



Diretrizes para Intervensao Viaria - SEDUH/SEADUH/COGEST/DICAD I

DIV 02/2024 – Ampliacao da Via HI 58 - Lago Sul

Processo SEI n° 00390-00009742/2023-31
Elaboracao: Eni Wilson de Barros Gabriel - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DICAD I/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Cooperacao: Josiane de Souza Lima - Estagiaria (DICAD I/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Coordenacao: Bruno de Fassio Paulo - Diretor (DICAD I/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Supervisao: Andrea Mendonca de Moura - Subsecretaria (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Interessado: Instituto Everest Medalha Milagrosa
Endereco: Via HI 58 Sul, Via HI 60 Sul e entorno imediato - Regiao Administrativa do Lago Sul - RA

1. DISPOSIÇÕES INICIAIS

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitaao - SEDUH, rgo gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal  o rgo que formula diretrizes para a elaboracao de projetos de alteracao de parcelamento existente, de sistema viario e de qualificacao urbana, regulamentado pela [Portaria n 227, de 11 de julho de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboracao de projeto de intervencao viaria referente a alteracoes no tracado da Via HI 58 Sul, solicitado pelo Instituto Everest Medalha Milagrosa. A solicitacao para a alteracao do sistema viario existente veio a esta Dicad I por meio do processo SEI n 00390-00006714/2021-08, analisado e respondido por esta Dicad I no documento id. 72114809. Em sequencia o Instituto Everest Medalha Milagrosa autuou o processo SEI n 00390-00007733/2023-13 que apresenta uma proposta de projeto a qual motivou a elaboracao do presente documento: Diretrizes de Intervensao Viaria - DIV 02/2024;

1.3. Esta DIV 02/2024  fundamentada pela [Portaria n 97, de 27 de setembro de 2022](#), que institui procedimentos para elaboracao de Diretrizes Urbanisticas para intervencao em projetos de urbanismo registrados em cartorio;

1.4. Este documento  elaborado com base nos criterios estabelecidos pelo inciso IV, 2 do art. 2 da Portaria n 97, de 27 de setembro de 2022, que subsidiam projetos de intervencoes relacionados a infraestrutura urbana como sistema viario, sistema ciclovioario, estacionamentos, calçadas e mobiliarios urbanos, sem alteracao ou criacao de unidades imobiliarias;

1.5. Este documento orienta a formulacao de estudo viario, buscando assegurar os requisitos necessarios a qualidade dos espacos publicos;

1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 02/2024 serao disponibilizados no [Sistema de Informacoes Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);

1.7. A localizacao da area objeto desta DIV encontra-se indicada na **Figura 1**;

Figura 1: Área da proposta



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 na Via HI 58 Sul, localizada entre as quadras SHIS EQI 17/19 (Seminário), SHIS QI 19 conjuntos 1, 2 e 3 e SHIS QI 19 chácara 1 (Figura 1), situada na Região Administrativa do Lago Sul.

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 no entorno da Via HI 58 Sul;

2.4. Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;

2.5. Garantir a 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. O Instituto Everest Medalha Milagrosa apresentou proposta para a duplicação de trecho da Via HI 58 Sul visando, em termos gerais, a melhoria do trânsito local em função da demanda gerada pelo acesso de veículos motorizados às suas instalações, somada ao tráfego local dos moradores dos diversos conjuntos servidos pela mesma via.

3.2. A proposta apresentada no processo SEI nº 00390-00007733/2023-13 foi encaminhada a esta Dicad I após a manifestação da SEDUH nos documentos SEI id. 72114809, 72265510 e 72601165, os quais sinalizaram a necessidade de consulta técnica ao Detran-DF visando a elaboração de estudo de contagem de veículos no local para a embasar a solução de alteração/ampliação para a via em questão.

3.3. É cabível considerar que o projeto encaminhado foi elaborado de forma extemporânea, uma vez que as diretrizes devem ser dadas anteriormente às propostas, sendo portanto entendido como um anteprojeto.

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 Macrozona Urbana, na Zona Urbana de Uso Controlado I.

