



ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE

### **1. Introdução**

O presente estudo trata das passagens para pedestres e servidões para redes de infraestrutura urbana localizadas entre os lotes finais das QIs e QLS dos Lagos Sul e Norte, que foram definidas na concepção dos projetos de parcelamento urbano das áreas.

As passagens permitiriam áreas livres para instalações das redes e o livre trânsito de pedestres entre as quadras, onde as áreas públicas no entorno dos lotes deveriam ser urbanizadas e estarem aptas para o usufruto da população.

Ao longo dos anos, muitas das passagens e servidões não se consolidaram como locais de circulação efetiva e constante de pessoas e as áreas as quais dariam acesso também não foram urbanizadas.

A inexistência de pavimentação e iluminação pública, associada à pouca utilização das passagens pela população e das servidões pelas concessionárias de serviços públicos, contribuiu para o seu abandono e depreciação enquanto áreas públicas. Em função disso, muitas foram obstruídas ou ocupadas de forma a evitar a presença de áreas “abandonadas” próximas das residências, pois ameaçam a segurança dos moradores pela falta de vigilância e pelas suas características físicas. Por outro lado, as referidas obstruções se dão em área pública, as quais em vários casos provocam o aumento do percurso a ser feito por pedestres, podendo dobrar a distância a ser percorrida para acesso ao transporte público, áreas comerciais e institucionais.

### **2. Objetivo**

Sugerir quais passagens devem permanecer sem obstáculos, com livre passagem, melhorando o trânsito de pedestres, sendo a população local ou de trabalhadores que se deslocam por meio de transporte público para prestarem serviços nas duas Regiões Administrativas, considerando a segurança dos transeuntes.

### **3. Metodologia**

Foi analisado o estudo “Desocupação de Áreas Públicas Destinadas à Passagens de Pedestres do SHIS/SHIN” elaborado pela então AGEFIS – Agência de Fiscalização do Distrito Federal, constante no documento 19206095 do processo SEI 00020-00017700/2018-04.

Foi analisado também o “Estudo das áreas livres do Lago Sul e Lago Norte e proposta de concessão onerosa das ocupações contíguas aos lotes residenciais” elaborado pela ALAPA – Associação de Amigos do Lago Paranoá, constante no documento 48001658 do processo SEI 00390-00006407/2020-38.

Por meio dos estudos supracitados e de análise própria da área técnica deste Órgão dos projetos, desenhos urbanos, mobilidade urbana, malha viária, transporte público, segurança pública e infraestrutura urbana foi elaborado o presente estudo.

### **3. Análise de projetos**



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

A presente análise baseia-se no Despacho 24312639 do processo sei 00020-00017700/2018-04.

No SHIN – Lago Norte, verifica-se a existência de quatro plantas registradas em cartório:

1. SHIN 51/23 e SHIN 51/24: averbadas em 1961. Estes projetos catalogam a maioria dos imóveis habitacionais registrados. Não possuem detalhes de lotes ou urbanização, apenas definem os limites das quadras e os principais eixos (Figura 1);



**Figura 1 – Recorte da SHIN 51/23.**

2. SHIN PR 160/1: averbada em 1980. Trata de alteração nas Quadras Internas – QI 7/6, 7/9, 8/12, 8/13, 10/2, 10/3, 10/4, 10/6 e 10/8. O projeto define os módulos de parcelamento que são aplicados a todos os Conjuntos das QIs e QLs (Figura 2);





**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**



**Figura 3 – Recorte da PR 89/1.**

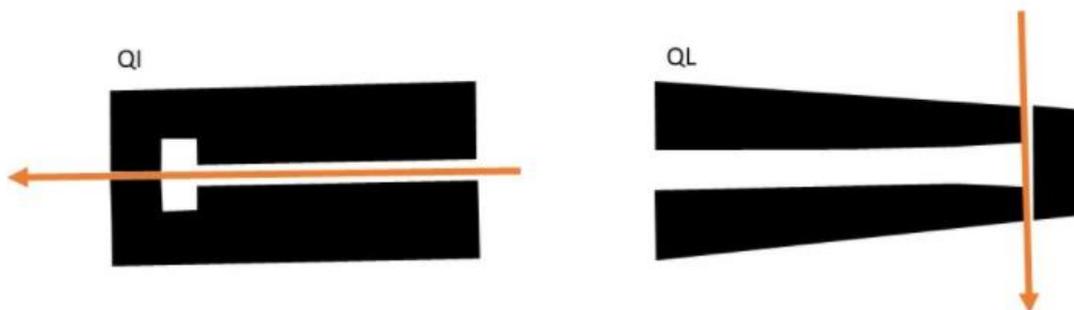
Nos projetos não registrados em cartório, há a relação de 12 projetos: SHIN 1.1-1, 1.2-1, 1.4-1, 1.5-1, 1.6-1, 1.7-1, 1.9-1, 1.10-1, 1.11-1, 1.12-1, 1.14-1 e 1.15-1; que tratam respectivamente dos elementos para locação dos seguintes trechos: 1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14 e 15. Estes projetos foram desenvolvidos pela NOVACAP e seguem a configuração das Quadras conforme apresentado na Figura 4.

