



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E**  
**HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL**

Coordenação de Gestão Urbana  
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central  
Adjacente II

Diretrizes para Intervenção Viária -  
SEDUH/SEGEST/COGEST/DICAD-II

**DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA - DIV 03/2022**

**DIRETRIZES PARA PROJETO DE SISTEMA VIÁRIO REFERENTE AO DESLOCAMENTO DA TRAVESSA**  
**SIBIPIRUNA - ÁGUAS CLARAS**

### 1. Introdução

O presente documento foi elaborado a partir de demanda encaminhada por meio do Processo 00111-00000019/2022-68, que trata de projeto de sistema viário referente a um trecho de via que permite acesso ao Lote 25 da Avenida Sibipiruna, na Região Administrativa de Águas Claras.

### 2. Objetivo e Justificativas

As diretrizes aqui apresentadas têm como objetivo auxiliar na elaboração e na análise do projeto de intervenção viária na Travessa Sibipiruna.

Esse trecho da Av. Sibipiruna foi criado para dar acesso ao Lote 25. No entanto, ele não foi construído. No local destinado para a sua locação existe torre de energia elétrica da CEB. Por isso, o Lote 25 está indisponível para venda, aguardando alteração da CST AC – URB 220/92.

Diante dessa situação, a TERRACAP sugeriu elaborar projeto de sistema viário para deslocar a Travessa Sibipiruna e desta forma criar via de acesso ao Lote 25, deixando-o em condições de ser licitado.

### 3. Caracterização da Área

De acordo com a URB 220/92, A Travessa Sibipiruna deveria ocupar a área que se localiza em frente ao Lote 25 e ao lado direito do Lote 23 da Av. Sibipiruna, figura 1.

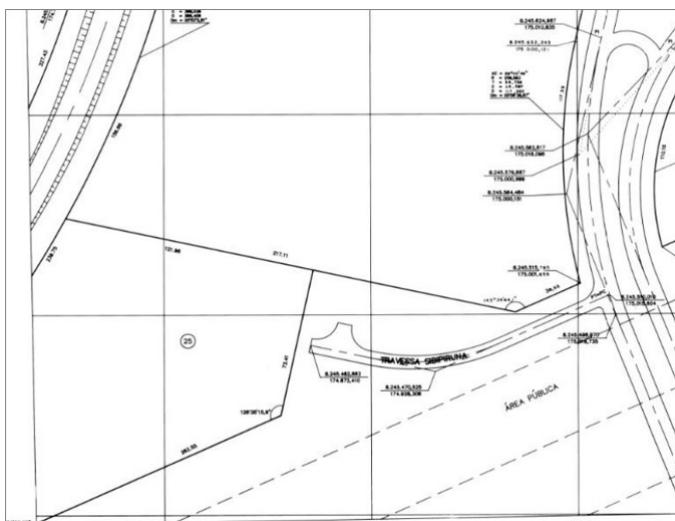


Figura 1 – Localização da Travessa Sibipiruna

Fonte: CST AC – URB 220/92 (<https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>) modificada

A proposta da TERRACAP prevê que a via seja deslocada para junto do Lote 23, onde não há

torre de energia elétrica, o que em nosso entendimento é a opção mais viável, pois do lado oposto existe a previsão da Avenida das Cidades, figuras 2 e 3.

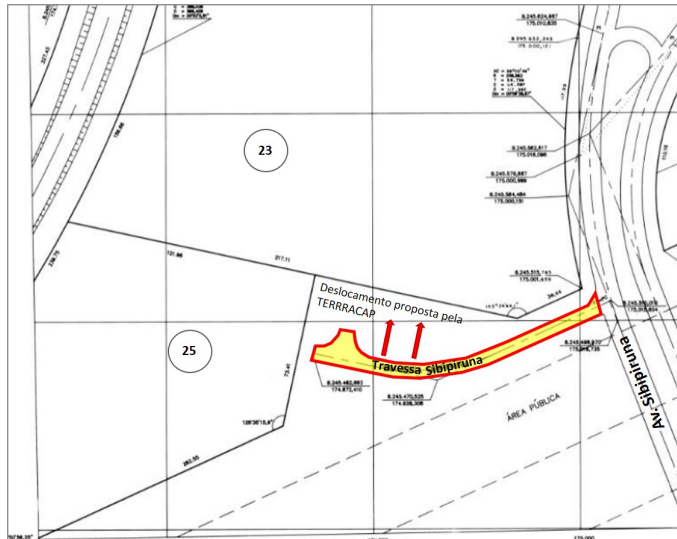


Figura 2 – Indicação do deslocamento proposto pela TERRACAP

Fonte: CST AC – URB 220/92 (<https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>) modificada

