



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/SEGESP/COGEST/DICAD-II

DIV 16/2022 – RUA 26 NORTE, ÁGUAS CLARAS – RA XX

Processo SEI nº 00390-00008257/2022-69
Elaboração: Matheus Rodrigues Lustosa – Assessor (DICAD II/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH) Alecsandro de Andrade – Diretor (DICAD II/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Cooperação: Ana Elise Machado Arraes – Estagiária (DICAD II/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH) Emanuelle Junqueira Pistilli – Estagiária (DICAD II/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Supervisão: Andrea Mendonça de Moura – Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Interessado: Administração Regional de Águas Claras
Endereço: Rua 26 Norte

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 um estacionamento em área pública adjacente à Rua 26 Norte e em frente a Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 1, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00300-00000628/2022-90 cuja ação foi motivada pela requisição da Administração Regional de Águas Claras;

1.3. Esta DIV 16/2022 é fundamentada no artigo 24 da Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022, que aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal;

1.4. As Diretrizes aqui elencadas atendem ao que estabelece a Portaria nº 97, de 27 de novembro 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 calçadas, estacionamentos, ciclovias, sinalização, mobiliários urbanos, paisagismo, iluminação, redes de infraestrutura e disposições finais.

1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 16/2022 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 na **Figura 2**;

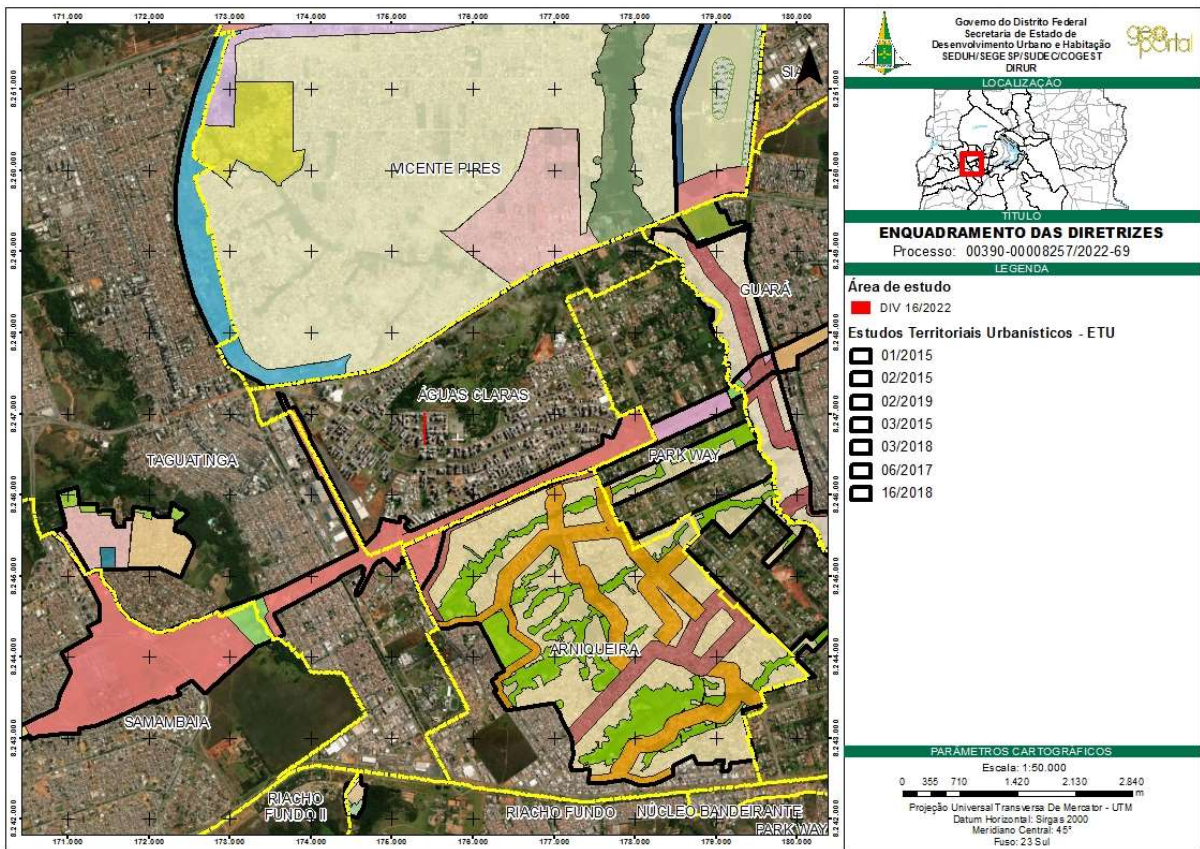


Figura 1: Localização da Rua 26 Norte

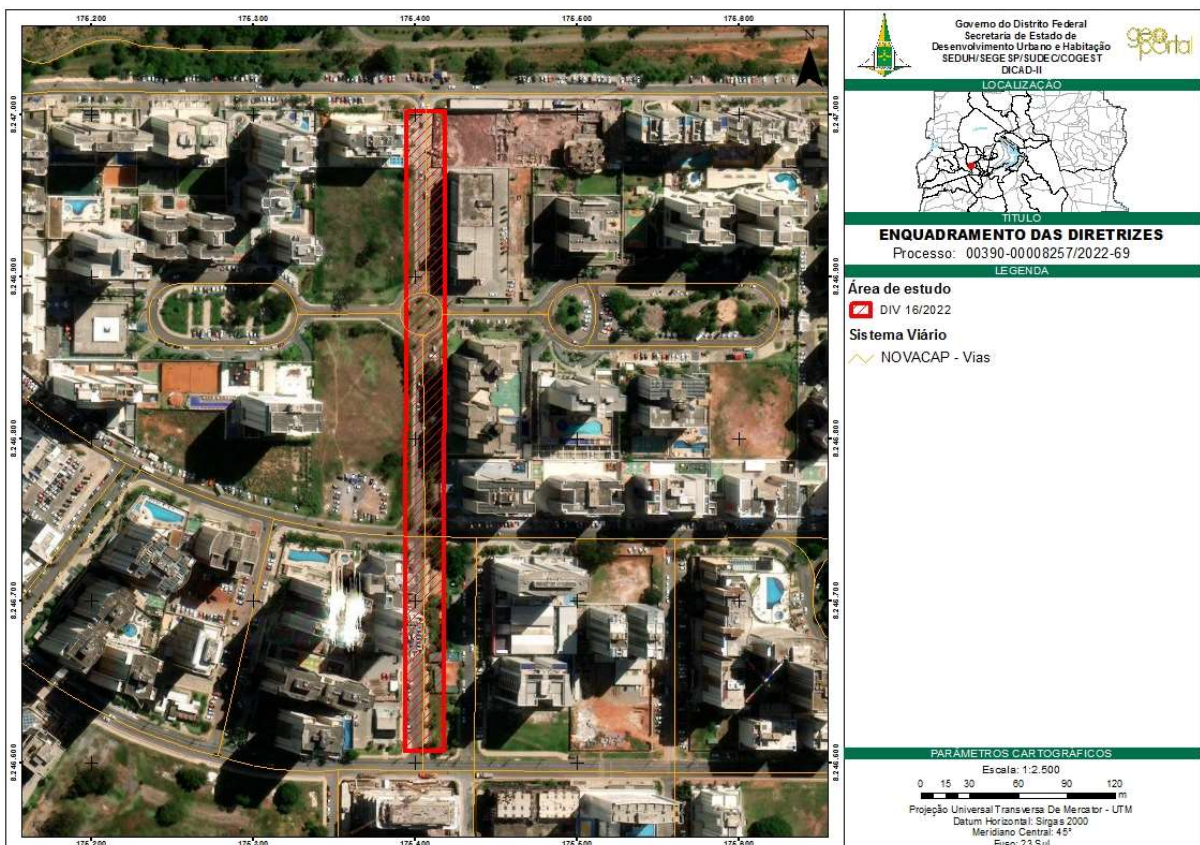


Figura 2: Localização da Rua 26 Norte**2. OBJETIVO E JUSTIFICATIVAS**

2.1. As diretrizes presentes têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de intervenção viária da Rua 26 Norte, na Região Administrativa de Águas Claras - RA XX, referente à solicitação de criação de estacionamento em frente à Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 1, por meio da Manifestação nº So-117119/2022 ([85230597](#)) no Processo SEI nº 00300-00000628/2022-90;