Para as plantas de urbanização do SHIN, há no projeto registrado em cartório PR 87/1 (área destinada à CAESB) previsão para passeio de pedestre configurada entre os Conjuntos. No entanto, as áreas públicas entre os lotes no final dos Conjuntos não recebem tratamento de passeio para passagem de pedestre (figura 5).

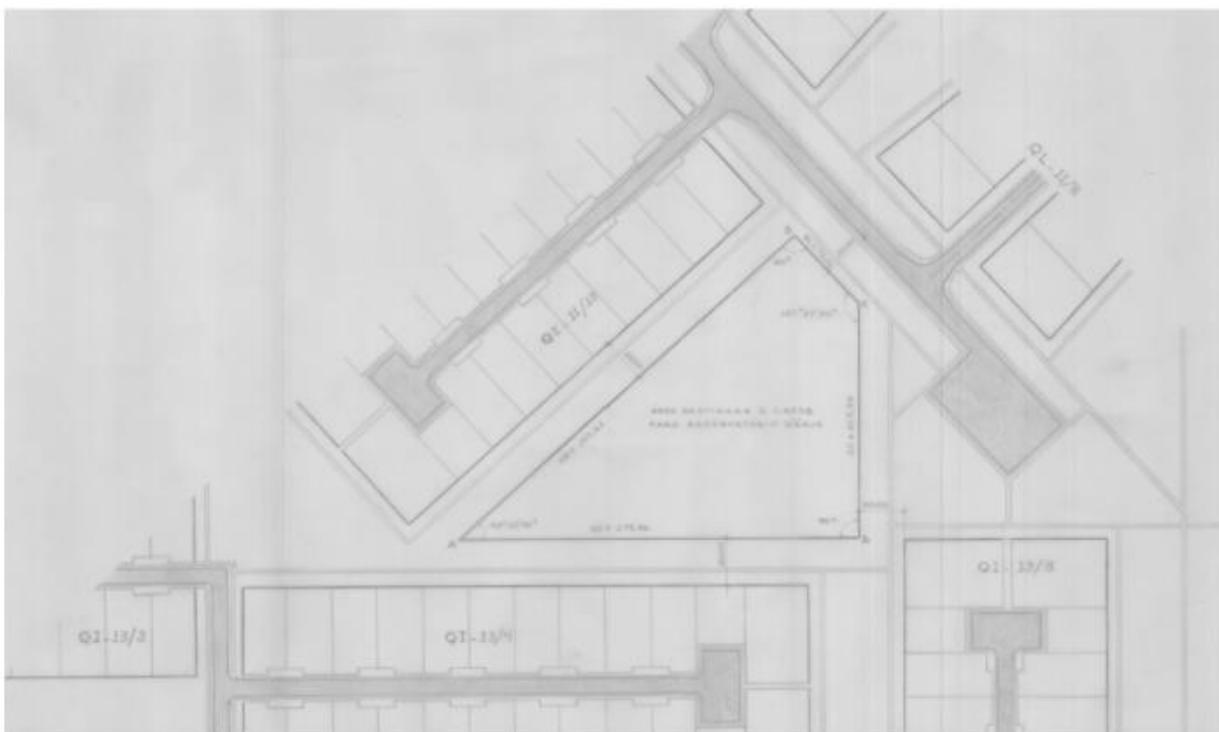
Desse modo, foi constatado a existência de um padrão no SHIN, onde as QIs possuem previsão de área pública no sentido longitudinal e as QIs possuem previsão de área pública no sentido transversal, paralelo ao lago, figura 4.



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**



**Figura 4**



**Figura 5 – recorte da PR 87/1 – Área destinada à CAESB.**

Nas plantas que a abertura prevista entre os últimos lotes dos Conjuntos das QIs, possuem a largura de 2,00m. Já nos Conjuntos das QLs, a largura entre os três últimos lotes é de 3,00 m.

