



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E
HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL
Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEADUH/COGEST/DIOEST

DIV 17/2023

ESTACIONAMENTO – SETOR M QNM 36/38 LT D TEMPLO – TAGUATINGA

Processo SEI nº: 00390-00005824/2023-14
Elaboração: Thiago Araujo Possidônio - Assessor (COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH)
Cooperação: Francisco José Antunes Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH)
Equipe técnica: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH), Francisco José Antunes Ferreira – Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH), Márcio Brito Silva Ferreira – Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH), Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH), Thiago Araujo Possidônio - Assessor (COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH).
Coordenação: Fernanda Ferreira das Graças – Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH)
Supervisão: Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Interessado: ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DE TAGUATINGA
Endereço: SETOR M QNM 36/38 LT D TEMPLO

1. Disposições iniciais

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal é o órgão que formula diretrizes para a elaboração de projetos de alteração de parcelamento existente, de sistema viário e de qualificação urbana, regulamentado pela [Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de projeto de intervenção viária referente à implantação de estacionamento público na área próxima à entidade religiosa "A Igreja de Jesus Cristo dos Santos Últimos Dias", situada na EQNM 36/38, Lote D, em Taguatinga Norte, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 04015-00000744/2021-77 cuja ação foi motivada pela requisição da Administração Regional de Taguatinga;

1.3. Esta DIV 17/2023 é fundamentada no artigo 2º da [Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#), que institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório;

1.4. Este documento define: **Estacionamento, Acessibilidade, Sinalização, Ciclovia, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano, Redes de Infraestrutura;**

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 17/2023 serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);

1.6. A localização da área objeto desta DIV encontra-se indicada na **Figura 1 e 2**;

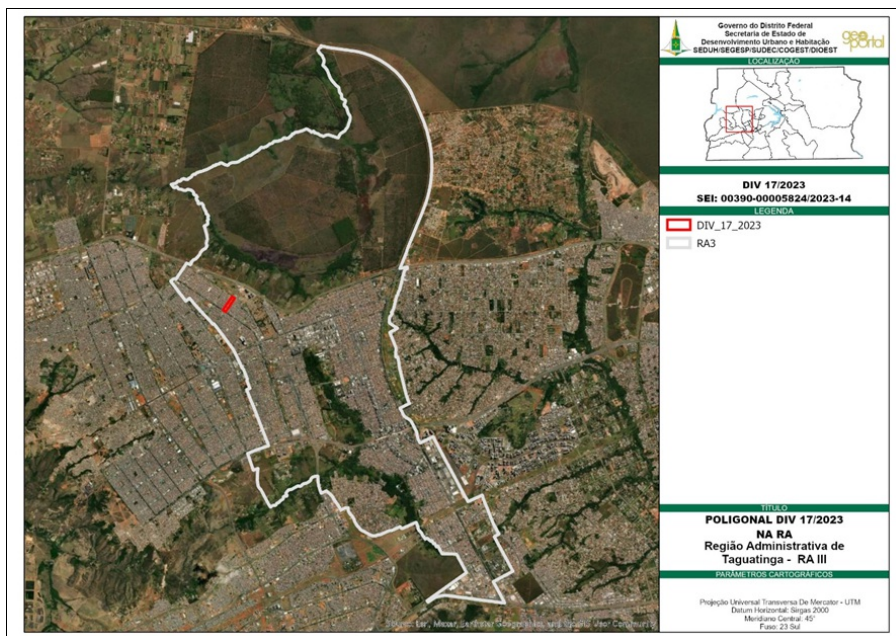


Figura 1: Localização da DIV 17/2023 na RA – Fonte: Geoportal/SEDUH

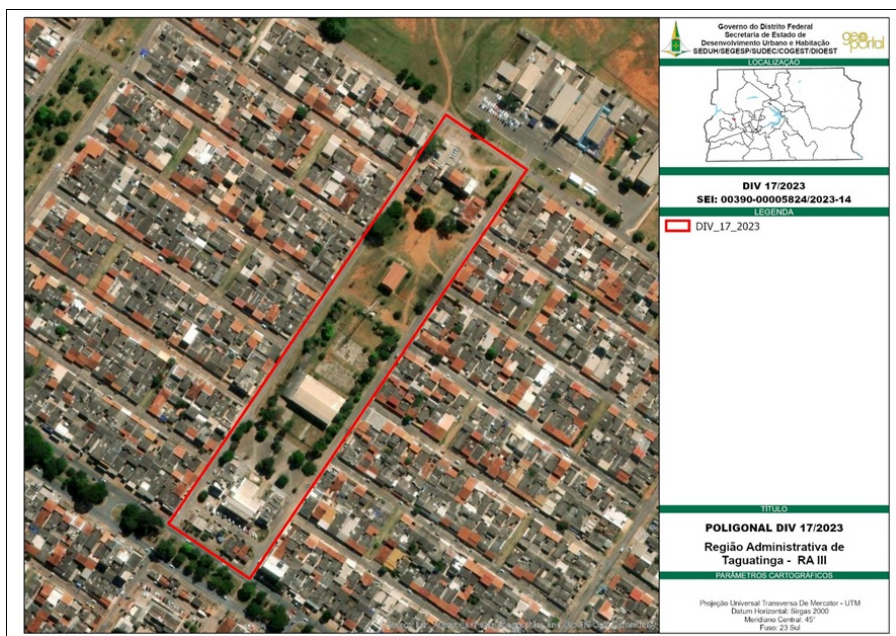


Figura 2: Localização da DIV 17/2023 – Fonte: Geoportal/SEDUH

2. Objetivo e Justificativas

- 2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de intervenção viária, para a implantação de estacionamento, abertura de novas ligações viárias, regularização de vias implantadas e qualificação dos espaços livres de uso público - ELUPs, localizado no Setor M Norte, QNM 36/38.
- 2.2. Apresentar soluções para promover melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo assim, para a qualidade da mobilidade urbana;
- 2.3. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana;
- 2.4. Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;
- 2.5. Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;
- 2.6. Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;
- 2.7. Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população;

3. Histórico

3.1. A área urbana de Taguatinga é extremamente próxima às Regiões Administrativas de Ceilândia e Samambaia, formando uma única grande área metropolitana. A RA de Ceilândia se originou do desmembramento de Taguatinga, sendo assim, os seus respectivos desenhos urbanos são semelhantes. A entrequadra EQNM 36/38, em que a poligonal desta DIV 17/2023 está localizada, possui a mesma tipologia das entrequadras de Ceilândia, porém, ao contrário de Taguatinga, no PDL de Ceilândia constam diretrizes específicas e devido ao seu planejamento em larga escala, de forma repetitiva, apresentam os mesmos problemas (Figura 3);



Figura 3: Entrequadras existentes em Ceilândia. Fonte: SEDUH/DIOEST.