2.2. Tendo em vista a Portaria nº 97, de 27 de novembro de 2022, que institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório, a elaboração de Diretrizes de Intervenção Viária – DIV visa o balizamento dos projetos de intervenções no sistema viário, complementando-o com elementos relacionados à infraestrutura urbana como: sistema cicloviário, estacionamentos, calçadas e mobiliário urbano;

2.3. As diretrizes dão subsídios para promoção de melhor fluidez no trânsito de pedestres e veículos, motorizados ou não, com acessibilidade, integração e segurança, incentivando a socialização e o efeito de pertencimento ao espaço urbano. Além disso, busca o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;

2.4. Por vez, a Administração Regional de Águas Claras poderá elaborar o projeto em observância a estas diretrizes, conforme estabelece o Artigo 2º e o Artigo 4º do [DECRETO Nº 22.939, DE 8 DE MAIO DE 2002](#), que *delega competência às Administrações Regionais para elaboração e aprovação de projetos de urbanismo, na forma que especifica, e dá outras providências.*

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 Zona Urbana Consolidada da Macrozona Urbana;

3.2. As diretrizes específicas para a Macrozona Urbana estão definidas no art. 65 e as diretrizes específicas para a Zona Urbana Consolidada, definidas no art. 72;

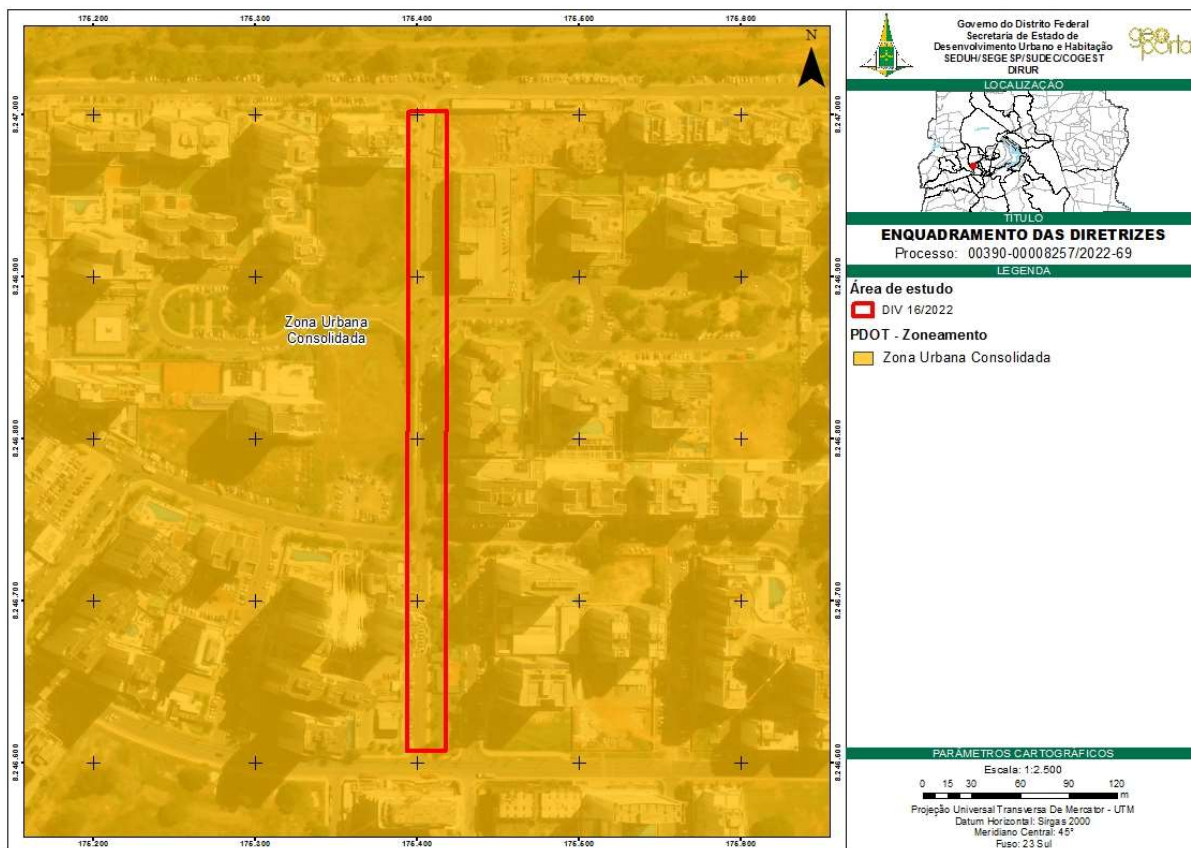


Figura 3: Localização da poligonal no zoneamento do PDOT

4. ASPECTOS AMBIENTAIS

4.1. De acordo com o Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF, aprovado pela [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), a área está inserida na Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade e Subzona - ZEEDPE, e Subzona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade e Subzona - SZDPE 3;

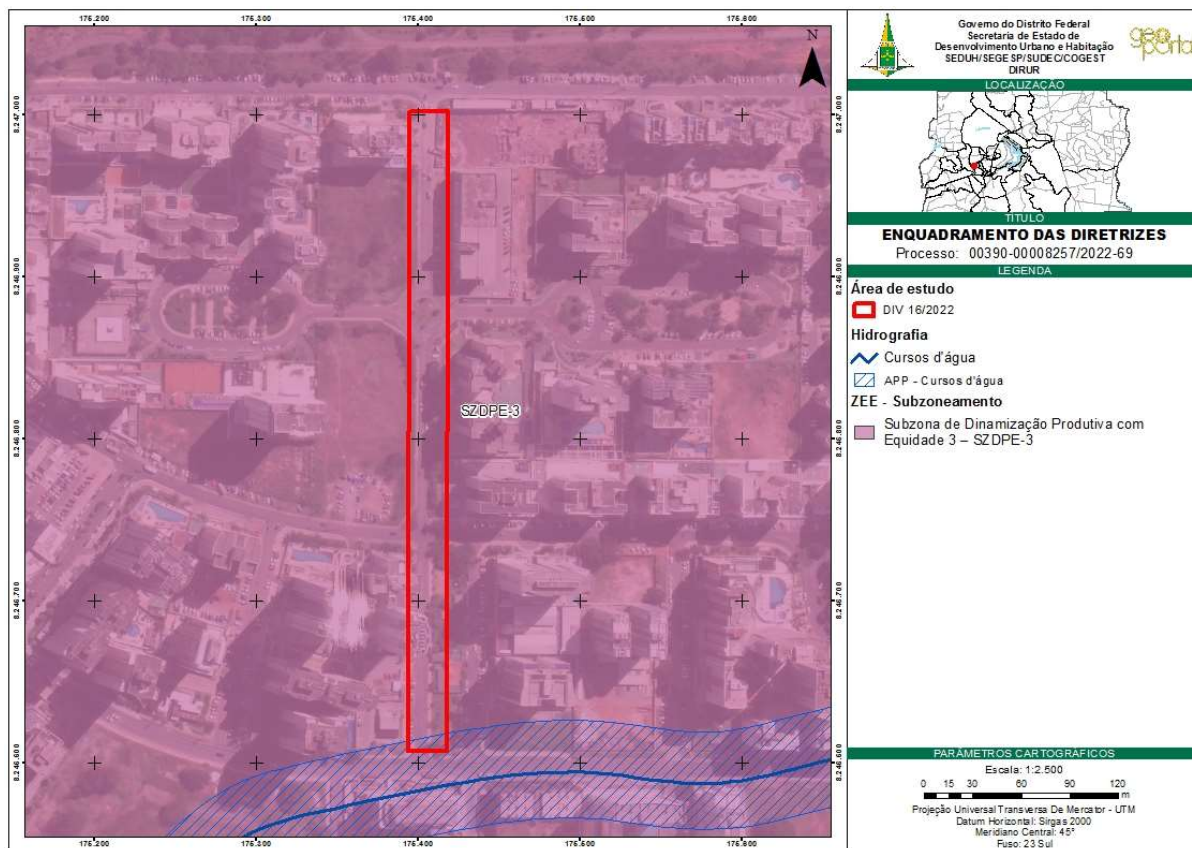


Figura 4: Subzoneamento do ZEE

4.2. As diretrizes específicas para a ZEEDPE estão definidas no art. 23 e as diretrizes específicas para a SZDPE 3, definidas no art. 26, da Lei nº 6.269/2019;