Quanto à verificação das áreas públicas entre os lotes dos Conjuntos das Quadras no SHIS – Lago Sul, em razão desse setor apresentar uma variedade muito extensa de projetos registrados, a presente análise se restringiu aos trechos indicados nos mapas de levantamento da UGMON da AGEFIS.

Com isso, foi analisado os seguintes projetos registrados: SHIS s/n TR A, 0 a 5; PR 400/1; URB 50/00; 120/1; PR 9/1; PR 96/1; PR 58/1; URB 146/10; 1/20; 1/21; 1/22;



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação**  
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC  
Coordenação de Gestão do Território - COGEST  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I e II – DICAD

**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

SHIS s/n TR 09; SHIS s/n TR 10; SHIS s/n TR 10/11; PR 79/1; PR 1/2; PR 77/1; e SHIS s/n TR 06, averbadas entre os anos de 1961 e 2010.

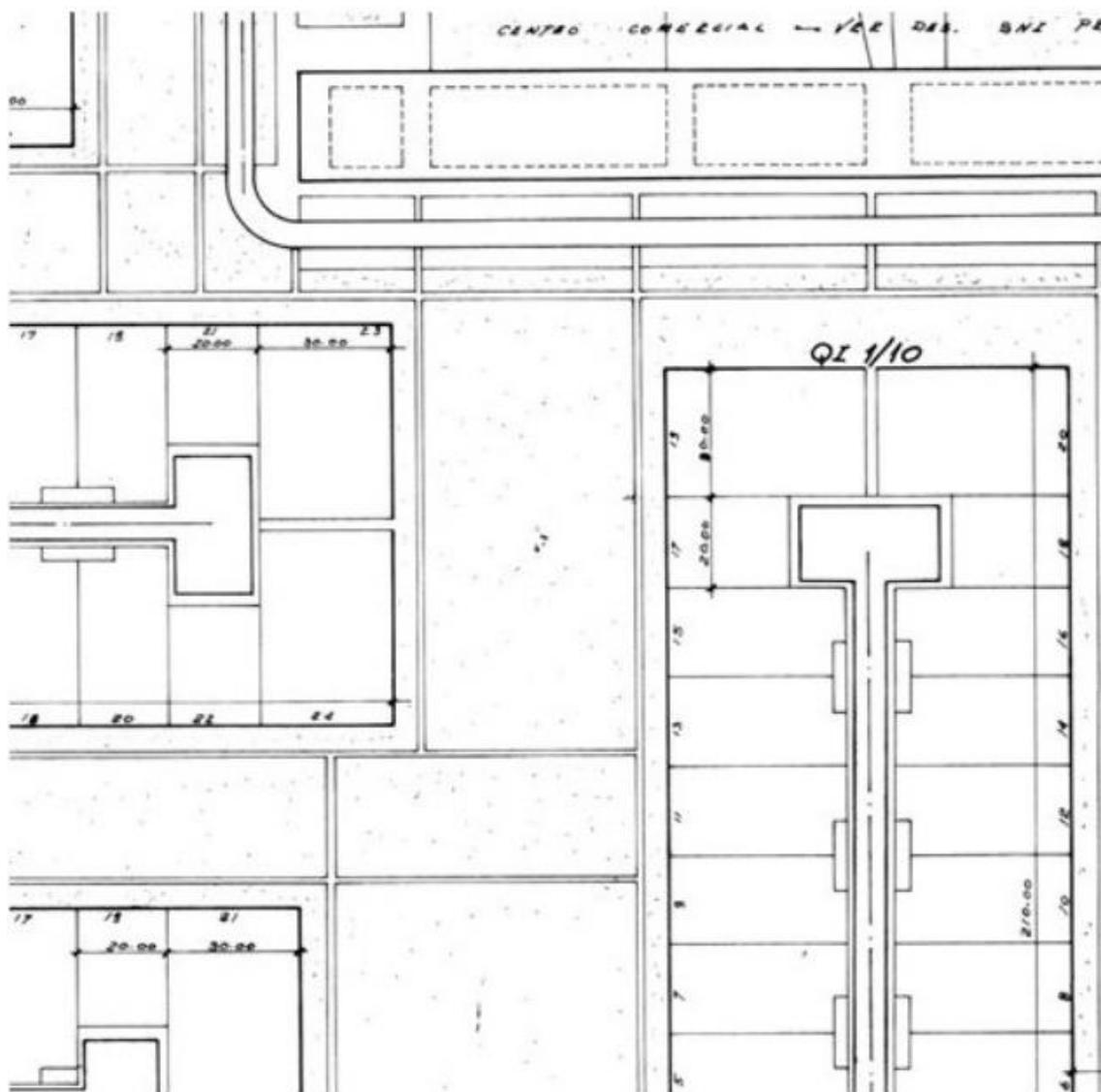
Foram analisados ainda os projetos de urbanização e aqueles que não estão registrados em cartório e, foi observado que dos mais de 100 projetos digitalizados na mapoteca desta SEDUH, apenas um, o SHIS PR 90/1 (Figura 6), utiliza a área pública entre os lotes no final do Conjunto com tratamento de passeio público. Todos os demais projetos, quando apresentam tratamento de urbanização, utilizam as áreas públicas entre os Conjuntos para o encaminhamento de pedestres (Figura 7).