3.2. No PDL de Ceilândia aprovado pela Lei Complementar nº 314, de 1 de setembro de 2000, as entrequadras deverão ser objeto de projeto urbanístico especial, onde estabelece no Art. 109:

“Art. 109. As áreas das entrequadras serão objeto de projeto urbanístico especial observadas as seguintes diretrizes.

- I - garantia de configuração e constituição de praças e áreas de esportes.
- II - ocupação das áreas públicas sem vocação para a constituição de praças e quadras de esportes, por meio da criação de unidades imobiliárias ou da ampliação das existentes, quando for o caso.”
- III - revisão do sistema viário com a abertura de vias laterais às entrequadras.

3.3. Dentre as Diretrizes de Intervenção Viária - DIV realizadas em Ceilândia, muitas delas são para intervenções nas entrequadras, que apresentam as mesmas demandas. As principais necessidades são para alteração no sistema viário e requalificação urbana em praças, áreas de lazer e esporte, onde em muitas ocasiões os espaços são degradados e ocupados. Em relação as suas áreas livres públicas e sua malha viária, são definidas as seguintes diretrizes, (Figura 4 e 5) presentes na Memória Técnica do PDL de Ceilândia:

e) Áreas Livres Públicas das Entrequadras

As áreas de entrequadras, projetadas para abrigarem as atividades de encontro social e apoio ao uso residencial das quadras lindeiras, possuem algumas falhas de projeto, o que prejudica a integração da malha urbana. Como consequência temos espaços pouco atrativos para a população, que são freqüentemente invadidos pela ampliação ilegal dos lotes existentes. O PDL determina para as entrequadras, a elaboração de projetos urbanísticos especiais, que poderão adotar soluções morfológicas diferenciadas para cada caso, desde que atendidas as diretrizes estabelecidas:

- reforço à configuração e constituição das áreas de praças e ocupação das áreas públicas ociosas, por meio da criação de unidades imobiliárias. A morfologia atual consiste em lotes soltos no terreno (que acabam tornando-se ilhas muradas) e uma multiplicidade de trechos e faixas estreitas de área pública, sem destinação clara, desconstituídos, e de difícil manutenção;
- garantia de áreas para equipamentos de esportes, uma das grandes demandas da população;
- interligação de vias, de forma a permitir a circulação de veículos entre os conjuntos residenciais e nas laterais da entrequadra.
- acesso de veículos à divisa posterior dos lotes de comércio local, de forma a tornar agradáveis as áreas localizadas “nos fundos” dos comércios, revertendo a situação atual, na qual essas áreas tornaram-se local de depósito de mercadorias, lixo e entulho.

Figura 4: Memória Técnica do PDL de Ceilândia a respeito das entrequadras (página 99). Fonte:

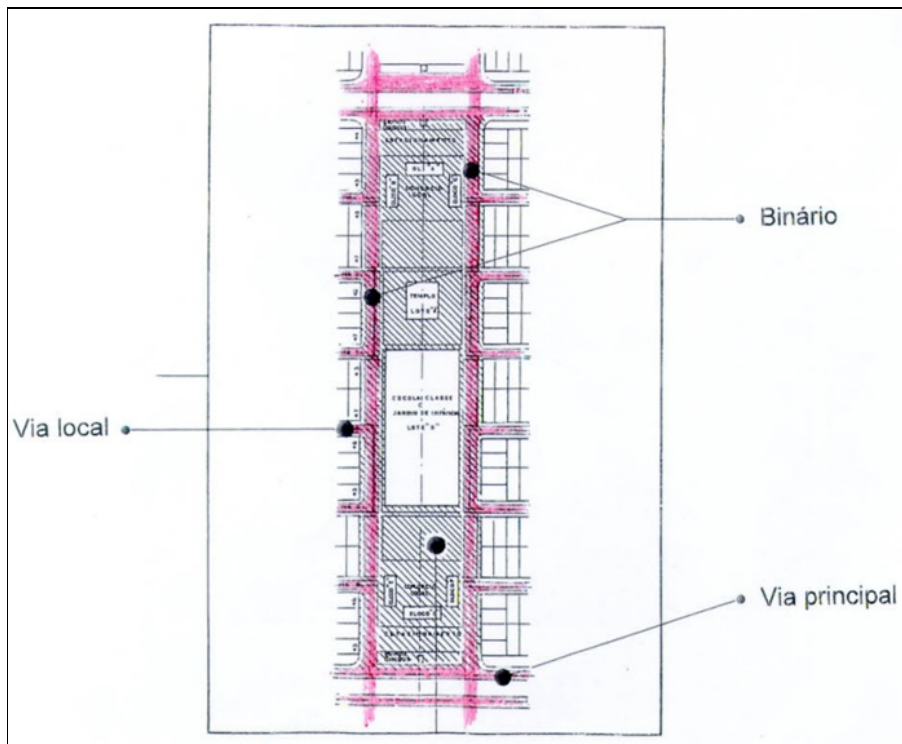


Figura 5: Croqui previsto no PDL de Ceilândia para o sistema viário das entrequadras. Fonte: SEDUH.

