



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

Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

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

Equipe Técnica

Processo SEI nº	00390-00006255/2022-35
Elaboração :	Márcio Brito Silva Ferreira (DIOEST/COGESp/SUDEC/SEGESp/SEDUH)
Revisão:	Fernanda Ferreira das Graças – Diretora (DIOEST/COGESp/SUDEC/SEGESp/SEDUH)
Coordenação:	Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESp/SEDUH)
Supervisão:	Janaína Domingos Vieira - Secretária Executiva (SEGESp/SEDUH)
Interessado	NOVACAP
Endereço	QR 608 - SAMAMBAIA - RA XII / RA - SAMB

DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA

- DIV 08/2022 -

**DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA PRA PONTOS DE ENTREGA VOLUNTÁRIA (PEV) LOCALIZADOS
NA QR 608 E QR 527- SAMAMBAIA.**

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 86, de 03 de março de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de projeto de intervenção viária referente a pavimentação asfáltica aos acessos externos da entrada do Ponto de Entrega Voluntária - PEV, localizados na QR 608 e QR 527 de Samambaia, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00094-00001205/2022-98 (QR 608) e 00094-00009685/2018-59 cuja ação foi motivada pela requisição do interessado.

1.3. Esta DIV 08/2022 é fundamentada no artigo 2º, §8º da [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#), que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU e das Diretrizes Urbanísticas Específicas – DIUPE;

1.4. Este documento é elaborado com base nos critérios estabelecidos nos incisos do §2º do art. 3º da [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#), definidos para os casos de alteração de projeto de parcelamento do solo urbano, já registrado em cartório, em áreas consolidadas, indicando a emissão de diretrizes urbanísticas simplificadas que, além do conteúdo descrito nos incisos I, II E IV do §1º, devem contemplar a análise dos aspectos setoriais para o provimento de equipamentos públicos na área em articulação com os órgãos setoriais;

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 08/2022 serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);

1.6. As áreas objeto de intervenção encontra-se inserida nas quadras QR 608 e QR 527 e

em área Pública da Região Administrativa de Samambaia - RA XII, conforme indicado na Figura 1, 2 e 3.

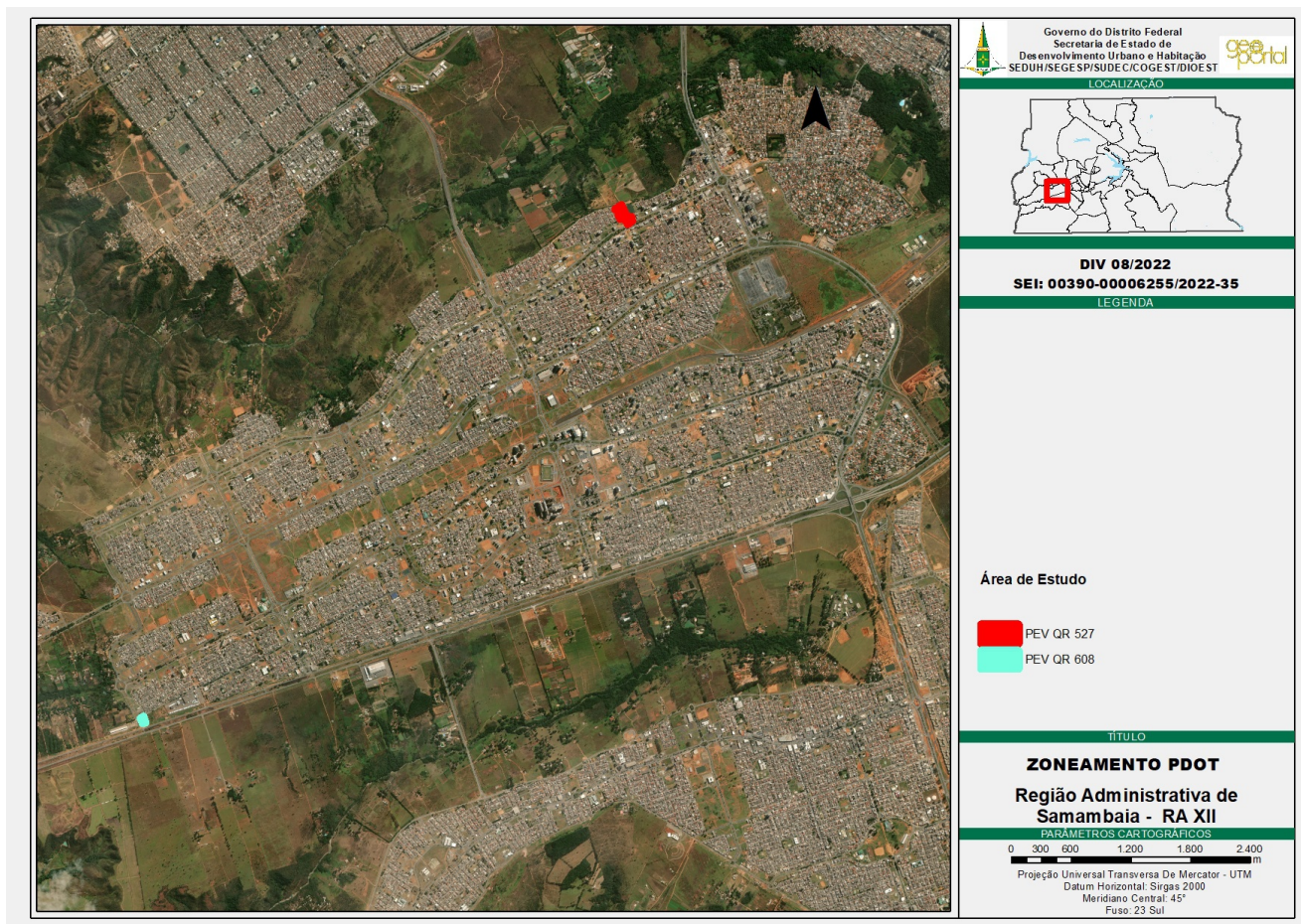


Figura 1 - Localização da área de estudo na RA. Fonte: SEDUH/DIOEST.

