



**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/SEADUH/COGEST/DICAD II

**DIRETRIZ DE INTERVENÇÃO VIÁRIA – DIV 13/2023 - VIA IA1, IA2 E IA3**

<b>Processo SEI nº</b> 00390-00004879/2023-07
<b>Elaboração:</b> Rafaela Silva Marques – Assessora (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
<b>Cooperação:</b> Alecsandro de Andrade – Diretor (DICAD II/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
<b>Supervisão:</b> Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
<b>Interessado:</b> Administração Regional do SIA
<b>Endereço:</b> Trechos 1, 2, 3 e 4 da Região Administrativa do SIA – RA-SIA

## 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. As diretrizes referentes ao sistema viário, denominadas Diretrizes de Intervenção Viária – DIV, subsidiam projetos de intervenções que alteram, complementam ou inserem elementos relacionados à infraestrutura urbana como sistema viário e cicloviário, estacionamentos, calçadas e mobiliário urbano, sem criar unidades imobiliárias e sem modificar aquelas já existentes;

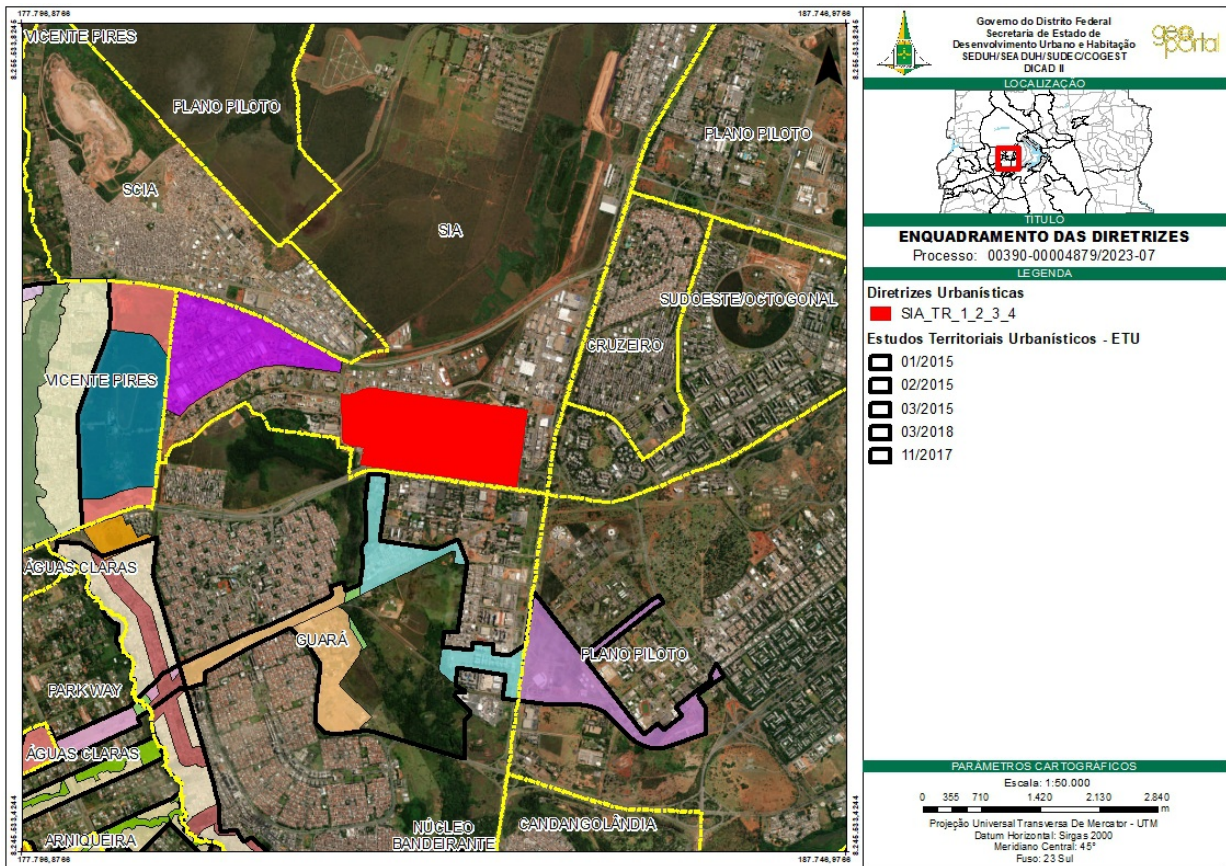
1.3. A elaboração desta Diretriz de Intervenção Viária – DIV foi motivada por solicitação da Administração Regional do SIA, por meio do Processo SEI 00309-00000509/2023-74, para a melhoria da infraestrutura dos canteiros centrais das vias IA1, IA2 e IA3;

1.4. Esta DIV 13/2023 é fundamentada na 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;

1.5. Este documento define: diretrizes gerais, diretrizes específicas de vias, estacionamentos, calçadas, sinalização, paisagismo, iluminação, mobiliário urbano, redes de infraestrutura e disposições finais;

1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 13/2023 serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);