3.4 Vale destacar o projeto de requalificação MDE 124/2009 para a EQNM 05/07, em Ceilândia, proposto de acordo com as diretrizes definidas no PDL, que foi utilizado como referência para as demais entrequadras da região. Por mais que a configuração dos lotes tenha pequenas diferenças na sua morfologia urbana, muitas das propostas de intervenção são aplicáveis em todas elas. O projeto objetiva ocupar espaços vazios não utilizados, criando áreas de convivência para a população e incorporando um sistema viário mais funcional e seguro, com novos acessos, aplicando o binário viário (Figura 6);



Figura 6: Projeto realizado para a entrequadra EQNM 05/07 em Ceilândia. Fonte: SEDUH

3.5. Diante de todo o estudo realizado para as entrequadras de Ceilândia, a finalidade desta diretriz consiste na implantação desses elementos na entrequadra de Taguatinga, adaptando-os conforme a sua situação;

4. Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

4.1. O local objeto da intervenção, de acordo com o macrozoneamento do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, aprovado pela [Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), atualizada pela [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#), está inserido na na Zona Urbana de Uso Controlado II – ZUUC II (Figura 7);

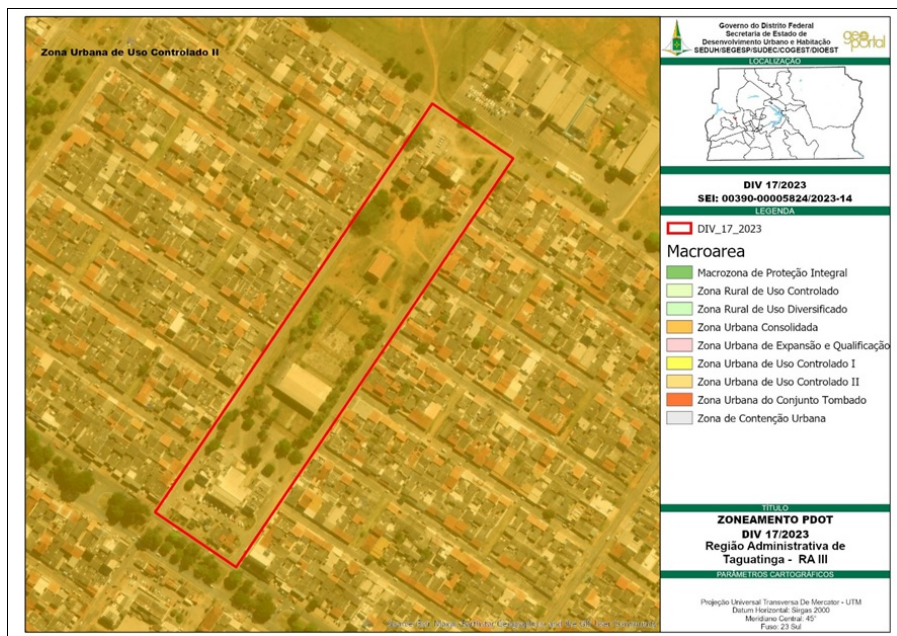


Figura 7: Enquadramento no PDOT. Fonte: SEDUH/DIOEST

4.2. Segundo o artigo 70 do PDOT, a ZUUC II “é composta por áreas predominantemente habitacionais de baixa e média densidade demográfica, com enclaves de alta densidade, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, sujeitas a restrições impostas pela sua sensibilidade ambiental e pela proteção dos mananciais destinados ao abastecimento de água”. O artigo 71 do PDOT estabelece que para a citada zona devem ser respeitadas as seguintes diretrizes:

- I – permitir o uso predominantemente habitacional de baixa e média densidade demográfica, com comércio, prestação de serviços, atividades institucionais e equipamentos públicos e comunitários inerentes à ocupação urbana, respeitadas as restrições de uso determinadas para o Setor Militar Complementar e o Setor de Múltiplas Atividades Norte;
- II – respeitar o plano de manejo ou zoneamento referente às Unidades de Conservação englobadas por essa zona e demais legislação pertinente;
- III – regularizar o uso e a ocupação do solo dos assentamentos informais inseridos nessa zona, conforme estabelecido na Estratégia de Regularização Fundiária, no Título III, Capítulo IV, Seção IV, considerando-se a questão urbanística, ambiental, de salubridade ambiental, edificação e fundiária; [\(Inciso alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 854 de 15/10/2012\)](#)
- IV – qualificar e recuperar áreas degradadas ocupadas por assentamentos informais de modo a minimizar danos ambientais;
- V – adotar medidas de controle ambiental voltadas para o entorno imediato das Unidades de Conservação de Proteção Integral e as Áreas de Relevante Interesse Ecológico inseridas nessa zona, visando à manutenção de sua integridade ecológica;
- VI – adotar medidas de controle da propagação de doenças de veiculação por fatores ambientais; (PDOT/2012)”.

4.3. O sistema viário é predominante local, as vias que se relacionam com a área da poligonal estudada se caracterizam como “Via Secundária ou Coletora” e “Via de circulação”, aonde acontece o maior fluxo de automóveis, na via M-4 (Figura 8);



Figura 8: Relação da poligonal objeto desta DIV em relação a hierarquia viária do PDOT. Fonte: SEDUH/DIOEST

5. Plano Diretor Local - PDL

5.1. A área de estudo está definida no Plano Diretor Local - PDL de Taguatinga, RA III, aprovado pela Lei Complementar nº 90, de 11 de Março de 1998, conforme art. 316 da Lei Orgânica do Distrito Federal (Figura 9);