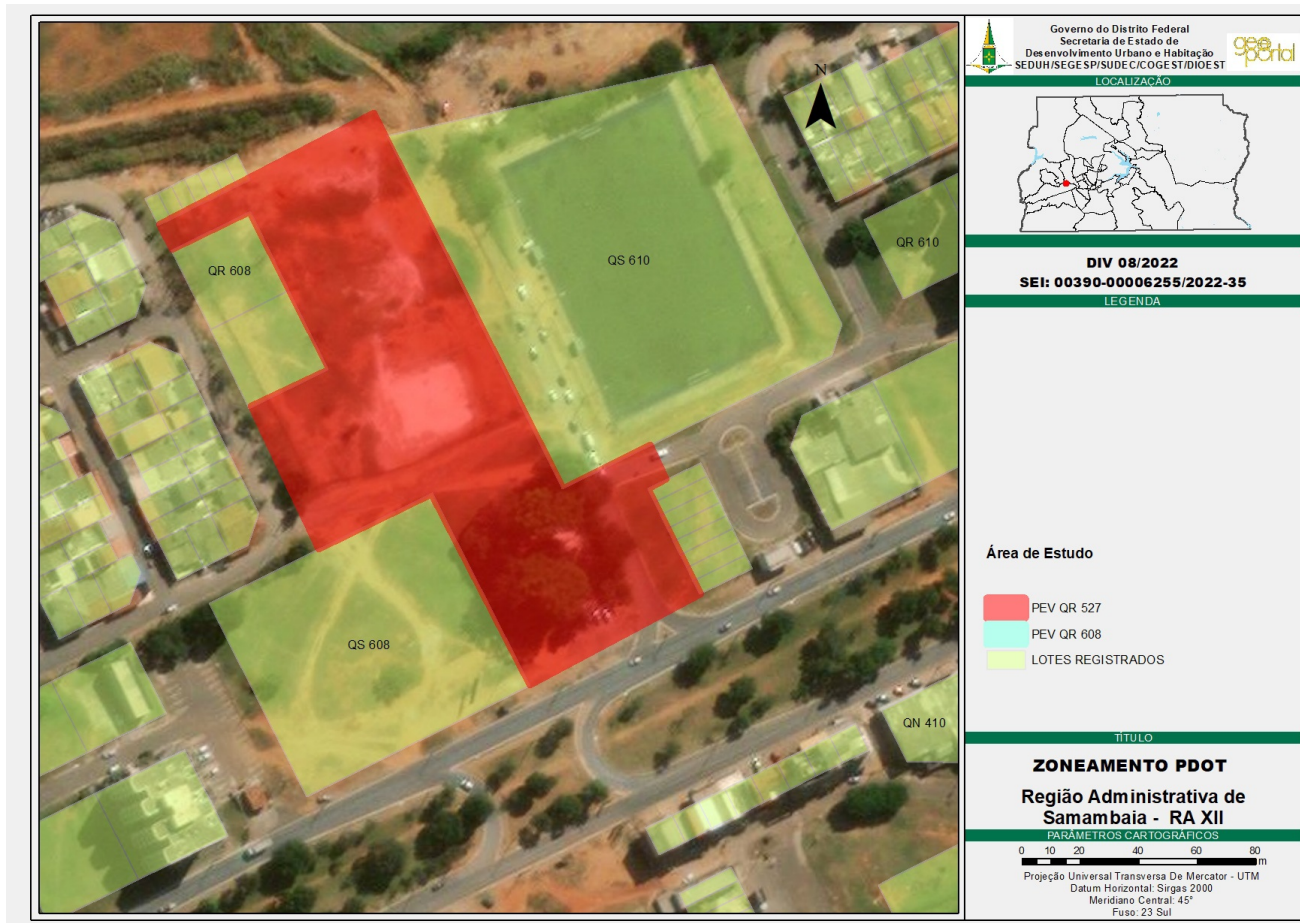


Figura 2 -Localização da área de Estudo na Quadra QR 608. Fonte: SEDUH/DIOEST.



Figura 3 -Localização da área de Estudo na Quadra QR 527. Fonte: SEDUH/DIOEST.

2. OBJETIVOS E JUSTIFICATIVAS

2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de intervenção viária referente a pavimentação asfáltica ao acesso externo da entrada de Pontos de Entrega Voluntária - PEVs localizados nas Quadras QR 608 e QR 527 de Samambaia, devendo:

- 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;
- Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana;
- Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;
- Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;
- Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;
- Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população;

3. HISTÓRICO

3.1. Acesso ao PEV para a quadra QR 608

3.1.1. A Solicitação referente ao acesso do PEV para a Quadra QR 608 em Samambaia foi respondido por esta DIOEST/SEDUH por meio do processo 00094-00001205/2022-98 que se posicionou da seguinte, forma:

"Destacamos que a ligação viária proposta interfere com o projeto de ciclovia proposto na planta PR 61/1 (...) Entretanto, a ciclovia não foi implantada no local

(...)

Assim, o projeto para a ligação viária deve levar em consideração a alteração do projeto urbanístico aprovado, com proposta também para a

ligação cicloviária interrompida pela via proposta.

(...)

Levando em consideração que o sistema viário é parte integrante do tecido urbano e que também sofre modificações em decorrência do tempo, segundo os costumes e a cultura da comunidade local, as vias vão sendo adaptadas para atender às novas rotas, com o objetivo de encurtar distâncias, sendo criados novos traçados que em alguns casos são executados sem o conhecimento do poder público.

*Objetivando regularizar o acesso ao PEV, com implantação já aprovada, esta **Diretoria não aponta óbice para a realização do Projeto de Sistema Viário - SIV e sua implantação.***

3.1.2. Apesar da Dioest não ter óbice quanto a "*realização do Projeto de Sistema Viário - SIV e sua implantação*", foi apontada a necessidade de alteração do sistema viário com proposta também para a ligação cicloviária interrompida pela via indicada.

