novas exigências, que considerar necessário, para a correta instrução processual, para que sejam sanadas no prazo de 15 dias contados de sua notificação;

§5º Caso a Coordenadoria de Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, emita parecer desfavorável à aprovação ou visto do projeto, o processo será restituído à Administração Regional que o autuou, para que o interessado seja notificado.”

Art. 3º O Art. 10 do Decreto nº 19.915/98 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10. O interessado poderá requerer à Coordenação de Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, a reconsideração da decisão que indeferir a aprovação ou o visto de projeto de edificação, no prazo de 15 dias, contado de sua notificação.

§1º O Processo no qual o requerimento a que se refere o caput deste artigo será encaminhado à

Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, pela Administração Regional responsável, com o pedido de reconsideração, para emissão de Parecer Técnico. §2º O Parecer Técnico referido no parágrafo anterior será encaminhado à Administração Regional de origem, juntamente com o Processo, para comunicação ao interessado e demais providências cabíveis.”

Art. 4º A Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, passa a ser a instância terminativa para dirimir dúvidas relacionadas à aprovação ou visto de projetos de edificação e ocupação de área pública.

Art. 5º Os pareceres técnicos elaborados pela Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, resultantes de consultas formuladas pelas Administrações Regionais acerca de interpretação de disposições normativas, deverão ser divulgados na página eletrônica da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, no acesso eletrônico da Coordenadoria das Cidades, e terão natureza vinculante em relação às Administrações Regionais.

Art. 6º O Art. 18 do Decreto nº 29.590, de 9 de outubro de 2008, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo nono:

“Art. 18.....

§9º A instalação de pia e churrasqueira em varandas previstas no § 3º deste artigo será permitida, desde que acompanhada de mecanismos que garantam o devido escoamento dos produtos decorrentes da utilização dos referidos equipamentos.”

Art. 7º A Coordenadoria das Cidades, da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, poderá solicitar remessa, por amostragem, de processos para aprovação ou visto de projetos de arquitetura, oriundos das Administrações Regionais, para verificação de cumprimento da legislação em vigor. Parágrafo único. A Coordenadoria das Cidades da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, poderá, em qualquer caso, avocar das Administrações Regionais processos para aprovação ou visto de edificação.

Art. 8º Fica a Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, autorizada a celebrar Termo de Cooperação com a AGEFIS ou outros órgãos ou entidades da administração pública do Distrito Federal, para o provimento de recursos de qualquer natureza com vistas a garantir o cumprimento das disposições deste Decreto.

Art. 9º A Coordenadoria de Monitoramento da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, fica encarregada de monitorar o cumprimento do disposto neste Decreto.

Art. 10. Fica o Chefe da Casa Civil, da Governadoria do Distrito Federal, autorizado a editar normas complementares para a consecução dos objetivos deste Decreto.

Art. 11. Fica revogado o Decreto nº 30.661, de 7 de agosto de 2009, que dispõe sobre a Comissão Permanente de Monitoramento do Código de Edificações do Distrito Federal.

Art. 12. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 13. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 22 de junho de 2012.

124º da República e 53º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

(*) Republicado por ter sido encaminhado com incorreções no original, publicado no DODF nº 122, de 25 de junho de 2012, página 23.

DECRETO Nº 33.739, DE 28 DE JUNHO DE 2012.

Declara estado de emergência ambiental no Distrito Federal e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos VII, X e XXV, do artigo 100, da Lei Orgânica do Distrito Federal, considerando o disposto no Decreto Federal nº 7.257, de 04 de agosto de 2010 e o que consta nos Processos nº 0002.000076/2012 e nº 391.000.331/2012, DECRETA:

Art. 1º Fica declarado estado de emergência ambiental no Distrito Federal, entre os meses de julho a novembro de 2012.

Art. 2º Os órgãos que integram o Plano de Prevenção e Combate aos Incêndios Florestais do Distrito Federal, instituído pelo Decreto Distrital nº 17.431, de 11 de junho de 1996, deverão adotar, no âmbito de suas competências as medidas necessárias para minimizar as ocorrências e os efeitos dos incêndios florestais.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de junho de 2012.

124º da República e 53º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

DECRETO Nº 33.740, DE 28 DE JUNHO DE 2012.

Altera o Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, que regulamenta a Lei nº 2.105, de 8 de outubro de 1998, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos VII e XXVI, da Lei Orgânica do Distrito Federal, DECRETA:

Art. 1º Os art. 2º incisos XIII e XLV; 114, inciso II; art. 119; 120 e 121 do Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º

XIII - calçada – parte da via reservada à circulação de pedestres e eventualmente de ciclistas, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros, normalmente segregada em nível diferente, composta por no mínimo passeio e faixa de serviço;

.....”

XLV - polo gerador de tráfego – constituído por edificação ou edificações cujo porte e oferta de bens ou serviços geram interferências no tráfego do entorno e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens; o mesmo que “polo gerador de trânsito”; “polo atrativo de trânsito” ou “polo atrativo de viagens”;

.....”

“Art. 114.

.....

II – as rampas de entrada e saída e o patamar de acomodação de veículos localizar-se-ão dentro dos limites do lote, com exceção do disposto na Lei objeto desta regulamentação e neste Decreto, e obedecerão aos parâmetros mínimos definidos na Tabela III do Anexo III deste Decreto.

.....”

“Art. 119. Devem ser ofertadas vagas para estacionamento, no interior do lote, conforme o estabelecido na Tabela IV do Anexo III deste Decreto.

§1º As vagas devem situar-se dentro dos limites do lote, respeitado o estabelecido no art. 120.

§2º As vagas de que trata este artigo podem localizar-se em subsolo, em superfície e em andares superiores, sem prejuízo do disposto na legislação de uso e ocupação do solo.

§3º Para fins do cálculo do número mínimo de vagas de que trata este artigo, a área total de construção referida na Tabela IV não inclui a área destinada à garagem.

§4º A segunda vaga exigida para unidades habitacionais com seis ou mais compartimentos ou ambientes de permanência pode ser vaga presa, desde que seu acesso seja estabelecido pela vaga solta vinculada à mesma unidade imobiliária.

§5º Nas garagens onde não haja vinculação de vagas a unidades imobiliárias específicas não são permitidas vagas presas.”

“Art. 120. Para os equipamentos públicos comunitários localizados até cem metros de estacionamento público implantado e constante de planta registrada em cartório, o número de vagas exigido pela atividade pode ser complementado em até cinquenta por cento pelas vagas do estacionamento público.

.....”

“Art. 121. Fica obrigatória a previsão de áreas exclusivas para carga e descarga, embarque e desembarque, estacionamento de táxis e de viaturas de socorro do CBMDF de acordo com a Tabela V do Anexo III deste Decreto, localizadas dentro dos limites do lote, na proporção mínima de uma vaga para cada tipo de utilização, exceto aqueles com taxa de ocupação de 100%.

§1º É vedada a localização de vagas ou baias para carga e descarga em área pública.

§2º Deve ser prevista área de embarque e desembarque no entorno imediato de lotes destinados a equipamentos públicos comunitários, sem prejuízo da largura prevista para a calçada.”

Art. 2º Incluem-se os incisos XXXIII-B e XXXIX-B ao art. 2º; os art. 12A e 12B; os §§ 8º e 9º ao art. 50; o parágrafo único ao art. 114; o § 4º ao art. 137; o art. 139A ao Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998:

“Art. 2º

.....

XXIII-B equipamentos públicos comunitários – equipamentos públicos de educação, cultura, saúde, lazer e similares;

.....

XXXIX-B passeio – parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

.....

LXX-A vaga presa – vaga com acesso por meio de outra vaga e não pela circulação de veículos;

LXX-B vaga solta – vaga com acesso direto pela circulação de veículos;

.....”

“Art. 12A. A aprovação de projeto de empreendimento cuja atividade seja considerada polo gerador de tráfego deve ser precedida de anuência do Detran/DF e do DER/DF, segundo a circunscrição da via e nos termos da Tabela IV do Anexo III deste Decreto, nos casos de:

I - obra inicial;

II - modificação de projeto com acréscimo de área;

III - modificação de projeto sem acréscimo ou com decréscimo de área e alteração de atividade.