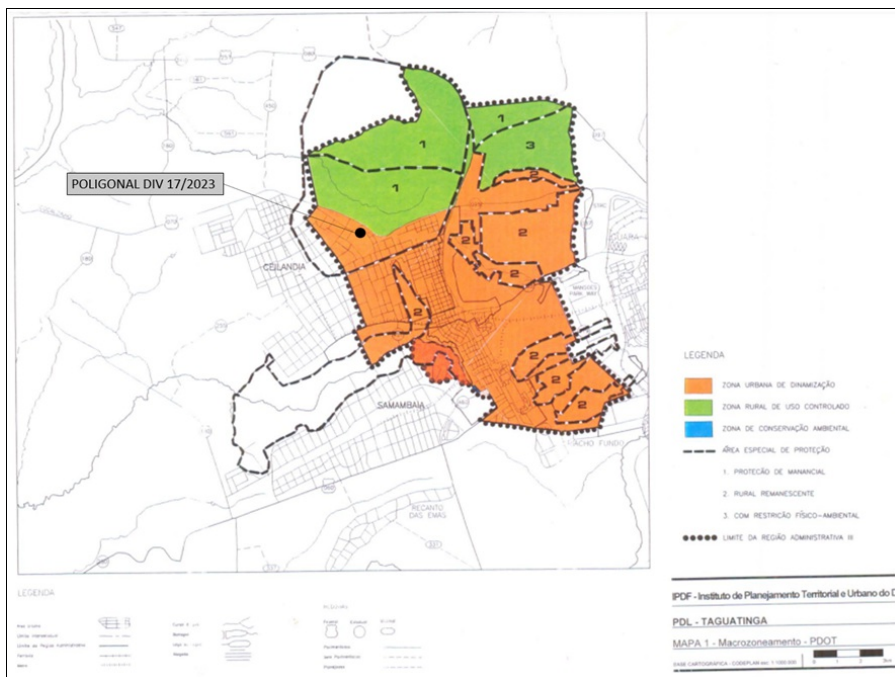


Figura 9: Localização aproximada da poligonal de estudo no Macrozoneamento do PDL de Taguatinga. Fonte: PDL de Taguatinga, Anexo I – Mapas

5.2. Os objetivos do PDL constam no seu artigo 3º, que diz:

- Art. 3º - O Plano Diretor Local de Taguatinga tem como objetivos:
- I - promover a dinamização territorial de Taguatinga, em articulação com as Regiões Administrativas de Ceilândia e Samambaia, localizadas na área central do eixo oeste-sudoeste do Distrito Federal, definido com o Zona Urbana de Dinamização pelo PDOT;
 - II - viabilizar o desenvolvimento de atividades econômicas, estabelecendo as condições urbanísticas necessárias à autonomia socioeconômica da RA III;
 - III - promover a integração físico-funcional entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia;
 - IV - simplificar as normas de uso e ocupação do solo e adequá-las à dinâmica socioeconômica;
 - V - proporcionar à coletividade o retomo da valorização imobiliária decorrente das intervenções do poder público;
 - VI - preservar a qualidade do meio ambiente e dos recursos naturais;
 - VII - racionalizar os custos de urbanização e de infra-estrutura;

- VIII - melhorar a qualidade dos espaços públicos;”
- IX - otimizar a circulação viária.

6. Caracterização da área de intervenção/Projetos Urbanísticos

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A área da DIV 17/2023 encontram-se inseridos na poligonal do projeto urbanístico CST PR 336/1 (Figura 10);

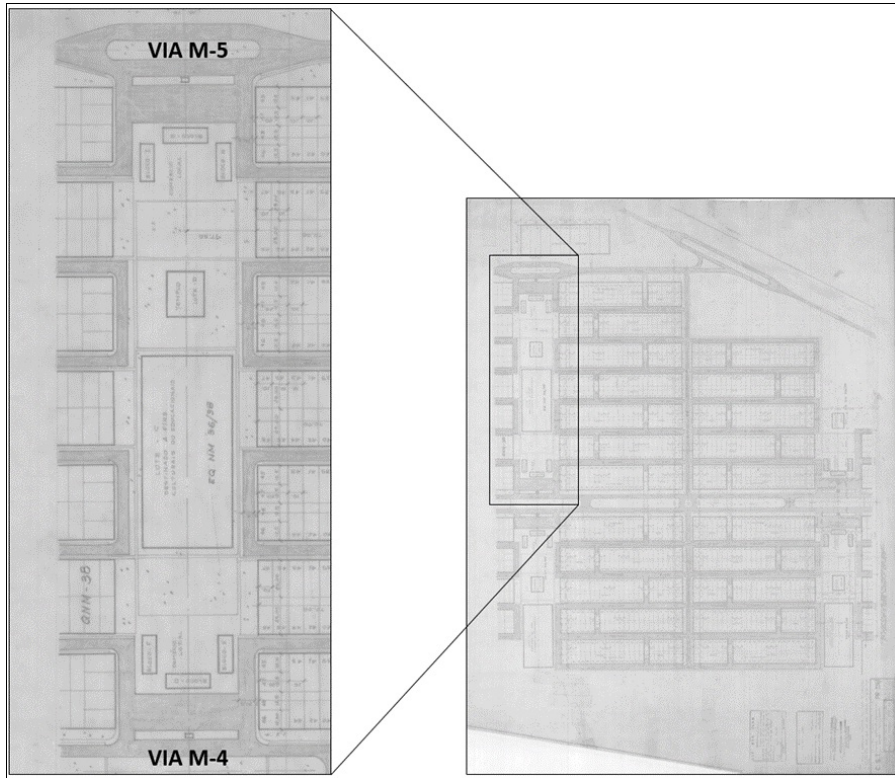


Figura 10: Projeto de urbanismo registrado em cartório PR 336/1. Fonte: SEDUH/DIOEST.

6.1.2. A entrequadra EQNM 36/38 não é contemplado com acessos que permitem conectar as duas vias principais M-4 e M-5, a configuração do sistema viário não possui ligações;

6.1.3. O projeto prioriza o pedestre, muitos espaços foram destinados como rotas de pedestres e Espaços Livres de Uso Público – ELUP;

6.1.4. Foram designados abrigos para ônibus próximo as principais vias M-4 e M-5, juntamente com bolsão de estacionamento;