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



**Figura 1:** Poligonal da área em estudo

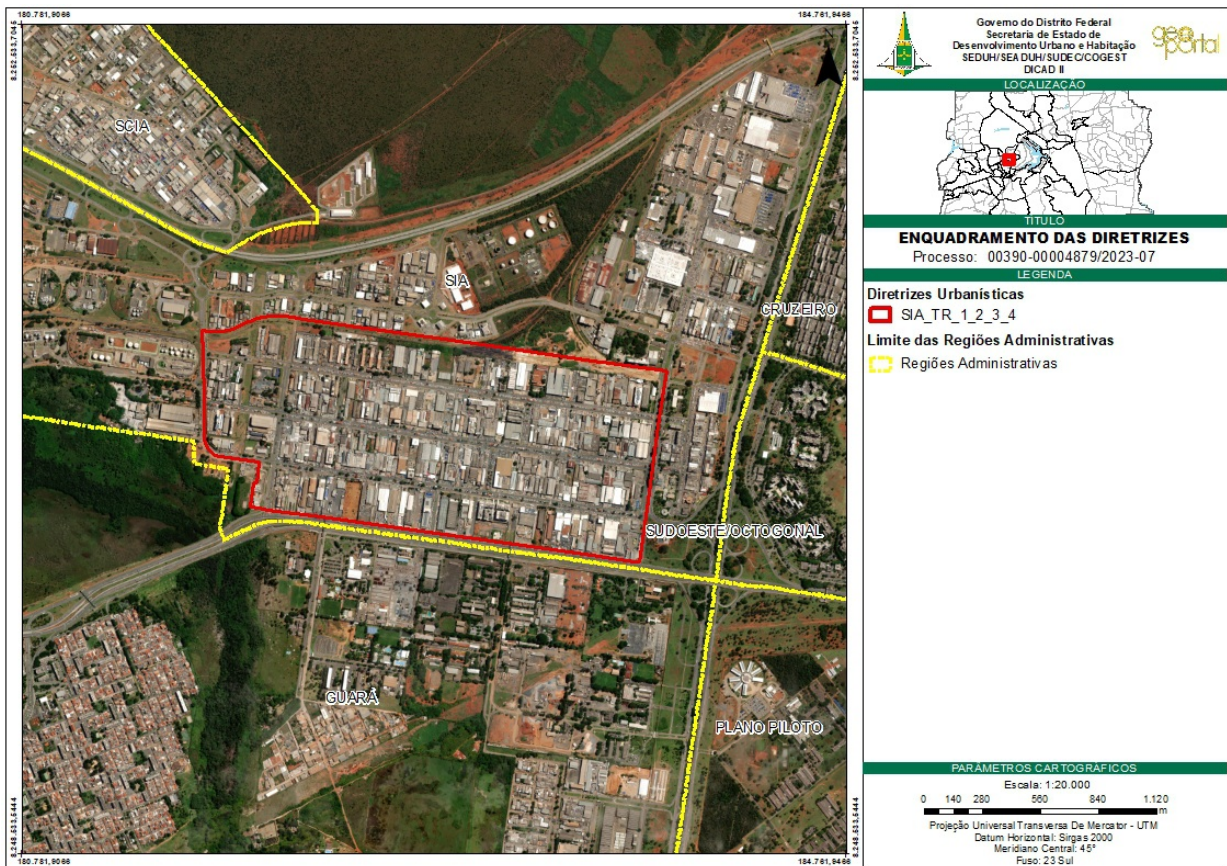


Figura 2: Poligonal da área em estudo

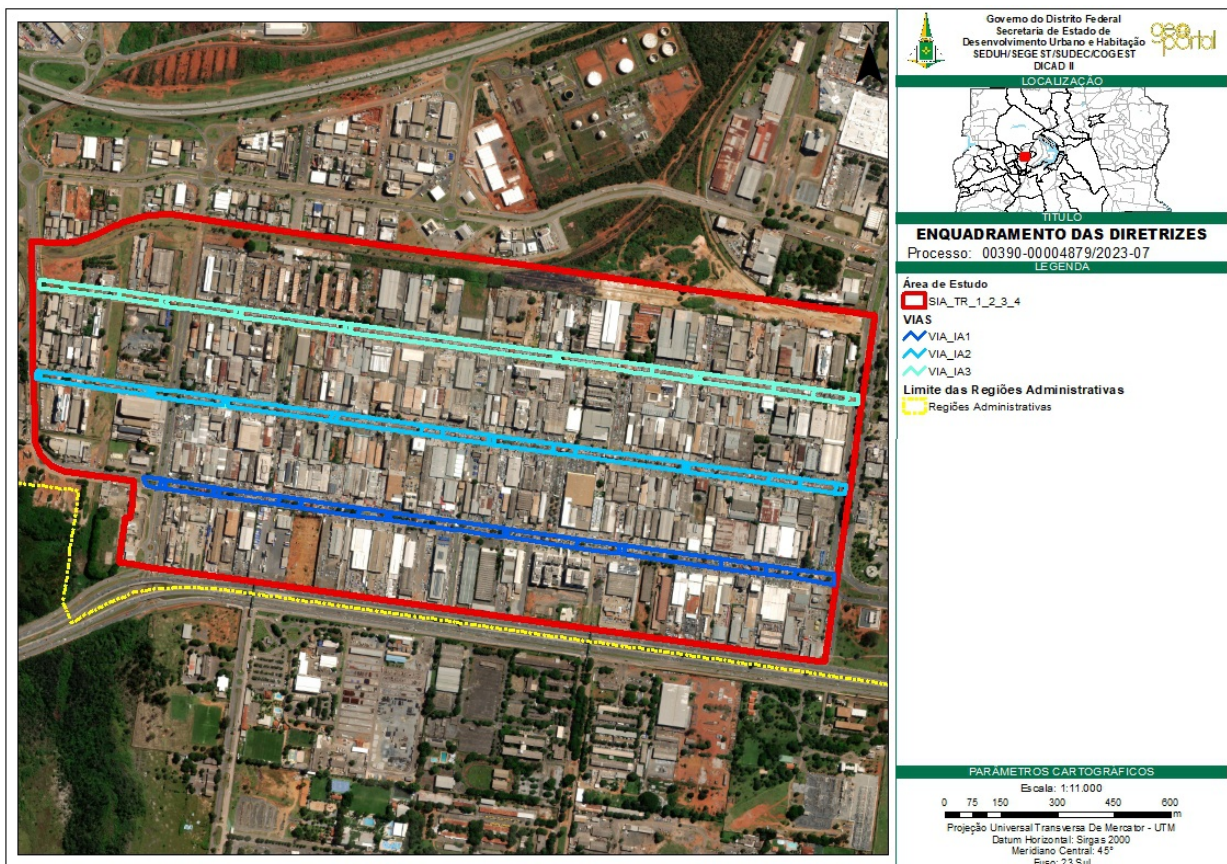


Figura 3: Vias da área em estudo

## 2. OBJETIVO E JUSTIFICATIVAS

2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e na análise do projeto de intervenção viária referente à requalificação das vias IA1, IA2 e

IA3 entre os Trechos 1 e 4 (Figura 3), conforme demanda apresentada no Processo 00309-00000509/2023-74, encaminhado pela Administração Regional do SIA;

2.2. São definidas diretrizes gerais, bem como diretrizes específicas referentes a vias, estacionamentos, calçadas, sinalização, paisagismo, iluminação, mobiliário urbano e redes de infraestrutura;

2.3. Essas diretrizes buscam apontar soluções que:

2.3.1. Promovam melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo para a qualidade da mobilidade urbana;

2.3.2. Valorizem e qualifiquem o espaço público e a paisagem urbana;

2.3.3. Incentivem a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;

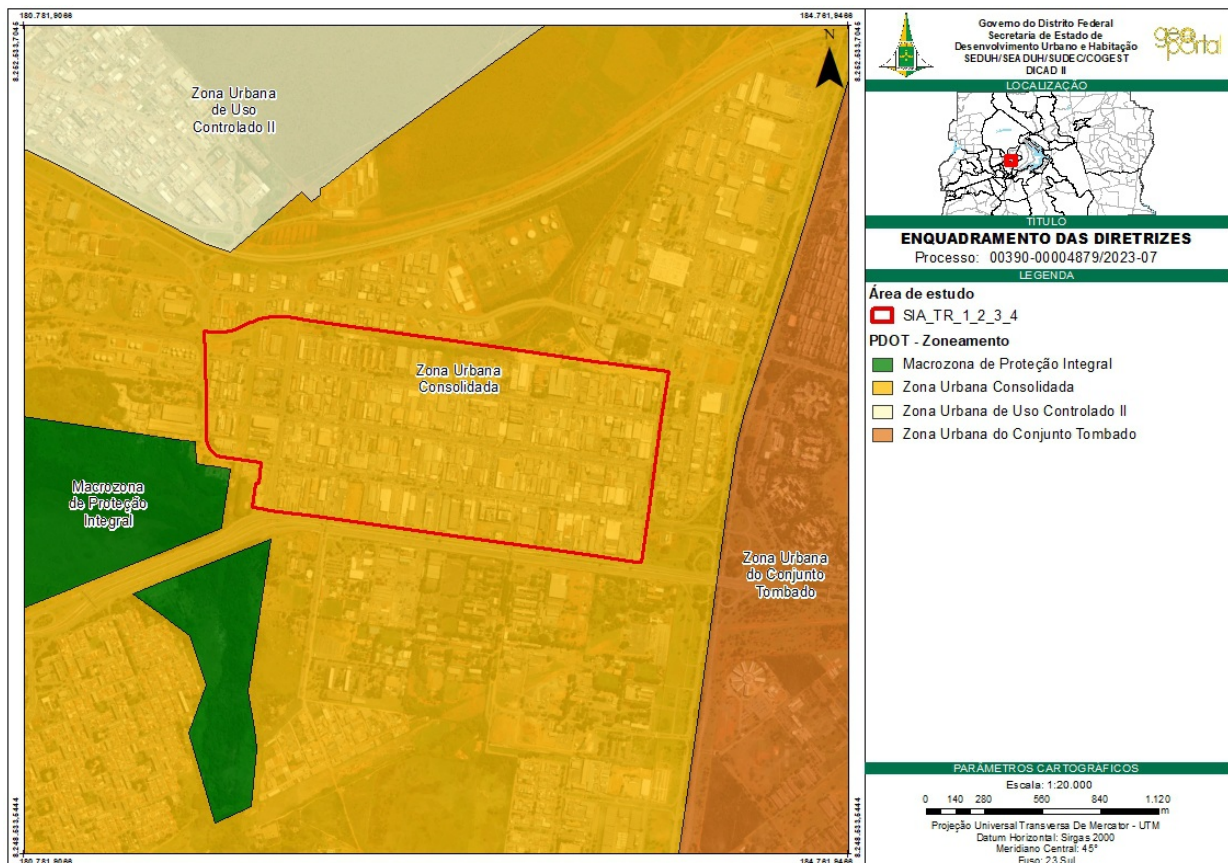
2.3.4. Garantam acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;

2.3.5. Incentivem o equilíbrio entre o quantitativo de áreas verdes e pavimentadas, de modo a atender às necessidades da população local, com sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;

2.3.6. Promovam conforto, segurança e qualidade de vida para a população.

### 3. PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL - PDOT

3.1. 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 Consolidada (ZUC – 3), conforme Figura 4;



**Figura 4:** Enquadramento da área em estudo no Zoneamento do PDOT

Art. 72. A Zona Urbana Consolidada é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários.

Parágrafo único. Integram esta Zona, conforme Anexo I, Mapa 1A:

[...]

IX – áreas urbanas do Guará;

[...]

Art. 73. Na Zona Urbana Consolidada, devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:

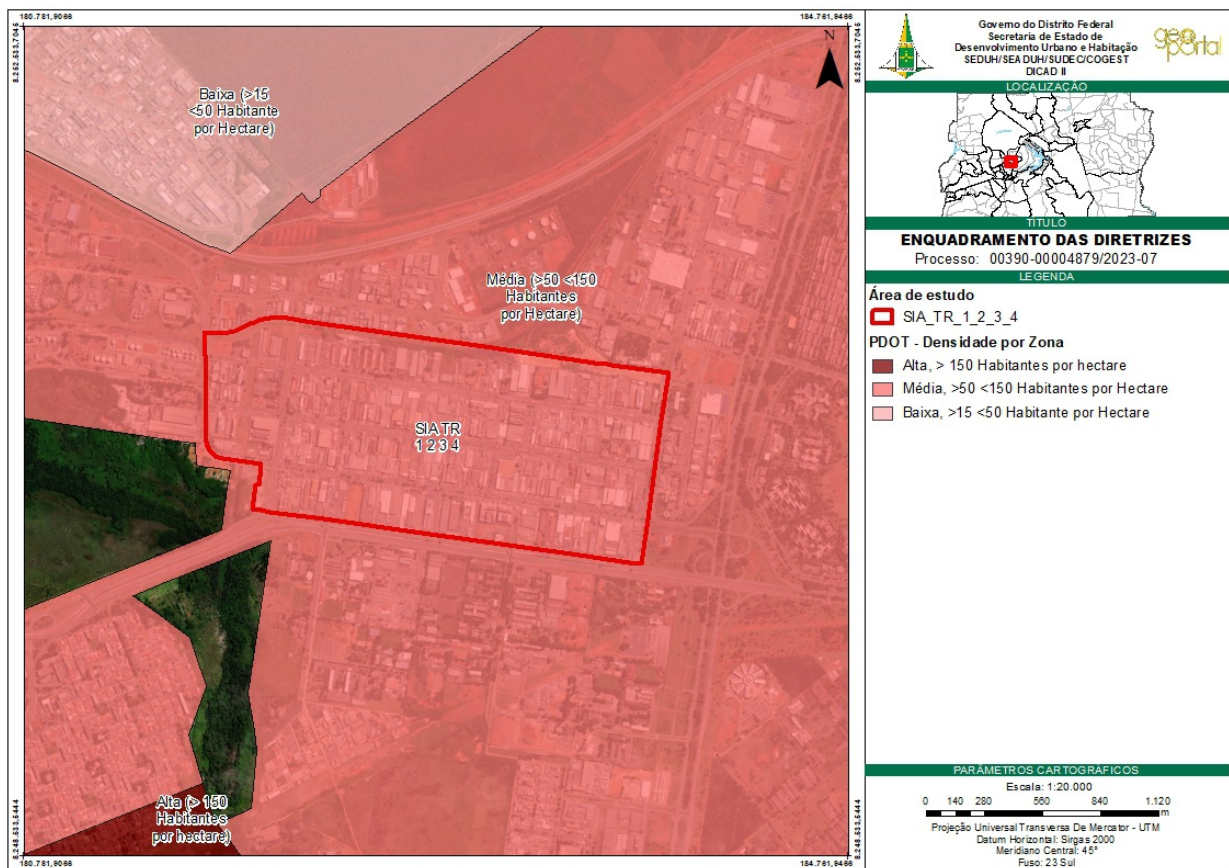
I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;

[...]