Figura 6 – PR 90/1.



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

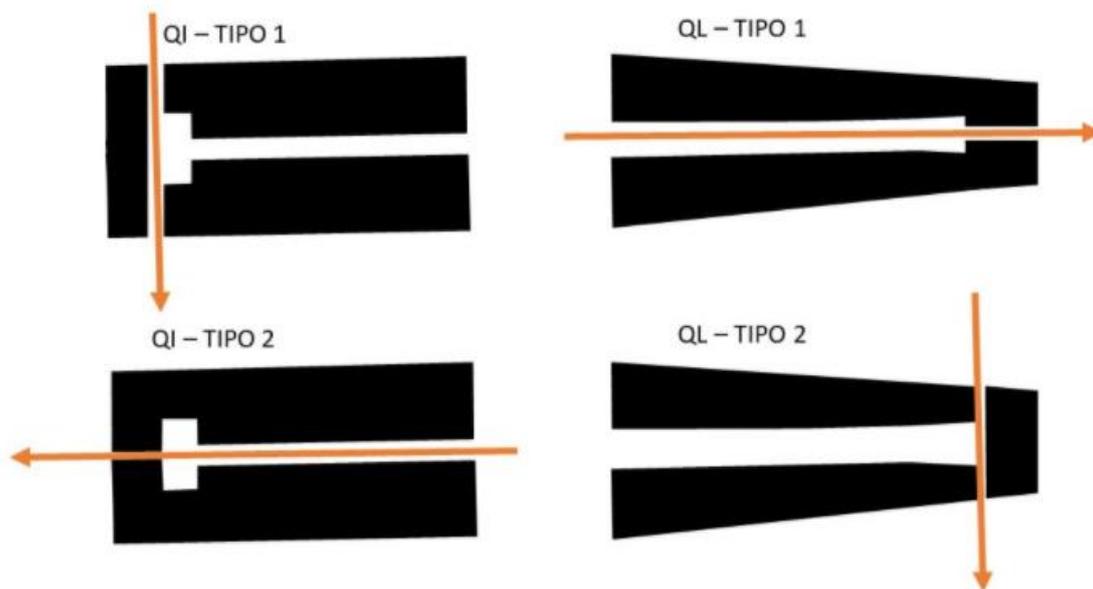


**Figura 7 – PR 13/1 – exemplo recorrente da definição de passeio nos projetos do SHIS.**

Verifica-se também a existência de quatro padrões diferentes de área pública entre os lotes do final dos Conjuntos, conforme Figura 8.