4.3. A poligonal está relacionada com os Riscos Ecológicos levantados pelo ZEE-DF.
A. Riscos Ecológicos Co-localizados – **alto ou muito alto (Figura 5)**; **B.** Riscos Ecológicos de Perda de Área de Recarga de Aquífero – **Alto (Figura 6)**; **C.** Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão – **Baixo (Figura 7)**; **D.** Riscos Ecológicos de Contaminação do Subsolo – **Alto (Figura 8)**; **E.** Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo – **Ausência de Cerrado Nativo (Figura 9)**;

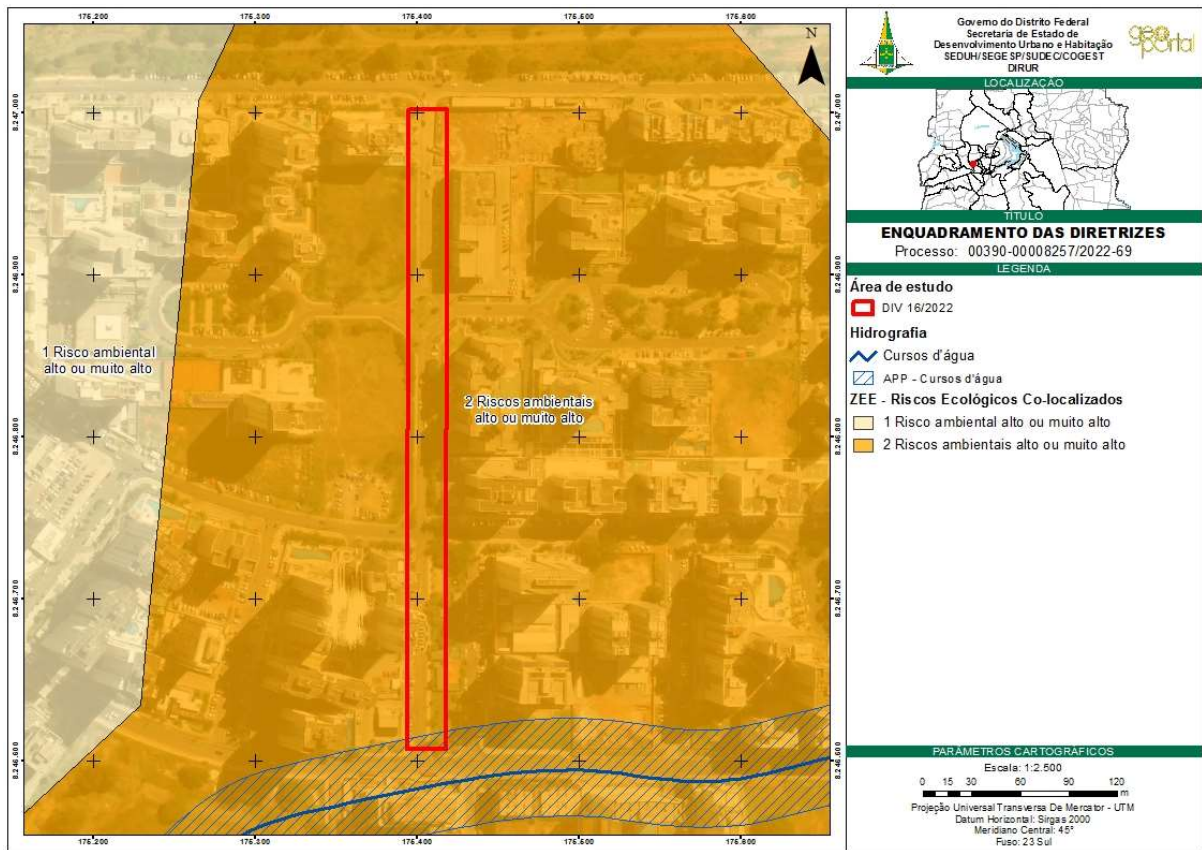