6.1.5. A área entre os blocos foi estabelecida para o comércio local;

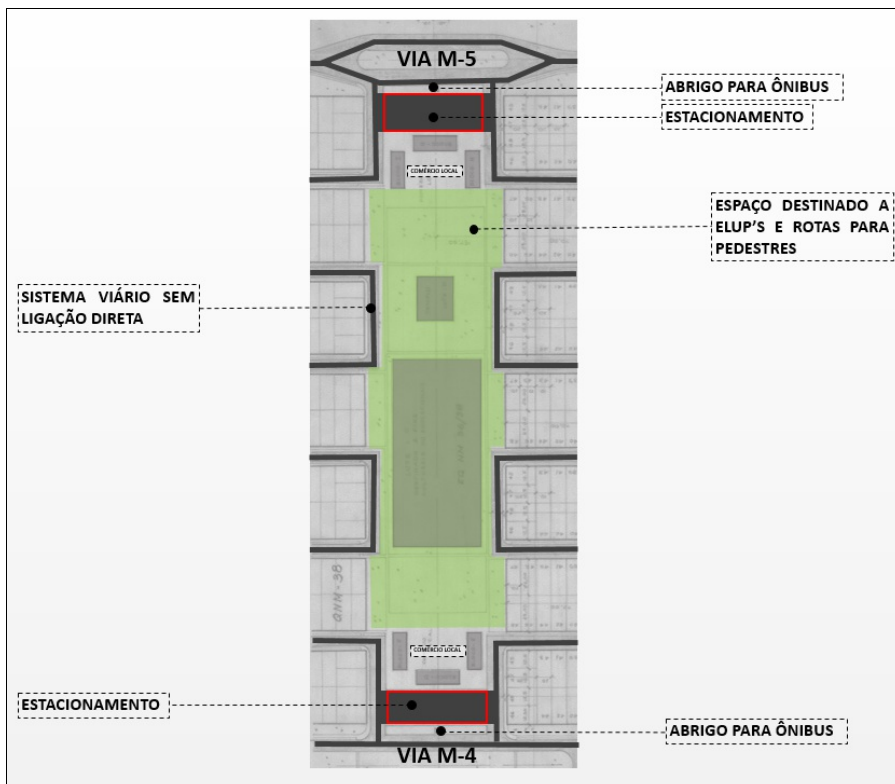


Figura 11: Configuração da entrequadra EQNM 36/38. Fonte: SEDUH/DIOEST

7. Os lotes circunvizinhos a esta DIV 17/2023 são definidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, em sua maioria, como unidades de uso e ocupação do solo UOS RO 1, RO 2 e CSIIR 2 NO. Já localizados dentro da poligonal como Inst EP e CSIIR 1 (Figura 12);

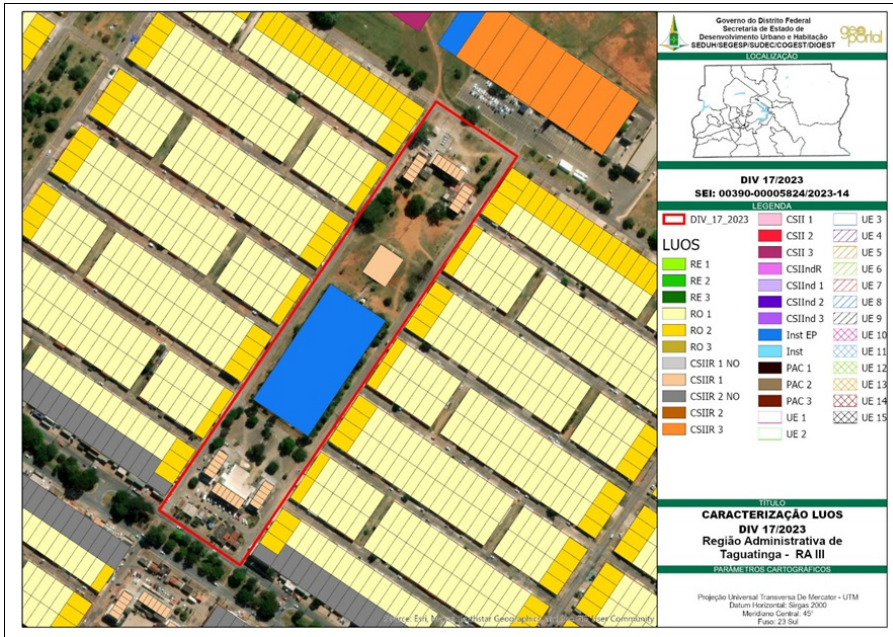


Figura 12: Enquadramento da área na LUOS. Fonte: Mapoteca/SEDUH

7.1. Para as UOS dos lotes nas proximidades com a poligonal da DIV 17/2023 o Art 5º da LUOS que estabelece:

"Art. 5º O uso do solo nos lotes e nas projeções abrangidos por esta Lei Complementar é indicado por unidades de uso e ocupação do solo - UOS no Anexo II.

§ 1º São categorias de UOS:

UOS RO – Residencial Obrigatório, onde o uso residencial é obrigatório, sendo facultado o uso não residencial simultâneo, e que apresenta 3 subcategorias:

a) RO 1 - onde é obrigatório o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar, sendo facultado, simultaneamente, o uso não residencial com atividade econômica realizada no âmbito doméstico, não sendo autorizado o acesso independente;

b) RO 2 - localiza-se ao longo de vias de conexão entre conjuntos e quadras, onde é obrigatório o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar, sendo facultado, simultaneamente, o uso não residencial exclusivamente no pavimento diretamente aberto para logradouro público e independente da habitação;

(...)

III - UOS CSIIR - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial, onde são obrigatórios os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, simultaneamente ou não, e admitido o uso residencial desde que este não ocorra voltado para o logradouro público no nível de circulação de pedestres, e que apresenta 3 subcategorias:

a) CSIIR 1 - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;

(...)

IV - UOS CSIIR NO - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional, Industrial e Residencial Não Obrigatório, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional, industrial e residencial, nas categorias habitação unifamiliar ou habitação multifamiliar em tipologia de casas ou habitação multifamiliar em tipologia de apartamentos, não havendo obrigatoriedade para qualquer um dos usos, e que apresenta 2 subcategorias:

b) CSIIR 2 NO - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;

(...)