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**



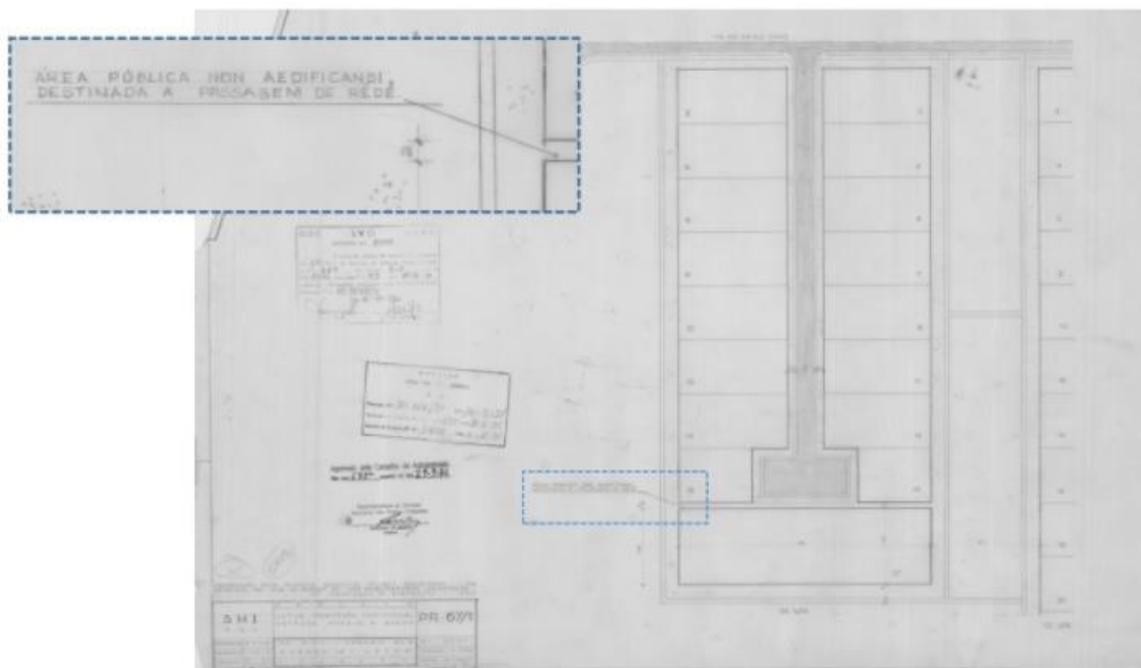
**Figura 8**

As aberturas previstas entre os lotes nos projetos das Quadras do Lago Sul correspondem a 3,00 m de largura para os Conjuntos das QI – Tipo 1 e QL – Tipo 2; 2,00 m de largura para os Conjuntos das QI – Tipo 2; e 4,00 m de largura para os Conjuntos da QL – Tipo 1.



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

Ressalta-se que na PR 67/1 (Figura 9) essas áreas entre os lotes são classificadas como “área verde destinada a passagem de rede”.



**Figura 9**

**4. Quantidade de passagens**

<b>LOCAL</b>	<b>Nº DE PASSAGENS</b>
LAGO SUL	486
LAGO NORTE	405
<b>TOTAL</b>	<b>891</b>

**5. Estudos Realizados**

O estudo elaborado pela AGEFIS foi elaborado em resposta à ação jurídica originária de Ação Civil Pública de autoria do Ministério Público do Distrito Federal e dos Territórios (MPDFT), objeto do processo nº 2012.01.1.099716-4, que trata da desobstrução das passagens de pedestres entre os lotes residenciais do Setor de Habitações Individuais Sul - SHIS e do Setor de Habitações Individuais Norte - SHIN, que estão fora da poligonal da Área de Preservação Permanente de Reservatório - APPR do Lago Paranoá, e em atendimento ao cronograma de desobstrução acordado entre daquela Agência e os órgãos envolvidos no acordo.

Foi realizado um levantamento no qual considerava as passagens obstruídas em três categorias:



ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE

1. De Baixo impacto - passagens que dariam acesso somente a locais com restrição à presença de público, tais como parques e/ou outras unidades de conservação cercadas, instalações de concessionárias de serviços públicos, além de áreas de proteção permanente, solos hidromórficos, matas de galeria, etc. Ou seja, áreas em que por razões ambientais, sanitárias ou de segurança a frequência de pessoas é restrita e/ou indesejável;
2. De Médio impacto - passagens que dariam acesso a locais de fruição do público, porém em situações eventuais e não necessariamente cotidianas. A situação mais típica dessa categoria é a das passagens das quadras QL que dão acesso às áreas desobstruídas na orla do lago Paranoá;
3. De Alto impacto - passagens que comportariam percursos frequentes e cotidianos, sobretudo aqueles em direção aos eixos troncais de circulação viária e de transporte, aos equipamentos públicos comunitários de educação, saúde e segurança, assim como aos comércios locais. As situações mais típicas onde ocorre essa categoria são as Quadras Internas – QI.