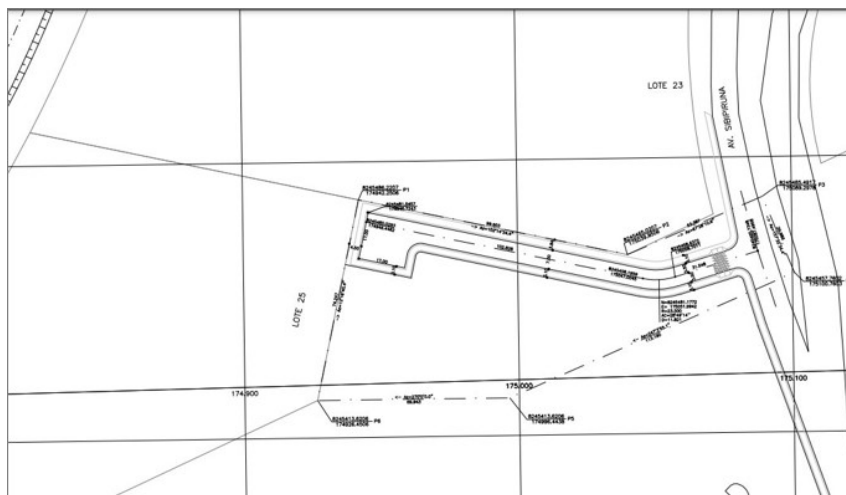


Figura 3 – Proposta da TERRACAP

Fonte: CST AC – SIV 083/21 (77222995)

#### 4. Diretrizes

##### 4. 1 Sinalização

O projeto deve considerar a sinalização como elemento de suma importância para o local, estando diretamente relacionada à organização do trânsito, o que proporciona segurança, orientação e conforto aos usuários.

A proposta de sinalização deve seguir as disposições da Lei nº 9.503/1997, da Resolução do CONTRAN nº 160/2004, do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN, da NBR 9050/2020 e do Decreto nº 39.272/2018 etc. Dentre elas, podemos destacar que:

1. Devem constar do projeto, de forma rigorosa, os sinais de trânsito previstos na Lei nº 9.503/1997, Art. 87, exceto é claro, quando não forem pertinentes, como é o caso dos gestos das pessoas, citados no Inciso VI:

Art. 87. Os sinais de trânsito classificam-se em:

I - verticais;

II - horizontais;

- III - dispositivos de sinalização auxiliar;
- IV - luminosos;
- V - sonoros;
- VI - gestos do agente de trânsito e do condutor.

A instalação das placas de sinalização vertical merece atenção especial, cuidando-se para que não obstruam o passeio das calçadas.

#### 4. 2 Calçadas

De acordo com o Anexo I do Decreto nº 38.047/2017, calçada é o “espaço entre a pista de rolamento e as divisas dos lotes”. As calçadas possuem funções diversas, das quais podem ser destacadas:

1. Permitir a circulação de pedestres;
2. Abrigar mobiliário urbano, rede de infraestrutura, sinalização etc.;
3. Permitir a transição entre as pistas de rolamento e os lotes.

O projeto das calçadas deve garantir uma rota livre e acessível ao usuário. Elas devem ser contínuas e facilmente perceptíveis, tendo como objetivo oferecer segurança e qualidade estética que contribuam para a dinâmica da região, promovendo a integração dos setores do tecido urbano, além de fazerem a conexão com os modais de transporte público.