3.2. O coeficiente de aproveitamento máximo para a Zona Urbana Consolidada é igual a 9, segundo o art. 42, inciso IV. No entanto, o §6º estabelece que os valores dos coeficientes devem ser revistos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo, observados os coeficientes máximos estabelecidos por zona urbana;

3.3. Em relação à quantidade de habitantes, o PDOT define em seu Anexo III – Mapa 5 – Densidades Demográficas, que a região onde se localiza a área em estudo deve ter média densidade (Figura 5);

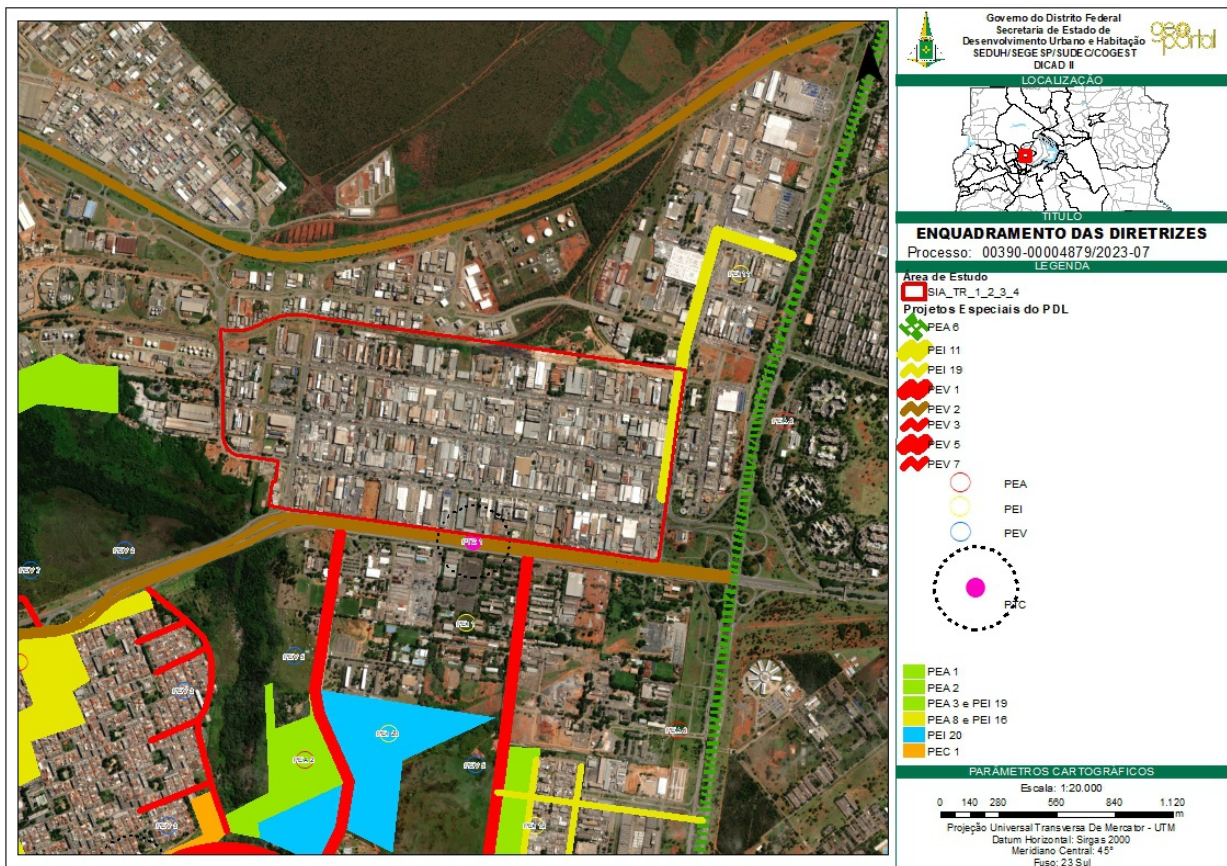


**Figura 5:** Densidade prevista para a área em estudo

3.3.1. No entanto, no caso de que trata esta DIV, não cabe o cálculo de densidade populacional prevista pelo PDOT por se tratar de uma área em que os lotes são de uso comercial, serviços, industrial e institucional, onde não está previsto o uso residencial em nenhum lote da área abrangida;

#### 4. PLANO DIRETOR LOCAL – PDL

A área interfere com Projeto Especial, definido no Plano Diretor Local do Guará, Lei Complementar nº 733, de 13 de dezembro de 2006: PEV 2, PTC 1, e o PEI 11, cujas diretrizes encontram-se nos Artigos 27, 19 e 23;



**Figura 6:** PDL do Guará – Anexo IV – Mapa 4, 4B e 4C, Mapa de Projetos Especiais

Art. 27. Os Projetos Especiais Integradores - PEI, constantes no Anexo IV - Mapas 4A, 4B, 4C, 4D e 4E, são:

XI - PEI 11 - implantação do projeto de alargamento da Via de Acesso ao SIA, conforme indicado no Anexo IV - Mapa 4B;

4.1. A rea de intervenção é cercada por outros dois projetos especiais, sendo um deles o PEV 2, cujas diretrizes constam do Artigos 19:

Art. 19. Os Projetos Especiais da Rede Estrutural Viária - PEV, constantes no Anexo IV - Mapas 4A, 4B, 4C, 4D e 4E, são:

[...]

II - PEV 2 - criação de Marginais às vias EPTG e EPCL, de acordo com o proposto no Programa de Transportes do Distrito Federal, conforme apresentado no anexo IV - Mapas 4A, 4B e 4C;

4.2. Os projetos especiais voltados para a rede de transporte coletivo, sendo um deles o PTC 1, foram dispostos na Subseção III, mais especificamente no Artigo 23:

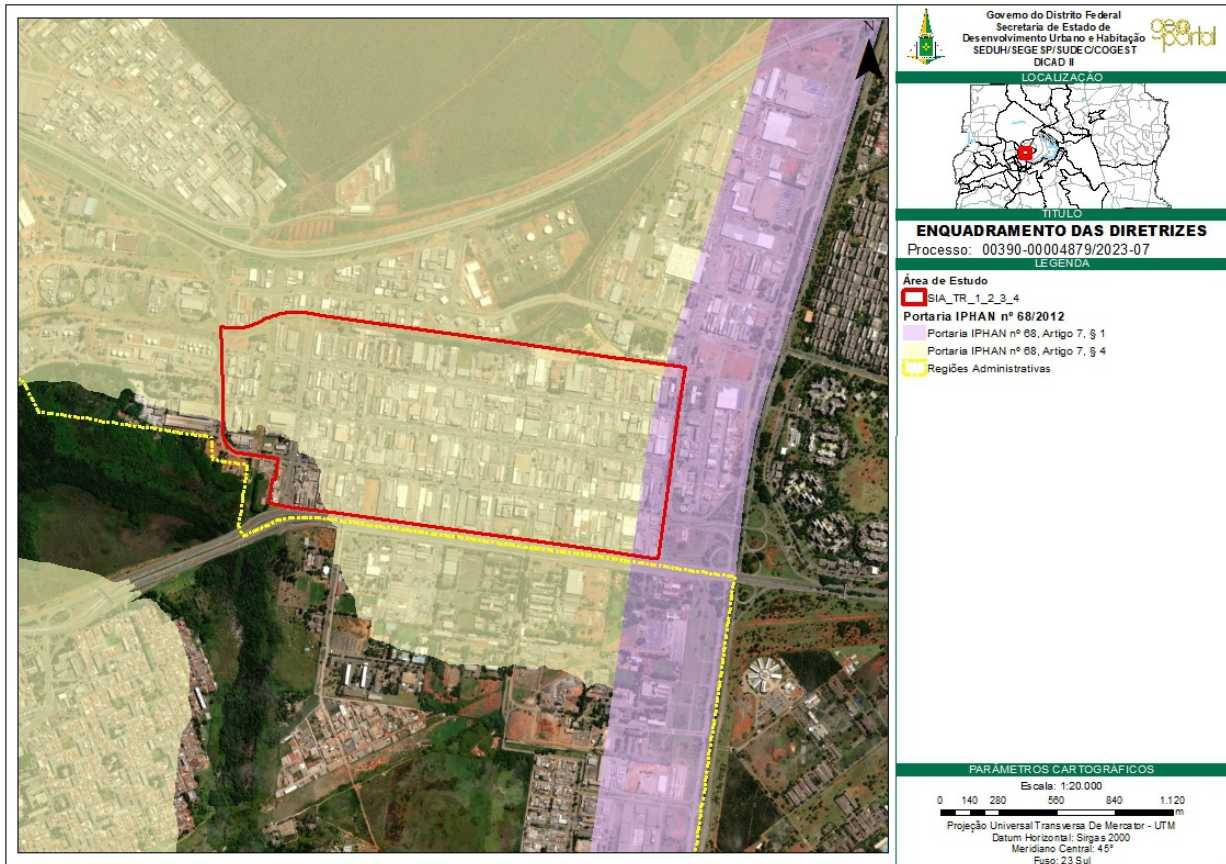
Art. 23. Os Projetos Especiais da Rede de Transportes Coletivos - PTC, constantes no Anexo IV - Mapas 4A, 4B, 4C, 4D e 4E, são:

I - PTC 1 - criação de paradas de linhas troncais na via EPTG, de acordo com o previsto no Plano Diretor de Transportes do

Distrito Federal, incluindo novo ponto de parada, conforme apresentado no Anexo IV - Mapas 4A, 4B e 4C; [...]