IX - UOS Inst EP - Institucional Equipamento Público, onde são desenvolvidas atividades inerentes às políticas públicas setoriais, constituindo lote de propriedade do poder público que abrigue, de forma simultânea ou não, equipamentos urbanos ou comunitários;

8. Relatório Fotográfico



Figura 13: Indicação dos registros fotográficos. Fonte: SEDUH/DIOEST

8.1. Baseado nos registros fotográficos, foi possível identificar as principais demandas da área, comparando os projetos registrados com a situação atual (Figura 14);

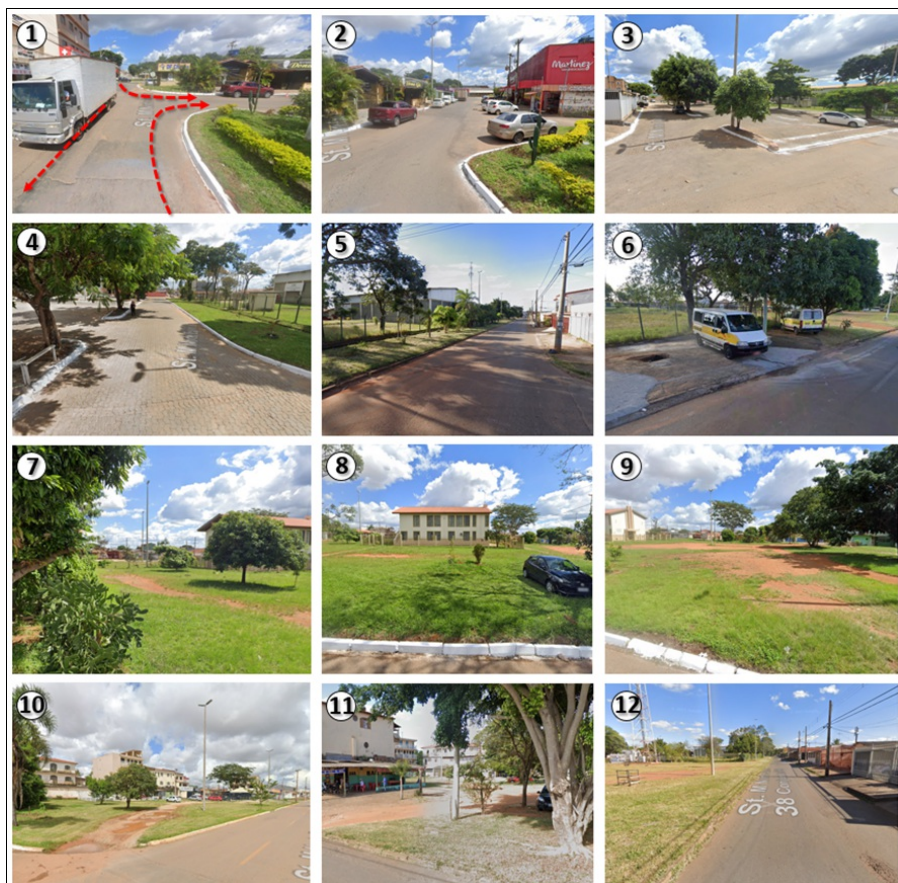


Figura 14: Registros fotográficos. Fonte: SEDUH/DIOEST

9. Diagnóstico

- 9.1.** Vista 1 - O sistema viário da área não segue o previsto em projeto registrado, percebe-se a existência de conflito viário logo na parte inicial da entrequadra, onde possui mais de um sentido na mesma via;
- 9.2.** Vista 2 - Onde seria um bolsão de estacionamento como consta no projeto, um novo acesso viário foi aberto, com a implantação de diversos comércios;
- 9.3.** Vista 3 e 4 - Dois acessos viários e estacionamento implantados de forma irregular, não previstos em projeto;
- 9.4.** Vista 5 - A ausência de calçada é perceptível em toda a via, sem qualquer meio de caminhabilidade para pedestres;
- 9.5.** Vista 6 - Estacionamentos irregulares são usados sem a devida estrutura;
- 9.6.** Vista 7 - Área destinada a ELUP, não qualificada;
- 9.7.** Vista 8 - Área de interesse para a implantação de estacionamento, próxima ao templo;
- 9.8.** Vista 9 - ELUP a requalificar;
- 9.9.** Vista 10 - O que seria abrigo para ônibus e bolsão de estacionamento de acordo com o projeto registrado, não foi realizado. A área não é qualificada e um acesso irregular ainda é utilizado;
- 9.10.** Vista 11 - Observa-se que há a existência de comércios locais, porém sua área não é devidamente urbanizada;
- 9.11.** Vista 12 - Ausência de calçada em toda a via;

10. Diretrizes gerais

- 10.1.** Considerar a diversidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;
- 10.2.** Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção viária;
- 10.3.** Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;
- 10.4.** Considerar o contexto em que a via está inserida, a paisagem, as características de uso e ocupação do solo limítrofe, a densidade populacional prevista para a área e a apropriação desta pela população;
- 10.5.** Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;
- 10.6.** Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;
- 10.7.** Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na [ABNT-NBR-9050/2020](#), promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo,

peças com deficiência e idosos;