§1º O projeto arquitetônico deve incluir a indicação de área para estacionamento, acessos ao lote, locais para carga e descarga, área de embarque e desembarque, patamares de acomodação, inclinação de rampas e demais elementos necessários à análise dos impactos no trânsito.

§2º Deve ser apresentado Relatório de Impacto no Trânsito – RIT de acordo com Instrução Normativa conjunta a ser expedida pelo Detran/DF e DER que conterà os procedimentos, as diretrizes, as orientações, a documentação e o conteúdo mínimo para sua aprovação.

§3º O órgão responsável pela anuência deve consultar a SEDHAB sempre que as medidas mitigadoras implicarem em mudanças urbanísticas, incluídos desvio de calçadas, baias de acesso, vias marginais em área urbana, criação de estacionamentos em área pública.

§4º Cabe ao empreendedor o ônus da implantação das medidas mitigadoras e compensatórias dos impactos diretamente causados pelo empreendimento na rede viária indicados no Estudo ou registrados na anuência concedida pelos órgãos competentes.

§5º As medidas mitigadoras e compensatórias devem ser conciliadas e ajustadas mediante acordo prévio entre o empreendedor e o órgão responsável, por meio de Termo de Compromisso.”

“Art. 12B. A aprovação de projetos de edificação inicial ou de modificação de Postos de Abastecimento de Combustíveis – PAC e Posto de Lavagens e Lubrificação, deve ter anuência da Sedhab e Detran/DF ou DER/DF, segundo a circunscrição da via, no que diz respeito ao acesso.”

“Art. 50.....

.....

§8º O certificado de conclusão para o empreendimento cuja atividade seja considerada polo gerador de tráfego somente pode ser expedido após apresentação do laudo de conformidade emitido pelo órgão responsável pela fiscalização.

§9º O laudo de conformidade deve ser emitido pelos órgãos responsáveis pela anuência quando todas as medidas mitigadoras e compensatórias de responsabilidade do empreendedor tiverem sido implantadas, conforme acordado no Termo de Compromisso.”

“Art. 114.

.....

Parágrafo único. Os estacionamentos e garagens devem ser projetados e executados sem a interferência de quaisquer elementos que possam comprometer a sua utilização ou os parâmetros mínimos estabelecidos para seu dimensionamento.

“Art. 137.

.....

§4º Deve ser garantida a continuidade da calçada entre entradas e saídas de veículos e entre lotes contíguos, livre de obstáculos;”

“Art. 139A. Todo acesso de veículos a lotes deve observar o seguinte:

I - os acessos de veículos a lotes com até 50 vagas devem se dar por apenas um acesso;

II - os acessos de veículos a lotes com mais de 50 vagas e até 400 vagas podem possuir até dois acessos;

III - nos lotes com mais de quatrocentas vagas será obrigatório mais de um acesso;

IV - os casos de mais de um acesso deverão contar com a prévia anuência da Sedhab e do Detran/DF, tendo este o prazo de 30 dias para manifestação, sem a qual, a anuência será tácita;

V - o acesso de veículos a lotes é limitado a cinquenta por cento da testada;

VI - nos lotes com até quatro vagas é admitido o acesso direto à vaga por meio da testada do lote, respeitado o disposto no inciso 0;

VII - os acessos devem ter largura máxima de sete metros;

VIII - nos casos de mais de um acesso deve existir entre eles distância mínima de dez metros;

IX - os acessos aos lotes devem estar localizados nas vias de menor hierarquia;

X - não é permitido rebaixamento de passeio para acesso de veículos;

XI - os lotes localizados em esquinas ou interseções de vias devem ter seus acessos afastados cinco metros, no mínimo, em relação ao ponto de tangência da via;

XII - é vedada a localização de acessos de veículos a lotes em áreas de abrangências dos raios de giro, rótulas, interseções de vias e curvas com raio inferior a cinquenta metros;

DIÁRIO OFICIAL DO DISTRITO FEDERAL

Redação e Administração:

Anexo do Palácio do Buriti, Sala 111, Térreo.

CEP: 70075-900, Brasília - DF

Telefones: (0XX61) 3961.4502 - 3961.4503

Editoração e impressão: POOL EDITORA LTDA

AGNELO QUEIROZ
Governador

TADEU FILIPPELLI
Vice-Governador

SWEDENBERGER BARBOSA
Secretário de Estado-Chefe da Casa Civil

EDUARDO FELIPE DAHER
Coordenador-Chefe do Diário Oficial

XIII - os acessos a edifícios garagem, oficinas e postos de combustível devem observar a Resolução nº 38/98 do Contran;

XIV - todos os acessos a rodovias devem ter a aprovação do DER/DF ou do DNIT, de acordo com a circunscrição da via.

§1º Entende-se como acesso o conjunto de uma entrada e uma saída.

§2º Excetuam-se do disposto nos incisos 0 e 0 deste artigo os lotes situados em via local ou coletora com testada igual ou inferior a oito metros.

§3º Nas situações consolidadas com calçadas de largura inferior a um metro e vinte centímetros é permitido o rebaixamento do meio-fio desde que seja garantida largura mínima livre de desníveis e obstáculos para passeio de oitenta centímetros.

§4º Quando não for possível a adoção da hipótese prevista no § 2º, o trecho da calçada que servir ao acesso de veículos deve ser inteiramente rebaixado com rampas no sentido transversal das calçadas, necessariamente contidas na frente do lote, de modo a garantir a circulação de pedestres sem desníveis, sendo o desnível para acesso de veículos localizado dentro do lote.

§5º É permitida a aplicação de parâmetros diferenciados aos estabelecidos neste artigo, desde que previamente aprovados pela Sedhab conjuntamente com o Detran/DF.”

“Art. 238A. A definição dos portes dos empreendimentos e atividades considerados Polos Geradores de Tráfego contida na tabela IV do Anexo III deve ser revista pela Sedhab, em conjunto com o Detran/DF e o DER/DF até 1º de fevereiro de 2013.”

Art. 3º Substituem-se as Tabelas I, II, IV e V do Anexo III do Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, pelos Anexos I, II e III deste Decreto.

Art. 4º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário, especialmente o art. 37, do Decreto nº 26.048, de 20 de julho de 2005 e o art. 6º do Decreto nº 33.259, de 12 de outubro de 2011.

Brasília, 28 de junho de 2012.

124º da República e 53º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

ANEXO I Substitui as Tabelas I e II do Anexo III do Decreto 19.915/98

TABELA I

DIMENSIONAMENTO DE VAGAS (em metros) EM GARAGENS E ESTACIONAMENTOS PARTICULARES E PÚBLICOS		
ÂNGULO EM RELAÇÃO AO EIXO DA CIRCULAÇÃO	COMPRIMENTO MÍNIMO	LARGURA MÍNIMA
A=90°	5,00	2,40
45° ≤ A < 90°	5,00	2,30
30° ≤ A < 45°	5,50	2,30
0° ≤ A < 30°	5,50	2,20

Nota: A tabela III refere-se a veículos de pequeno e médio porte.

TABELA II

DIMENSIONAMENTO DE CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS PARA ACESSO A VAGAS (em metros) EM GARAGENS E ESTACIONAMENTOS PARTICULARES E PÚBLICOS		
VAGAS	LARGURA DA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS	
	Raio de giro interno mínimo = 4,5m	
ÂNGULO EM RELAÇÃO AO EIXO DA CIRCULAÇÃO	SENTIDO ÚNICO	SENTIDO DUPLO
A=90°	4,50 ⁽¹⁾	5,00
45° ≤ A < 90°	4,50	5,00
30° ≤ A < 45°	3,80	5,00
0° ≤ A < 30°	3,00	5,00

Quando houver vagas presas a circulação de veículos terá largura mínima de 5 metros.