## 5. PORTARIA IPHAN Nº 68, DE 15 DE FEVEREIRO DE 2012

A área em questão é definida como Setor de Entorno 03 – Urbanização Consolidada (SE-03), conforme o Artigo 7º da Portaria IPHAN nº 68, de 15 de fevereiro de 2012, conforme Figura 7. Essa Portaria deve ser consultada, quando da elaboração do projeto, tendo em vista a proximidade com o Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB);



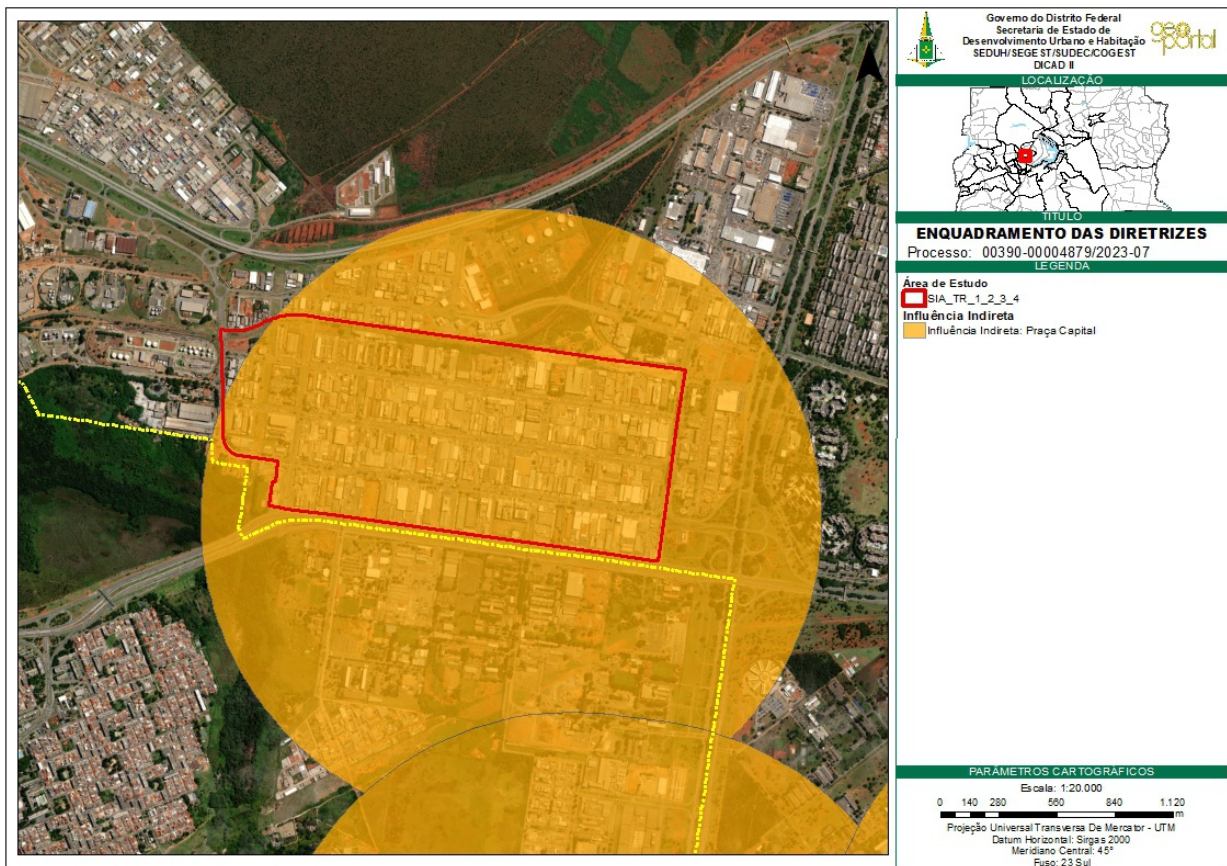
**Figura 7:** Portaria nº 68 IPHAN

5.0.1. No entanto, no caso de que trata esta DIV, não cabe a consulta ao IPHAN, tendo em vista que as Diretrizes de Intervenção Viária não tratam da alteração de parâmetros urbanísticos ou da criação de unidades imobiliárias;

## 6. ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA - EIV

6.1. Parte da área de que trata esta Diretriz está inserida na poligonal de Influência Indireta do empreendimento Praça Capital, estipulada pela Comissão Permanente de Análise – CPA/EIV, que tem raio de 1.500 metros, conforme Figura 8;





**Figura 8:** Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV

6.2. A Diretoria de Gestão do EIV deve ser consultada acerca das propostas para a área de Influência Indireta do empreendimento Pátio Capital antes da elaboração do projeto.

## 7. PROJETOS URBANÍSTICOS E LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

### 7.1. Projetos Urbanísticos

7.1.1. A área desta Diretriz é abrangida por diversos projetos de parcelamento, sendo eles:

- SIA URB 48/00, Figura 9;
- SIA PR 2/1, Figura 10;
- SIA PR 55/1, Figura 11;
- SIA PR 45/1, Figura 12;





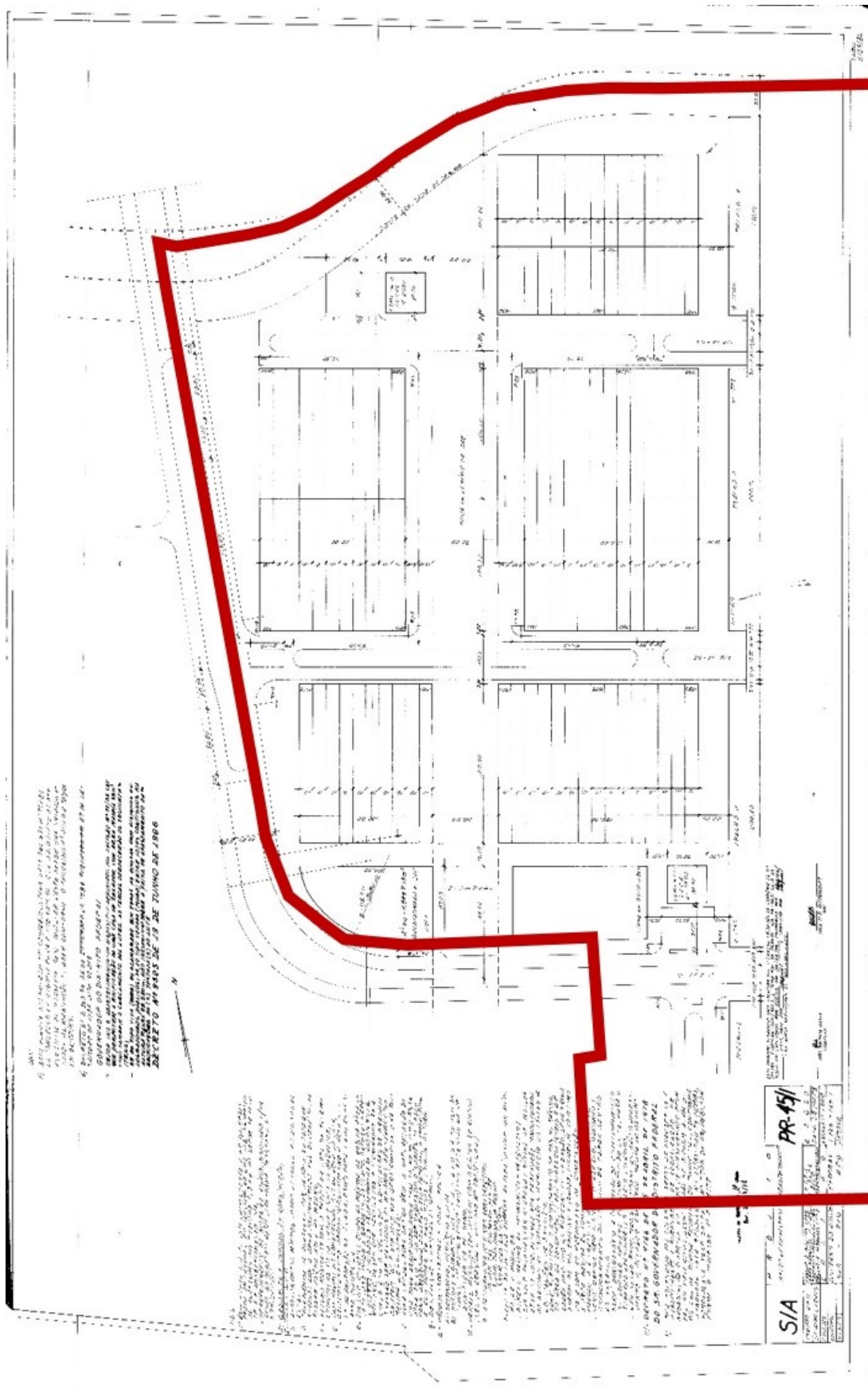


Figura 12: Poligonal da Diretriz na SIA PR 45/1

## 8. LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

8.1. À luz da LEI COMPLEMENTAR Nº 948, DE 16 DE JANEIRO DE 2019, alterada pela LEI COMPLEMENTAR Nº 1.007, DE 28 DE ABRIL DE 2022, os lotes inseridos na poligonal da Diretriz são, em sua maioria, categorizados como CSIInd 1 e CSII 3, entretanto, também há lotes categorizados como Inst EP. Há, também, Unidades Especiais 1 - UE 1

que são destinados para Mobiliário Urbano, de acordo com o Art. 38 da referida lei e cuja caracterização consta no Art. 5º e 38º da LUOS:

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:

[...]

V – UOS CSII – Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, sendo proibido o uso residencial, e que apresenta 3 subcategorias:

[...]

c) **CSII 3-** localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos ou próxima a áreas industriais, situada em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, sendo de abrangência regional;

[...]

VI - UOS CSIIInd - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, localizada nas áreas industriais e de oficinas, sendo proibido o uso residencial, e apresenta 3 subcategorias:

a ) **CSIIInd 1** - localiza-se, principalmente, nas bordas dos núcleos urbanos, em articulação com rodovias que definem a malha rodoviária do Distrito Federal, separada das áreas habitacionais, e abriga atividades com menor incomodidade ao uso residencial;

[...]

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;

[...]

Art. 38 Ficam estabelecidas Unidades Especiais – UE, aplicadas a situações específicas, nos lotes ou áreas públicas que não se enquadram nas definições das UOS descritas no art. 5º, assim designadas:

I - **UE 1** - mobiliário urbano;

[...]