3.1.3. A SUPROJ/SEDUH também alerta quanto a necessidade de elaboração de diretriz urbanística tendo em vista que o acesso ao PEV apresentado no processo se dá por via local:

"Face à locação do PEV estar inserido em um ELUP e a proposta de acesso ocorrer por via local, o que irá gerar um grande fluxo de caminhões acessando a área residencial, sugerimos o encaminhamento deste documento à SUDEC para elaboração de diretrizes para definição da alteração do projeto urbanístico aprovado (CSSm PR 61/1), levando-se em conta a locação do PEV."

3.2. **Acesso ao PEV para quadra QR 527 -**

3.2.1. No processo 00094-00009685/2018-59 consta a indicação dos dois PEVs para Samambaia após diversas tratativas entre SEDUH e SLU. O PEV da QR 527 não foi consultado quanto ao seu acesso. Portanto, foi decidido no âmbito da SUDEC, que além do acesso ao PEV da quadra QR 608 seriam definidas diretrizes para a Quadra QR 527 para garantir padronização no modelo de intervenção da área.

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 Zona Urbana Consolidada – ZUC;

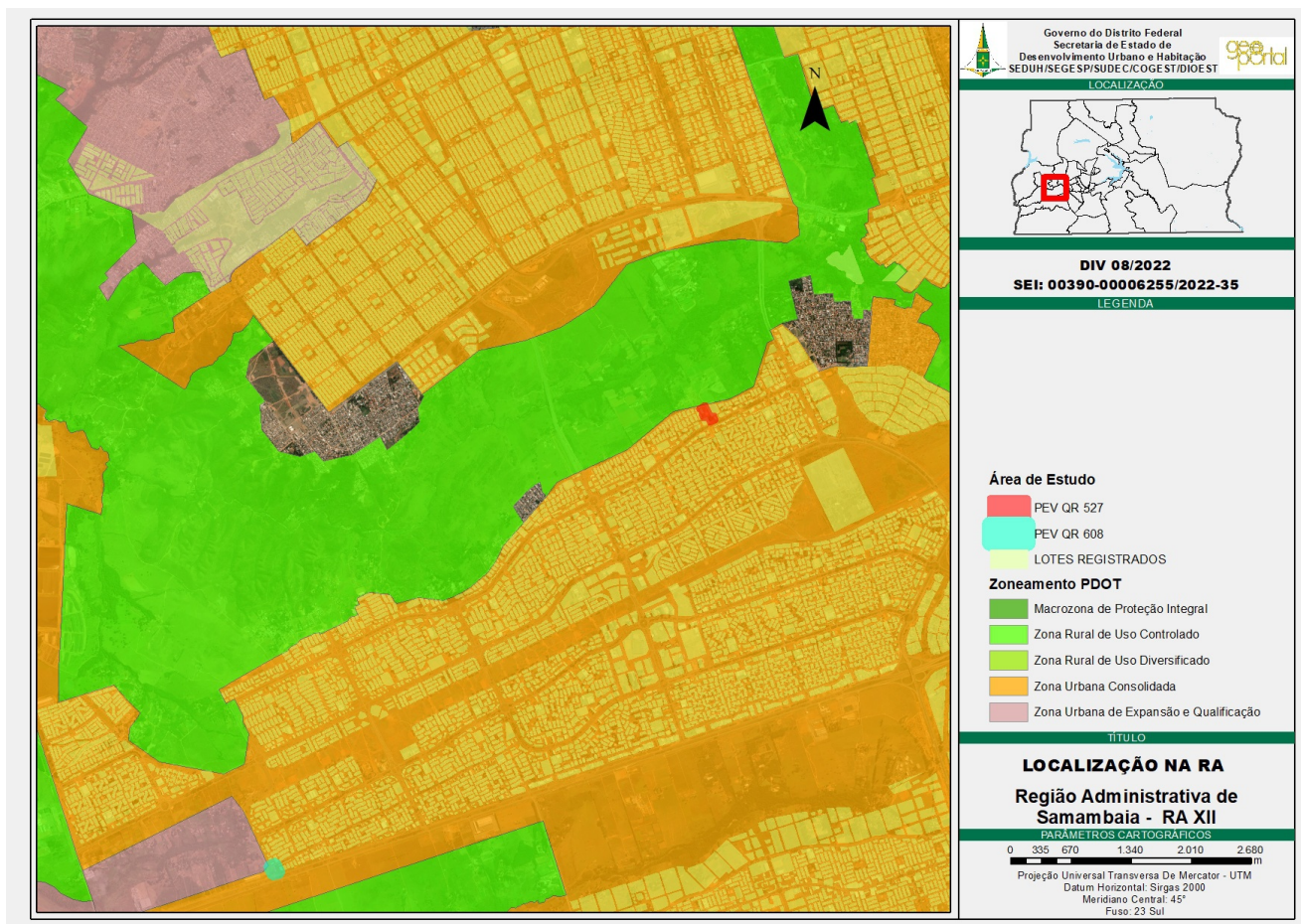


Figura 4 - Enquadramento da área de estudo no PDOT/2012. Fonte: SEDUH/DIOEST.

4.2. Segundo o artigo 72 do PDOT, a ZUC “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”;

3.3. O artigo 73 do PDOT estabelece que para a citada zona devem ser 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; [...] (PDOT/2012)”.

5. MEMORIAL DESCRITIVO DA CIDADE E PLANO DIRETOR LOCAL DE SAMAMBAIA

5.1. O Memorial Descritivo MD - 0002/1 Referente a implantação de Samambaia define as hierarquias viárias da cidade como elemento importante para a definição da malha da cidade:

8) O sistema viário é composto da circulação de veículos e pedestres.