Elas devem ainda, ser pensadas de tal modo que incentivem os deslocamentos não motorizados. Os percursos devem ser confortáveis para os usuários, considerando-se as diretrizes de mobilidade e acessibilidade universais de acordo com a legislação específica.

A continuidade desses percursos, deve ser complementada por faixas de travessias nas vias, executadas com rebaixamento de meio-fio ou com elevação ao nível da calçada, para atender pedestres e ciclistas, observando-se os principais fluxos de circulação.

Quanto à sua composição, as calçadas devem ser constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada. São elas:

1. faixa de serviço - para instalação de mobiliário urbano (lixeiras, balizadores, placas de endereçamento e afins), sinalização viária, elemento vegetal e redes de infraestrutura urbana;
2. faixa de passeio livre - para circulação de pedestres;
3. faixa de acesso ao lote - para acesso de pedestres e veículos ao lote.

O Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo, em seu item 3.2.1. Calçada-padrão, afirma que, para alcançar suas funções de modo eficaz, uma calçada “deve ser dividida em faixas visualmente separadas no piso, de forma a delimitar cada área com clareza”. Assim, fica garantido que a alocação dos diversos elementos que podem ser abrigados em seus limites, como “o plantio de árvores ou a instalação do mobiliário urbano sejam feitos nos locais adequados, sem prejudicar o fluxo de pedestres”.

A faixa de passeio livre destinada à circulação de pedestres deve ter superfície nivelada, regular, firme, antiderrapante e livre de quaisquer obstáculos como mobiliário urbano, elemento vegetal, sinalização, iluminação pública, tampa de inspeção, grelha de exaustão e de drenagem.

Deve-se ressaltar inclusive, que os acessos aos lotes, como rampas e escadas não ocorram fora dos limites dos lotes, evitando configurar barreiras e interromper a livre circulação de pedestres e ciclistas, exceto nos casos previstos em legislação.

Além das considerações acima, vale lembrar que as dimensões das faixas de setorização das calçadas (faixa de serviço, de passeio livre e de acesso ao lote) devem ser proporcionais às dimensões e categorias das vias a serem revitalizadas, devendo observar as disposições do Decreto nº 38.047/2017, da NBR 9050/2020 e do Guia de Urbanização (SEGETH, 2017).

#### 4. 3 Estacionamentos

O Projeto da TERRACAP, SM 083/21 (77222995), figura 3, não prevê nenhuma vaga de estacionamento. Porém, considerando que não existem estacionamentos públicos nas proximidades, cabe avaliar a criação de um espaço destinado a esse fim, que poderia ser em

frente ao Lote 25, respeitadas as condicionantes que envolvem o projeto, conforme figura 4.



Figura 4 – Sugestão de estacionamento da DICAD II

Fonte: MDE 083/21 (77222995) modificado

Vale lembrar que os projetos de estacionamentos devem observar a política de mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade urbana, de forma a garantir conforto e segurança aos usuários.

A pavimentação deve contribuir para a boa permeabilidade do solo, baixo escoamento superficial das águas pluviais e baixa irradiação de calor e ainda para a redução da velocidade dos veículos.

Quanto à posição das vagas, sugere-se que sejam oblíquas a via, para facilitar a manobra dos veículos, especialmente considerando a limitação da área disponível, imposta pela localização das torres de energia elétrica.

O projeto deve também, estar em consonância com o Decreto nº 38.047/2017, que dispõe sobre parâmetros para o dimensionamento do sistema viário urbano no Distrito Federal; com os normativos que estabelecem o percentual de vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida e aos idosos, entre outras exceções. Devem ser observadas ainda, as orientações contidas no Guia de Urbanização (SEGETH, 2017).

#### 4. 4 Ciclovias

O projeto deve garantir dinâmica para a região, estabelecendo uma inter-relação entre os diversos setores do tecido urbano, por meio de conexões entre a malha cicloviária existente e a proposta. Essa rede deve incentivar os deslocamentos não motorizados e a integração com os modais de transporte público coletivo.

Para o caso de implantação de ciclovia próxima à calçada de pedestre, é aconselhável que a superfície da ciclovia e do passeio sejam visualmente diferenciadas para que não haja a invasão da ciclovia pelo pedestre e vice-versa.