ANEXO II – Substitui a Tabela IV do Anexo III do Decreto 19.915/98

TABELA IV

DEFINIÇÃO DE PORTES DE ATIVIDADES E EMPREENDIMENTOS PARA EXIGÊNCIA DE VAGAS E DEFINIÇÃO DE PORTES DE ATIVIDADES E EMPREENDIMENTOS CONSIDERADOS POLO GERADOR DE TRÁFEGO			
ATIVIDADES E EMPREENDIMENTOS	EXIGÊNCIA DE VAGAS		EXIGÊNCIA DE RIT POLO GERADOR DE TRÁFEGO – PORTE
	PORTE	NÚMERO MÍNIMO DE VAGAS	
Instituições de educação superior e de cursos preparatórios para concursos ou pré-vestibular	a < 1.200	1 vaga para cada 40 m ² de área de construção	a ≥ 2.000
	1.200 ≤ a < 2.500	1 vaga para cada 30 m ² de área de construção	
	a ≥ 2.500	1 vaga para cada 20 m ² da área de construção	
Instituições de ensino de educação infantil e de ensino fundamental	qualquer área	1 vaga para cada 75 m ² de área de construção	a ≥ 1.500
Instituições de educação continuada (cursos de idiomas, cursos de aprendizagem e treinamento gerencial e profissional)	a < 1.500	1 vaga para cada 50 m ² de área de construção	a ≥ 2.000
	a ≥ 1.500	1 vaga para cada 25 m ² da área de construção	
Instituições de ensino médio, de educação profissional de nível técnico e tecnológico	a < 2.500	1 vaga para cada 75 m ² de área de construção	a ≥ 2.000
	a ≥ 2.500	1 vaga para cada 50 m ² da área de construção	
Supermercados e hipermercados	a < 2.500	1 vaga para cada 50 m ² da área de venda	a ≥ 2.500
	a ≥ 2.500	1 vaga para cada 35 m ² da área de venda	
Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas	a < 800	1 vaga para cada 30 m ² da área de construção ⁽¹⁾	a ≥ 1.000
	a ≥ 800	1 vaga para cada 20 m ² da área de construção ⁽¹⁾	
Atividades de atendimento hospitalar, pronto-socorro e unidades para atendimento a urgências e Atividade médica ambulatorial com recursos para realização de procedimentos cirúrgicos	a < 3.500	1 vaga para cada 50 m ² de área de construção ⁽²⁾	a ≥ 3.000
	a ≥ 3.500	1 vaga para cada 35 m ² de área de construção	
Galeria e Centros comerciais, shopping centers, Loja Comercial (Comércio varejista)	a < 1.200	1 vaga para cada 50 m ² de área de construção ⁽³⁾	a ≥ 3.500
	1.200 ≤ a < 2.500	1 vaga para cada 40 m ² da área de construção ⁽³⁾	
	2.500 ≤ a < 5.000	1 vaga para cada 35 m ² da área de construção ⁽³⁾	
	5.000 ≤ a < 10.000	1 vaga para cada 25 m ² da área de construção	
	a ≥ 10.000	1 vaga para cada 20 m ² da área de construção	
Escritórios comerciais e de prestação de serviços, consultório e similares e serviços públicos	qualquer área	1 vaga para cada unidade imobiliária respeitado o número mínimo de 1 vaga para cada 40 m ²	a ≥ 3.500
Terminais rodoviários intra-urbanos e interurbanos	qualquer área	1 vaga para cada 200 m ² da área de construção	qualquer área

Atividades de exibição cinematográfica e Artes cênicas, espetáculos e atividades complementares	capacidade de espectadores < 300	1 vaga para cada 5 espectadores	capacidade de espectadores ≥ 300
	capacidade de espectadores ≥ 300	1 vaga para cada 4 espectadores	
Atividades de jardins botânicos, parques regionais e nacionais abertos à visitação do público	qualquer área	1 vaga para cada 300 m ² da área de construída e de circulação de pedestre	qualquer área
Autódromos, cartódromos e similares	qualquer área	1 vaga para cada 4 assentos ⁽²⁾	qualquer área
Discotecas, danceterias, salões de dança e similares e casa de festas	a < 1.000	1 vaga para cada 50 m ² da área de construção ⁽²⁾	a ≥ 1.500
	a ≥ 1.000	1 vaga para cada 40 m ² da área de construção	
Igrejas e outras construções para fins religiosos (templos) e atividades de organizações religiosas	qualquer área	1 vaga para cada 40 m ² da área de construção	a ≥ 1.000
Ginásios, estádios esportivos, centros e complexos desportivos e outros relacionados ao lazer	a* < 1.500	1 vaga para cada 75 m ² de área de construção	a* ≥ 3.000
	1.500 ≤ a* < 3.000	1 vaga para cada 50 m ² de área de construção	
	a* ≥ 3.000	1 vaga para 40 m ² de área de construção	
Local para realização de feiras, congressos, exposições	a* < 3.000	1 vaga para cada 35 m ² de área de construção ⁽²⁾	a* ≥ 3.000
	a* ≥ 3.000	1 vaga para cada 50 m ² de área de construção	
Parques de diversão e parques temáticos	qualquer área	1 vaga para cada 100 m ² da área aberta a visitação	a* ≥ 5.000
Motéis	qualquer área	1 vaga por apartamento	a ≥ 3.000
Zoológicos	qualquer área	1 vaga para cada 200 m ² da área de construída e de circulação de pedestre	qualquer área
Edifícios ou agrupamento de edifícios destinados ao uso residencial coletivo	qualquer área	1 vaga p/ cada unidade domiciliar < 6 CAPP 2 vagas p/ cada unidade domiciliar ≥ 6 CAPP ⁽⁴⁾	unidades imobiliárias ≥ 150
Hotéis	a < 1.500	1 vaga p/ cada 6 aptos c/ área de construção ≤ 50m ² 1 vaga p/ cada 2 aptos c/ área de construção > 50m ²	a ≥ 3.500
	1.500 ≤ a < 3.500	1 vaga p/ cada 3 aptos c/ área de construção < 50m ² 1 vaga p/ cada 2 aptos c/ área de construção > 50m ²	
	a ≥ 3.500	1 vaga p/ cada 2 apartamentos c/ área ≤ 50 m ² 1 vaga por apartamento com área > 50 m ² 1 vaga p/ cada 40 m ² de sala de convenções 1 vaga p/ cada 100 m ² de área de uso público	
Apart-hotéis, Pensões (alojamento)	qualquer área	1 vaga p/ cada 4 apartamentos	a ≥ 2.500
Armazém, Depósito, Entrepoto, Comércio Atacadista	a < 2.500	1 vaga p/ cada 100 m ² de área de construção	a ≥ 5.000
	2.500 ≤ a < 5.000	1 vaga p/ cada 150 m ² de área de construção	
	a ≥ 5.000	1 vaga p/ cada 200 m ² da área de construção	
Indústria	a < 1.200	1 vaga p/ cada 100 m ² de área de construção	a ≥ 5.000
	1.200 ≤ a < 2.500	1 vaga p/ cada 150 m ² de área de construção	
	a ≥ 2.500	1 vaga p/ cada 200 m ² da área de construção	

Legenda:

a = a área total da construção, excluída a área de garagem;

a* = a área total de ocupação no lote;

= Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas com área de construção inferior a 1.500 m² aplicam-se os parâmetros de vagas da norma de uso e ocupação do solo vigente para o lote até a edição da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS e Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico – PPCUB, conforme a localização;

= aplicam-se os parâmetros de vagas da norma de uso e ocupação do solo vigente para o lote até a edição da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS e Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico – PPCUB, conforme a localização;

= para os centros comerciais e *shopping centers* com área de construção de até 5.000 m² aplicam-se os parâmetros de vagas da norma de uso e ocupação do solo vigente para o lote até a edição da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS e Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico – PPCUB, conforme a localização.

(4) = é dispensada a oferta de duas vagas para a unidade habitacional econômica.

CAPP = compartimentos ou ambientes de permanência prolongada.

Observações:

A) O arredondamento será feito considerando-se o número imediatamente superior.

B) Quando a edificação possuir mais de uma atividade o número total de vagas corresponderá ao somatório das vagas exigida para cada atividade.