4.2. Conforme estabelecido no artigo 69 do PDOT, na Zona Urbana de Uso Controlado I o uso urbano deve ser compatível com as restrições relativas à sensibilidade ambiental da área e à proximidade com o Conjunto Urbano Tombado, observadas as seguintes diretrizes:

I – manter o uso predominantemente habitacional de baixa densidade demográfica, com comércio, prestação de serviços, atividades institucionais e equipamentos públicos e comunitários inerentes à ocupação;

II – respeitar o plano de manejo ou zoneamento referente às unidades de conservação englobadas por essa zona e demais legislação pertinente;

III – proteger os recursos hídricos com a manutenção e a recuperação da vegetação das áreas de preservação permanente;

IV – adotar medidas de controle ambiental voltadas para áreas limítrofes às Unidades de Conservação de Proteção Integral e às Áreas de Relevante Interesse Ecológico inseridas nessa zona, visando à manutenção de sua integridade ecológica;

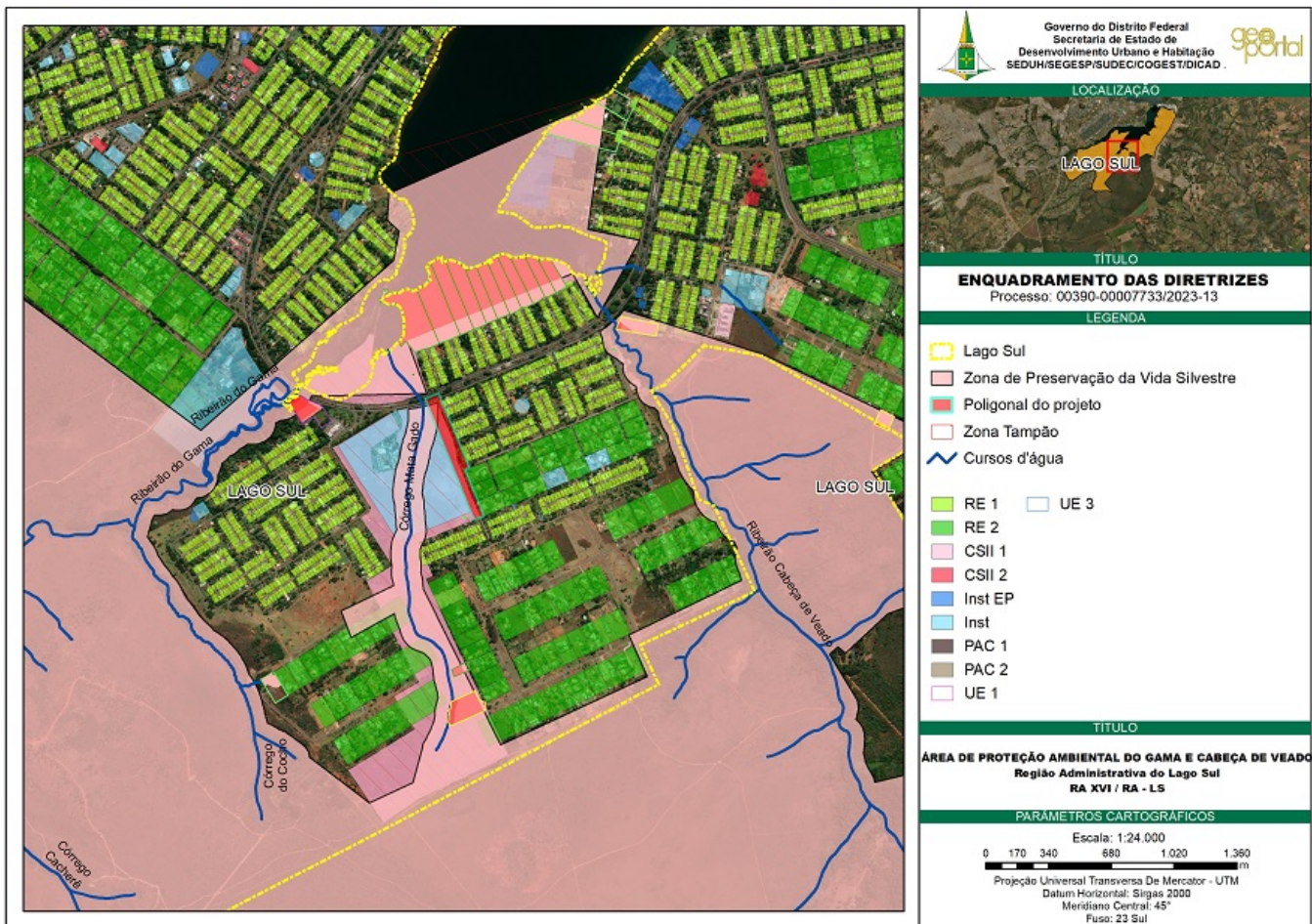
V – preservar e valorizar os atributos urbanísticos e paisagísticos que caracterizam essa área como envoltório da paisagem do Conjunto Urbano Tombado, em limite compatível com a visibilidade e a ambiência do bem protegido."

