

Sistema Integrado de Normas Jurídicas do Distrito Federal – SINJ-DF

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 devem ser elaborados considerando o disposto neste Decreto.

**CAPÍTULO I
CONCEITOS E DEFINIÇÕES**

Art. 2º Os Conceitos e Definições estão estabelecidos no Anexo I.

**CAPÍTULO II
DAS VIAS
SEÇÃO I
DA CLASSIFICAÇÃO E HIÉRARQUIZAÇÃO DAS VIAS**

Art. 3º As vias são classificadas por:

I- ambiente ou localização: urbana, rural;

II- esfera administrativa: federal, distrital rodoviária, distrital local;

III- hierarquia: trânsito rápido, arterial, coletora, local.

Art. 4º 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. 5º Os estudos e planos urbanísticos devem utilizar a seguinte convenção de cores para identificar a classificação das vias urbanas:

I- Via de trânsito rápido: preto;

II- Via arterial: vermelho;

III- Via coletora: verde;

IV- Via local: cinza.

SEÇÃO II DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Art. 6º No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos do Distrito Federal, as vias devem ser compostas dos seguintes elementos:

I- pista de rolamento;

II- acostamento, no caso de rodovias;

III- calçada, com as características indicadas no art. 47;

IV- canteiro central ou divisor físico, quando for o caso;

V- área arborizada e acostamento, quando for o caso;

VI- espaço para circulação de ciclistas.

Art. 7º 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, o Sistema Cicloviário– SCL e o Sistema de Circulação de Pedestres–SCP.

§1º O dimensionamento de que trata o caput deste artigo não abrange estacionamento, acostamento ou área arborizada ao longo da via.

§2º O dimensionamento das vias deve atender ao carregamento previsto, à densidade populacional, à acessibilidade e ao uso e à ocupação do solo.

Art. 8º As rodovias e as Vias de Trânsito Rápido devem observar as normas de projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre – DNIT.

Art. 9º No planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos o canteiro central deve ser dimensionado prevendo-se o aumento da capacidade viária.

Art. 10. 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. 11. 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:

I – o raio de giro exigido;

II– a continuidade da largura da calçada;

III – a visibilidade para o motorista e o pedestre.

Art. 12. 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 10m (dez metros) e ser dimensionado para permitir manobras de veículos médios de carga, abastecimento, lixo e bombeiros.

Art. 13. 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. 14. A deflexão permitida para o têiper de faixas de aceleração ou de desaceleração deve ser de, no máximo, 15º (quinze graus) em relação à via.

Art. 15. 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. 16. 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 60m (sessenta metros) de comprimento, devendo incluir toda a extensão da baia e dos têiperes, 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. 17. As soluções para a mobilidade devem estar em conformidade com as políticas e projetos de governo e ter anuência da Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal – STDF.

Art. 18. 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 15m (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. 19. As vias locais ou coletoras paralelas e lindeiras às rodovias devem ser localizadas fora da sua faixa de domínio.

Art. 20. 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. 21. A distância entre um acesso e um retorno deve ser, no mínimo, 100m(cem metros) para cada faixa de rolamento a ser transposta.

Art. 22. 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. 23. Todo acesso de veículos a lotes deve observar o seguinte:

I – nos lotes com até 400 (quatrocentas) vagas é permitido apenas um acesso de veículos;

II – nos lotes com mais de 400 (quatrocentas) vagas será obrigatório mais de um acesso;

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

IV– o acesso de veículos aos lotes é limitado a 50% (cinquenta por cento) da testada e largura máxima de 7m (sete metros), podendo alcançar dez metros quando se tratar de acesso direto à vaga, conforme Figura A do Anexo IV;

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

VI–o rebaixamento da calçada para acesso de veículos somente é permitido na faixa de serviço e na faixa de acesso ao lote;

VII– os lotes localizados em esquinas ou interseções de vias devem ter seus acessos afastados a cinco metros, no mínimo, em relação ao ponto de tangência da via, conforme Figura B do Anexo IV;

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

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

X - 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 50m (cinquenta metros).