ANEXO III – Substitui a Tabela V do Anexo III do Decreto 19.915/98

DECRETO – TABELA V – ÁREAS EXCLUSIVAS

ATIVIDADE	PORTE	OBRIGATORIEDADE DE PREVISÃO DE ÁREA EXCLUSIVA			
		VIATURAS DE SOCORRO DO CBMDF	CARGA E DESCARGA	EMBARQUE E DESEMBARQUE	TÁXI
Instituições de educação superior e de cursos preparatórios para concursos ou pré-vestibular e instituições de ensino médio, de educação profissional de nível técnico e tecnológico.	a ≥ 2.000	X	X	X	-
Instituições de ensino de educação infantil e de ensino fundamental	a ≥ 1.500	-	-	X	-

Instituições de educação continuada (cursos de idiomas, cursos de aprendizagem e treinamento gerencial e profissional)	a ≥ 2.000	X	-	X	-
Supermercados e hipermercados	a ≥ 2.500	X	X	X	X
Restaurantes e outros estabelecimentos de serviços de alimentação e bebidas	a ≥ 1.000	-	X	-	-
Atividades de atendimento hospitalar, unidades para atendimento a urgências e atividade médica ambulatorial com recursos para realização de procedimentos cirúrgicos.	a ≥ 3.000	X	X	X	X
Centros e lojas comerciais, shopping centers, comércio varejista e galerias.	a ≥ 3.500	X	X	X	X
Escritórios comerciais e de prestação de serviços, consultório e similares, e Serviços públicos.	a ≥ 3.000	-	X	X	-
Terminais rodoviários intra e interurbanos.	Qualquer área	-	X	X	X
Atividades de exibição cinematográfica e artes cênicas, espetáculos e atividades complementares.	Capacidade ≥ 300 espectadores	X	-	X	-
Igrejas, outras construções para fins religiosos (templos) e atividades de organizações religiosas.	a ≥ 1.000	X	-	X	-
Local para realização de feiras, congressos e exposições.	a ≥ 3.000	X	X	X	X
Hotéis, apart-hotéis e pensões (alojamento).	a ≥ 3.500	-	X	X	X
Indústria	a ≥ 2.500	X	X	-	-

Nota: O número de vagas exclusivas para viaturas de socorro será estabelecida pelo CBMDF. Para as demais áreas exclusivas será considerado o mínimo de uma vaga.

DECRETO Nº 33.741, DE 28 DE JUNHO 2012.

Regulamenta o artigo 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que diz respeito às normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos VII e XXVI e o artigo 337, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o artigo 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, DECRETA:

Art. 1º O planejamento, a elaboração e a modificação do sistema viário em projetos urbanísticos deve ser elaborado considerando o disposto neste Decreto.

CAPÍTULO I

DAS VIAS

SEÇÃO I

DA CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

Art. 2º As vias são classificadas por:

- ambiente ou localização: urbana, rural;
- esfera administrativa: federal, distrital rodoviária, distrital local;
- hierarquia: trânsito rápido, arterial, coletora, local.

Art. 3º A hierarquização das vias considera o Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF, o Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, o Sistema de Circulação – SC e o Sistema Viário Urbano – SVU, no que se refere às características de cada um.

Art. 4º Os estudos e planos urbanísticos devem utilizar a seguinte convenção de cores para identificar a classificação das vias urbanas:

- Via de trânsito rápido: preto;
- Via arterial: vermelho;
- Via coletora: verde;
- Via local: cinza.

SEÇÃO II

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Art. 5º No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos do Distrito Federal, as vias devem ser compostas dos seguintes elementos:

- pista de rolamento;
- acostamento, no caso de rodovias;
- calçada, com as características indicadas no art. 46;
- canteiro central ou divisor físico, quando for o caso;
- área arborizada e acostamento, quando for o caso;
- espaço para circulação de ciclista.

Art. 6º As vias urbanas devem ser projetadas e dimensionadas de acordo com a importância e a função que exercem na malha viária da cidade, conforme estabelecido na Tabela I do Anexo II deste Decreto e em conformidade com o Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, o Sistema de Circulação – SC e o Sistema Ciclovitário.

O dimensionamento de que trata o caput deste artigo não abrange estacionamento, acostamento ou área arborizada ao longo da via.

O dimensionamento das vias deve atender ao carregamento previsto, à densidade populacional, à acessibilidade e ao uso e à ocupação do solo.

Art. 7º As rodovias e as Vias de Trânsito Rápido devem observar as normas de projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT.

Art. 8º No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos o canteiro central deve ser dimensionado prevendo-se o aumento da capacidade viária.

Art. 9º Nos casos de vias com sentido duplo de tráfego e mais de duas faixas de rolamento é obrigatória a previsão de canteiro central com largura mínima de 2m (dois metros).

Art. 10. No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos o dimensionamento do raio de giro interno de vias, rótulas e rotatórias deve obedecer ao estabelecido na Tabela II do Anexo II deste Decreto.

Parágrafo único. Quando não houver espaçamento adequado nas interseções viárias deve ser garantido, em qualquer situação:

- o raio de giro exigido;
- a continuidade da largura da calçada;
- a visibilidade para o motorista e o pedestre.

Art. 11. O dimensionamento das Vias Locais deve atender às Tabelas I e II do Anexo II deste Decreto e ao seguinte:

I - quando abertas ou fechadas em cul-de-sac, constituindo ou não conjuntos, devem ter trechos de no

máximo 350m (trezentos e cinquenta metros de comprimento);

II - o cul-de-sac deve ter o raio mínimo de dez metros e ser dimensionado para permitir manobras de veículos médios de carga, abastecimento, lixo e bombeiros.

Art. 12. Nas Vias Arteriais e de Trânsito Rápido, é obrigatória a inclusão de faixa de aceleração e desaceleração nos retornos e acessos a outras vias.

Art. 13. A deflexão permitida para o têper de faixas de aceleração ou de desaceleração deve ser de, no máximo, 15º (quinze graus) em relação à via, conforme Anexo II deste Decreto.

Art. 14. No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos é obrigatória a previsão de Área Padrão de Visibilidade e Segurança nas esquinas das vias e nas entradas e saídas de estacionamentos, conforme Anexo III deste Decreto;

§1º A área padrão de que trata este artigo deve ser tomada a partir de 3m (três metros) da interseção das divisas de lotes, em ambos os lados, até o meio-fio da via;

§2º No caso de lotes chanfrados a área padrão deve ser tomada a partir de 2m (dois metros) do início do chanfro, em ambos os lados, até o meio-fio da via;

§3º É vedada a localização de mobiliários urbanos como banca de jornal, telefone público, caixa de correio, quiosque, lixeira, container e outros elementos como cerca, grade, elementos vazados, propaganda, container, barraca de ambulante e vegetação arbustiva na área padrão de que trata este artigo.

Art. 15. É obrigatória a existência de Área Padrão de Visibilidade e Segurança nos Pontos de Paradas de Ônibus, conforme Anexo III deste Decreto.

§1º A área padrão de que trata este artigo é o trecho de calçada onde se insere o ponto de ônibus, com no mínimo sessenta metros de comprimento, devendo incluir toda a extensão da baia e dos têperes, quando houver.

§2º Na área padrão de que trata este artigo somente é permitida a localização de abrigos e ponto de paradas de ônibus.

Art. 16. As soluções para a mobilidade devem estar em conformidade com as políticas e projetos de governo e ter anuência da Secretaria de Transportes do Distrito Federal – STDF.

Art. 17. As rodovias e estradas distritais são dimensionadas pelo Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF.

Parágrafo único. Para os parcelamentos localizados em áreas adjacentes às vias de que trata este artigo deve ser respeitada a faixa não-edificável de quinze metros de cada lado das vias, observadas maiores exigências da legislação específica, nos termos do art. 4º, inciso III da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979.

Art. 18. As vias locais ou coletoras paralelas e lindeiras às rodovias devem ser localizadas fora da sua faixa de domínio.

Art. 19. A agulha deve ter deflexão máxima de 30º (trinta graus) em relação à via e raio de giro mínimo de 30m (trinta metros) na entrada e saída da via marginal.

Art. 20. A distância entre um acesso e um retorno deve ser no mínimo 100m (cem metros) para cada faixa de rolamento a ser transposta.

Art. 21. As metrovias serão dimensionadas pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF;

§1º Ao longo das metrovias deve ser prevista faixa de servidão de 8m (oito metros) de largura, contado a partir de cada uma das vedações laterais, quando forem em nível ou trincheira, e dos limites estruturais do túnel, quando forem subterrâneas, para permitir o franco acesso de veículos de manutenção e segurança à operação do Sistema de Transporte Público de Massa.