A circulação de veículos foi lançada e projetada através de utilização e articulação de um sistema hierarquizado de vias, de modo a assegurar:

- Ele foi hierarquizado segundo vias arteriais, coletoras, locais, ciclovias e vias de pedestres.

- O sistema viário arterial tem dois condicionamentos básicos. O primeiro deles é relativo à sua função de via destinada a dar passagem ao sistema de transporte coletivo local, complementar ao transporte de massa, o segundo diz respeito ao atendimento do requisito acessibilidade. É o sistema arterial que faz a articulação com o sistema viário de categoria superior (via expressa e rodovia).

As vias coletoras e locais foram lançadas de modo a atender aos seguintes requisitos:

- propiciar maior segurança possível à população, evitando tanto quanto possível a utilização de cruzamentos e geometrias viárias que ensejem o uso de altas velocidades e insegurança ao pedestre.
- facilitar o lançamento e propiciar economia dos custos de infra-estrutura, evitando o superdimensionamento das faixas de rolamento.

- evitar a circulação desnecessária de veículos de serviços.

- assegurar a criação de um ambiente construído mais rico e diversificado, evitando-se a adoção de soluções repetitivas e monótonas.

Estas vias são destinadas a uma circulação lenta, servindo os locais de emprego, as habitações, os equipamentos e os estacionamentos.

Quanto às vias locais, que são predominantemente de acesso às habitações foram projetadas de forma a que pedestres e bicicletas tenham preferência, mais ou menos intensamente, dependendo das suas características operacionais.

5.2. As áreas públicas estão definidas no Plano Diretor Local de Samambaia, aprovado pela Lei Complementar nº 370 de 02, de março de 2001, conforme art. 104 que diz:

"Art. 104. As áreas públicas livres sem destinação definida existentes entre os conjuntos e as quadras residenciais serão objeto de projeto urbanístico especial, facultadas, quando for o caso, as seguintes alternativas de ocupação:

I - urbanização;

II - estacionamento de veículos;

III - abertura de via;

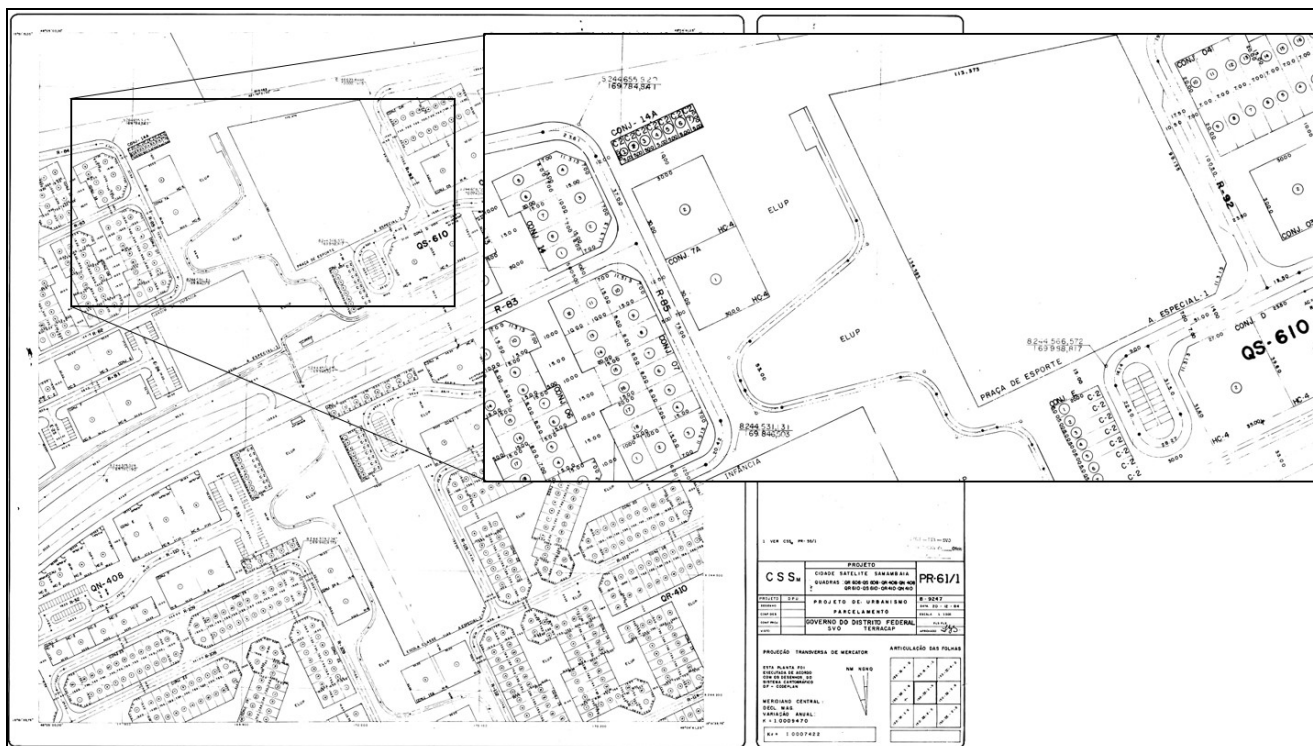
IV - criação de unidades imobiliárias;

V - ampliação dos lotes existentes". (grifo nosso)