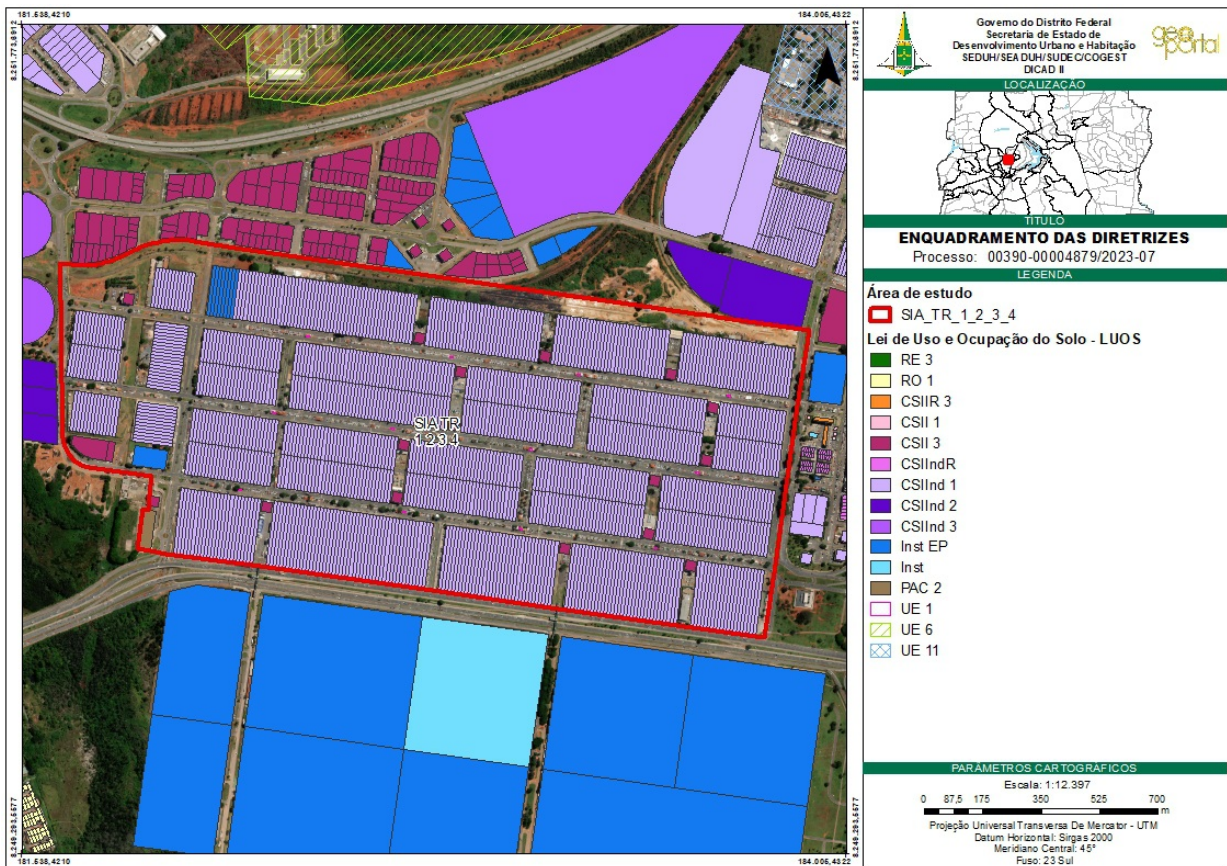
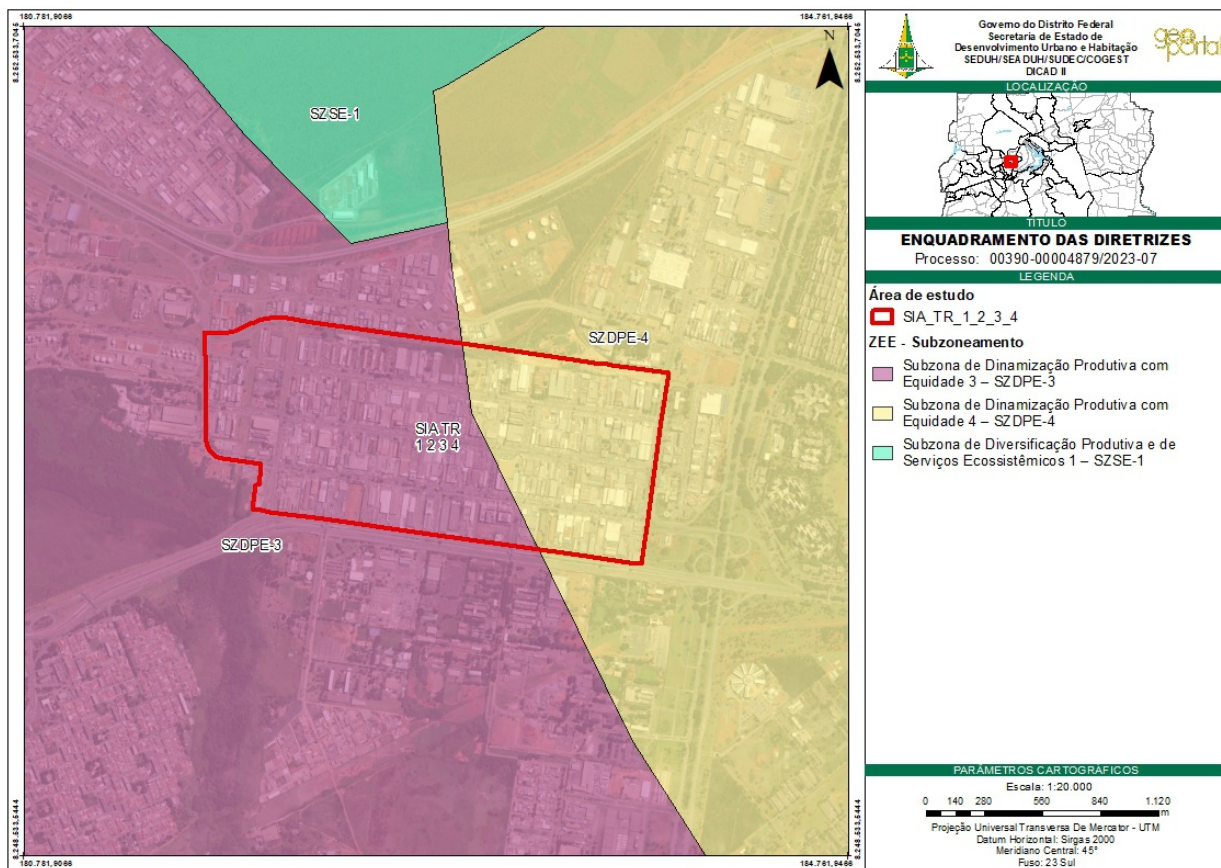


Figura 13: Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS

## 9. ZONEAMENTO ECOLÓGICO-ECONÔMICO DO DISTRITO FEDERAL - ZEE

9.1. O ZEE, de acordo com o seu art. 1º, parágrafo único, “é um zoneamento de riscos, tanto ecológicos quanto socioeconômicos”, que deve ser considerado para a definição de zoneamentos de usos, no planejamento e gestão do território. Assim, o Distrito Federal foi dividido em duas zonas, que por sua vez, foram divididas em subzonas;

9.2. A área em estudo insere-se em duas: Subzonas de Dinamização Produtiva com Equidade 3 – SZDPE 3 e Subzonas de Dinamização Produtiva com Equidade 4 – SZDPE 4 (Figura 14). Essas subzonas compõem a Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE, cujas características constam dos arts. 11 e 13;



**Figura 14:** Classificação da área em estudo à luz do ZEE-DF

Art. 11. O território do Distrito Federal fica organizado em Zonas Ecológico-Econômicas com características ambientais, sociais e econômicas próprias, definidas a partir das unidades hidrográficas, dos corredores ecológicos, dos riscos ambientais e das dinâmicas sociais e econômicas a elas inerentes, conforme o Mapa 1 do Anexo Único, da seguinte forma:

I - Zona Ecológico-Econômica de Diversificação Produtiva e Serviços Ecosistêmicos - ZEEDPSE, destinada a assegurar atividades produtivas que favoreçam a proteção do meio ambiente, a conservação do Cerrado remanescente e a manutenção do ciclo hidrológico;

II - **Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade** - **ZEEDPE** destinada a diversificar as bases produtivas do Distrito Federal com inclusão socioeconômica compatível com os riscos ecológicos e com os serviços ecossistêmicos. (Grifo nosso)

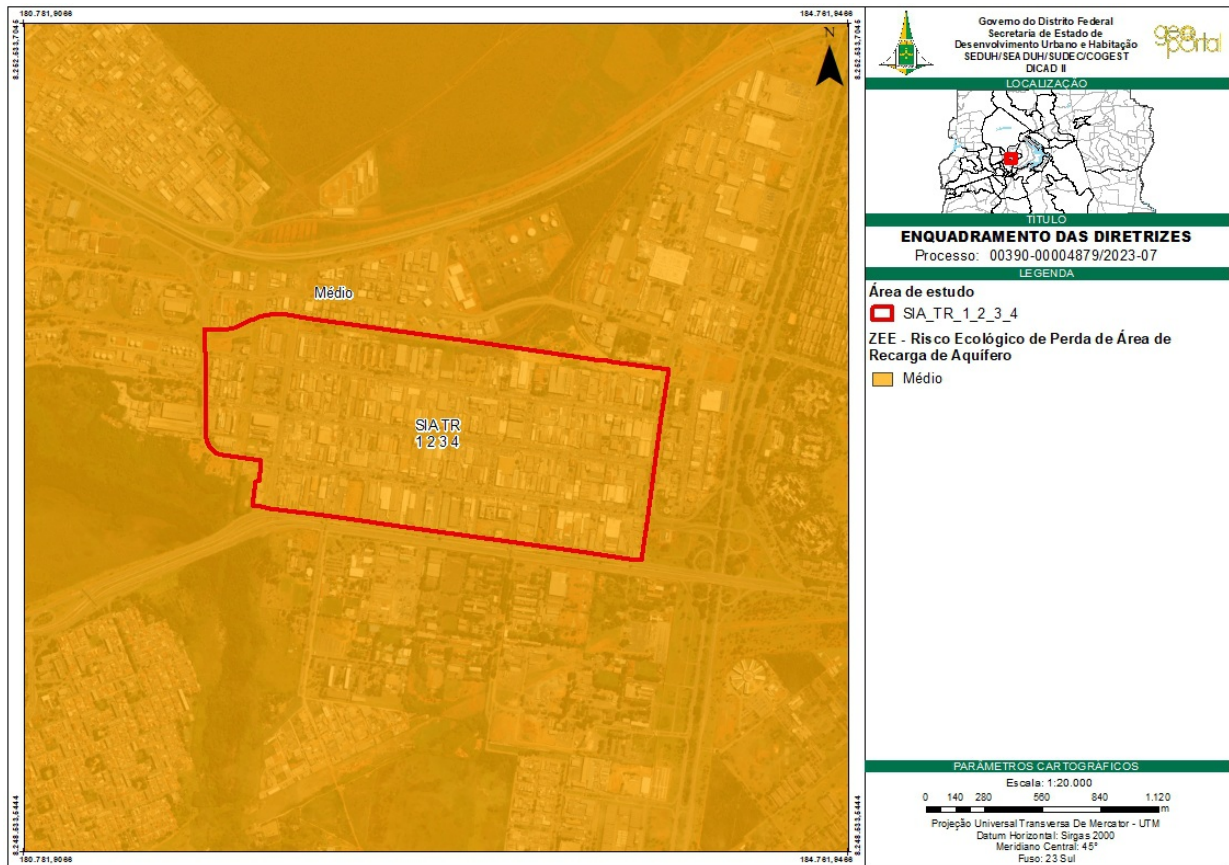
Art. 13. A ZEEDPE está subdividida nas seguintes subzonas:

[...]