Figura 5: Riscos Ecológicos Co-localizados

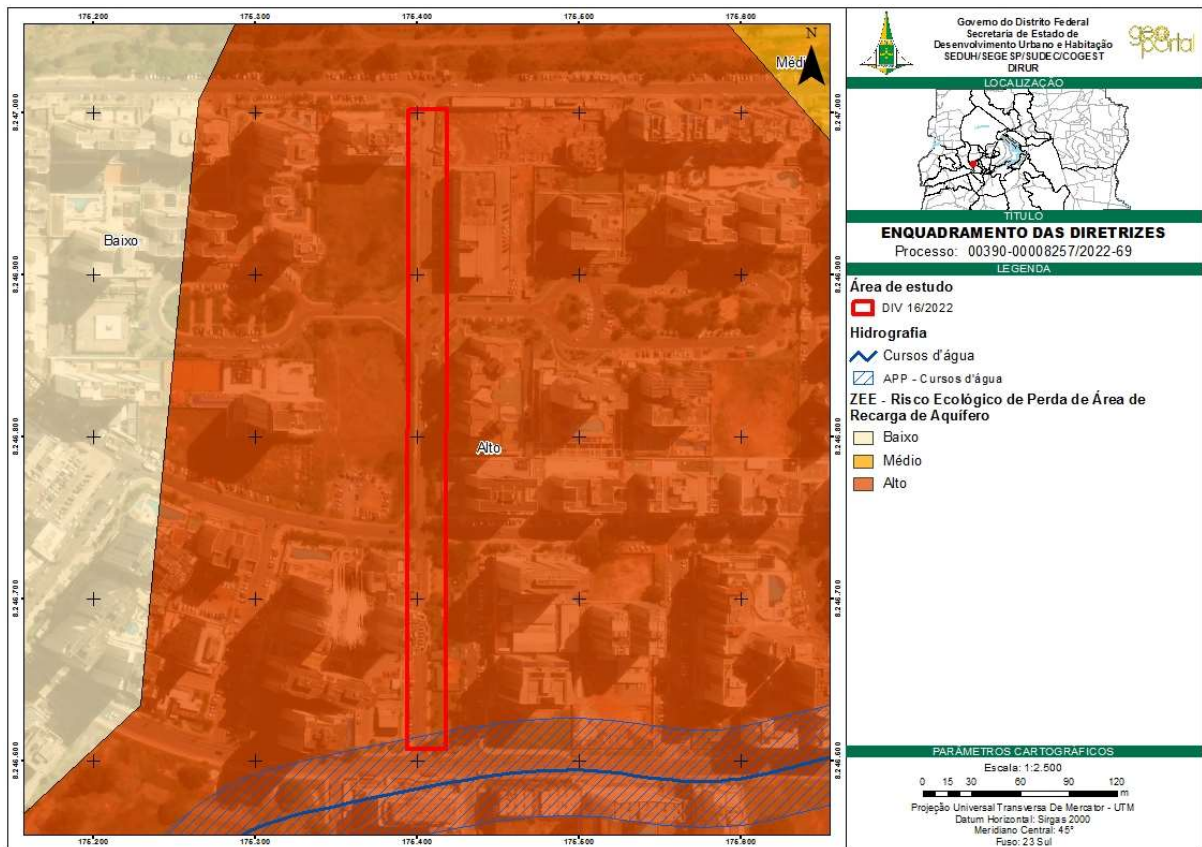


Figura 6: Mapa de Risco de Perda de Área de Recarga de Aquífero

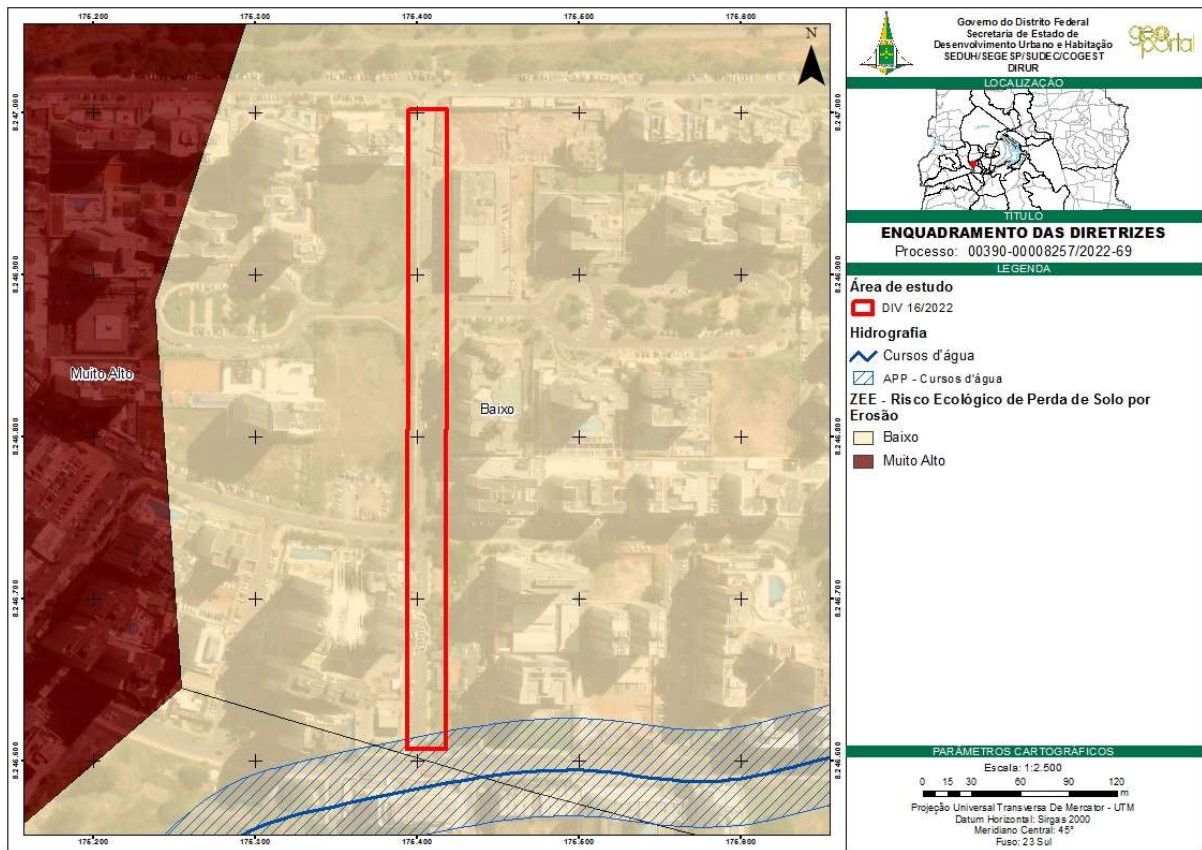


Figura 7: Risco Ecológico de Perda de Solo por Erosão

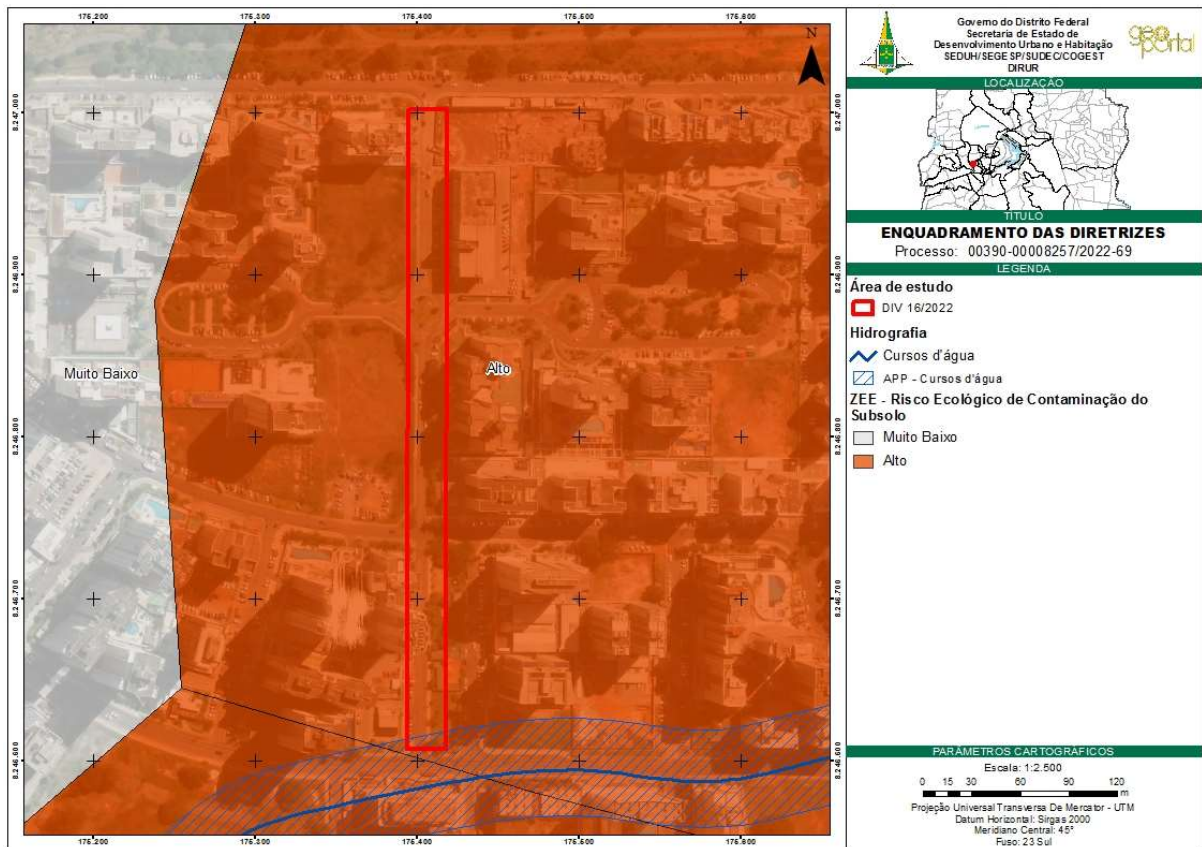


Figura 8: Risco Ecológico de contaminação do Subsolo

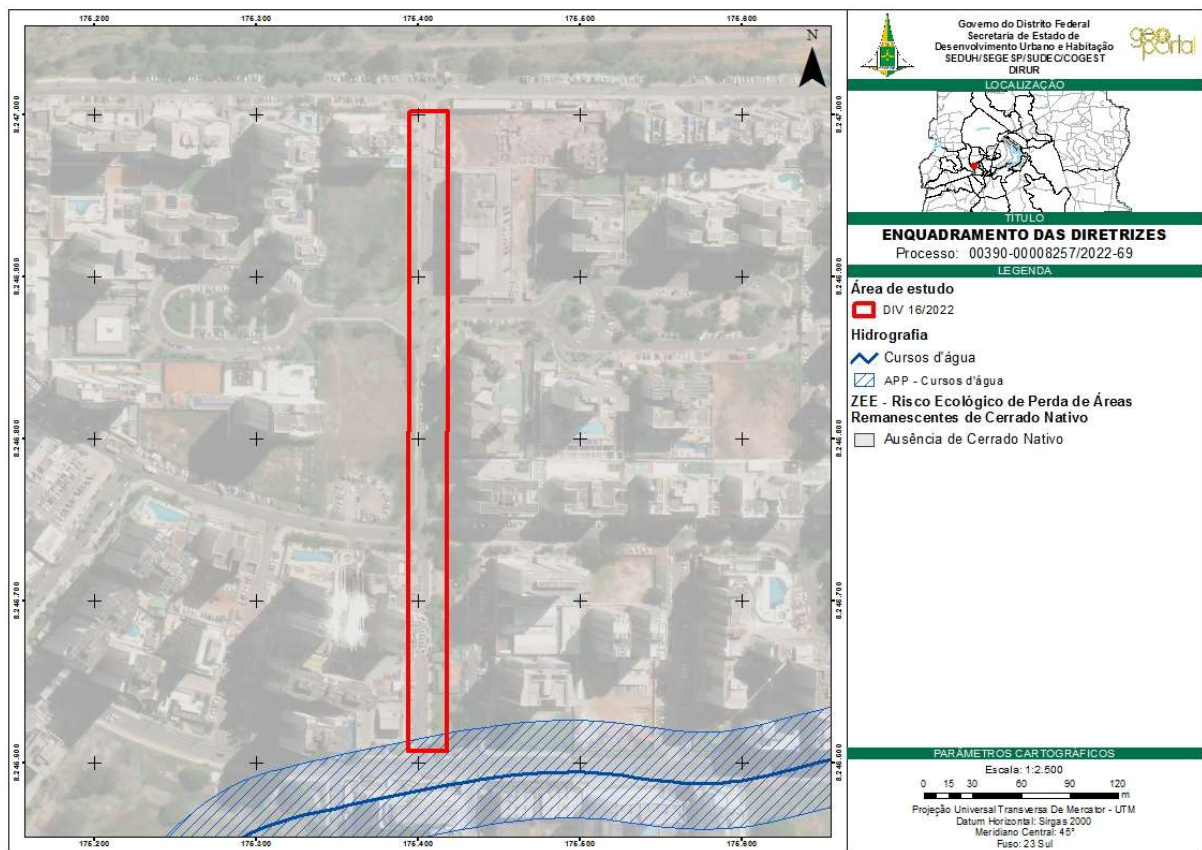


Figura 9: Risco Ecológico de Perda de Áreas Remanescentes de Cerrado Nativo

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

4.4.1. 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;