5. ASPECTOS AMBIENTAIS

5.1. A área em questão está inserida na Área de Proteção Ambiental das Bacias do Gama e Cabeça de Veado, criada pelo Decreto Distrital nº 9.417, de 21 de abril de 1986 acrescido pelo decreto Distrital nº 36.740, de 10 de setembro de 2015. O Plano de Manejo foi aprovado pelo Decreto nº 27.474, de 6 de dezembro de 2006.

5.2. Conforme o zoneamento da APA Gama Cabeça de Veado, a área está inserida na Zona Tampão na qual estão restritas e sujeitas à autorização do Conselho Supervisor da APA as atividades de exploração, de instalação de indústrias, expansão, parcelamento e adensamento da área urbana e rural, **abertura de estradas e obras de terraplanagem**, barragens e aterros, usos de agrotóxicos e fertilizantes (**Figura 2**).

Figura 2: Zoneamento da APA



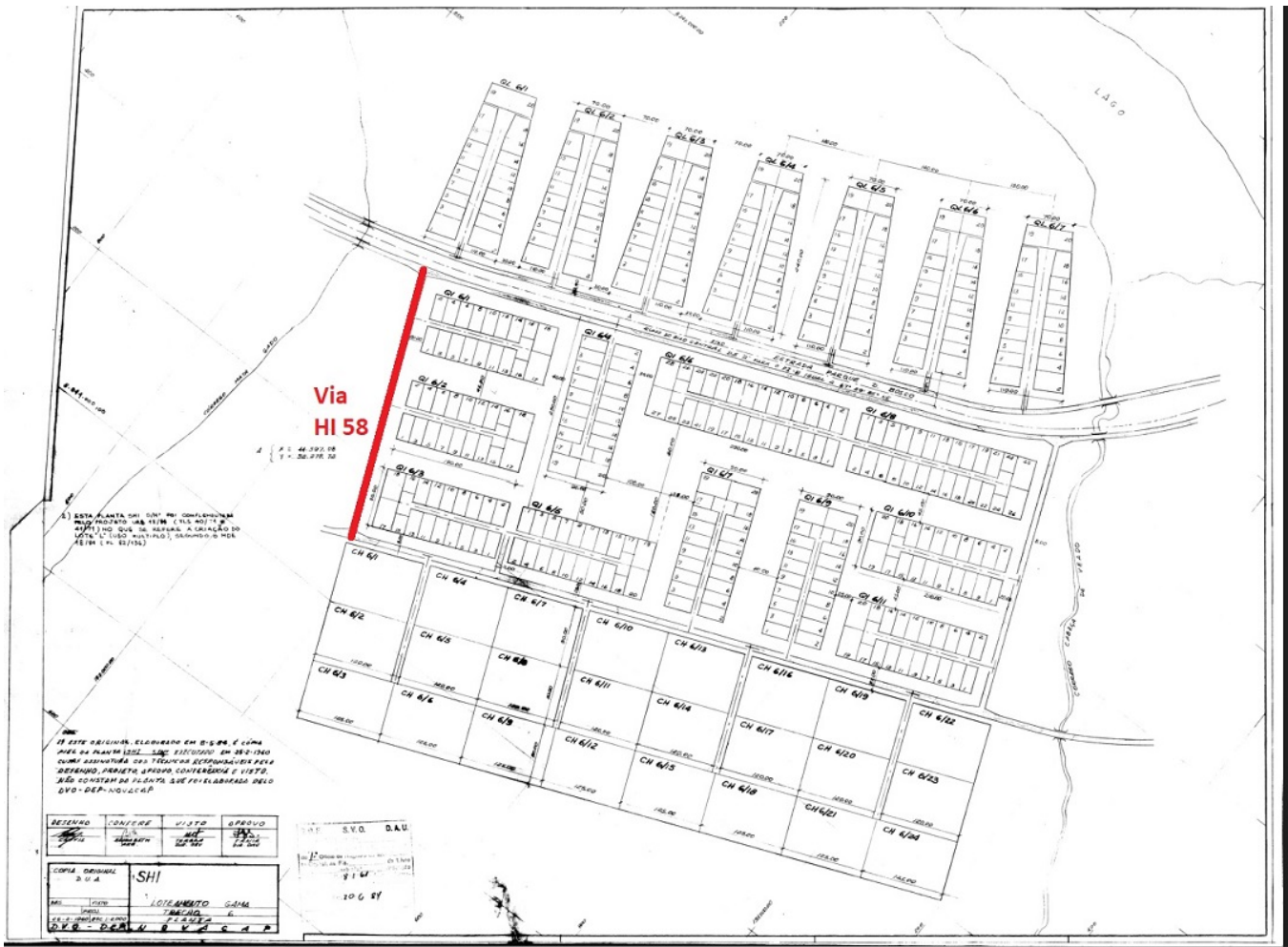
Fonte: GeoPortal/SEDUH

6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO/PROJETOS URBANÍSTICOS

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A Via HI 58 Sul integra o projeto de parcelamento do Trecho 6 do Setor de Habitações Individuais Sul e está representada na planta de urbanismo SHIS PR S/N TR 6, reproduzida na **Figura 3**. De acordo com o projeto registrado a via HI 58 Sul não tem previsão de duplicação.