O estudo cita que:

*“Verificou-se a predominância de impacto alto das obstruções de passagens de pedestres sobre os percursos realizados diariamente pelos usuários dos modais de transporte público, tanto no Lago Sul como no Lago Norte. No total, foram identificadas 437 passagens com alto impacto urbanístico. Aquelas passagens classificadas como de médio impacto são em número de 286, das 891 cadastradas.*

*Por outro lado, há passagens que dão acesso a áreas restritas como unidades de conservação sem permissão de visitação pública e instalações de concessionárias de serviços públicos, cuja obstrução tem baixo impacto, representando 168 casos no total.”*

O estudo elaborado pela ALAPA analisou as passagens classificadas como médio e alto impacto no estudo da AGEIS (DF Legal). Para elas foi feita uma definição de critérios de análise e avaliação dos graus de relevância urbanística, envolvendo aspectos urbanísticos relacionados à mobilidade, à acessibilidade e à segurança das pessoas nos lugares analisados.

Os critérios foram formatados como perguntas, que foram respondidas com base em mapas axiais elaborados por aquela Associação.

Os critérios/perguntas utilizadas são listadas abaixo:

- Melhora a Mobilidade para o Pedestre?
- Dá acesso diretamente a uma área comercial que é do uso diário das pessoas?
- Dá acesso diretamente a um ponto de ônibus/transporte?
- Dá acesso diretamente a um lote de equipamento público/institucional?
- É possível conectar facilmente com outras vias de circulação de pedestres/becos?



ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE

- É seguro para os pedestres?
- É seguro para as edificações/lotes (segurança patrimonial)?

A partir das respostas obtidas foi considerado uma pontuação para cada passagem, onde as que obtiam pontuação positiva eram orientadas a serem abertas, e as que obtiam pontuação negativa eram a serem fechadas.

O estudo concluiu que 64 passagens eram de alto impacto urbanístico, devendo permanecerem abertas, sendo apenas 7,18% das 891 passagens existentes.

#### **4. Análise SEDUH**

Após análise dos estudos da ALAPA e do DF Legal, esta Secretaria verificou os mapas disponíveis no Geoportal das QIs e QJs dos Lagos Sul e Norte um a um, juntamente com o Google Maps e o site DF no Ponto, o qual informa sobre a localização de todas as paradas de ônibus do Distrito Federal, e elaborou uma proposta para as passagens localizadas no final das quadras, considerando principalmente a facilitação da acessibilidade do pedestre e a segurança deste. Os critérios utilizados foram:

Para sugerir as passagens a permanecerem desobstruídas:

1. Maior facilidade de acesso ao transporte público, provendo uma rota de menor distância aos pontos de ônibus;
2. Maior proximidade de vias provendo uma rota menor aos pedestres;
3. Se a distância da passagem não é tão longa para dar acesso a um ponto de interesse, devido a segurança dos pedestres;
4. Maior facilidade de acesso às áreas comerciais;
5. Maior facilidade de acessos aos lotes de equipamentos públicos;
6. Maior facilidade de acesso à área constante no Projeto Masterplan da Orla do Lago Paranoá;
7. Maior facilidade de acesso às áreas públicas com infraestrutura urbana para esporte, cultura e lazer;
8. Situação fática para passagens que já são frequentemente utilizadas;
9. Passagens já definidas pelo estudo da ALAPA como ‘abertas’, a quais estão em acordo com os critérios do presente estudo.

Para sugerir as passagens a serem fechadas:

1. Passagens que não se encaixam nos critérios acima, que devem gerar espaços sem saída, que desembocam em locais ermos e sem saída;

24.11.2020

11/18



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

2. Passagens que gerem caminhos longos, que possam causar perigos aos transeuntes;
3. Passagens que levam a locais com restrição, devido a cercamentos, como parques e instalações de redes de concessionárias de serviços públicos;
4. Passagens que levam a áreas públicas sem infraestrutura urbana para esporte, lazer e cultura.

Ressalta-se que as situações fáticas tais como edificações que atualmente ocupam as passagens, ou passagem obstruídas com outros elementos, não foram consideradas no presente estudo, prevalecendo as condicionantes acima, que dão ênfase na circulação de pedestres, com segurança.

O presente estudo sugere os seguintes critérios para as passagens a serem fechadas:

1. Que possam permanecer obstruídas por portões ou vegetação evitando o trânsito nessas passagens;
2. Que as desobstruídas possam ser fechadas pela população por portões ou vegetação;
3. O poder público possua facilidade de acesso, quando necessário;
4. Não seja permitido a ocupação de área pública pelos lotes adjacentes, pois caso em algum momento seja necessário utilizá-la, não poderá estar obstruída por edificações ou estar indevidamente incluída nos limites do lote limdeiro;
5. As passagens que dão acesso ao Masterplan da Orla do Lago Paranoá podem ser obstruídas até a implantação do projeto, considerando a segurança dos residentes nos Lago. Ressalta-se que caso tenham alterações no Masterplan deve-se estudar quais becos darão acesso efetivo à orla.