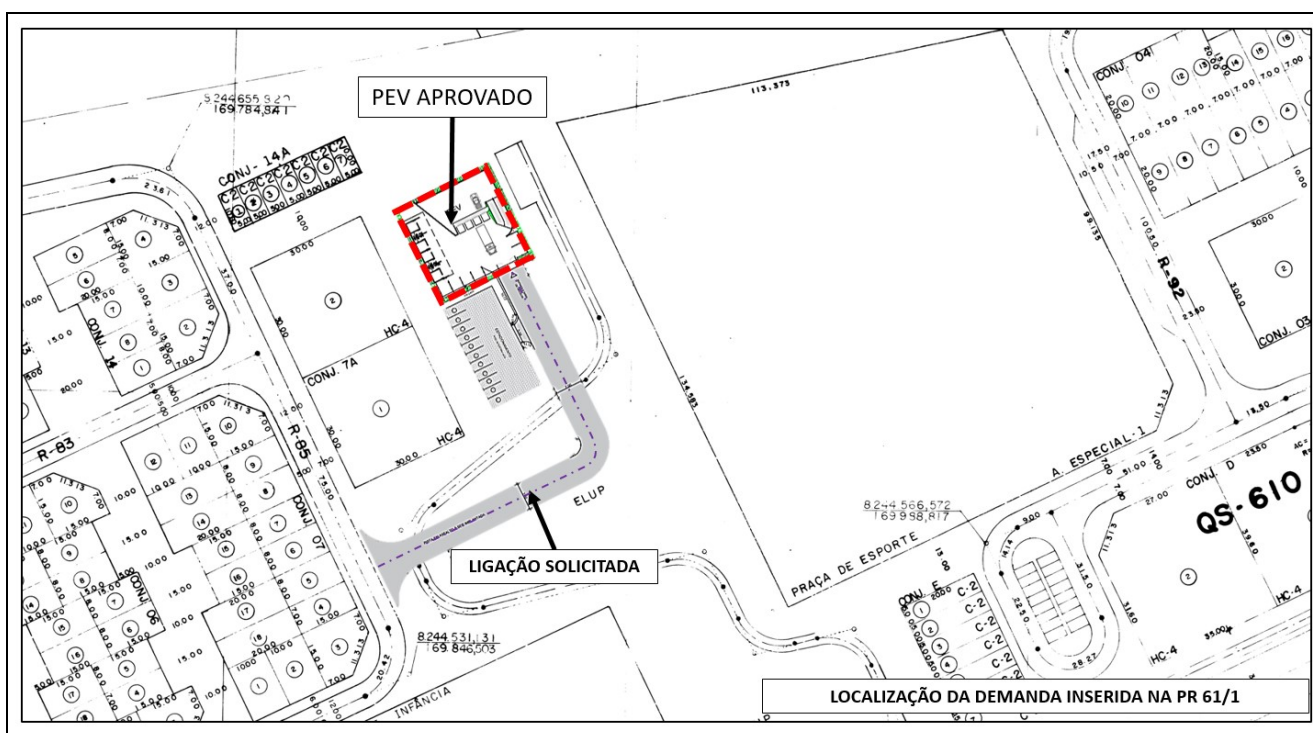
6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

6.1. PEV da QR 608

6.1.1. O PEV da QR 608 de Samambaia é consubstanciado no Projeto de Urbanismo Registrado PR 61/1, conforme destacado na Figura 5;



6.1.2. A área do PEV está localizada em espaço livre de uso público ELUP entre QR 610 e QR 608. A proposta de acesso viário apresentada pela NOVACAP se dá por via local da área residencial (Figuras 6 e 7). Em análise ao projeto registrado foi identificado também sobreposição da via solicitada com a ciclovia prevista no projeto.



6.1.3. Em análise ao entorno imediato da área, foi identificado que parte do sistema viário executado não possui projeto de urbanismo registrado (Figura 7). Também há uma floricultura ocupando área pública entre dois lotes destinados a unidade de ocupação do Solo Inst EP.