Figura 3: SHIS PR S/N TR 6

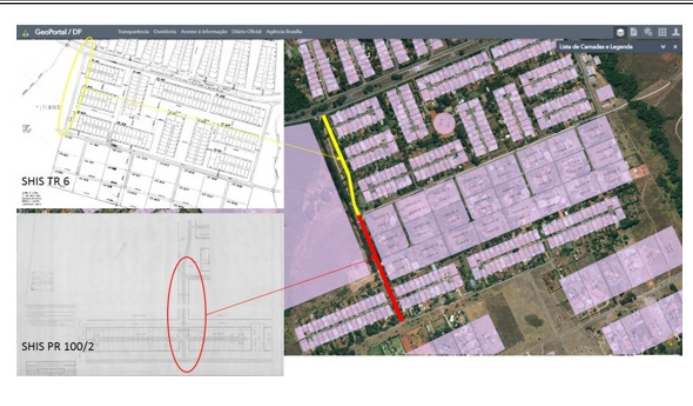


Fonte: Mapoteca SEDUH

6.1.2. Posteriormente, em 1977, foi elaborado o projeto SHIS PR 100/2 que, ao criar os conjuntos 7, 8, 9 e 10 da QI 19 estendeu a via HI 58 Sul (Figura 4). Além disso, o parcelamento dos Conjuntos 04 a 11 do Setor de Mansões Dom Bosco – SMDB, registrado pelo projeto MUDB S/N em 1961, teve a previsão de algumas conexões viárias que não foram executadas (Figura 5).

Figura 4: Em amarelo, via prevista originalmente pelo projeto SHIS TR 6; e, em vermelho, o prolongamento da via previsto pelo projeto SHIS PR 100/2.

Figura 5: Destaque para o sistema viário previsto pelo projeto não registrado em cartório PR 4/1



Fonte: Geoportal/Arquivo SEDUH



Fonte: Geoportal/Arquivo SEDUH

6.1.3. A Via HI 58 Sul caracteriza-se, portanto, como via coletora permitindo o acesso aos diversos conjuntos da QI 19, às Chácaras e ao Setor de Mansões Dom Bosco além de estar conectada com a Via HI 60 Sul que, após servir às diversas chácaras da QI 19, prossegue até a QI 21, paralelamente à EPDB. A via HI 60 Sul é bastante utilizada como alternativa de acesso mais rápido, nos horários de pico de trânsito ou nos eventuais congestionamentos (Figura 6).