10.8. Implantar, se possível, medidas para a ampliação do uso de bicicletas para os deslocamentos na área de estudo;

11. Diretrizes específicas

11.1. Croqui indicativo dos elementos integrantes da DIV

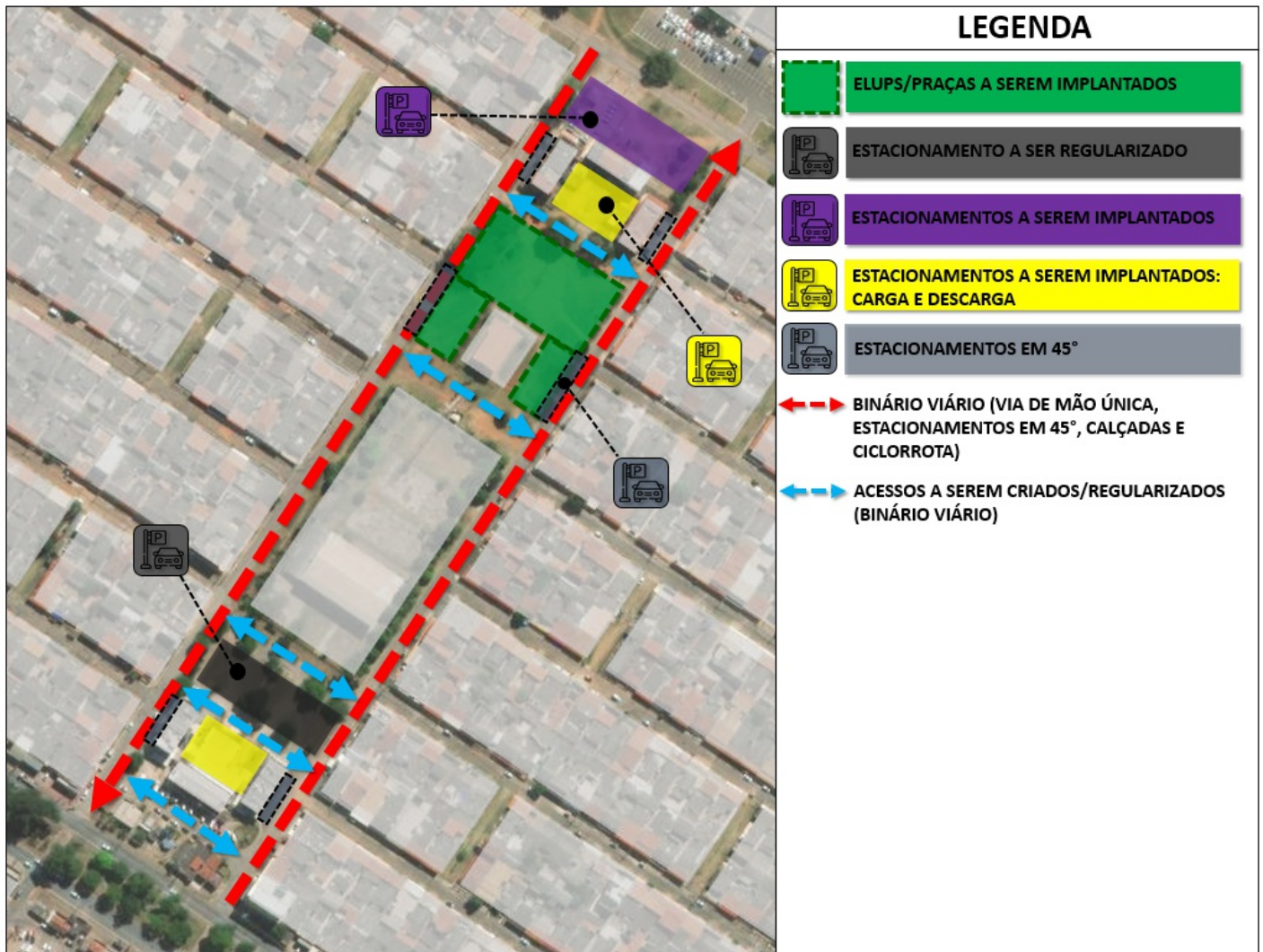


Figura 15: Croqui da proposta. Fonte: SEDUH/DIOEST

11.2. Alterar a configuração do sistema viário da entrequadra para o binário viário, com o objetivo de eliminar os conflitos nas vias, buscando agregar na circulação de veículos, pedestres e ciclistas;

11.3. Para evitar estacionamentos irregulares ocupando lugares públicos o binário viário permite a implantação de estacionamentos em 45°, desde que seja garantida calçadas para pedestres ao longo da via, proporcionando uma melhor funcionalidade e segurança;

11.4. Estacionamentos já existentes serão regularizados e requalificados. Dos que serão implantados, alguns irão atender as áreas comerciais, servindo como carga e descarga, outros serão dispostos ao longo da via nas áreas de maior demanda;

11.5. Prever novos acessos viários com o propósito de desenvolver um melhor fluxo de veículos e regularizar os já existentes;

11.6. Criar áreas de lazer, convivência e esporte nas áreas destinadas a ELUP, com os devidos mobiliários urbanos, fazendo com que moradores possam usar o espaço em diversos horários do dia, agregando com o paisagismo e variados tipos de arborização;

11.7. Dar prioridade ao pedestre, propiciando novas formas de caminhabilidade com rotas acessíveis;

11.8. Calçadas

11.8.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno;

11.8.2. Garantir passeio com 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;

11.8.3. Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, nivelado ao longo das ruas e especificação da superfície conforme ABNT NBR 9050/2020;

11.8.4. Além de respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT NBR 90/50, considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos,

pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

11.8.5. Prever calçadas constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada, devendo observar as disposições do [Decreto nº 38.047/2017](#), da [NBR 9050/2020](#) e do [Guia de Urbanização \(SEGETH, 2017\)](#). 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;

11.8.6. Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, segura contra deslizamentos e resistente a intempéries;

11.8.7. Prever nas proximidades de rampas e de passarelas de acesso principais às edificações: faixas de travessias de vias; rebaixamento de meios-fios ou nivelamento entre calçada e via; sinalização horizontal e vertical educativa ou de advertência;

11.8.8. Assegurar 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;

11.8.9. Utilizar o piso podotátil de alerta, padrão, de alta resistência, demarcando o mobiliário, o elemento vegetal, os locais de travessia e desníveis, conforme ABNT [NBR 9050/2020](#) e [NBR 16537](#) (acessibilidade - sinalização tátil no piso);

11.8.10. Considerar as disposições da [Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009](#), que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência;

11.9. Estacionamentos

11.9.1. Seguir o disposto no [Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017](#), que regulamenta o art. 20, da [Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal;

11.9.2. Garantir que os estacionamentos contendam paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

11.9.3. Observar as proporções necessárias para atender o percentual de vagas destinadas às pessoas com mobilidade reduzida, aos idosos, às motocicletas e a bicicletas conforme definidos em legislação específica;

11.9.4. Atender a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal.

11.10. Sinalização

11.10.1. 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 DENATRAN de 2007](#), da [NBR 9050/2020](#) e do [Decreto nº 39.272/2018](#), de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;

11.10.2. Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para deficientes, idosos e motocicletas, conforme a [NBR 9050/2015](#);

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

11.11. Ciclovias

11.11.1. Garantir uma superfície de rolamento regular, antiderrapante, impermeável e se possível, de aspecto agradável, além de prever a drenagem adequada para evitar a formação de poças de água na via ciclável;

11.11.2. Prever medidas de moderação de tráfego motorizado priorizando a segurança dos ciclistas;

11.11.3. Incentivar os deslocamentos não motorizados e a integração com os modais de transporte público coletivo;

11.11.4. 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.