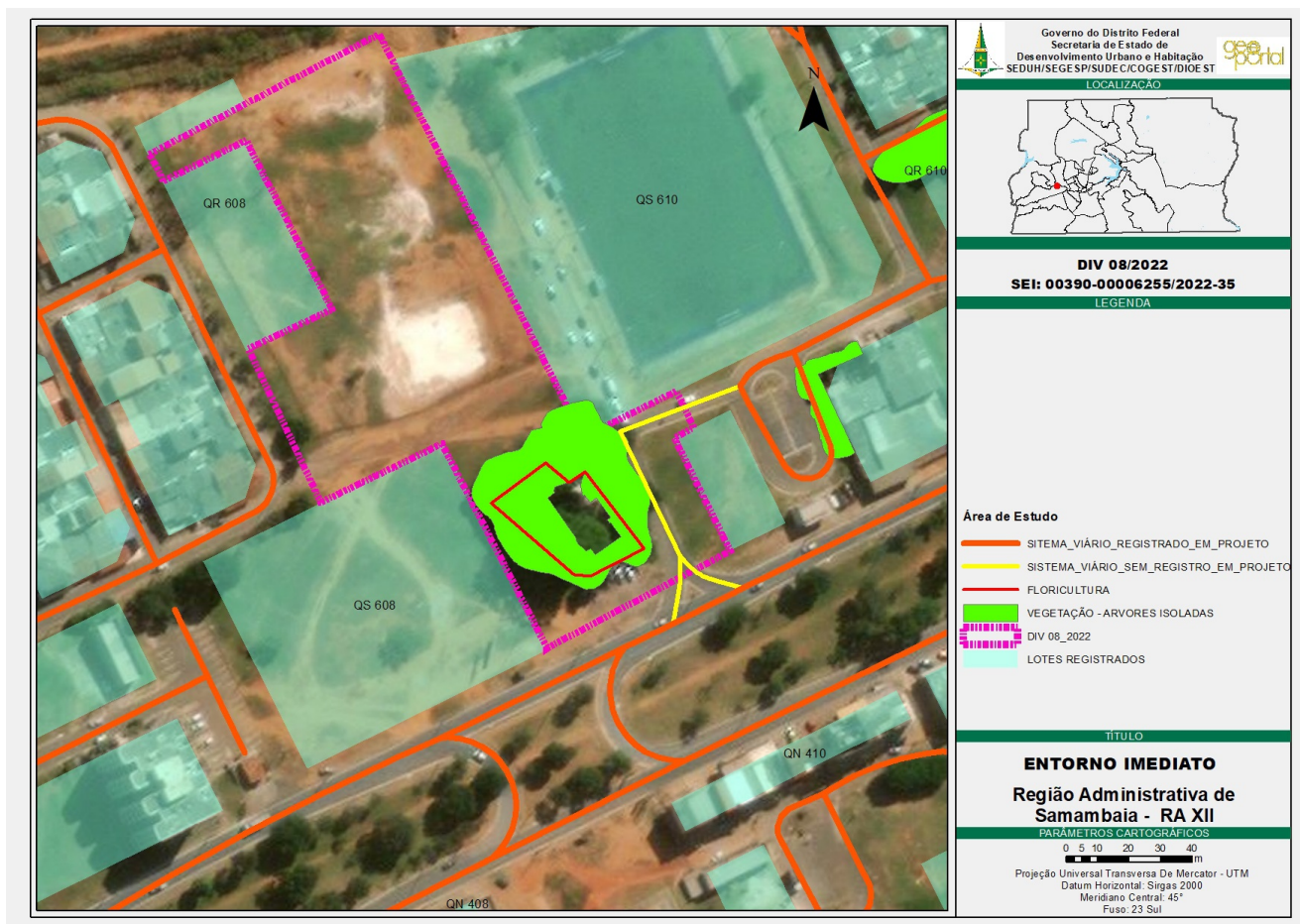


Figura 7 - Sistema Viário e ocupação de área pública.

6.2. PEV da Quadra 527

6.2.1. O PEV da QR 527 de Samambaia é consubstanciado no Projeto de Urbanismo Registrado URB/MDE 23/1991, conforme destacado na Figura 8;

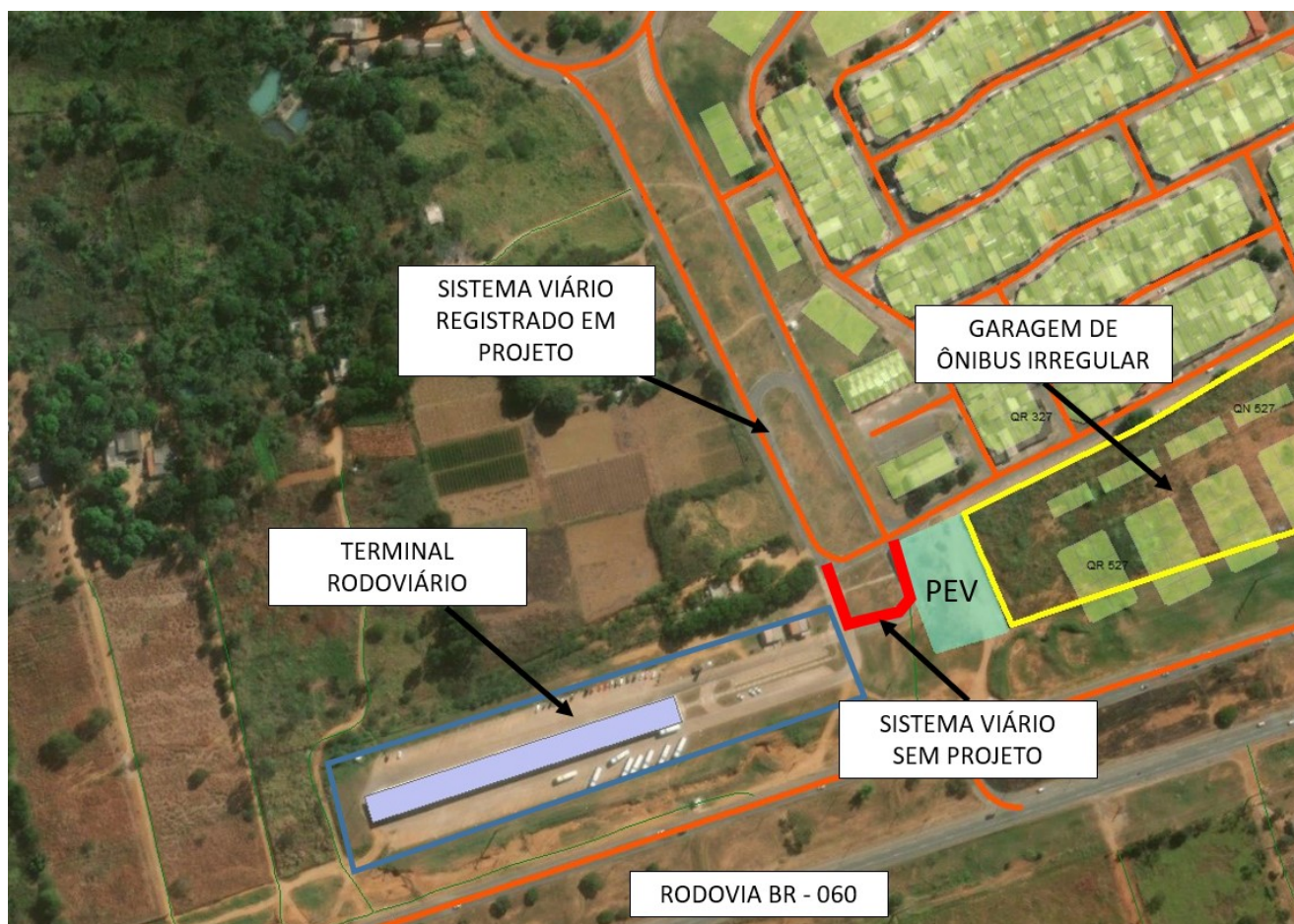


Figura 9 - Sistema Viário e ocupações Lindeiras

7. RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

7.1. PEV da QR 608

7.1.1. Em 04/07/2012 foi realizada vistoria técnica no local, com o intuito de avaliar as questões relativas ao desenho urbano com suas possíveis interferências e incongruências.



Figura 10 - Acesso viário executado sem diretriz de projeto e sem SIV aprovado.



Figura 11 - Acesso viário executado sem diretriz de projeto e sem SIV aprovado.



Figura 12 - Acesso viário executado sem diretriz de projeto e sem SIV aprovado.