4.4.2. 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;

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

4.5.1. 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;

4.5.2. 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;

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

4.6.1. 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;

4.6.2. 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;

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

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

4.7.2. 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;

4.7.3. 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;

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

5. PROJETOS URBANÍSTICOS

5.1. A área em estudo e seu entorno encontram-se inseridos na poligonal do projeto urbanístico CST AC – URB/MDE 220/1992;

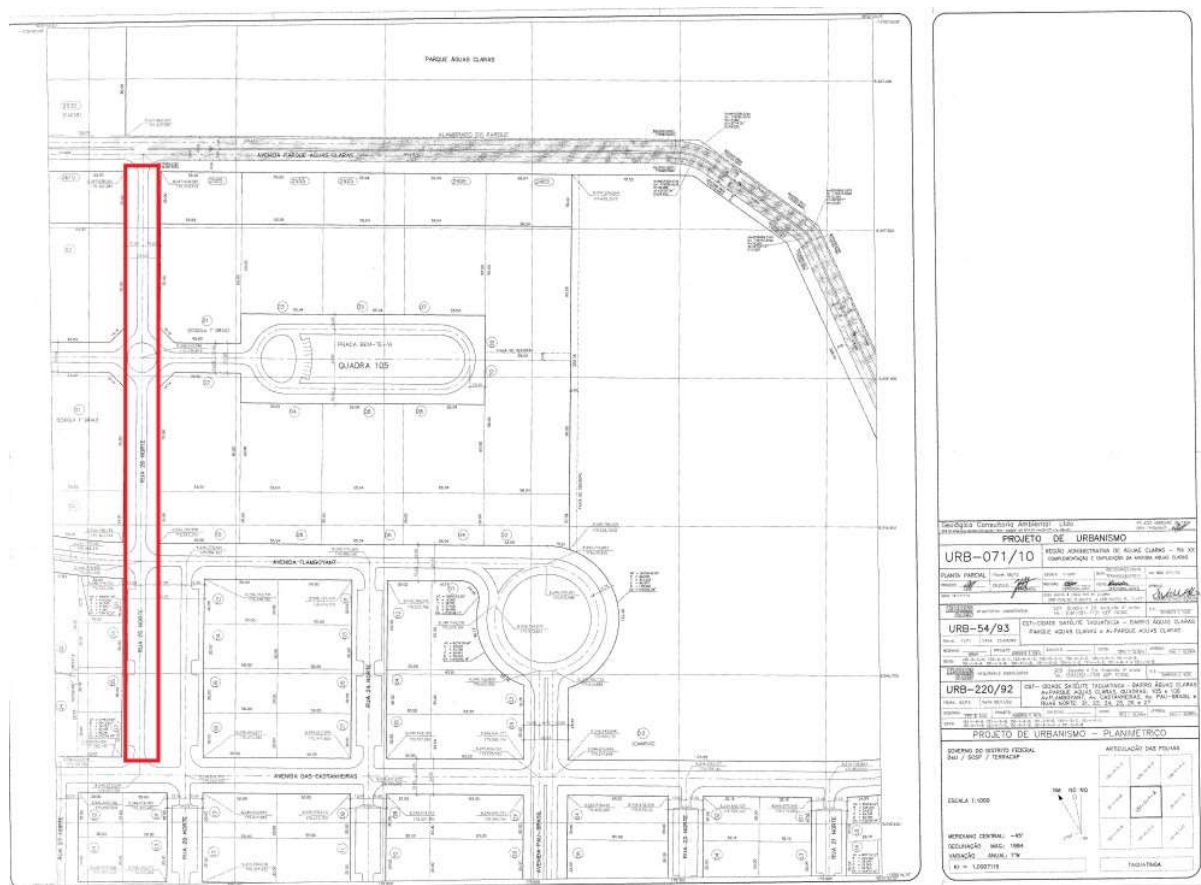


Figura 10: CST AC – URB 220/1992

5.2. O entorno desse local é composto por lotes CSIIR 1 NO, CSIIR 2 NO, CSIIR 2, RE 3 e INST EP, conforme caracteriza a LUOS;