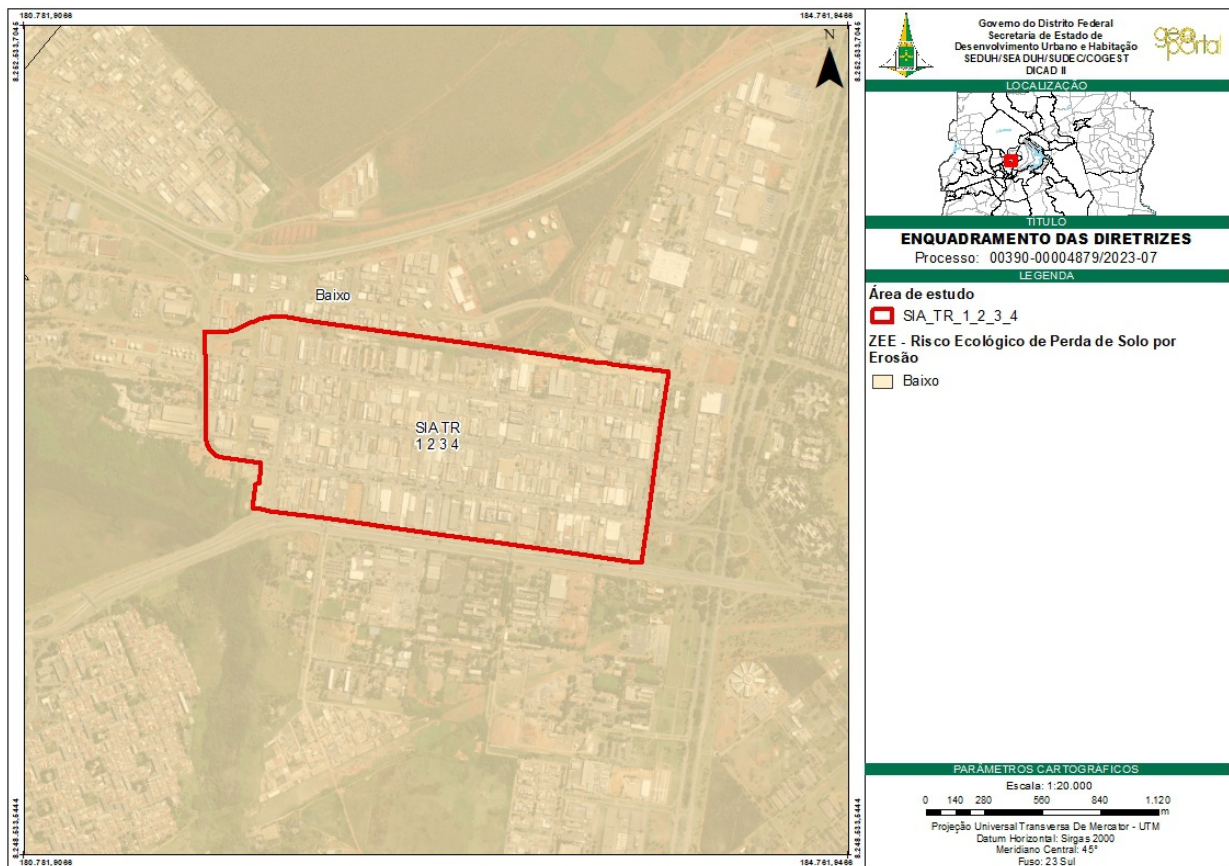
III - **Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 - SZDPE 3** destinada à promoção da integridade ecológica do Lago Paranoá e de seus córregos tributários, com a garantia de quantidade e qualidade das águas do Lago Paranoá para usos múltiplos, por meio do controle da impermeabilização do solo e da proteção de nascentes, mediante o aporte de



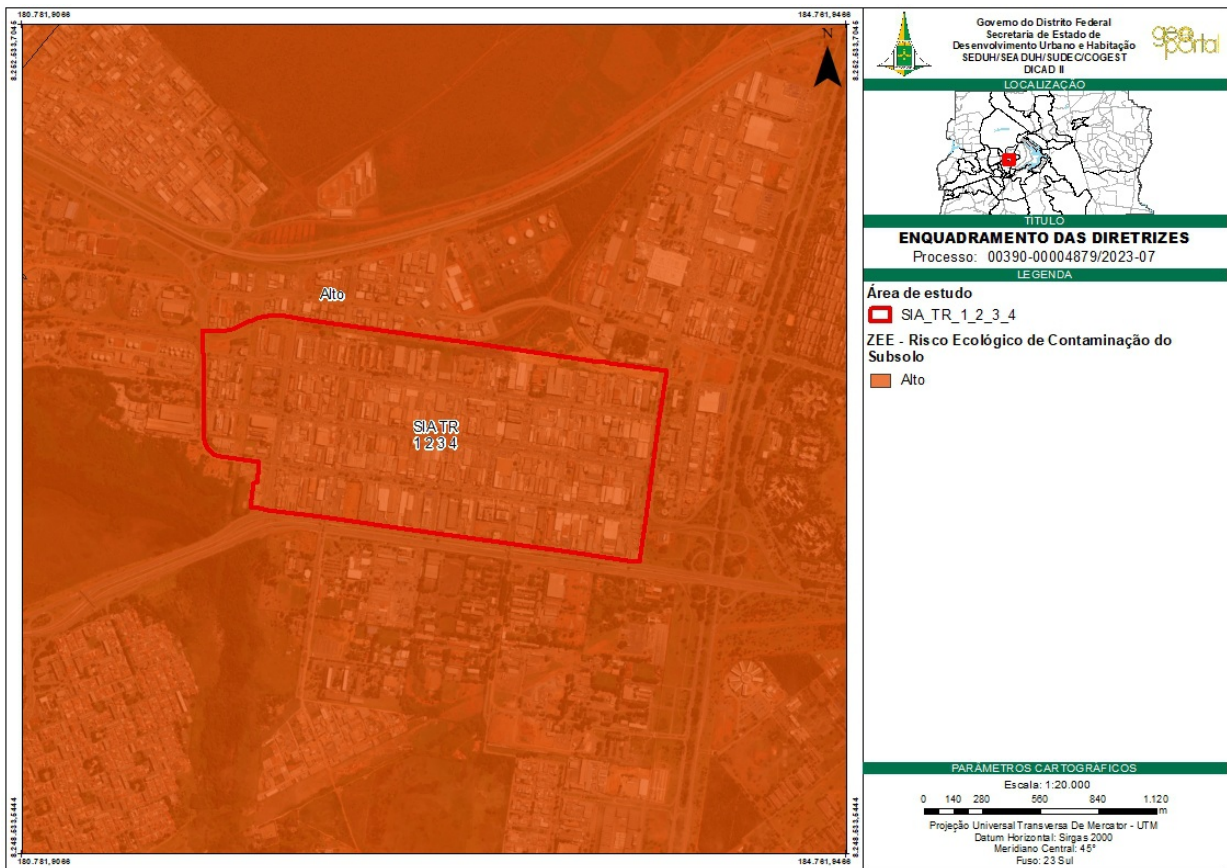




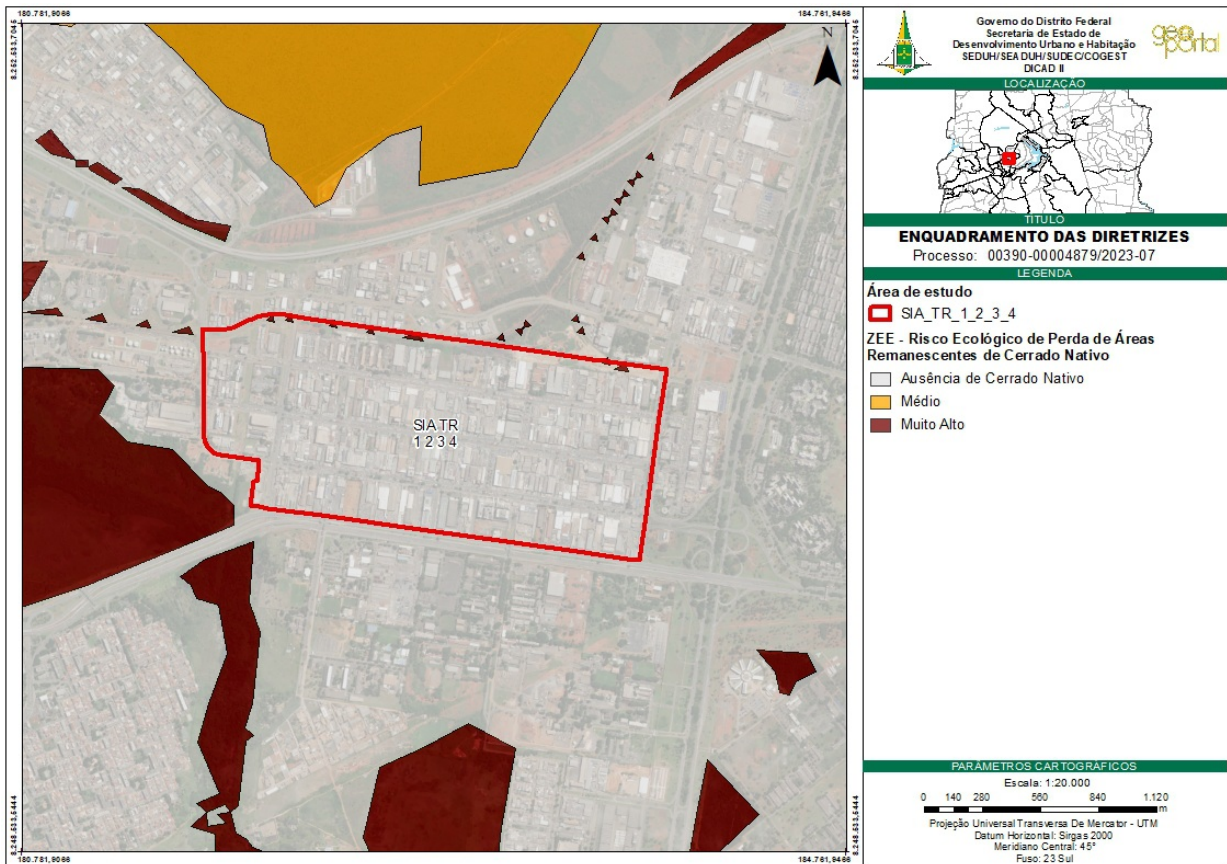
**Figura 16:**Risco Ecológico de Perda de área de Recarga de Aquífero – Médio