§1º Entende-se como acesso o conjunto de uma entrada e uma saída, podendo ser dispostas em um único vão ou separadas com distância mínima de seis metros.

§ 2º Excepcionalmente, nos lotes com até quatrocentas vagas pode ocorrer mais de um acesso de veículos, desde que obtida a anuência prévia da Secretaria de Estado de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano - SEDHAB e do órgão de trânsito.

§3º Excetua-se do disposto nos incisos VII e X deste artigo os lotes situados em via local ou coletora com testada igual ou inferior a 8m (oito metros).

Art. 24. Nas Vias Arteriais e de Trânsito Rápido é vedado o acesso de veículos direto ao lote.

CAPÍTULO III DO USO DO SOLO E DO PLANEJAMENTO VIÁRIO

Art. 25. 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 - SCL;

VI - o Sistema de Circulação de Pedestres- SCP;

VII - o Sistema de Transporte Público de Massa - STPM;

VIII- a Legislação de Uso e Ocupação do Solo- LUOS;

IX - o Plano Diretor de Transportes Urbanos- PDTU.

Art. 26. 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 retilíneos;

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. 27. 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. 28. 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- Sistema de Circulação de Pedestres- SCP;

VI- Plano Diretor de Transportes Urbanos- PDTU.

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

Art. 30. 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. 31. 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. 32. A STDF deve indicar o trajeto do transporte coletivo e demais características do sistema viário para adequar o projeto urbanístico.

Art. 33. 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. 34. 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. 35. 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 IV DOS ESTACIONAMENTOS E GARAGENS

Art. 36. 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 os incisos II e III deste artigo, no atendimento a edifícios com galeria ou marquise, deve ser previsto calçada adicional de, no mínimo, 2m (dois metros), contígua ao estacionamento.

Art. 37. 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. 38. 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. 39. No planejamento, na elaboração e na 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 vigente forem omissas.

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

Art. 40. 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 e com o sistema viário existente;

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

Art. 41. 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. 42. 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 V DA CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES

Art. 43. O planejamento e a reformulação de projetos urbanos devem promover a articulação do Sistema de Circulação de Pedestres – SCP 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, o Sistema de Transporte Público de Massa – STPM e o Sistema Cicloviário – SCL.

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. 44. 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;

VII - deve ser prevista área de acomodação de pedestres em esquinas e travessias;

VIII - devem ser indicadas vias para pedestres nos grandes eixos para estruturar a circulação, considerando os princípios de mobilidade e acessibilidade;

IX - deve ser prevista travessia segura e confortável para pedestres, podendo ser utilizado, entre outros:

- a) semáforo;
- b) refúgio ou área para pedestre, no canteiro central;
- c) travessia de pedestre;
- d) travessia de pedestre no nível da calçada;
- e) passagem subterrânea ou elevada.

Art. 45. 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, às normas técnicas brasileiras, 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. 46. O projeto e a execução da calçada devem:

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. 47. 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 – pode conter o rebaixamento de meio-fio e o acesso de veículos a edificações;

III – pode ser utilizada para instalação de equipamentos e mobiliário urbano, implantação de elemento vegetal e redes de infraestrutura 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 3% (três por cento);

III – possuir largura mínima, conforme Tabela I, do Anexo II;

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 VI DO TRATAMENTO PAISAGÍSTICO

Art. 48. 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. 49. 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. 50. 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. 51. É vedada a utilização de vegetação, elemento paisagístico ou mobiliário urbano em locais que prejudiquem a visibilidade do motorista e do pedestre.

CAPÍTULO VII DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 52. O Sistema Cicloviário – SCL 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 ciclovias e rota cicloviária;

II-ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, ciclovia segregada em calçada, passeio compartilhado e via compartilhada;

III -paraciclos e bicicletários.

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

Art. 53. Na elaboração de projetos urbanísticos novos é obrigatória a definição de infraestrutura ciclovitária nas vias arteriais, coletoras e locais.