Devem ser atendidos os dispositivos contidos na Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011 - Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, no Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que *estabelece os parâmetros para o dimensionamento do sistema viário urbano do Distrito Federal*, na Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que *institui o Código de Trânsito Brasileiro* e nas demais normas relacionadas ao assunto, além do [Guia de Urbanização](#) (SEGETH, 2017).

#### 4. 5 Elemento Vegetal

No que se refere aos elementos vegetais (extratos arbóreos, arbustivos e forrações), é imprescindível criar um microclima agradável no contexto urbano e uma nova identidade paisagística para a área. Deve-se levar em conta a disposição adequada de árvores no espaço público, evitando o uso aleatório e inadequado das espécies, buscando-se priorizar as espécies nativas.

Deve-se ainda, por meio de estudos de insolação, prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e também de permanência, utilizando-se da vegetação, sem, no entanto,

comprometer a iluminação pública no período noturno e sem constituir obstáculos para a livre circulação dos pedestres, assim como para a sua permanência em determinados locais.

O projeto deve considerar a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de redes aéreas e subterrâneas de infraestrutura, que no caso em questão, foram determinantes para a alteração da CST AC – URB 220/92. Além disso, é preciso observar os recuos e tipologia das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes, levantamento da vegetação existente e nesse caso para então eleger as espécies mais indicadas, os locais corretos e a disposição adequada para plantio de cada exemplar.

Nos estacionamentos, deve-se utilizar vegetação com distanciamento máximo de 10,00m entre as árvores em fileira de vagas, conforme o Decreto nº 38.047/2017, observadas as limitações da rede de energia elétrica existente

Junto às calçadas, áreas de estar e ciclovias, deve-se evitar as espécies arbóreas de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes, as plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas, as que desprendem muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio e as que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

A inobservância destas recomendações pode comprometer a segurança e o conforto dos usuários do local, a estética e a harmonia dos espaços, além de colocar em risco a integridade das próprias plantas.

#### **4. 6 Iluminação**

Recomenda-se que a iluminação pública não seja pensada apenas para os veículos, mas, principalmente, para os pedestres e ciclistas, com espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite.

A altura da iluminação deve estar, preferencialmente, na escala do pedestre. Entretanto, é preciso garantir uma altura mínima para evitar que as pessoas consigam acessar às luminárias sem precisar subir em uma escada ou outro elemento qualquer. Assim, é possível protegê-las com maior eficiência e evitar depredações.

Devem ser observadas as normas ABNT NBR 5101 e NBR 15129.

Seguindo uma tendência mundial, no sentido de se utilizar energia renovável para minimizar os impactos ambientais, convém examinar a viabilidade de complementar o sistema de iluminação com o emprego de energia solar.

#### **4. 7 Mobiliário Urbano**

Os elementos do mobiliário urbano, tais como: lixeiras, placas, entre outros, devem ser padronizados e instalados em locais que permitam sua utilização com conforto e segurança por todos, inclusive por pessoas com mobilidade reduzida.

A instalação de mobiliários urbanos, assim como o plantio de elementos vegetais, não pode constituir obstáculos para a livre circulação e para o estar dos pedestres, devendo ser instalados na faixa de serviço das calçadas e em locais adequados nas áreas de estar, de recreação e de convivência.

Os mobiliários urbanos devem contribuir para a qualificação das áreas públicas, seja nos locais de passagem ou de permanência, de forma a valorizar o espaço do pedestre e do ciclista na cidade, reforçando a sua função social.

Devem ser observadas as orientações contidas na Portaria nº 94/2020 e no [Guia de Urbanização](#) (SEGETH, 2017).

### **5. Recomendações Finais**

- Devem ser consultados DETRAN, DNIT e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as

intervenções futuras;

- Devem ser consultados e compatibilizados os projetos CST AC – URB/MDE 137/93 e CST AC – URB/MDE 121/94 e CST AC – SV 105/2017;
- Devem ser elaborados projetos de infraestrutura, caso seja necessário,
- Deve ser complementada a legislação citada, se necessário, incluindo demais normativos pertinentes aos assuntos em questão.