§2º No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos é vedada a criação de lotes nos domínios das faixas de servidão tratadas neste artigo.

SEÇÃO III

DO ACESSO DE VEÍCULOS A LOTES

Art. 22. Todo acesso de veículos a lotes deve observar o seguinte:

I - os acessos de veículos a lotes devem se dar por apenas uma entrada e uma saída, excetuados os casos indicados no inciso III e situações excepcionais, após anuência da Secretaria de Estado de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano – Sedhab e do órgão de trânsito;

II - o acesso de veículos a lotes é limitado a 50% (cinquenta por cento) da testada;

III - nos lotes com mais de quatrocentas vagas será obrigatório mais de um acesso;

IV - nos casos de mais de um acesso deve existir entre eles distância mínima de 6m (seis metros);

V - os acessos aos lotes devem estar localizados nas vias de menor hierarquia;

VI - os acessos devem ter largura máxima de 7m (sete metros);

VII - nos lotes com até quatro vagas é admitido o acesso direto à vaga por meio da testada do lote, respeitado o disposto no inciso II;

VIII - não é permitido rebaixamento de passeio para acesso de veículos;

IX - os lotes localizados em esquinas ou interseções de vias devem ter seus acessos afastados cinco metros, no mínimo, em relação ao ponto de tangência da via;

X - os acessos a edifícios garagem, oficinas e postos de combustível devem observar a Resolução nº 38/98 do Contran;

XI - todos os acessos a rodovias devem ter a aprovação do DER/DF ou do DNIT, de acordo com a circunscrição da via;

XII - é vedada a localização de acessos de veículos a lotes em áreas de abrangências dos raios de giro, rótulas, interseções de vias e curvas com raio inferior a cinquenta metros.

Parágrafo único. Excetuam-se do disposto nos incisos IX e XII deste artigo os lotes situados em via local ou coletora com testada igual ou inferior a oito metros.

Art. 23. Nas Vias Arteriais e de Trânsito Rápido é vedado o acesso de veículos direto ao lote.

CAPÍTULO II

DO USO DO SOLO E DO PLANEJAMENTO VIÁRIO

Art. 24. No planejamento viário deve ser considerado:

I - o Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF;

II - o Sistema Viário Urbano – SVU;

III - o Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP;

IV - o Sistema de Circulação – SC;

V - o Sistema Cicloviário;

VI - a Legislação de Uso e Ocupação do Solo;

VII - o Plano Diretor de Transportes Urbanos.

Art. 25. O planejamento ou reformulação do Sistema Viário Urbano – SVU deve atender às seguintes diretrizes:

I - respeitar as condições topográficas;

II - localizar as vias preferencialmente nos talvegues naturais, sendo vedada a ocupação desses com lotes ou edificações;

III - dispor o alinhamento das vias oblíqua ou ortogonalmente em relação às curvas de níveis;

IV - dar preferência aos traçados retílineos;

V - definir o tipo e a localização da captação de águas pluviais e drenagem para os cul-de-sac;

VI - prever espaço para as redes pluviais e drenagem com ângulo maior quando a deflexão do encontro de duas vias for menor que 90º (noventa graus).

Art. 26. Na elaboração ou revisão de normas de uso e ocupação do solo, de projetos de reformulação e de parcelamento do solo urbano deve-se compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo.

Art. 27. O adensamento ou criação de novos parcelamentos deve considerar o impacto no:

I - Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP;

II - Sistema de Circulação – SC;

III - Sistema Viário – SV;

IV - Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF;

V - Plano Diretor de Transportes Urbanos.

Parágrafo único. Os projetos citados neste artigo que contemplem propostas para o sistema viário devem receber a anuência da STDF e do Departamento de Trânsito – Detran/DF.

Art. 28. Os projetos de reformulação ou expansão da malha urbana devem observar, obrigatoriamente, a continuidade do sistema viário arterial e coletor existentes.

Art. 29. São obrigatórias consultas às concessionárias de serviços públicos nas ações de planejamento ou reformulação do Sistema Viário Urbano – SVU e do Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF.

Art. 30. O dimensionamento e a localização de terminais de passageiros, terminais rodoviários de integração intermodais urbanos e garagens para ônibus devem ter anuência da STDF, da Sedhab e do Detran/DF.

Art. 31. A STDF deve indicar o trajeto do transporte coletivo e demais características do sistema viário para adequar o projeto urbanístico.

Art. 32. A localização das paradas de ônibus deve ser definida pela STDF após anuência da Sedhab e do Detran/DF ou DER/DF segundo a circunscrição da via.

Art. 33. No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos devem ser previstos pontos de taxi, contendo sua localização na rede viária, dimensões, baia e abrigo.

Parágrafo único. Nas áreas já consolidadas os pontos de taxi propostos devem ter anuência da Sedhab e do Detran/DF ou DER/DF, segundo a circunscrição da via.

Art. 34. O planejamento ou reformulação do Sistema Viário Urbano – SVU e do Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF, quando inserido em área de interferência com o planejamento metroviário, deve ter anuência do Metrô/DF e da STDF.

CAPÍTULO III

DOS ESTACIONAMENTOS E GARAGENS

Art. 35. A criação de área de estacionamento público é permitida nos seguintes casos:

I - para atividades institucionais públicas ou privadas que pela sua natureza e intensidade de ocupação possam promover grande atração de veículos, a critério da Sedhab;

II - quando as dimensões das unidades imobiliárias não forem propícias à oferta de vagas no seu interior;

III - ao longo de vias.

§1º Para o estacionamento ao longo de Vias de Trânsito Rápido e Vias Arteriais deve ser previsto divisor físico de circulação com no mínimo um metro de largura.

§2º Para os casos de que trata o inciso II e III deste artigo, no atendimento a edifícios com galeria ou marquise, deve ser previsto calçada adicional de, no mínimo, 2 m (dois metros), contígua ao estacionamento.

Art. 36. Os estacionamentos públicos localizados ao longo de qualquer via devem ter um afastamento de, no mínimo, 5m (cinco metros) em relação ao ponto de concordância da curva das esquinas.

Art. 37. No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos e na elaboração e revisão de normas de uso e ocupação do solo os estacionamentos e garagens públicos devem ser projetados e executados sem a interferência de quaisquer elementos construtivos que possam comprometer a sua utilização ou os parâmetros mínimos estabelecidos para seu dimensionamento.

Parágrafo único. O dimensionamento de vagas, área de circulação de veículos, rampas e demais parâmetros pertinentes a estacionamentos deve obedecer ao disposto no Código de Edificações do Distrito Federal – COE/DF.

Art. 38. No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos deve ser considerado o número mínimo de vagas a ser exigido dentro do lote ou ofertado em área pública considerando:

I - a legislação de uso e ocupação do solo;

II - o Código de Edificações do Distrito Federal – COE/DF, quando as normas de uso e ocupação do solo vigentes forem omissas.

Parágrafo único. É obrigatória a previsão de vagas para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, nos termos da legislação específica.

Art. 39. O planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos devem observar o seguinte:

I - o dimensionamento dos lotes e a definição do seu potencial construtivo de modo a possibilitar a oferta de vagas no seu interior;

II - a compatibilidade dos engates das rampas de acesso a garagens e estacionamentos com a circulação de pedestres e ciclistas ou com o sistema viário existente;

III - a compatibilidade com as redes das concessionárias de serviços públicos existentes ou projetadas.

Art. 40. Nos projetos de praças públicas os estacionamentos de superfície devem ser localizados ao longo das vias, sendo vedada sua localização no interior das praças.

Parágrafo único. Em praças com previsão de lotes podem ocorrer estacionamentos públicos, desde que contíguos à via mais próxima da atividade e que não prejudiquem a acessibilidade e a visibilidade dos pedestres.

Art. 41. Na modificação de projetos urbanísticos deve-se dar prioridade a estudos de otimização de áreas de estacionamentos existentes, através de intervenções na geometria viária e demarcação de vagas.