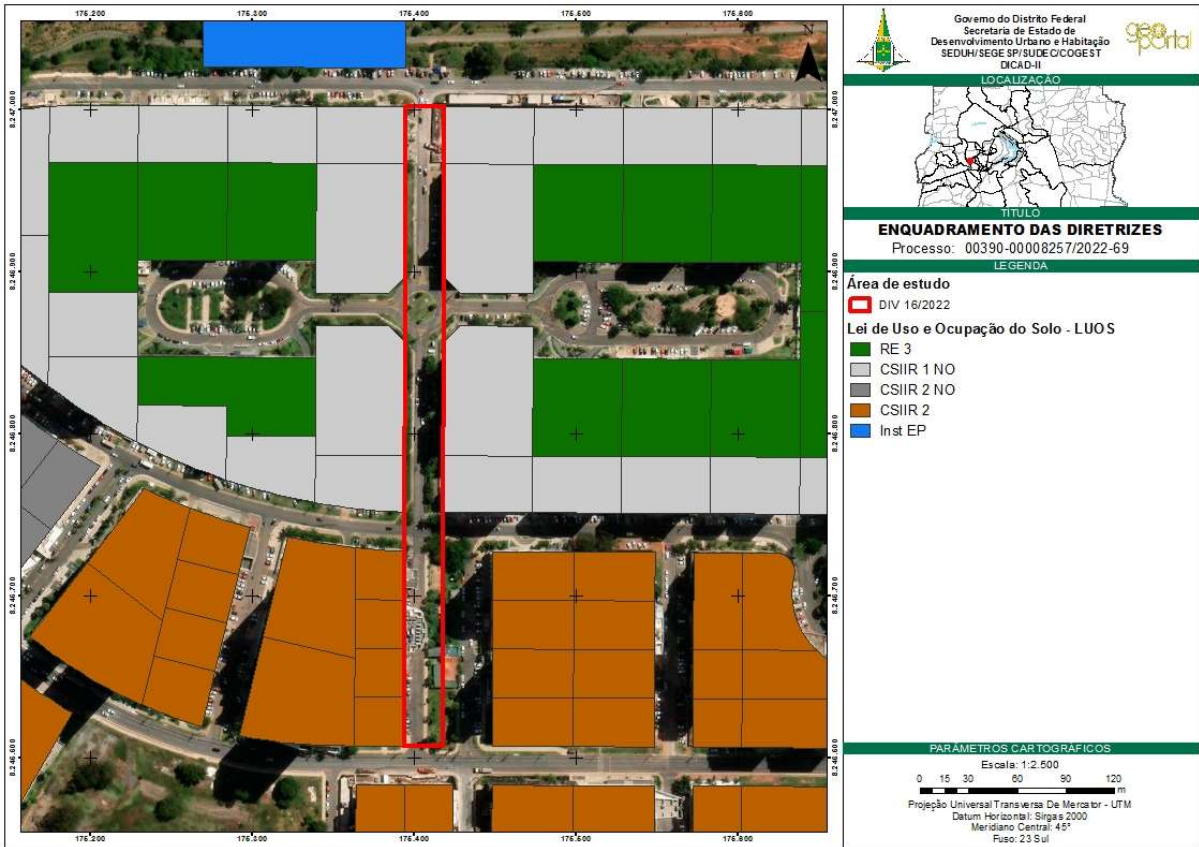


Figura 11: Categorização dos lotes à luz da LUOS

6. RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

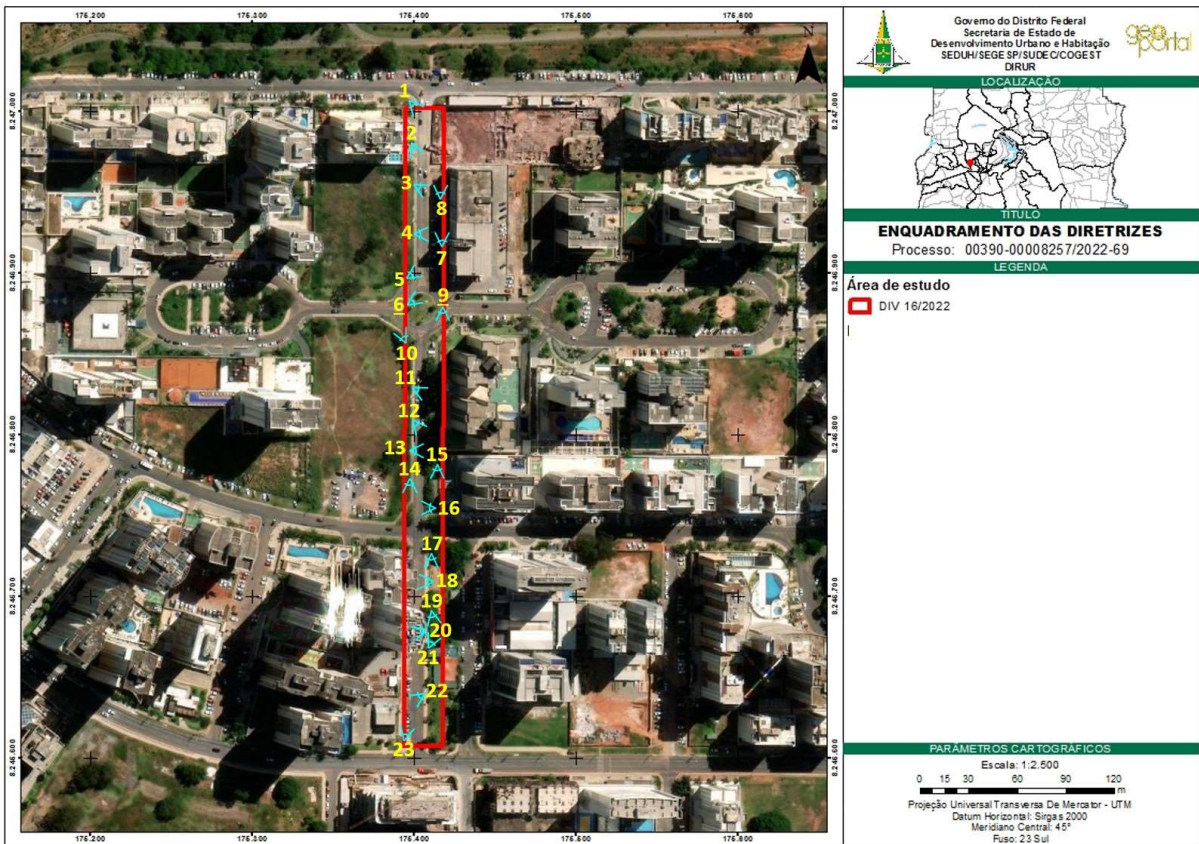


Figura 12: Indicação das fotos tiradas in loco

01



07



02



08



03



09



04



10



05



11



06



12





Figura 13: Fotos tiradas in loco

7. DIAGNÓSTICO

7.1. Em vistoria *in loco* constatamos a situação da Rua 26 Norte;

7.2. Quanto aos estacionamentos, identificamos os que ocupam área pública em frente a Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 1 (imagens de 1, 3 a 8, Figura 13) e a Q 105 PRAÇA BEM-

TE-VI LT 2 (imagens 11 – 13, Figura 13), em situação de irregularidade de acordo com a CST AC – URB 220/1992;

7.3. O primeiro apresenta superfície com pavimentação de baixa qualidade, suscetível à ação das intempéries, formada por pedregulhos e terra. Essa configuração prejudica a acessibilidade no local e as atividades desenvolvidas por perto;

7.4. Os demais estacionamentos frente aos Lotes 1, 3, 5 e 7 da RUA 26 NORTE (imagens 18 – 20, 22 e 23, Figura 13)[AAdAJ3] estão previstos em projeto, mas necessitam de requalificação para adequar-se às normas de estacionamento e acessibilidade;

7.5. A calçada contígua ao Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 1 encontra-se com o piso quebrado e seu dimensionamento não atende aos parâmetros mínimos para um passeio seguro e acessível;

7.6. Sobre a calçada na esquina desse lote e próxima à rotatória do leito viário, mesas e cadeiras são instaladas pelo comércio local, utilizando-se da área de circulação para atendimento ao público (imagens 05 e 06, Figura 13);

7.7. Em outros trechos da rua, as características urbanas apresentam melhores condições de uso, entretanto é possível otimizar sua urbanidade tendo em vista os seguintes aspectos:

- Calçadas com dimensões estreitas;
- Falta de demarcação de faixas nas calçadas e vias;
- Falta de rampas;
- Interferências na livre circulação de pedestres pelos veículos nos estacionamentos e mobiliários urbanos mal alocados;
- Desnívelamento do piso;
- Desconexão segura entre trechos de calçada por falta de faixas de travessia de pedestres;
- Elementos de paisagismo de forma descontínua ou inconstante, já que há trechos sem vegetação ou sombreamento onde seria possível, adjacente a lotes, calçadas e caminhos de pedestres;

8. DIRETRIZES GERAIS

8.1. 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;

8.2. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;

8.3. 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;

8.4. Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;

8.5. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;

8.6. 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;

8.7. Propor maior conexão entre os trechos para passeio e maior fluidez para o trânsito de pedestres;

9. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

9.1. Com o intuito de subsidiar as intervenções na área de abrangência desta Diretriz foram elencados pontos específicos para melhor aproveitamento da área, tendo em vista seu potencial. Essas propostas foram identificadas e consolidadas na Figura 14 e detalhadas ao longo deste item, a partir do subitem 9.2 até o subitem 9.10;