Para as passagens a permanecerem abertas, sugerimos que seja estudado a implantação de infraestrutura básica nestas, como iluminação e pavimentação pelo Poder Público ou por parcerias público/privadas.

A tabela abaixo apresenta a lista de passagens que o presente estudo sugere a permanência destas abertas.

<b>LAGO SUL</b>		
<b>Quadra</b>	<b>Conjunto</b>	<b>Justificativa</b>
QI 1	CJ 1	Estudo DICAD - acesso à área comercial/inst
QI 1	CJ 2	Estudo ALAPA
QI 3	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 3	CJ 6	Estudo DICAD - acesso à área comercial/inst
QI 3	CJ 7	Estudo ALAPA

24.11.2020



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação**  
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC  
Coordenação de Gestão do Território - COGEST  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I e II – DICAD

**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

QI 5	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 5	CJ 10	Estudo ALAPA
QI 5	CJ 17	Estudo ALAPA
QI 5	CJ 19	Estudo ALAPA
QI 5	CJ 20	Estudo ALAPA
QI 7	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 7	CJ 3	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 7	CJ 4	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 7	CJ 6	Estudo ALAPA
QI 7	CJ 7	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 7	CJ 11	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 7	CJ 14	Estudo ALAPA
QL 8	CJ 1	Acesso direto ao Masterplan
QI 9	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 9	CJ 3	Estudo ALAPA
QI 9	CJ 4	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP colocar na imagem
QI 9	CJ 8	Estudo ALAPA
QI 9	CJ 15	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 9	CJ 17	Estudo ALAPA
QI 9	CJ 19	Estudo ALAPA
QI 9	CJ 20	Estudo ALAPA
QL 10	CJ 5	Acesso direto ao Masterplan
QL 10	CJ 6	Acesso direto ao Masterplan
QI 11	CJ 2	Estudo ALAPA
QI 13	CJ 12	Estudo ALAPA
QI 13	CJ 13	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 15	CJ 3	Estudo ALAPA
QI 15	CJ 4	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 15	CJ 5	Estudo ALAPA

24.11.2020



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação**  
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC  
Coordenação de Gestão do Território - COGEST  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I e II – DICAD

**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

QI 15	CJ 6	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 15	CJ 16	Estudo ALAPA
QI 17	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 17	CJ 3	Estudo ALAPA
QI 17	CJ 4	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 19	CJ 3	Estudo ALAPA
QL 20	CJ 5	Acesso direto ao Masterplan
QI 21	CJ 6	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 21	CJ 7	Estudo ALAPA
QI 21	CJ 8	Estudo ALAPA
QI 21	CJ 9	Estudo ALAPA
QI 21	CJ 12	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 21	CJ 14	Estudo ALAPA
QL 22	CJ 1	Acesso direto ao Masterplan
QI 23	CJ 5	Estudo ALAPA
QI 23	CJ 9	Estudo ALAPA
QI 23	CJ 15	Estudo ALAPA
QI 23	CJ 19	Estudo ALAPA
QI 25	CJ 8	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 25	CJ 9	Estudo DICAD - acesso à area comercial/inst
QI 25	CJ 11	Estudo ALAPA
QI 25	CJ 13	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 26	CJ 3	Estudo ALAPA
QI 27	CJ 6	Estudo ALAPA
QI 27	CJ 8	Estudo ALAPA
QI 27	CJ 10	Estudo ALAPA
QI 27	CJ 11	Estudo ALAPA
QI 27	CJ 19	Estudo ALAPA
QI 27	CJ 20	Estudo ALAPA

24.11.2020



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação**  
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC  
Coordenação de Gestão do Território - COGEST  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I e II – DICAD