CAPÍTULO IV

DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 42. O planejamento e a reformulação de projetos urbanos devem promover a articulação do Sistema de Circulação de Pedestres com o Sistema Viário Urbano – SVU, o Sistema de Circulação – SC, o Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, o Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF e o Sistema Cicloviário.

Parágrafo único. Deve ser dada a prioridade à segurança, ao conforto, à mobilidade e acessibilidade de pedestres e em especial às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 43. Os projetos urbanos devem ser elaborados de forma a adequar o local das travessias aos principais fluxos de circulação dos pedestres e atender ao seguinte:

I - o dimensionamento de calçadas deve observar o disposto na Tabela I do Anexo II deste Decreto;

II - devem ser previstas rotas acessíveis, integrando as edificações, os equipamentos de infraestrutura, de serviços públicos, os espaços públicos, o comércio, o lazer, os pontos de parada de transporte coletivo, dentre outros;

III - deve ser garantida a continuidade da calçada entre entradas e saídas de veículos e entre lotes contíguos, livre de obstáculos;

IV - o poço de visita, a grelha ou a caixa de inspeção situados na calçada devem respeitar o seu nivelamento;

V - a instalação de mobiliário urbano, equipamentos de infraestrutura, elemento vegetal, sinalização, meios de propaganda, acessos a lotes e edificações deve garantir a livre circulação de pedestres;

VI - é vedada a colocação de cunha de qualquer natureza na sarjeta.

Art. 44. Os projetos urbanos devem ser elaborados de modo a considerar a livre circulação de pedestres e em especial, das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e obedecer ao disposto no Código de Edificações do Distrito Federal COE/DF, à legislação específica e ao seguinte:

I - no trecho das travessias de pedestres, o meio-fio das calçadas e do canteiro central das vias, deve ser rebaixado de forma a não apresentar desníveis;

II - a travessia de pedestres, em vias com alto volume de tráfego de veículos deve ser preferencialmente definida em nível diferente.

Art. 45. O projeto e a execução da calçada deve:

I - acompanhar o greide da via;

II - ser dimensionada de acordo com a hierarquia viária, o fluxo de pedestres estimado e o contido na Tabela I do Anexo II deste Decreto.

Art. 46. O projeto de calçadas deve apresentar as seguintes faixas:

I - de serviço;

II - livre ou passeio;

III - de acesso ao lote ou à projeção.

§1º A faixa de serviço:

I - deve localizar-se em posição adjacente ao meio-fio;

II - deve possuir largura mínima de 0,70m (setenta centímetros);

III - pode conter o rebaixamento de meio-fio;

IV - pode ser utilizada para instalação de equipamentos e mobiliário urbano, implantação de elemento vegetal e redes de infra-estrutura urbana, dentre outros.

§2º A faixa livre ou passeio deve:

I - possuir superfície regular, firme, contínua, sem degraus, com níveis concordantes e com piso antiderrapante, sob qualquer condição;

II - ter inclinação transversal constante, não superior a 2% (dois por cento);

III - possuir largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) para vias locais e coletoras e 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para os demais tipos de vias;

IV - ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica ao nível ou acima do solo.

§3º A faixa de acesso ao lote ou à projeção pode conter:

I - áreas de permeabilidade e vegetação, desde que atendam aos critérios de implementação indicados no art. 48;

II - elementos de mobiliário urbano, nos termos da legislação específica;

III - instalação de equipamentos de infraestrutura.

§4º Nos casos de projeto de modificação e regularização, excepcionalmente, pode ser dispensada das calçadas a faixa de acesso ao lote.

CAPÍTULO V

DO TRATAMENTO PAISAGÍSTICO

Art. 47. O tratamento paisagístico do sistema viário e dos espaços de uso público deve ser feito de modo a permitir o conforto bioclimático e a organização da estrutura visual e evitar prejuízos a pisos, pavimentos e construções lindeiras.

Art. 48. Os estacionamentos públicos e as calçadas devem ser arborizados com espécies que:

I - possuam raízes profundas;

II - não soltem resinas;

III - não sejam caducifólios;

IV - propiciem o sombreamento;

V - possuam frutos que não coloquem em risco pessoas ou bens.

§1º O espaçamento entre as árvores deve ser planejado de acordo com as características da espécie utilizada.

§2º Quando localizadas ao longo das calçadas, a arborização de que trata este artigo, deve levar em consideração estudos de insolação.

Art. 49. A arborização de vias e espaços públicos deve ser proposta de forma a não obstruir passagens de pedestres ou prejudicar a livre acessibilidade aos logradouros públicos e não prejudicar as redes das concessionárias de serviços públicos.

Art. 50. É vedada a utilização de vegetação, elemento paisagístico ou mobiliário urbano em locais que prejudiquem a visibilidade do motorista e do pedestre.

CAPÍTULO VI

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 51. O Sistema Cicloviário compõe-se do conjunto de infraestruturas implantadas para o ciclista, em conformidade com as demandas de deslocamento e lazer da população, nas quais se incluem:

I - redes de ciclovias, micro-redes de ciclovia e rota cicloviária;

II - ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, passeio compartilhado e via compartilhada;

III - paraciclos e bicicletários.

Parágrafo único. Os componentes do Sistema Cicloviário devem ser dimensionados para satisfazer as condições de segurança, conforto e saúde dos usuários e demais cidadãos incluindo iluminação e sinalização.

Art. 52. Na elaboração de projetos urbanísticos novos é obrigatória a definição de infraestrutura cicloviária nas vias arteriais, coletoras e locais.

Parágrafo único. Nas vias coletoras e locais pode ser substituída a ciclovia por ciclofaixa, devidamente sinalizada.

Art. 53. Na elaboração de projetos urbanísticos de modificação e regularização é obrigatória a delimitação de espaços para circulação de ciclistas, que pode ser na forma de ciclovia, ciclofaixa ou passeio compartilhado.

§1º Excetua-se deste artigo as vias locais.

§2º É permitida a adoção de via compartilhada nos projetos de regularização e modificação de áreas consolidadas em que houver limitações técnicas para adoção dos parâmetros definidos neste Decreto.

Art. 54. As ciclofaixas podem ser implantadas nos acostamentos de vias existentes, sem prejuízo de sua função original, com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros).

Art. 55. As ciclovias devem ter largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) quando unidirecional e 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) quando bidirecionais.

Art. 56. Os passeios compartilhados devem ter largura mínima de 3m (três metros), respectiva sinalização e segregação e a faixa destinada a ciclistas deve ser unidirecional.

Art. 57. Na construção de ciclovias, ciclofaixas ou passeio compartilhado em áreas consolidadas, os parâmetros mínimos definidos podem ser excepcionalizados, quando comprovada a impossibilidade por condições técnicas e após anuência da Sedhab.

Art. 58. As áreas previstas para instalação de bicicletários devem ser indicadas no projeto de urbanização do Distrito Federal, preferencialmente nas proximidades de terminais rodoviários, metroviários, equipamentos comunitários e atividades consideradas polos geradores de tráfego.

Art. 59. Os paraciclos devem ser implantados nas proximidades de terminais rodoviários, metroviários, equipamentos comunitários e polos geradores de tráfego.

CAPÍTULO VII

DAS COMPETÊNCIAS

Art. 60. O planejamento e os projetos dos diversos sistemas disciplinados por este Decreto devem ser compatibilizados e aprovados em conjunto pela Sedhab, pela STDF, pelos órgãos de trânsito e rodoviário e demais órgãos envolvidos, observando-se as diversas interfaces entre eles.

Art. 61. É de competência da Sedhab a supervisão, elaboração, análise e monitoramento dos projetos urbanísticos e do Sistema Viário Urbano – SVU, inclusive os relativos à revitalização urbana, nas cidades e nos novos parcelamentos em áreas que integram o Distrito Federal.

Art. 62. É de competência conjunta do Detran/DF e da Sedhab o planejamento do Sistema de Circulação – SC.

Art. 63. É de competência conjunta do Detran/DF, do DER/DF e da Sedhab o planejamento do Sistema Cicloviário das áreas urbanas do Distrito Federal.

Art. 64. É de competência da STDF o planejamento do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC do Distrito Federal.