Figura 6: Via HI 60 Sul



Fonte: Geoportal

6.2. Uso e ocupação do solo

6.2.1. A área servida pelas vias HI 58 e HI 60 Sul é de uso predominantemente residencial (**Figura 7**). Segundo as disposições da [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#) - LUOS os lotes são de uso residencial exclusivo, inseridos nas UOS RE 1 e RE 2 com exceção de três lotes incluídos na UOS Inst. Os lotes com uso institucional têm os seguintes endereços: SHIS EQI 17/19 LT SEMINÁRIO (onde está implantado o Instituto Everest Ensino Médio), SHIS QI 19 CHAC 12 (Instituto Educacional São Judas Tadeu), SHIS QI 19 CHAC 18 (Instituto Everest Ensino Fundamental).

6.2.1.1. As UOS citadas acima estão definidas pelo Art. 5º da LUOS, o qual transcrevemos parcialmente:

"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:

I - UOS RE - Residencial Exclusivo, onde é permitido o uso exclusivamente residencial e que apresenta 3 subcategorias:

a) RE 1 - onde é permitido exclusivamente o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar;

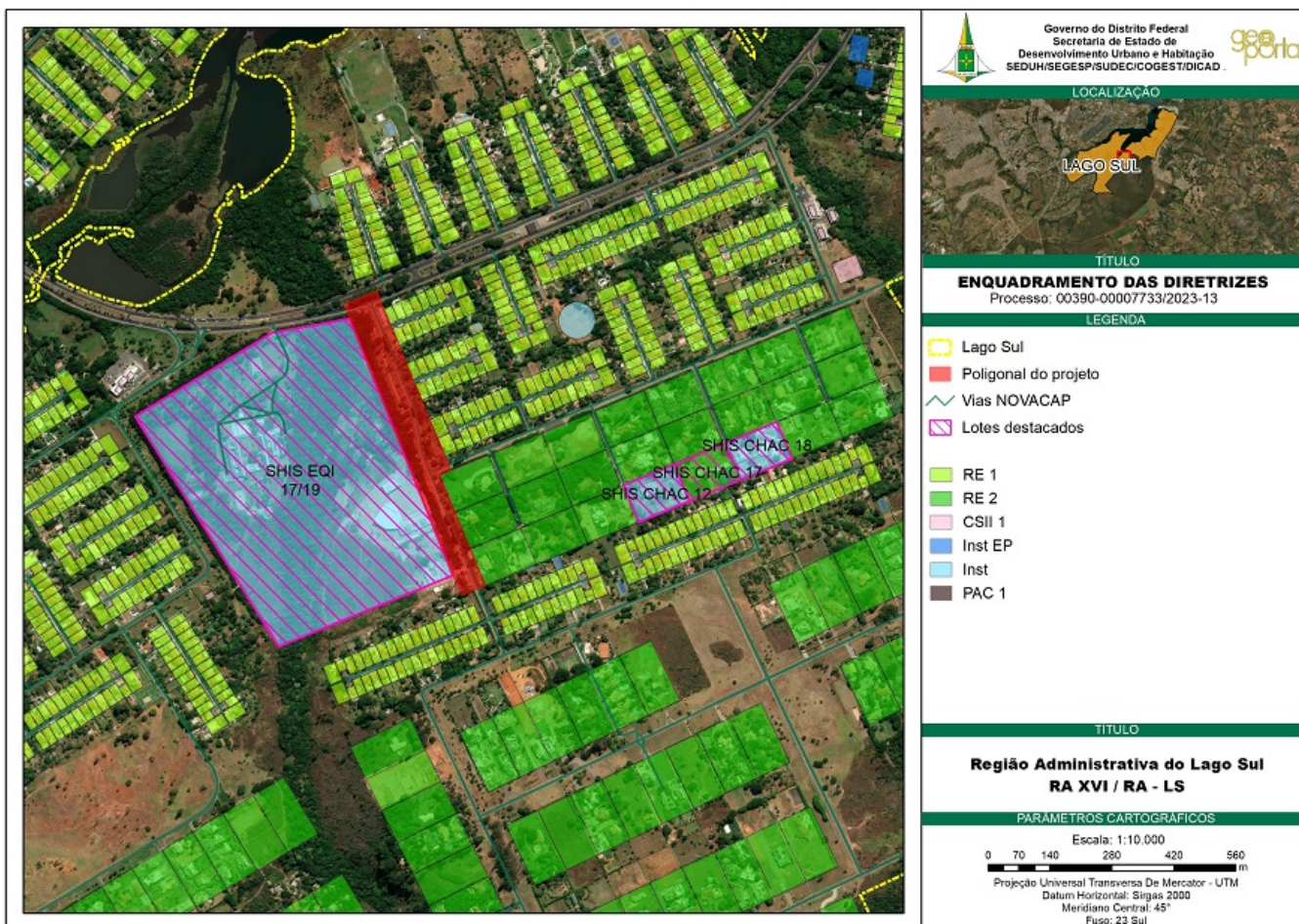
b) RE 2 - onde é permitido exclusivamente o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar ou habitação multifamiliar em tipologia de casas;