**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

<b>LAGO NORTE</b>		
<b>Quadra</b>	<b>Conjunto</b>	<b>Justificativa</b>
QI 1	CJ 1	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/áreas comerciais
QI 1	CJ 3	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/áreas comerciais
QI 1	CJ 5	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/áreas comerciais
QI 1	CJ 7	Estudo ALAPA
QI 1	CJ 8	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 2	CJ 5	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/comércio
QI 2	CJ 7	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/comércio
QI 2	CJ 8	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/comércio
QI 2	CJ 9	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/comércio
QI 2	CJ 10	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/comércio
QI 2	CJ 11	Estudo ALAPA
QI 3	CJ 2	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/inst/inst ep
QI 3	CJ 6	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 3	CJ 8	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 3	CJ 10	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/inst/inst ep
QI 3	CJ 11	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 3	CJ 12	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 4	CJ 2	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 4	CJ 5	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 4	CJ 7	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 4	CJ 9	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 4	CJ 10	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 4	CJ 11	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 5	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 5	CJ 3	Estudo ALAPA

24.11.2020

15/18



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação**  
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC  
Coordenação de Gestão do Território - COGEST  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I e II – DICAD

**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

QI 5	CJ 5	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 5	CJ 7	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/inst ep
QI 6	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 6	CJ 3	Estudo ALAPA
QI 6	CJ 5	Estudo ALAPA
QI 6	CJ 7	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/inst ep
QI 6	CJ 9	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus/inst ep
QI 7	CJ 10	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 7	CJ 13	Estudo ALAPA
QI 7	CJ 15	Estudo ALAPA
QI 7	CJ 17	Estudo ALAPA
QI 8	CJ 4	Estudo ALAPA
QI 8	CJ 6	Estudo ALAPA
QI 8	CJ 13	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 9	CJ 10	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 9	CJ 11	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 11	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 11	CJ 2	Estudo ALAPA
QI 11	CJ 7	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 11	CJ 8	Estudo ALAPA
QI 11	CJ 13	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 12	CJ 2	Estudo ALAPA
QI 12	CJ 5	Estudo ALAPA
QI 12	CJ 6	Estudo ALAPA
QI 12	CJ 7	Estudo ALAPA
QI 12	CJ 8	Estudo ALAPA
QI 13	CJ 1	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 13	CJ 3	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 13	CJ 7	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP

24.11.2020



**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

QI 13	CJ 8	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QL 13	CJ 6	Acesso direto ao Masterplan
QI 14	CJ 1	Estudo ALAPA
QI 14	CJ 3	Estudo ALAPA
QI 14	CJ 5	Estudo ALAPA
QL 15	CJ 1	Acesso direto ao Masterplan
QI 15	CJ 1	Estudo DICAD - acesso à INST/INST EP
QI 15	CJ 2	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 16	CJ 4	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus
QI 16	CJ 5	Estudo DICAD - acesso mais fácil à via/ponto de ônibus

A tabela acima apresenta 128 passagens, sendo 63 no Lago Sul e 65 no Lago Norte, sendo 14,37% das 891 passagens existentes nos dois parcelamentos.

Todas as passagens estão e suas justificativas estão ilustradas em imagens no relatório constante anexo I e o estado atual das passagens estão representadas no Anexo II.

## **6. Considerações Finais**

Observa-se que grande quantidade das passagens de pedestres e servidões que foram estabelecidas em projeto e atualmente não funcionam de acordo com a ideia inicial, porque a configuração das Regiões Administrativas se dá de forma diferente, onde não há passeio público para o trânsito de pedestres e também não há a utilização efetiva das passagens pelas Concessionárias de Serviços Públicos.

Ressalta-se que também não há infraestrutura urbana, resultando em passagens públicas, sem manutenção, que podem trazer perigo à população residente e aos pedestres, que eventualmente possam transitar pelas áreas.

O presente estudo tratou de analisar as passagens uma a uma a fim de orientar as passagens a serem consideradas efetivamente como passagens de pedestres, de acordo com os critérios aqui definidos, onde se faz necessário infraestrutura básica, como pavimentação e iluminação, conforme já mencionando, para garantir a segurança dos transeuntes.



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação**  
Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC  
Coordenação de Gestão do Território - COGEST  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I e II – DICAD

**ESTUDO SOBRE PASSAGENS DE PEDESTRES E REDES DE  
INFRAESTRUTURA NOS LAGOS SUL E NORTE**

**7. Equipe Técnica**

**Elaboração:**

Nayse Sampaio Vieira - Diretora (DICAD/COGEST/SUDEC/SEDUH)

Luís Felipe Mansur – Assessor (DICAD/COGEST/SUDEC/SEDUH)

Antonio Maycon Martins – Assessor (DICAD/COGEST/SUDEC/SEDUH)

**Supervisão:**

Janaína Domingos Vieira - Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades (SUDEC/SEDUH)

Andrea Mendonça Moura – Assessora (SUDEC/SEDUH)