11.12. Paisagismo

11.12.1. Preservar as espécies arbóreas existentes, localizadas próximas às vias locais, e relocar as mudas recém-plantadas inserindo-a no contexto do projeto;

11.12.2. Priorizar o plantio de espécies nativas do Cerrado, encontradas no viveiro da Novacap, conforme dispõe a [Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019](#);

11.12.3. 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;

11.12.4. Atender o que dispõe o [Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018](#), quanto à supressão e compensação de vegetação, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas, necessárias para a execução do projeto;

11.12.5. Nos estacionamentos deve-se utilizar vegetação de porte arbóreo, com distanciamento máximo de 10,00m entre as árvores em fileira de vagas, conforme o [Decreto nº 38.047/2017](#);

11.12.6. Considerar para o projeto de paisagismo a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de fiação aérea e redes subterrâneas de infraestrutura, iluminação pública, recuo e tipologia das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes e arborização existente;

11.12.7. Garantir que o canteiro ao redor das árvores tenha tamanho adequado à espécie plantada, de forma que as raízes tenham espaço suficiente para crescer;

11.12.8. Não é permitido junto às calçadas:

- Espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes;
- Árvores caducifólias;
- Árvores com sistema radicular superficial, sendo o ideal o pivotante;
- Plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas e as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio;
- Árvores que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

11.13. Iluminação

11.13.1. Não deve ser 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;

11.13.2. Prever iluminação com altura situada preferencialmente na escala do pedestre, entretanto, sendo dificultado o acesso à luminária por qualquer um sem o uso de escada ou de outro elemento que eleve sua altura;

11.13.3. Garantir uma distância entre as luminárias de modo que a rua apresente os níveis mínimos de luminosidade de acordo com a NBR 5101;

11.13.4. Nas áreas de travessia de pedestres, instalar a iluminação pública com foco na calçada, garantindo a visibilidade dos pedestres por parte dos motoristas;

11.13.5. Sugere-se que o sistema de iluminação seja complementado com a instalação de postes solares fotovoltaicos movidos à luz solar, por apresentar uma alternativa com boa relação custo-benefício e manutenção reduzida.

11.14. Mobiliário Urbano

11.14.1. Instalar mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, paraciclos, quiosques, iluminação, PEC, playground e outros) adequados ao local, que proporcionem conforto e segurança a todos os usuários, inclusive a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

11.14.2. Padronizar o mobiliário urbano observando os critérios de segurança para o usuário e seguir o conceito do desenho universal de forma a permitir que o uso seja efetivamente democrático dentro do espaço urbano;

11.14.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

11.14.4. Garantir a rápida compreensão do modo de uso de cada elemento;

11.14.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

11.14.6. Garantir que os mobiliários urbanos não constituam 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;

11.14.7. Devem ser observadas as orientações contidas no [Guia de Urbanização](#) (SEGETH, 2017).

11.15. Redes de infraestrutura

11.15.1. Considerar as interferências com redes de concessionárias de serviço público projetadas e existentes no local, compatibilizando o posicionamento destas com o uso dos espaços que compõem a rua;

11.15.2. Verificar a viabilidade econômica para alocar em subsolo o cabeamento aéreo presente nos espaços livres de uso público;

11.15.3. Prever rede de drenagem de águas pluviais, de acordo com a necessidade.

12. Disposições finais

12.1. 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;

12.2. O Projeto deve ser elaborado em conformidade com a legislação vigente, em especial com o [Decreto nº 38.247 de 1º de junho de 2017](#), que “dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo”;

12.3. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, a fim de apreciação do atendimento a estas Diretrizes Urbanísticas;

12.4. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIV 17/2023;

12.5. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e

urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da [LUOS/2022](#), estudos urbanísticos específicos e legislação específica.

13. Referências Bibliográficas

ABNT (2012a) NBR 5101 Iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2012b) NBR 15129 Luminárias para iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2016) NBR 16537 Acessibilidade - sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2020) NBR 9050 Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

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

Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/cadernosite2007xz.pdf>>

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

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.247, de 1º de junho de 2017** - Dispõe sobre os procedimentos para apresentação de projetos de urbanismo e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018** - Dispõe sobre a autorização de supressão de vegetação nativa, a compensação florestal, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas e privadas e a declaração de imunidade ao corte de indivíduos arbóreos situados no âmbito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Instrução de Serviço nº 149, de maio de 2004** - Dispõe sobre vagas para idosos em áreas de estacionamentos públicos e privados. Departamento de Trânsito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009** – Aprova o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/DF.

DISTRITO FEDERAL. **Lei complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012** - Atualiza a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 948, 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.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022** – Altera a Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, que 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, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 2.477, de 18 de novembro de 1999** - Dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de vagas para o idoso nos estacionamentos públicos e privados no Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009** - Institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **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.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019** - Institui o Zoneamento Ecológico-Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019** - Dispõe sobre a utilização e a proteção da vegetação nativa do Bioma Cerrado no Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022** - Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022** - Instui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório.

Guia de Urbanização. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação, 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao_Revisão_Eleicoes.pdf>

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <<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 Disponível em: <<https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>>

Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004– Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=100975>>



Documento assinado eletronicamente por **FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA - Matr.0127378-7, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste substituto(a)**, em 02/08/2023, às 14:08, 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 **THIAGO ARAÚJO POSSIDÔNIO - Matr.0282484-1, Assessor(a)**, em 02/08/2023, às 14:11, 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 03/08/2023, às 14:53, 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
verificador= **117533164** código CRC= **BE70768F**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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