(...)

VIII - UOS Inst - Institucional, onde é permitido exclusivamente o uso institucional público ou privado;"

6.2.1.2. O imóvel cujo endereço é SHIS QI 19 CHAC 17 está também ocupado pelas instalações do Instituto Everest Ensino Fundamental, caracterizando uma desconformidade, uma vez que o lote é um RE 2.

Figura 7: Mapa de Usos - LUOS



Fonte: GeoPortal/SEDUH

7. CONDICIONANTES

7.1. Consideramos condicionantes algumas situações e providências que requerem atenção na elaboração do projeto e na sua implantação, visando uma condição de sustentabilidade em sentido bem amplo - ambiental, urbana, social. Indicamos a seguir as condicionantes que identificamos:

7.1.1. Verificação da condição de proximidade das duas escolas Everest, acessadas por uma mesma via local, gerar uma demanda que se categorize como um polo gerador de tráfego e, em consequência uma atividade que pode impactar significativamente a vizinhança;

7.1.2. Encaminhamento ao IBRAM para manifestação sobre a intervenção, considerando a localização da via na APA da Bacia dos córregos Gama e Cabeça de Veado, e a proximidade com a REVIS Garça Branca;

7.1.3. Necessidade de anuência do DER relativa à proposta de alteração do traçado da confluência da via HI 58 Sul com a EPDB a ser implantado na faixa de domínio da EPDB;

7.1.4. Consulta pública sobre a alteração, em especial à Administração Regional e aos moradores dos conjuntos diretamente afetados;

7.1.5. Verificação, junto ao Detran, da contagem de veículos trafegando nos horários de pico para o dimensionamento da intervenção e também da possível necessidade de uma rotatória no cruzamento da HI 58 com a HI 60, considerando que a HI 60 é uma rota alternativa para a QI 21 onde há também escolas de instituições particulares;

7.1.6. Inclusão do acesso ao Everest Ensino Médio no projeto devido a sua proximidade com o cruzamento da HI 58 e HI 60;

7.1.7. Estimativa de custo da obra de implantação e do remanejamento de redes e responsabilização sobre seu custeio.

8. DIRETRIZES GERAIS

8.1. Estas diretrizes aplicam-se após vencidas as etapas condicionantes referidas no item 7;

8.2. Considerar a diversidade de necessidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;

- 8.3. 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;
- 8.4. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;
- 8.5. 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;
- 8.6. Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;
- 8.7. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;
- 8.8. 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, pessoas com deficiência e idosos;
- 8.9. Implantar, se possível, medidas para a ampliação do uso de bicicletas para os deslocamentos na área de estudo;
- 8.10. Eliminar descontinuidades e gargalos;
- 8.11. Verificar as possíveis interferências da implantação da proposta no Refúgio de Vida Silvestre Garça Branca, cujo Plano de Manejo e definição da poligonal estão em andamento.

9. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

9.1. Vias

- 9.1.1. Garantir, a partir das consultas ao DER e Detran, a geometria do traçado das vias e sua sinalização;
- 9.1.2. Verificar o melhor posicionamento dos retornos de forma a não criar conflitos com os acessos aos conjuntos residenciais - que hoje têm conexão direta com a via, nos dois sentidos de tráfego;
- 9.1.3. Considerar a possível condição de polo gerador de tráfego decorrente das atividades implantadas no Everest Ensino Médio;
- 9.1.4. Especial cuidado com a implantação de faixa de pedestres, em especial aquelas a serem utilizadas pelos estudantes, de forma a permitir travessia segura, considerando que a declividade do terreno prejudica sua visibilidade por parte dos motoristas;
- 9.1.5. Verificar a necessidade de implantação de rotatória no cruzamento das Vias HI 58 Sul e HI 60 Sul, considerando os dois estabelecimentos existentes - Evereste Ensino Médio e Everest Ensino Fundamental.

9.2. Calçadas

- 9.2.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno;
- 9.2.2. 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;
- 9.2.3. Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, nivelado ao longo das ruas e especificação da superfície conforme ABNT NBR 9050/2020;
- 9.2.4. 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;
- 9.2.5. 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;
- 9.2.6. Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, seja segura contra deslizos e resistente a intempéries;

9.2.7. 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;

9.2.8. 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;

9.2.9. 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);

9.2.10. 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;

9.3. Sinalização

9.3.1. 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;

9.3.2. 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;

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

9.4. Ciclovias

9.4.1. 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;

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

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

9.4.4. 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.

9.5. Paisagismo

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

9.5.2. 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](#);

9.5.3. Prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem, utilizando-se da vegetação, sem, no entanto, comprometer a iluminação pública no período noturno e sem constituir obstáculos para a livre circulação dos pedestres;

9.5.4. 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;

9.5.5. 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;

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

9.5.7. 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.

9.6. Iluminação

9.6.1. 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;

9.6.2. 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;

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

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

9.6.5. 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.

9.7. Mobiliário Urbano

9.7.1. Instalar, se for o caso, 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;

9.7.2. 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;

9.7.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

9.7.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

9.7.6. 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;

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

9.8. Redes de Infraestrutura

9.8.1. Considerar as interferências com redes de concessionárias de serviço público projetadas e existentes no local;

9.8.2. Verificar a demanda de tráfego a partir de consulta técnica ao Detran-DF visando a elaboração de estudo de contagem de veículos no local para a embasar o dimensionamento para a solução de alteração/ampliação da via em questão.

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

9.8.4. Prever rede de drenagem de águas pluviais, de acordo com a necessidade, buscando soluções sustentáveis ao considerar, além das exigências decorrentes do plano de manejo da APA Gama Cabeça de Veado, a proximidade com o REVIS Garça Branca.

10. DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1. Devem ser consultados DETRAN, DER e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas a existência de estudos e projetos para a área, bem como interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

10.2. Deve ser consultado o IBRAM sobre a intervenção, considerando a localização da via na APA da Bacia dos córregos Gama e Cabeça de Veado, e a proximidade com a REVIS Garça Branca;

10.3. 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”;

10.4. 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;

10.5. 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 02/2024;

10.6. 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.

11. 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/cademosite2007xz.pdf>

DISTRITO FEDERAL. 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.

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

DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 39.272 de 2 de agosto de 2018 - Regulamenta a Lei nº 6.138, de 26 de abril de 2018, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal – COE/DF, 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. Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009 - Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.

DISTRITO FEDERAL. Lei Complementar nº 948, 16 de janeiro de 2019 – Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – Luos.

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 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 6.364, 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 59, de 27 de maio de 2020** - Regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos e das Diretrizes Urbanísticas Específicas, nos termos da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e da Lei nº 5.547, de 6 de outubro de 2015; e dá outras providências.

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:

Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo. Disponível em:

Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004 – Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em:



Documento assinado eletronicamente por **ENI WILSON DE BARROS GABRIEL - Matr.0158043-4, Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 22/02/2024, às 11:14, 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 **BRUNO DE FASSIO PAULO - Matr.0275293-X, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I**, em 22/02/2024, às 11:14, 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 22/02/2024, às 11:16, 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=129761641 código CRC= **154A69F2**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Edifício Number One SCN Q 1 - Asa Norte, Brasília - DF - Bairro Asa Norte - CEP 70711-900 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.seduh.df.gov.br