**Figura 17:**Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão – Baixo



**Figura 18:** Risco Ecológico de Contaminação do Subsolo – Alto



**Figura 19:** Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo – Ausência de Cerrado Nativo

9.4. Para a ocupação na área de **Riscos Ecológicos Co-localizados – alto ou muito alto**, recomenda-se:

9.4.1. Deve ser observado que a sobreposição de tipos de Risco aumenta a fragilidade ambiental da área, devendo ser observado a implementação de soluções que sejam transversais, visando não deflagrar ou acentuar os demais riscos sobrepostos, como é o caso da contaminação do solo e da perda de área de recarga de aquífero;

9.4.2. Caso haja implementação de algum tipo de técnica artificial para recarga de aquífero, reforçamos que devem ser observadas as questões relacionadas à qualidade e segurança da estrutura e a manutenção periódica da mesma, visando a não contaminação do solo e das águas superficiais;

9.5. Para a ocupação na área de **Riscos Ecológicos de Perda de Área de Recarga de Aquífero – Médio**, recomenda-se:

9.5.1. A aplicação de estratégias de recuperação de vegetação, especialmente nas áreas verdes, com o objetivo de garantir a infiltração da água no solo, associadas às estratégias adotadas para as áreas de risco elevado de contaminação do solo;

9.5.2. A adoção de estratégias de recarga natural com a manutenção de áreas naturais visando preservar a permeabilidade natural do solo, observadas as orientações presentes no Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal da ADASA;

9.6. Para a ocupação na área de **Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão – Baixo**, recomenda-se:

9.6.1. Realizar a remoção da cobertura vegetal e do solo superficial, quando necessários, somente antes do início da implantação dos empreendimentos, preferencialmente em época de seca. Em período de chuvas, devem ser tomadas medidas para evitar a deflagração de processos erosivos;

9.6.2. Adotar um desenho urbano sustentável e soluções de engenharia adequadas que sejam compatíveis às atividades que serão exercidas, visando a mitigação de processos erosivos existentes e a contenção da deflagração de processos erosivos novos;

9.7. Para a ocupação na área de **Riscos Ecológicos de Contaminação do Subsolo – Alto**, recomenda-se:

9.7.1. Não implementar atividades com alto potencial poluidor, principalmente em áreas cujo os solos e morfologia apresentam características que favoreçam a infiltração;

9.7.2. Observar o disposto na Resolução CONAMA nº 420, de 28 de dezembro de 2009, de modo a atender os critérios definidos pelos órgãos ambientais competentes;

9.7.3. Observar as orientações constantes no Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal da ADASA, de modo a atender os critérios definidos pelos órgãos ambientais competentes;

9.7.4. Estabelecer o controle rigoroso sobre a disposição de efluentes em superfícies ou em subsuperfícies;

9.8. Para a ocupação na área com **Ausência de Cerrado Nativo** recomenda-se:

9.8.1. Prever nas áreas intersticiais reposição vegetal, preferencialmente com espécies nativas do cerrado com intuito de tornar o microclima menos árido e contribuir para o aumento do verde intraurbano.

9.9. Ressalta-se que as classificações de risco não são imutáveis, de modo que, as áreas de muito baixo, baixo e médio risco podem vir a ter sua classe alterada para alto e muito alto risco, em virtude das ações antrópicas, podendo causar sérios prejuízos

ambientais a longo prazo;

9.10. As análises ambientais apresentadas nestas diretrizes não substituem os estudos de avaliação de impacto ambiental, a serem solicitados pelo órgão competente, na etapa de licenciamento ambiental;

9.11. Estudo ambiental poderá identificar outras restrições ou sensibilidades que não foram identificadas nestas Diretrizes.

## 10. CARACTERIZAÇÃO DA OCUPAÇÃO E ÁREA DO ENTORNO

10.1. Os lotes adjacentes à área desta Diretriz são, em sua maioria, CSII 3 e CSIIInd 1, entretanto também existem lotes categorizados como Inst EP e UE 1, à luz da LUOS;

10.2. Ao Norte há a linha férrea, que separa os lotes do TRECHO 4 dos lotes do TRECHO 5 e do TRECHO 17;

10.3. A Oeste temos o Setor de Inflamáveis – SIN e ao Sudoeste temos o Parque do Guará, Parque Ecológico Ezechias Heringer, que faz confrontação com o QELC pertencente a RA X – Guará;

10.4. Ao Sul temos a Estrada Parque Taguatinga Guará (EPTG) que está limítrofe aos lotes Inst e Inst EP da Área de Serviço Público do SAI, que hoje pertence a RA X – Guará;

## 11. DIRETRIZES GERAIS

11.1. Deve-se observar a [Lei nº 6.766/1979](#), no sentido de garantir a continuidade do sistema viário existente, prevendo a instalação de elementos necessários para a livre circulação de todos os seus usuários, como motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres, com vistas a promover permeabilidade e integração do tecido urbano;

11.1.1. Além da [Lei nº 6.766/1979](#), deve ser dada atenção especial às disposições previstas no [Decreto n.º 38.047/2017](#), na Nota Técnica n.º 02/2015-DAUrb/SUAT, no [Guia de Urbanização](#) e na [NBR 9050](#);

## 12. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

12.1. Prever espaço necessário para implantação de caixas de via com todos os seus componentes;

12.2. O fluxo viário deve ser mantido;

12.3. Deve ser instalada iluminação pública no nível do usuário, seja ele pedestre, ciclista ou motorista, além de prever a instalação de iluminação pública no canteiro central;

12.4. Nas áreas de parada de ônibus, devem ser criados recuos, que têm como intuito mitigar o prejuízo à circulação na caixa de via;

12.5. O canteiro central deve ser objeto de projeto de sistema viário com áreas destinadas à circulação de pedestres, ciclistas e área para estacionamento de automóveis;

12.6. Ao longo das vias IA 1, IA 2 e IA 3 deve haver implantação de retornos com raio de giro dimensionados para atendimento de caminhões;

- 12.7. Considerar que as vias públicas não podem ser obstruídas por muros, cercas, guaritas, ou qualquer outro impedimento à livre circulação da população;
- 12.8. Prever a implantação de mobiliário urbano e arborização;
- 12.9. Nos casos em que não houver viabilidade técnica para a aplicação dos parâmetros mínimos estabelecidos pelo Decreto nº 38.047/2017, a solução aplicada no projeto do sistema viário deverá ser submetida à análise e à aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;
- 12.10. Deve ser elaborado projeto de rota acessível para o perímetro da área;
- 12.11. Avaliar a possibilidade de alargamento da via a partir da caixa viária, criando novas faixas de rolamento;
- 12.11.1. Não sendo possível instalar mais uma faixa de rolamento em cada sentido, o alargamento deve ocorrer a partir da implantação de ciclovia, que deverá ocorrer no canteiro central, que se conectará à malha cicloviária das vias IA 1, IA 2 e IA 3;
- 12.11.2. A implantação desta via, independente da sua natureza, deverá se conectar à solução adotada na DIREQ 05/2023, que também observa as diretrizes estabelecidas pelo PEI 11;
- 12.12. Todas as propostas de intervenção viária com as vias existentes devem ser consultadas e aprovadas pelos órgãos de trânsito competentes.