Art. 65. É de competência do Metrô/DF, o planejamento do Sistema de Transporte de Massa – STM do Distrito Federal.

Art. 66. É de competência do DER/DF o planejamento do Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF.

Art. 67. É de competência da Companhia Urbanizadora da Nova Capital – Novacap a implantação e manutenção da arborização e ajardinamento dos logradouros públicos do Distrito Federal.

Art. 68. Nos casos em que houver o envolvimento de mais de um órgão nas questões afetas ao planejamento, projetos ou alterações, devem ser realizadas análises e emitidos pareceres conjuntos, entre os órgãos gestores dos sistemas, da Região Administrativa interessada, das concessionárias de serviços públicos, dos interessados e outros órgãos que se fizerem necessários, com vistas a um equilíbrio no planejamento dos sistemas e coerência das ações governamentais.

CAPÍTULO VIII

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 69. As Concessionárias de Serviços Públicos devem ter suas ações de planejamento coordenadas com a Sedhab, com vistas à sequência na implantação das redes e pavimentação.

Art. 70. As Administrações Regionais do Distrito Federal e os órgãos gestores dos sistemas mencionados podem elaborar projetos de reformulação ou alteração viária, em conformidade com a legislação específica e neste Decreto.

Parágrafo único. Os projetos aos quais se referem o caput devem ser submetidos, obrigatoriamente, à análise e aprovação da Sedhab.

Art. 71. No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos que contemplem sistema viário e aqueles que envolvam paisagismo em áreas públicas, de abrangência local, podem ser propostos pela iniciativa privada.

§1º Os projetos aos quais se referem o caput devem ser submetidos, obrigatoriamente, à análise e aprovação da Sedhab.

§2º O projeto deve obedecer às normas de elaboração e apresentação de projeto da Sedhab e deste Decreto.

Art. 72. A classificação viária adotada por este Decreto aplica-se apenas ao disposto para o planejamento e reformulação do sistema viário urbano e interurbano do Distrito Federal, não tendo validade para dirimir dúvidas de infrações do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 73. Quando não houver viabilidade técnica de aplicação dos parâmetros estabelecidos neste Decreto,

a solução proposta deve ser submetida à análise e aprovação dos órgãos gestores.

Parágrafo único. Nos casos previstos no caput deste artigo o projeto deve se encaminhado com justificativa baseado em estudo técnico.

Art. 74. Os casos omissos nesse Decreto devem ser objeto de análise da Sedhab, do DER/DF e do Detran/DF.

Art. 75. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Revogam-se as disposições em contrário, em especial o Decreto nº 26.048, de 20 de julho de 2005.

Brasília, 28 de junho de 2012.

124ª República e 53º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

ANEXO I

CONCEITOS E DEFINIÇÕES

1. Acessibilidade: possibilidade de acesso e utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos públicos comunitários, das edificações, dos transportes e da comunicação, por todas as pessoas, em especial, aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

2. Acesso: ligação viária que permite ingresso a um lote ou a um logradouro público.

3. Acostamento: parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência.

4. Agulha: bifurcação ou entroncamento em ângulo agudo entre vias urbanas, via marginal e rodovia e vice-versa.

5. Área urbana: região dentro da qual se desenvolvem usos diversificados, caracterizada por uma concentração de edificações, equipamentos urbanos públicos ou comunitários, malha viária e um sistema de serviços públicos de infra-estrutura, área assim definida pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (LC 803/2009).

6. Área padrão de visibilidade e segurança: área necessária para favorecer a segurança da circulação nas interseções das vias.

7. Área pública: área destinada a sistemas de circulação de veículos e pedestres, a espaços livres de uso público e a implantação de equipamentos urbanos e comunitários, bem de uso comum do povo.

8. Baía: trecho de faixa de rolamento adicional destinada ao embarque e desembarque de passageiros, ponto de parada de ônibus ou à operação de carga e descarga.

9. Bicicletário: espaço destinado ao estacionamento de longa duração de bicicletas, coberto ou não, com controle de acesso e infra-estrutura de apoio, tais como, vestiário, banheiro, bebedouro e serviços inerentes a atividade.

10. Calçada: parte da via reservada à circulação de pedestres, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros, normalmente segregada em nível diferente, composta por no mínimo passeio e faixa de serviço.

11. Canteiro central: espaço delimitador entre pistas de rolamento.

12. Chanfro de lote: corte transversal na junção das divisas dos lotes, quando localizados em esquinas, para ampliar a área padrão de visibilidade.

13. Ciclo: veículo de no mínimo duas rodas com propulsão humana.

14. Ciclovia: via própria destinada à circulação exclusiva de ciclos, aberta ao uso público, caracterizada como pista de rolamento, separada fisicamente do trânsito comum.

15. Ciclofaixa: parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, unidirecional, demarcada por meio de sinalização específica.

16. Circulação: conjunto de deslocamentos de pessoas e veículos na malha viária da cidade.

17. Classificação viária: importância hierárquica atribuída às várias funções que a via pode desempenhar na malha urbana, no que se refere a mobilidade e acessibilidade.

18. Cul-de-sac: via fechada e caracterizada por possuir geometria adequada para manobras de retorno;

19. Deflexão: inclinação utilizada em projetos viários, para estabelecer ângulos necessários a movimentos de conversões.

20. Divisor físico: espaço ou anteparo delimitador entre pistas de rolamento, com dimensionamento menor que o canteiro central.

21. Estacionamento: área de logradouro público ou parte da via, demarcada, sinalizada e dimensionada para a estocagem de veículos de qualquer espécie e categoria.

22. Estrada: via rural não pavimentada.

23. Faixa de aceleração: espaço adicional para equiparação de velocidade na entrada de vias com grande fluxo, velocidade ou ambos.

24. Faixa compartilhada: faixa de rolamento devidamente sinalizada para tráfego compartilhado com ciclistas.

25. Faixa de desaceleração: espaço adicional para frenagem de veículo na saída de vias com grande fluxo, velocidade, ou ambos, e próximo a retornos.

26. Faixa de domínio: superfície lideira à rodovia, estrada ou metrovia, delimitada por lei específica, destinada a operações e futuras ampliações do sistema, sob responsabilidade do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

27. Faixa de pedestre: faixa transversal à faixa de rolamento, devidamente sinalizada e protegida, destinada ao uso de pedestres durante a sua travessia.

28. Faixa de rolamento: qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores.

29. Garagem: local coberto destinado à guarda de veículos.

30. Greide: indicação gráfico-numérica em projeto que define o perfil longitudinal de uma via.

31. Hierarquização das vias: ordenamento das vias tomando como base sua classificação funcional, sua abrangência quanto à circulação, acessibilidade, uso e ocupação lideira de modo a favorecer uma operação complementar e não concorrente.

32. Interseção: todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo suas áreas de abrangências.

33. Logradouro público: espaço livre de uso comum do povo, destinado a circulação de veículos e pedestres, a parada e estacionamento de veículos e atividades de lazer e recreação, tais como vias, calçadas, baias, estacionamentos públicos, praças, parques, áreas de lazer, calçadas.

34. Lote: unidade imobiliária que constitui parcela autônoma de um parcelamento, definida por limites geométricos e com pelo menos uma das divisas voltadas para a área pública;

35. Malha viária: conjunto de vias urbanas hierarquizadas pelo Sistema Viário Urbano – SVU, Sistema de Circulação – SC, Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, Sistema Cicloviário e pelo

uso e ocupação do solo.

36. Meio-fio: obstáculo em pedra ou concreto, implantado ao longo das bordas da pista de rolamento, com a finalidade de delimitar a circulação de pedestres e veículos e canalizar as águas superficiais.

37. Mobiliário urbano: objeto, elemento ou pequena construção integrante da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantado em área pública mediante autorização do órgão competente.

38. Mobilidade: situação resultante de condições, favoráveis ou não, para os deslocamentos de pessoas ou veículos.

39. Paraciclos: estacionamento de curta duração equipado com dispositivos destinados à guarda de bicicletas e como ponto de apoio ao ciclista, coberto ou ar livre.

40. Passeio: parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas.

41. Passeio compartilhado: passeio com faixa destinada ao trânsito de ciclistas e pedestres, em áreas delimitadas e devidamente sinalizadas.