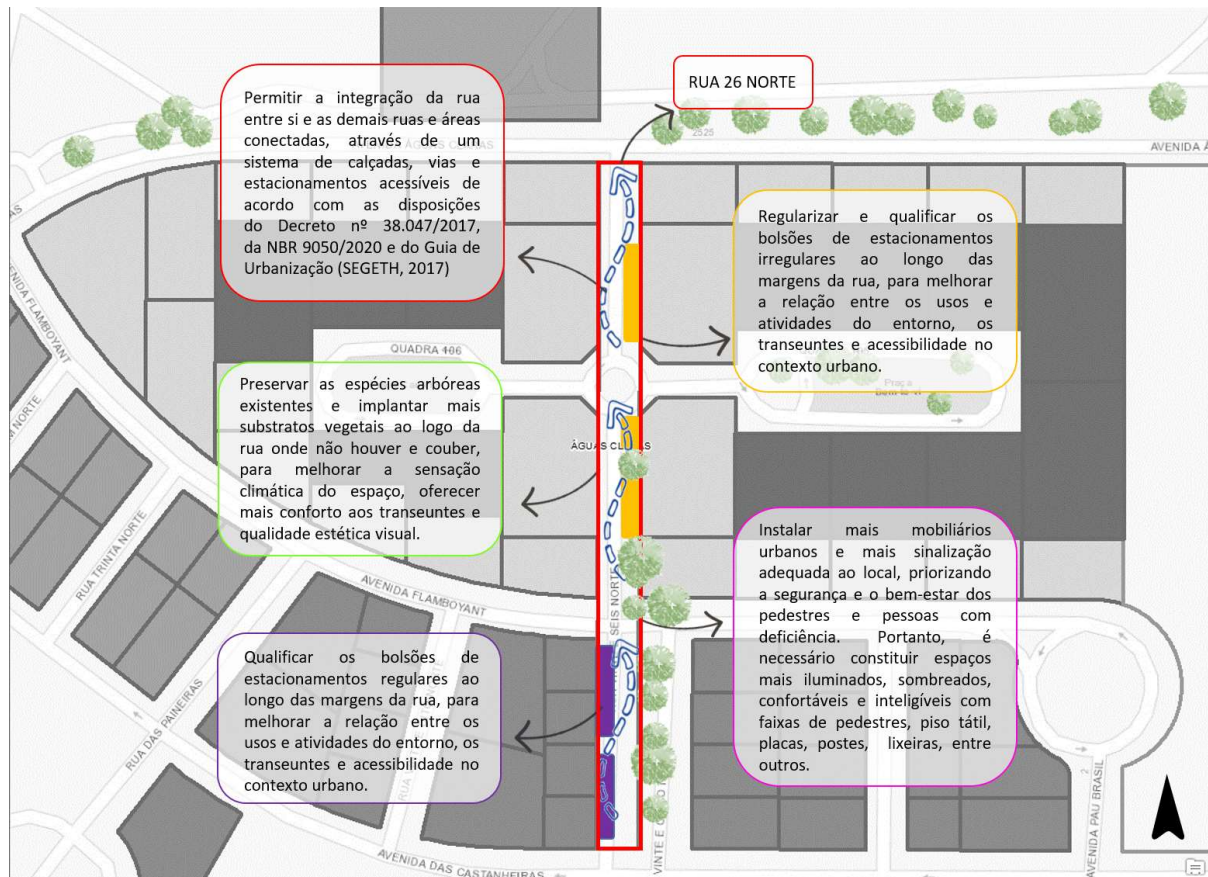


Figura 14: Croqui de diretrizes para a Rua 26 Norte

9.2. Calçadas

9.2.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração;

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 9050/2020, 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 rampas e 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;



Figura 15: Calçada irregular, desnivelada e descontínua, com veículos sobre o passeio

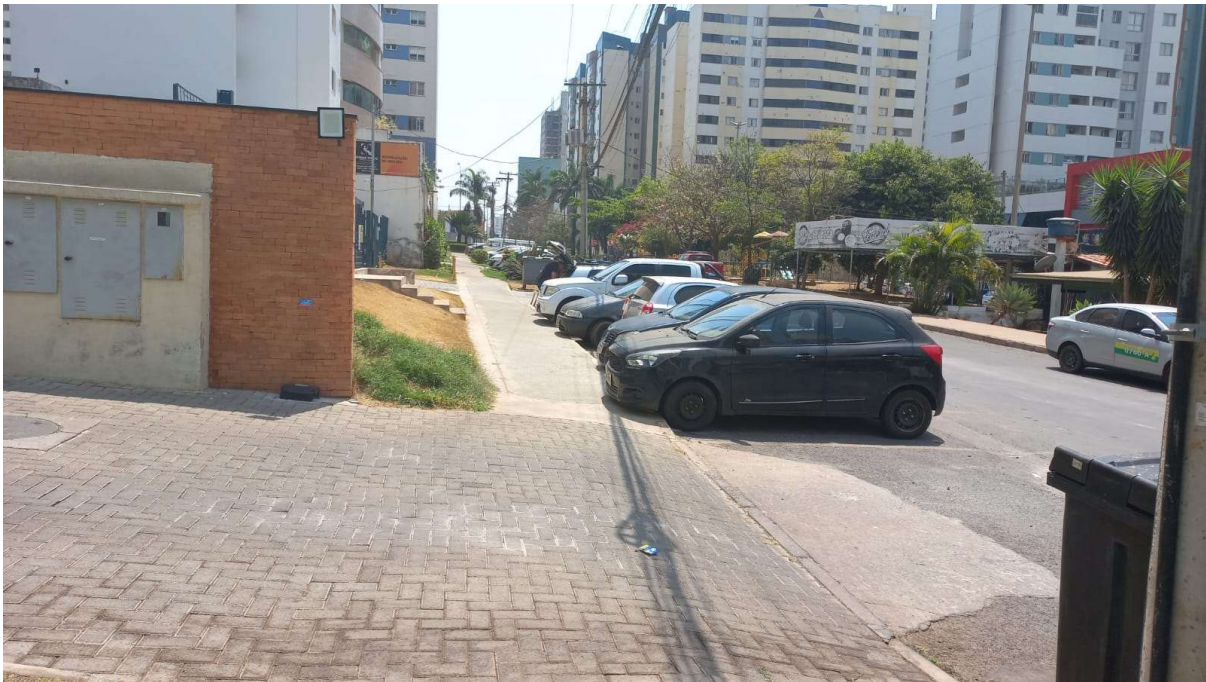


Figura 16: Fragmentação da calçada, desnivelada e descontínua, com veículos sobre o passeio



Figura 17: Passeio irregular, desnivelado e descontínuo, sem caracterização adequada

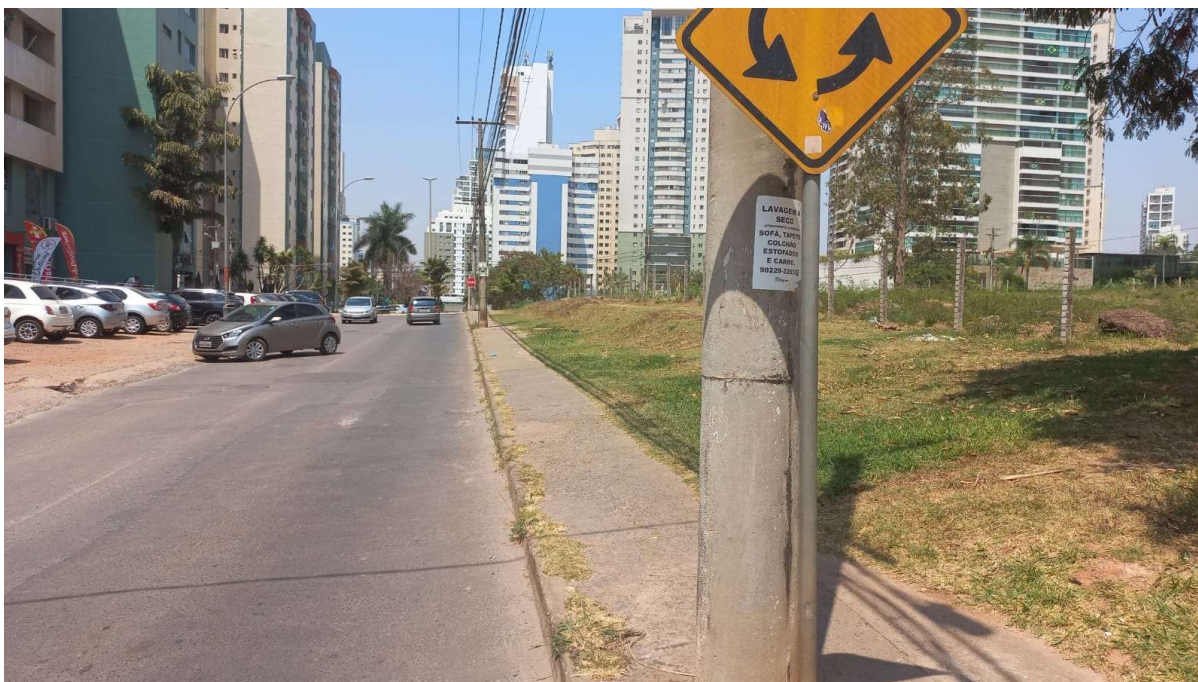


Figura 18: Mobiliários urbanos interferentes no passeio de pedestres da calçada e ausência de substrato vegetal que possa sombrear o caminho



Figura 19: Passeios estreitos e ausência de faixas de pedestres para travessia na rua

9.3. Estacionamentos

9.3.1. 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;

9.3.2. Garantir que a implantação dos estacionamentos previstos em projeto sejam qualificados e regularização dos existentes, com a devida qualificação a partir da demarcação de vagas e instalação de paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

9.3.3. 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;

9.3.4. 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.