#### 12.13. **ESTACIONAMENTOS**

- 12.13.1. Os projetos do sistema viário deverão contribuir para o contexto da mobilidade urbana;
- 12.13.2. Cabe análise de planejamento sobre a subsistência dos estacionamentos existentes, além de supressão e criação de novos estacionamentos, conforme viabilidade e adequação aos termos destas diretrizes;
- 12.13.3. Prever estacionamentos que atendam a critérios de acessibilidade e de manutenção da permeabilidade do solo, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor de planejamento urbano e territorial do Distrito Federal;
- 12.13.4. A requalificação dos estacionamentos públicos deve ser acessível para pedestres e manter a adequação às diretrizes estipuladas no Decreto 38.047/2017 e nesta DIV;
- 12.13.5. Os estacionamentos privados devem conter paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres e não podem ser instalados em área pública;
- 12.13.6. Sempre que for viável, os bolsões de estacionamentos, públicos e privados, devem ficar localizados atrás das edificações, salvo mediante justificativa técnica aprovada pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal;
- 12.13.7. Os acessos aos estacionamentos públicos localizados ao longo de qualquer via devem ter afastamento de, no mínimo, 5,0 metros em relação ao ponto de concordância da curva.
- 12.13.8. Os estacionamentos públicos devem possuir, no mínimo, as seguintes proporções:
- 12.13.8.1. 1 vaga destinada a motocicleta para até 10 vagas destinadas a automóvel;

- 12.13.8.2. 1 vaga para bicicleta em paraciclo para cada 20 vagas destinadas a automóvel, no caso de estacionamentos com até 50 vagas de automóvel; e
- 12.13.8.3. 10% do total do número de vagas relativos a automóveis para bicicletas em paraciclos, no caso de estacionamentos que tenham mais de 50 vagas de automóvel;
- 12.13.9. Reservar vagas de estacionamento para idosos e pessoas com mobilidade reduzida nas seguintes proporções:
- 12.13.9.1. Até 50 vagas, no mínimo 3 vagas reservadas a idosos;
- 12.13.9.2. Acima de 50 vagas, 5% do total de vagas reservados a idosos;
- 12.13.9.3. 5% do total das vagas destinados a pessoas com mobilidade reduzida;
- 12.13.10. As vagas de motocicleta e os paraciclos não devem obstruir o passeio;
- 12.13.11. Na área do estacionamento público deve ser prevista rota acessível para a circulação de pedestres;
- 12.13.12. A rota acessível deve ser contínua, sem obstáculos, e com dimensão mínima de 1,2 metro;
- 12.13.13. A rota acessível deve estar devidamente sinalizada caso sobreponha a via de circulação de veículos para acesso às vagas;
- 12.13.14. A prioridade deve ser do pedestre, mesmo sendo uma proposta de estacionamento;
- 12.13.15. Adotar tipo de pavimentação que proporcione boa permeabilidade, baixa velocidade dos veículos, baixa velocidade do escoamento superficial do escoamento de águas pluviais e baixa irradiação de calor;
- 12.13.16. Sugerimos serem mantidas as vagas de estacionamento oblíquas para facilitar a manobra dos veículos, especialmente em consideração do espaço ser na área central de uma via com bastante movimento;

#### 12.14. **CALÇADAS**

- 12.14.1. As calçadas devem ser contínuas, conectivas, livres de obstáculos e não devem ser suprimidas pelos estacionamentos;
- 12.14.2. Prever a implantação de uma rede de calçadas seguras, confortáveis e agradáveis, com infraestrutura adequada, como pavimentação, arborização, mobiliário urbano e iluminação pública, que atendam a critérios estéticos e funcionais, valorizando o pedestre e o ciclista enquanto usuários do espaço público. Tudo isso para incentivar a mobilidade ativa, principalmente no interior da malha urbana e para promover as alternativas de transporte não motorizado;
- 12.14.3. Prever calçadas com dimensões adequadas aos tipos de uso e ocupação previstos para a área, garantindo mobilidade e acessibilidade universais de acordo com a legislação específica;
- 12.14.4. Definir calçadas compostas, no mínimo, por passeio ou faixa livre e, quando possível, que elas tenham passeio, faixa de serviço e faixa de acesso ao lote;
- 12.14.5. Sua configuração deve possuir espaço de faixa de serviço, faixa de passeio, ou ainda faixa de acesso aos lotes;
- 12.14.6. A faixa de serviço deve:

- 12.14.6.1. Estar localizada em posição adjacente ao meio-fio;
- 12.14.6.2. Possuir rebaixamento do meio-fio para acesso de pedestres;
- 12.14.6.3. Possuir rampa de veículos para transição de acesso entre uma área e outra de acordo com a NBR 9050;
- 12.14.6.4. Ser utilizada para instalação de mobiliário urbano, sinalização viária, implantação de vegetação e redes de infraestrutura urbana, dentre outros;
- 12.14.7. A faixa livre ou passeio deve:
  - 12.14.7.1. Possuir superfície regular, firme, contínua, sem degraus, com níveis concordantes e com piso antiderrapante;
  - 12.14.7.2. Ter inclinação transversal constante, não superior a 3% (três por cento);
  - 12.14.7.3. Possuir largura mínima de 1,2 metros por estar em via local de parcelamentos consolidados;
  - 12.14.7.4. Ser livre de qualquer interferência ou barreira arquitetônica ao nível ou acima do solo;
- 12.14.8. Quanto a faixa de acesso:
  - 12.14.8.1. Esta faixa existirá apenas se for possível adequar a calçada com largura superior a 2,00 m;
  - 12.14.8.2. Delimita espaço para acesso ao lote;
  - 12.14.8.3. Evita que a calçada seja invadida em funções de desnível entre o lote e área pública;
  - 12.14.8.4. Proporciona dinamismo em áreas comerciais, pois proporciona espaço para instalação provisória de expositores, por exemplo.
- 12.14.9. Deve haver implantação de calçadas no perímetro dos conjuntos de lotes dos Trechos 1, 2, 3 e 4;

## 12.15. SINALIZAÇÃO

- 12.15.1. 1.1.1. 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;
- 12.15.2. 1.1.2. Deve-se utilizar sinalização permanente visual e tátil, horizontal e vertical, contrastes visuais, e o que mais for considerado necessário para auxiliar essa questão;
- 12.15.3. 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;
- 12.15.4. Sinalizar as áreas para efeito de orientação, segurança, organização e qualificação do espaço, inclusive para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;
- 12.15.5. 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;
- 12.15.6. A instalação das placas de sinalização vertical merece atenção especial,

cuidando-se para que não obstruam o passeio das calçadas.

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

#### 12.16. **CICLOVIA**

12.16.1. 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;

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

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

12.16.4. 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.

#### 12.17. **MOBILIÁRIO URBANO**

12.17.1. 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;

12.17.2. A instalação de mobiliários urbanos, assim como o plantio de elementos vegetais, não pode constituir obstáculos para a livre circulação e para o bem-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;

12.17.3. 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;

12.17.4. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

12.17.6. Para proteção das árvores e do calçamento, caso pertinente, adotar a instalação de golas de árvores, para garantir a manutenção da vegetação e a definição clara do passeio dos pedestres;

12.17.7. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

12.17.8. Prever projetos de comunicação visual e de sinalização para a área;

12.17.9. Bate rodas para orientar o motorista sobre o limite do acesso dos veículos dentro espaço das vagas nos estacionamentos, sem invadir a área destinada a passeio;

12.17.10. Paraciclos para acomodação de bicicletas, com delimitação de espaço, a fim de não interferir com o passeio ou a área para estacionamento de automóveis;

12.17.11. 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;



12.17.12. Propor projeto de iluminação pública para servir, principalmente, aos pedestres e ciclistas, com espaços públicos sombreados durante o dia e bem iluminados durante a noite, valorizando os espaços de convívio, bem como os elementos vegetais;

12.17.13. A altura da iluminação pública deve estar situada, preferencialmente, na escala do pedestre, entretanto, dificultando o acesso imediato à luminária

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

## 12.18. PAISAGISMO E ELEMENTO VEGETAL

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

12.18.2. 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](#);

12.18.3. O elemento vegetal (extratos arbóreos, arbustivos, forrações e grama) deve complementar a paisagem sem interferir na sua qualidade, na acessibilidade e o desempenho sistema viário, evitando o uso aleatório e inadequado das espécies;

12.18.4. 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;

12.18.5. As plantas também não devem ser dotadas de espinhos, substâncias tóxicas, folhas, flores, frutos ou substâncias que se desprendam e tornem o piso residual e escorregadio, ruim para o controle da limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento;

12.18.6. 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;

12.18.7. 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](#);

12.18.8. 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;

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

12.18.10. 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.

12.18.11. 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.

## 12.19. ILUMINAÇÃO

12.19.1. 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;

12.19.2. 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;

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

12.19.4. Devem ser observadas todas as normas ABNT NBR 5101 e NBR 15129;

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

12.19.6. 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.

## 12.20. REDES DE INFRAESTRUTURA

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

12.20.2. Dotar as calçadas e ciclovias de iluminação pública e sinalizações de trânsito indicativas horizontal e vertical;

12.20.3. Instalar postes de iluminação pública compatíveis com a escala do pedestre e características do local, observando a norma ABNT NBR 5101 e NBR 15129;

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

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

12.20.6. Observar as orientações constantes no Manual de Drenagem e Manejo de Águas Pluviais Urbanas do Distrito Federal da ADASA;

## 13. DISPOSIÇÕES FINAIS

13.1. Deverão ser consultadas as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, Caesb, Telefonía, Novacap, SLU), DETRAN e DNIT, solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) e a capacidade de atendimento para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

- 13.2. A Diretoria de Gestão do EIV deve ser consultada sobre a previsão de projetos para a área desta DIV;
- 13.3. Os projetos devem ser adequados a projetos pré-existentes, exceto em casos que for necessário promover a adequação de proposta, mediante apresentação de justificativa a ser avaliada pelo órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;
- 13.4. 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”;
- 13.5. Os projetos urbanísticos devem estar em conformidade com a legislação aplicável à poligonal de suas respectivas Diretrizes Urbanísticas;
- 13.5.1. Observar a normatização de endereçamento definida pela Coordenação do Sistema de Informação Territorial e Urbano - COSIT/UNTEC/SEDUH, tendo em vista manter-se uma padronização para todo o território;
- 13.6. As diretrizes estabelecidas neste documento podem ser alteradas em função de consulta ao IBRAM e às Concessionárias de Serviços Públicos;
- 13.7. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal;
- 13.8. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, para verificar se as suas respectivas Diretrizes Urbanísticas foram atendidas;
- 13.9. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à apreciação do Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal - CONPLAN;
- 13.10. 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 13/2023;
- 13.11. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da LUOS, estudos urbanísticos específicos e legislação específica.

#### 14. 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. **Decreto nº 43.374, de 31 de maio de 2022** - Regulamenta o detalhamento de classes e subclasses, bem como as restrições ambientais e de incomodidade à aplicação de atividades, grupos, classes e subclasses do Anexo I - Tabela de Uso e Atividades da Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019 - Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS

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** - Institui 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](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 **RAFAELA SILVA MARQUES - Matr. 0275836-9, Assessor(a)**, em 28/06/2023, às 16:18, 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**, em 28/06/2023, às 16:19, 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 28/06/2023, às 17:24, 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=116253287)  
verificador= **116253287** código CRC= **DFBE01E1**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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