## 6. Referências

**Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997** – Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

([http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm))

**Lei Complementar nº 90, de 11 de março de 1998** – Aprova o **Plano Diretor Local** da Região Administrativa de Taguatinga - RA III (e Águas Claras) - PDL, conforme o disposto no art. 316 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

([http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/52006/Lei\\_Complementar\\_90\\_11\\_03\\_1998.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/52006/Lei_Complementar_90_11_03_1998.html))

**Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004** – Regulamenta a Sinalização de Trânsito no Brasil. (<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100975>)

**Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009** – Aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências, com alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.

([http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei\\_Complementar\\_803\\_25\\_04\\_2009.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei_Complementar_803_25_04_2009.html))

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

([http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei\\_4566\\_04\\_05\\_2011.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.html))

**Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017** – Regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 205 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos, e dá outras providências.

([http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/efd1811f71f249fd8b41021b8966ef97/Decreto\\_38047\\_09\\_03\\_2017.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/efd1811f71f249fd8b41021b8966ef97/Decreto_38047_09_03_2017.html))

**Decreto nº 38.427, de 1º de junho de 2017** – Dispõe sobre os procedimentos para apresentação de projetos de urbanismo e dá outras providências.

([http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/7e1a814768af47638a45fb9134f70baa/Decreto\\_38247\\_01\\_06\\_2017.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/7e1a814768af47638a45fb9134f70baa/Decreto_38247_01_06_2017.html))

**Guia de Urbanização**. SEGETH, Distrito Federal, 2017 – Guia para “o desenvolvimento de projetos que aprimorem ruas e espaços públicos. ([http://www.seduh.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao\\_Revis%c3%a3o\\_Elei%c3%a7%c3%b5es.pdf](http://www.seduh.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao_Revis%c3%a3o_Elei%c3%a7%c3%b5es.pdf))

**Decreto nº 39.272, de 02 de agosto de 2018** – regulamenta a Lei nº 6.138/2018, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal - COE/DF.

(<http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/bac95d82-c77e-31dd-ad09-f9a0eee7ffd1/DODF%20151%2009-08-2018%20INTEGRA.pdf>)

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

([http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/fdab09844f754a998dea87e64a4b4d54/Lei\\_Complementar\\_948\\_16\\_01\\_2019.html](http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/fdab09844f754a998dea87e64a4b4d54/Lei_Complementar_948_16_01_2019.html))

**ABNT NBR 9050/2020** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. ([https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1\\_-03-08-2020.pdf](https://www.caurn.gov.br/wp-content/uploads/2020/08/ABNT-NBR-9050-15-Acessibilidade-emenda-1_-03-08-2020.pdf))

**ABNT NBR 5101 (2012a)** – Iluminação pública.

**ABNT NBR 15129 (2012b)** – Luminárias para iluminação pública.

**Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do CONTRAN.**

(<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1>)

**Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo** – Apresenta orientações para o desenvolvimento de projeto de sistema viário.

(<https://manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/manual/3-parametros-de-desenho-viario/3-2-espaco-do->



## 7. Equipe Técnica

### Elaboração:

Luciana Barbosa Gomes – Assessora (SEDUH/SEGEST/SUDEC/COGEST/**DICAD-II**)

Alecsandro de Andrade – Diretor Substituto (SEDUH/SEGEST/SUDEC/COGEST/**DICAD-II**)

### Supervisão

Andrea Mendonça Moura - Subsecretária de Desenvolvimento das Cidades  
(SEDUH/SEGEST/**SUDEC**)



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANA BARBOSA GOMES - Matr.0262733-7, Assessor(a)**, em 23/02/2022, às 09:45, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ALECSANDRO ALVES DE ANDRADE JUNIOR - Matr.0276161-0, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente II substituto(a)**, em 23/02/2022, às 09:48, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDREA MENDONÇA DE MOURA - Matr.0276486-5, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 23/02/2022, às 11:30, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:  
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)  
verificador= **80691846** código CRC= **FE048C35**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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