9.3.5. Deve-se projetar os estacionamentos e calçadas de forma integrada que permita a conexão e a delimitação correta desses e a rota acessível para a circulação de pedestres;



Figura 20: Estacionamento em frente a Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 1 para ser regularizado e qualificado

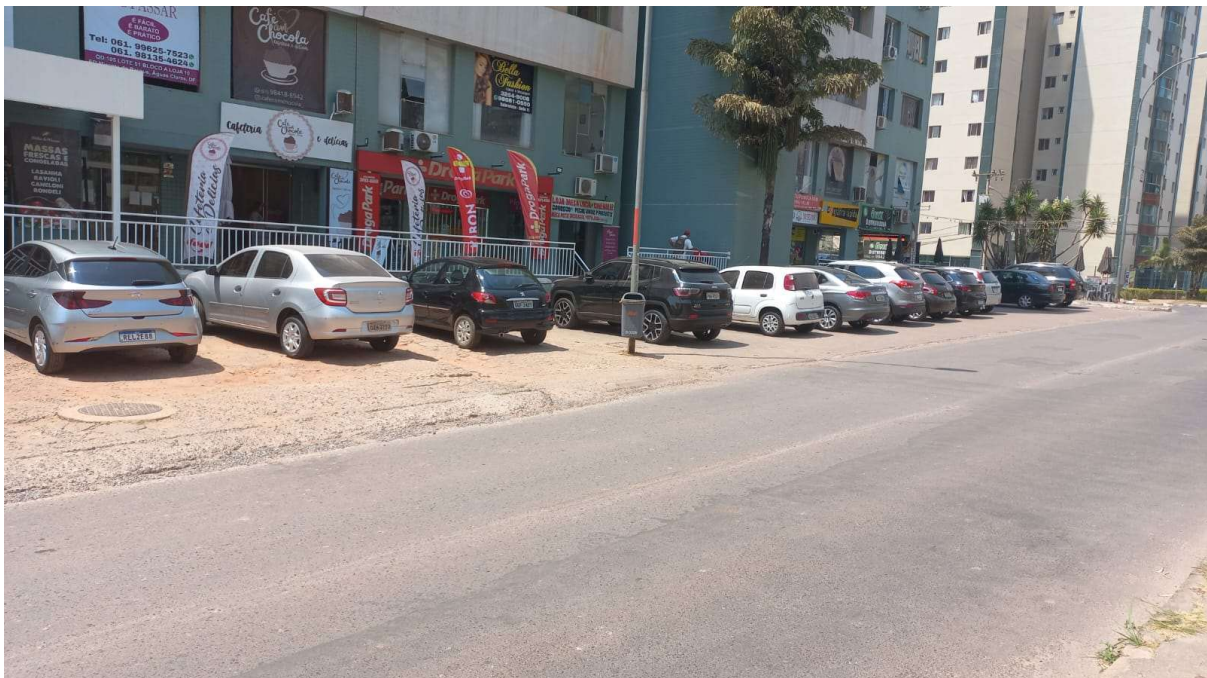


Figura 21: Estacionamento em frente a Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 1 para ser regularizado e qualificado



Figura 22: Estacionamento em frente a Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 2 para ser regularizado e qualificado



Figura 23: Estacionamento em frente a Q 105 PRAÇA BEM-TE-VI LT 2 para ser regularizado e qualificado



Figura 24: Estacionamento em frente aos Lotes 1, 3, 5 e 7 da RUA 26 NORTE para ser qualificado

9.4. Sinalização

9.4.1. 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;

9.4.2. Nas calçadas as sinalizações verticais podem ocupar a faixa de serviço sem obstruir o passeio de pedestres;

9.4.3. 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;

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

9.5. Ciclovias

9.5.1. A Rua 26 Norte se conecta com a Av. das Castanheiras que possui ciclofaixa e, portanto, deve-se garantir, se possível, a conexão entre essas ruas com medidas de moderação de tráfego motorizado priorizando a segurança dos ciclistas e pedestres;

9.5.2. Para o caso de implantação de ciclofaixa nessa rua, deve-se garantir uma superfície de rolamento regular, antiderrapante, impermeável, além de prever a drenagem adequada para evitar a formação de poças de água na via ciclável;

9.5.3. 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;

9.5.4. No caso de impossibilidade de implantação de ciclofaixa, adotar sinalização visual que direcione o ciclista até a faixa exclusiva, definida pelo CST AC SIV/MDE 105/2017;

9.5.5. Deve-se incentivar os deslocamentos não motorizados e a integração com os modais de transporte público coletivo;

9.6. Paisagismo

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

9.6.2. 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](#);

9.6.3. 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;

9.6.4. Atender ao 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;

9.6.5. 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](#);

9.6.6. 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;

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

9.6.8. 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;



Figura 25: Trecho da rua com passeio regular, piso nivelado e substrato vegetal próximo, servido por mobiliários urbanos na escala humana, que deve servir de referência para replicação em outros trechos

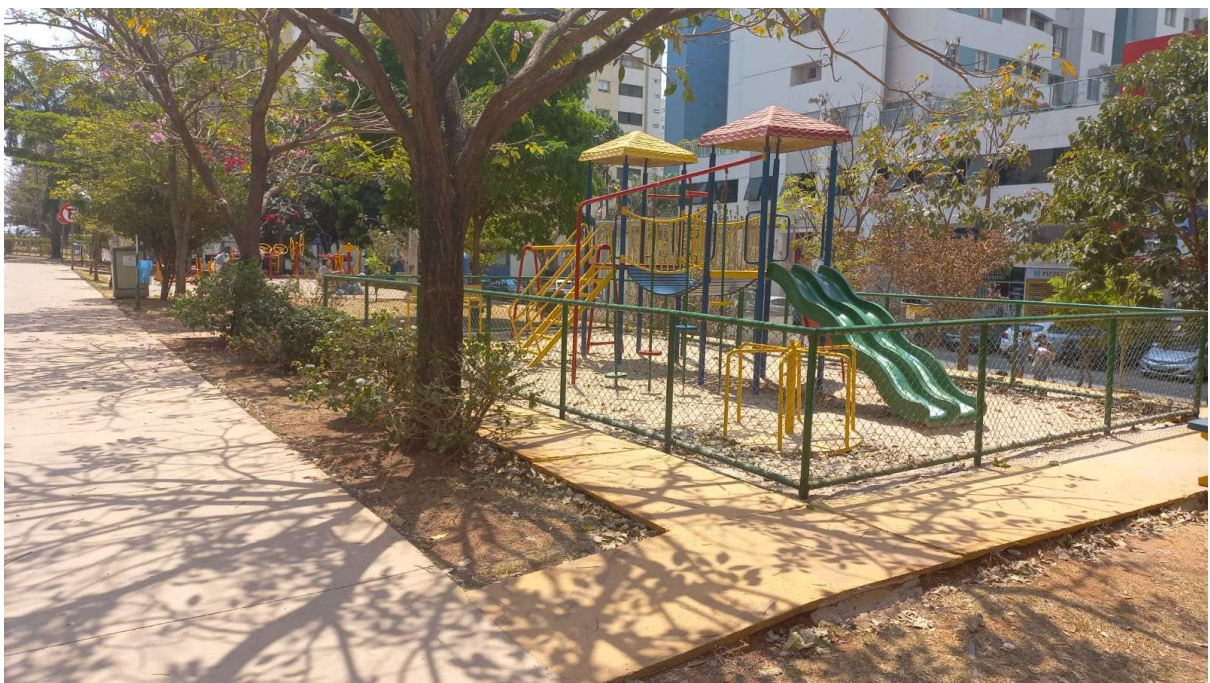


Figura 26: Trecho da rua com passeio regular, piso nivelado e substrato vegetal próximo, servido por mobiliários urbanos na escala humana, que deve servir de referência para replicação em outros trechos

9.7. Iluminação

9.7.1. 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;

9.7.2. 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;

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

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

9.7.5. 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;

9.8. **Mobiliário Urbano**

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

9.8.2. 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;

9.8.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

9.8.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

9.8.6. 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;

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

9.9. **Redes de Infraestrutura**

9.9.1. 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;

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

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

9.10. **Disposições Finais**

9.10.1. 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;

9.10.2. 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”;

9.10.3. 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;

9.10.4. 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 16/2022;

9.10.5. 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;

10. 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.

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>



Assessor(a)., em 10/10/2022, às 10:03, 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 10/10/2022, às 10:06, 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 10/10/2022, às 10:16, 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](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=95156659)
verificador= **95156659** código CRC= **600B5B4C**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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