Figura 13 - Acesso viário executado sem diretriz de projeto e sem SIV aprovado.

7.2. PEV da QR 527

7.2.1. A seguir apresentamos imagens referentes ao PEV da quadra QR 527.



Figura 14 - Área do PEV



Figura 15 - Área do Terminal de ônibus



Figura 16 - Ao lado da ÁREA do PEV há uma garagem de ônibus irregular em desconformidade com o projeto de urbanismo.



Figura 17 - Área localizada a frente do PEV com sistema viário oficial.

8. DIAGNÓSTICO

8.1. Conforme o Decreto 38.953 de 26 de março de 2018, que Regulamenta o art. 8º, III, §1º da [Lei nº 4.704, de 20 de dezembro de 2011](#), que dispõe sobre a gestão integrada de resíduos da construção civil e de resíduos volumosos, e dá outras providências, quanto a implantação do PEV é definido o seguinte:

"Art. 5º Os Papa-Entulhos devem ser instalados em todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal, prioritariamente em áreas degradadas, para que possam ser recuperadas nos aspectos paisagísticos e ambientais.

Art. 6º Os equipamentos públicos de que trata este Decreto **devem ser instalados em áreas públicas** cuja ocupação deve observar o disposto na Lei Complementar nº 755, de 28 de janeiro de 2008, **mediante a celebração de termo de concessão de uso não oneroso, pelo prazo mínimo de 20 anos.**

Parágrafo único. Para efeito da aplicação da LC 755 de 29 de janeiro de 2008, **considera-se o Papa-Entulho como instalação técnica ou infraestrutura.**" (grifo nosso)

8.2. A localização de cada PEV seguiu definições conjuntas entre SEDUH e SLU contidas no processo 00094-00009685/2018-59.

8.3. PEV da QR 608

8.3.1. Em vistoria no local foi identificado que a ligação viária para o PEV já foi executada no local, contudo apesar da localização do PEV ter sido aprovada pela SEDUH, a obra foi executada sem diretriz urbanística e aprovação do projeto pelo setor responsável. Portanto, a execução da via na área possui interferências importantes conforme Figura 18.

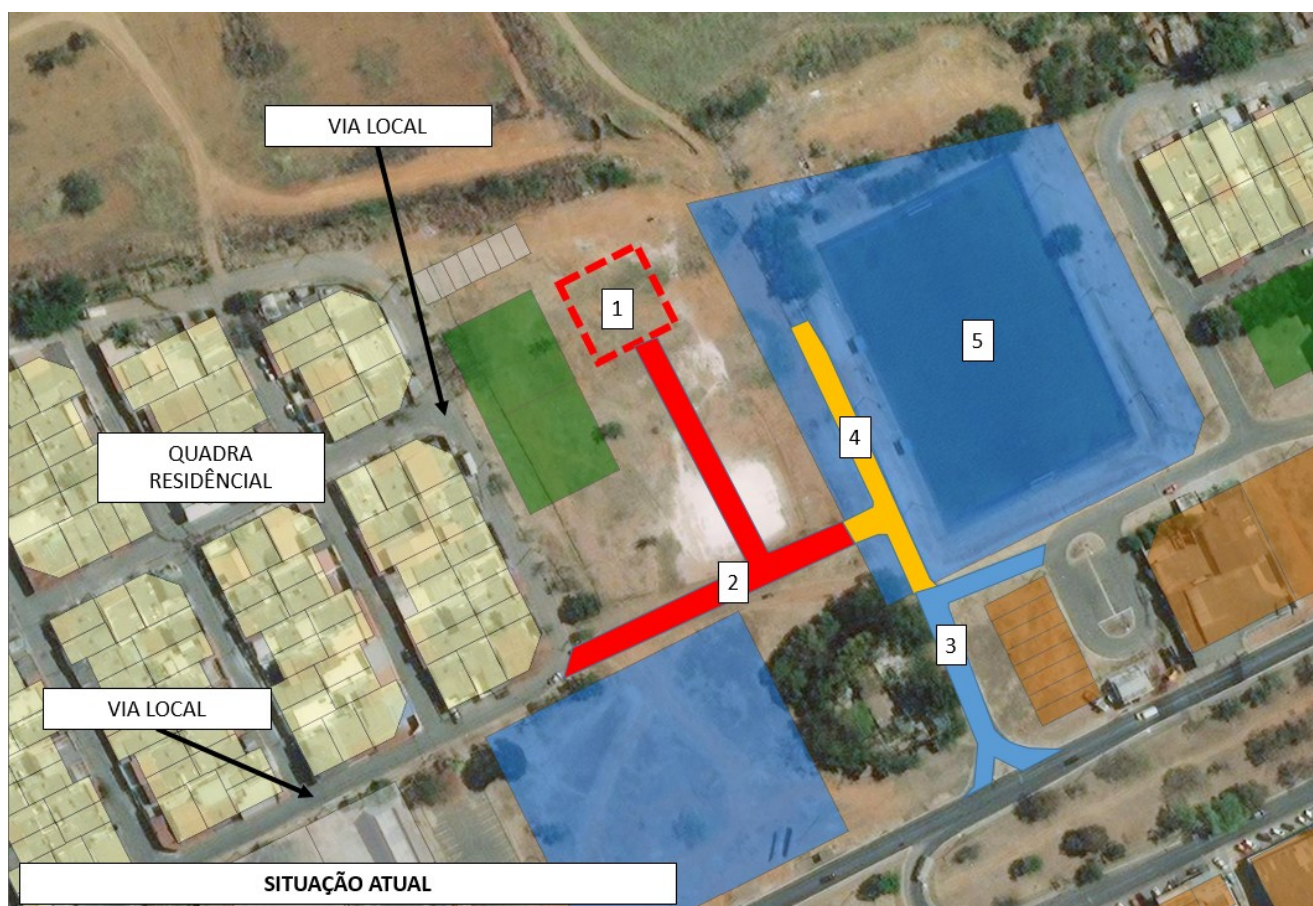


Figura 18 - situação atual PEV QR 608

8.3.2. **(1)** PEV - A localização do PEV foi aprovada pela SEDUH, condicionada a realização de projeto de sistema viário. O acesso viário ao pev foi executado sem aprovação do setor responsável e sem as diretrizes necessárias para a elaboração do projeto.