42. Pista de rolamento: parte da via utilizada para a circulação de veículos, composta por duas ou mais faixas de rolamento, delimitada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, divisor físico ou canteiro central.

43. Polo Gerador de Tráfego (PGT): constituído por edificação ou edificações cujo porte e oferta de bens ou serviços geram interferências no tráfego do entorno e grande demanda por vagas em estacionamentos ou garagens; o mesmo que “polo gerador de trânsito” e “polo atrativo de viagens”.

44. Raio de giro: raio de circunferência necessário para conversões ou curvas e dimensionado de acordo com a hierarquia da via; o mesmo que raio de curva ou raio de concordância.

45. Retorno: passagem aberta no canteiro central de uma via para permitir aos veículos a mudança de pista e inversão do sentido de deslocamento.

46. Rodovia: via rural pavimentada.

47. Rota acessível: trajeto contínuo, uniforme, desobstruído e sinalizado que conecta os espaços e permite sua utilização de forma autônoma e segura por todas as pessoas e, em especial aquelas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

48. Rota cicloviária: trajeto contínuo, com o estabelecimento de um percurso entre um par de origem – destino definido para ser percorrido por meio de bicicleta.

49. Rótula ou rotatória: elemento disciplinador do trânsito de veículos na interseção, em nível, de duas ou mais vias, geralmente circular ou elíptico, cujo trânsito se move no sentido anti-horário.

50. Sistema Cicloviário: conjunto de infra-estruturas implantadas prioritariamente para o ciclista.

51. Sistema de Circulação – SC: conjunto de normas, equipamentos e dispositivos que se integram e regulamentam o uso do Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, o uso e a ocupação do solo, e controlam a operação do trânsito.

52. Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP: conjunto de ações visando a formação de uma rede operacional destinada ao transporte público, constituída de terminais de passageiros, garagens, frota, pontos de paradas e outros, em conformidade com o Sistema Viário Urbano – SVU, o Sistema de Circulação – SC, o uso e a ocupação do solo urbano.

53. Sistema de Transporte Público Coletivo: opera com ônibus e similares, podendo utilizar o sistema viário existente ou vias exclusivas.

54. Sistema de Transporte Público de Massa: opera com metrô, bonde e similares e se utiliza de estruturas especiais.

55. Sistema de Transporte Público Individual: opera com táxi e se utiliza do sistema viário existente;

56. Sistema Viário Urbano – SVU: conjunto de vias e logradouros que constitui a malha estruturadora da cidade em conformidade com o Sistema de Circulação – SC, o Sistema de Transporte Público de Passageiros – STPP, o uso e a ocupação do solo urbano.

57. Sistema Viário Arterial: conjunto das vias arteriais.

58. Sistema Viário Coletor: conjunto das vias coletoras.

59. Sistema Viário Local: conjunto das vias locais.

60. Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF: conjunto de rodovias estabelecidas em Lei Distrital, que define a malha rodoviária do DF, sua circunscrição e sua extensão, nos termos do Plano Nacional de Viação, aprovado por Lei Federal.

61. Sistema de Circulação de Pedestres: conjunto de elementos que favorecem a circulação, a acessibilidade, o conforto e a liberdade de movimento aos pedestres e às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

62. Talvegue: fundo de vale, que divide o plano de duas encostas, por onde as águas correm.

63. Têiper: trecho de uma via com largura variável, utilizado como transição para faixa de aceleração ou desaceleração.

64. Testada de lote: limite entre o lote ou a projeção e a área pública.

65. Trânsito: movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.

66. Transporte: ato ou efeito de deslocar pessoas, animais ou objetos de qualquer natureza, de um lugar para outro, gerado pela necessidade de um ou mais interessados.

67. Unidade imobiliária: bem imóvel matriculado no cartório de registro de imóveis.

68. Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, divisor físico ou canteiro central.

69. Via arterial: aquela caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade.

70. Via compartilhada: Via urbana local utilizada em situações excepcionais em áreas já consolidadas, sem segregação entre as faixas de rolamento, passeio e faixa de serviço, com elementos que garantem a baixa fluidez e alta acessibilidade e a prioridade de pedestres e ciclistas sobre os veículos.

71. Via coletora: aquela destinada a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

72. Via de trânsito rápido: aquela caracterizada por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.

73. Via local: aquela caracterizada por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

74. Via rural: estradas e rodovias.

75. Via urbana: ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificadas ao longo de sua extensão.

ANEXO II
TABELA I

DIMENSÕES MÍNIMAS (em metros)	CAIXA DA VIA	PISTA DE ROLAMENTO	SISTEMA CICLOVIÁRIO	CALÇADA			CANTEIRO CENTRAL
				Faixa de Serviço	Passeio ou Faixa Livre	Faixa de Acesso	
VIAS							
ARTERIAL com retorno no canteiro central	37,00	2 pistas de 7,00 cada	3,00 ⁽¹⁾	5,00			13,00 ⁽⁴⁾
				1,00	3,00	1,00	
ARTERIAL sem retorno no canteiro central	29,00	2 pistas de 7,00 cada	3,00	5,00			2,00 ⁽³⁾
				1,00	3,00	1,00	
COLETORA	17,00	7,00	3,00	3,50			-
				0,70	2,25	0,55	
LOCAL	12,00	7,00	-	2,50 ⁽²⁾			-
				0,70	1,50	0,30	

(1) É admitida a instalação de ciclovia no canteiro central.

(2) No caso de uso não residencial as calçadas devem ter no mínimo 3 m (três metros) de largura.

(3) Deverão existir rótulas no máximo a cada 500 m e no mínimo a cada 300 m.

(4) Deverão existir retornos no máximo a cada 500 m e no mínimo a cada 300 m.

TABELA II

RAIO DE GIRO INTERNO MÍNIMO (em metros)			
VIA	ARTERIAL	COLETORA	LOCAL
ARTERIAL	15,00	10,00	-
COLETORA	10,00	6,00	6,00
LOCAL	-	6,00	6,00

SECRETARIA DE ESTADO DE MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS

INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL

DECISÃO Nº 200.000.110/12

A PRESIDENTA-SUBSTITUTA DO INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL – INSTITUTO BRASÍLIA AMBIENTAL – nos termos do artigo 54, inciso IX, do Decreto nº 28.112, de 11 de julho de 2007, e no exercício das atribuições conferidas pelo artigo 3º, inciso XVIII, da Lei nº 3.984, de 28 de maio de 2007 e pelos artigos 5º, inciso X e 53, inciso XVIII, ambos do Decreto nº 28.112, de 11 de julho de 2007, considerando as informações dos Autos nº 191.000.070/1997, DECIDE:

1- Suspender, com fundamento no artigo 19 da Resolução CONAMA 237, de 1997, a Licença de Instalação nº 033/2010 emitida em favor da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP.

2 – Determinar a imediata paralisação das atividades de implantação do Setor de Habitações Coletivas Noroeste – SHCNW, regidas pela Licença de Instalação nº 033/2010.

Brasília, 18 de junho de 2012.

RENATA FORTES FERNANDES
Presidenta-Substituta

SEÇÃO II

ATOS DO PODER EXECUTIVO

DECRETO DE 28 DE JUNHO DE 2012.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe confere o artigo 100, incisos XXVI e XXVII, da Lei Orgânica do Distrito Federal, resolve:

TORNAR SEM EFEITO no Decreto de 26 de junho de 2012, publicado no DODF nº 124, de 27 de junho de 2012, página 33, o ato que nomeou ADSON HUGO DE ARAUJO ANDRADE para exercer o Cargo em Comissão, Símbolo DFA-10, de Assessor Técnico, do Conselho de Defesa dos Direitos de Negras e Negros, da Secretaria Especial da Promoção da Igualdade Racial do Distrito Federal. NOMEAR CÍCERO SEVERINO DE PAIVA JÚNIOR para exercer o Cargo em Comissão, Símbolo DFA-10, de Assessor Técnico, do Conselho de Defesa dos Direitos de Negras e Negros, da Secretaria Especial da Promoção da Igualdade Racial do Distrito Federal.

AGNELO QUEIROZ