Parágrafo único. O espaço para circulação de ciclista deve ser por meio de:

I - ciclovia ou ciclofaixa nas vias arteriais;

II - ciclovia, ciclofaixa ou ciclovia segregada em calçada nas vias coletoras;

III - ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada, ciclovia segregada em calçada e via compartilhada nas vias locais.

Art. 54. 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 ciclovia segregada em calçada, nas vias arteriais e coletoras.

Parágrafo único. É permitida a adoção de faixa compartilhada, de via compartilhada ou passeio compartilhado nas áreas consolidadas em que houver limitações técnicas para adoção dos parâmetros definidos neste Capítulo.

Art. 55. 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. 56. 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. 57. Os passeios compartilhados devem ter largura mínima de 3m (três metros), com sinalização vertical.

Art. 58. 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. 59. 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. 60. Os paraciclos devem ser implantados nas proximidades de terminais rodoviários, metroviários, equipamentos comunitários e polos geradores de tráfego.

CAPÍTULO VIII DAS COMPETÊNCIAS

Art. 61. 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. 62. 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. 63. É de competência conjunta do DETRAN/DF e da SEDHAB o planejamento do Sistema de Circulação – SC e do Sistema de Circulação de Pedestres – SCP.

Art. 64. É de competência conjunta do DETRAN/DF, do DER/DF e da SEDHAB o planejamento do Sistema Cicloviário – SCL das áreas urbanas do Distrito Federal.

Art. 65. É de competência da STDF o planejamento do Sistema de Transporte Público Coletivo – STPC do Distrito Federal.

Art. 66. É de competência do Metrô/DF, o planejamento do Sistema de Transporte de Massa – STM do Distrito Federal.

Art. 67. É de competência do DER/DF o planejamento do Sistema Rodoviário do Distrito Federal – SRDF.

Art. 68. É de competência conjunta do DETRAN/DF e da SEDHAB o planejamento do Sistema de Circulação de Pedestres.

Art. 69. É de competência da Agência de Fiscalização realizar vistoria para emissão de certificado de conclusão da implantação de projetos urbanísticos.

Art. 70. 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. 71. Nos casos em que houver o envolvimento de mais de um órgão nas questões afetas a este Decreto, ao planejamento, projetos ou alterações, devem ser realizadas análises e emitidos pareceres conjuntos pelos órgãos envolvidos, com vistas a um equilíbrio no planejamento dos sistemas e coerência das ações governamentais.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 72. 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. 73. 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. 74. 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.

§3º Após a conclusão das obras de implantação do projeto urbanístico, deve ser emitido o respectivo certificado de implantação.

Art. 75. 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 dúvida de infrações do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 76. 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.

§ 1º Aplica-se também o disposto no caput os casos em que houver comprovado interesse público de aplicação de parâmetros diferenciados para

favorecer os modos não motorizados.

§ 2º Nos casos previstos no caput deste artigo o projeto deve se encaminhado com justificativa baseado em estudo técnico.

Art. 77. Os casos omissos nesse Decreto devem ser objeto de análise da SEDHAB, do DER/ DF e do Detran/DF.

Art.78. Nos casos de processos em andamento nos órgãos ou entidades do Distrito Federal, antes da vigência do presente Decreto, o interessado terá o prazo de trinta dias para formalizar a opção, se entender mais benéfico, pela incidência do normativo anterior, ultrapassado o qual, sem a devida manifestação, incidem as disposições deste Decreto.

Parágrafo único. A opção a que se refere o caput significa a adesão ao normativo em sua integralidade.

Art. 79. Vários elementos de composição das vias estão exemplificados no Anexo V.

Art. 80. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 81. 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.
124º República e 53º de Brasília
AGNELO QUEIROZ

Este texto não substitui o original, publicado no DODF de 28/06/2012 p 05.

Republicado no DODF de 20/08/2012 p 03.

Os anexos constam no DODF.