8.3.3. **(2)** Acesso ao PEV - O Acesso executado para o PEV interliga uma via local na área residencial e uma via localizada dentro do lote Inst EP; Essa ligação descaracteriza o caráter de via local da área residencial transformando-a em uma via de circulação. A consequência dessa ligação induz aumento de fluxo de veículo na área residencial. Dessa forma, caracteriza um conflito na área residencial pois o caráter de baixa incomodidade dessas áreas deveriam ser preservados.

8.3.4. **(3)** Via executada sem projeto - Este acesso executado interliga a 2ª Avenida Norte à Quadra QR 608 e 610, contudo essa via não faz parte do projeto de urbanismo oficial e portanto foi executada irregularmente sem os tramites de projeto.

8.3.5. **(4)** Via executada no lote - A via localizada no lote AE 1 não pode ser considerada na presente diretriz por não se tratar de área pública.

8.3.6. **(5)** Lote AE 1 - O Lote AE 1 de Equipamento Público possui um campo de grama sintética e não e deve ser considerado como uma unidade imobiliária que Possui o uso Institucional Equipamento Público conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo.

8.4. **PEV DA QR 527**

8.4.1. Foram identificadas interferências importantes a serem consideradas na área de intervenção, conforme Figura 19;

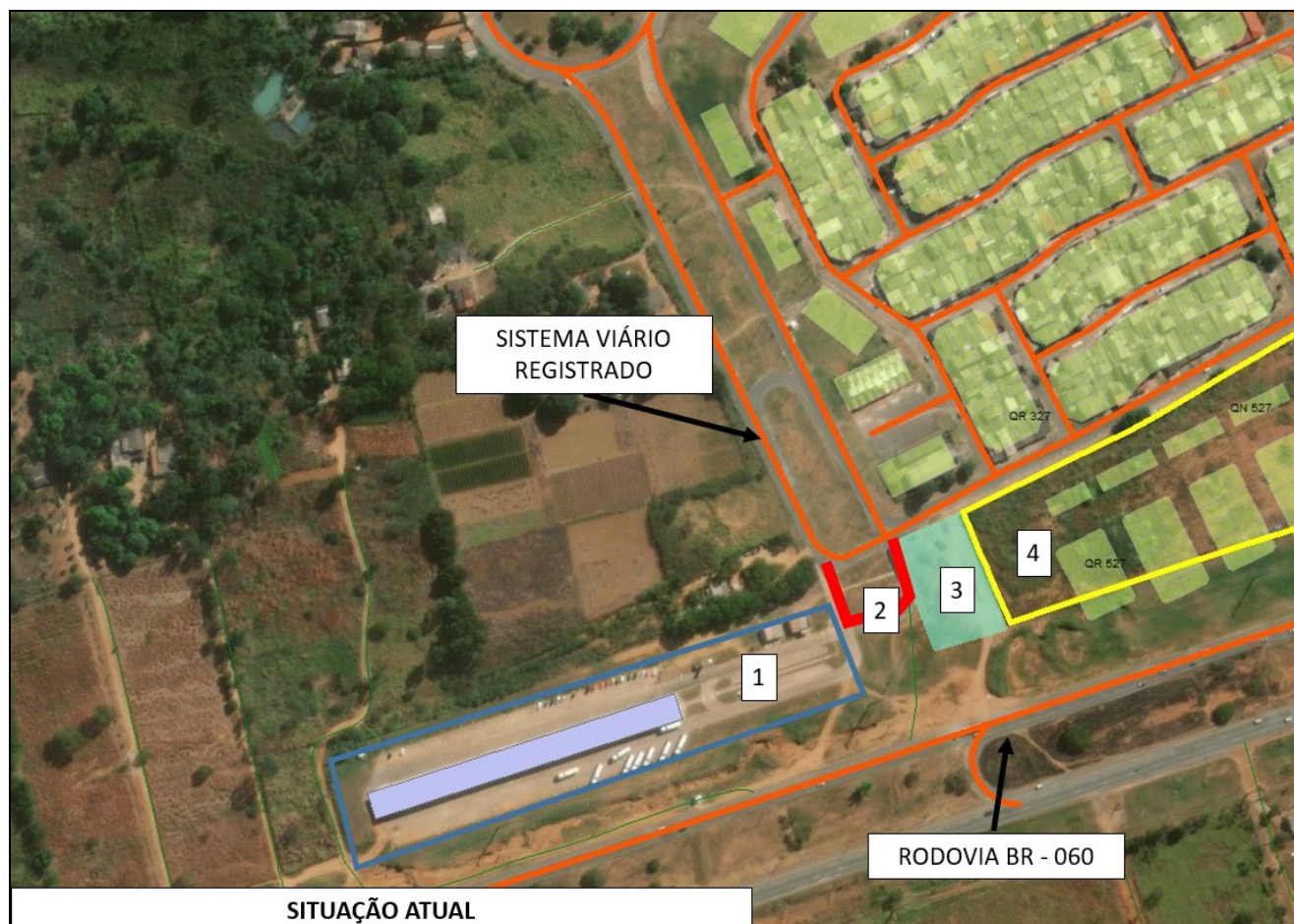


Figura 19 - Situação Atual PEV QR 527

8.4.2. **(1)** Terminal de ônibus - O Terminal já se encontra em funcionamento, mas aguardar registro do projeto de criação do lote.

8.4.3. **(2)** Via executada sem projeto - A via dá acesso ao Terminal de ônibus mas não há projeto de urbanismo.

8.4.4. **(3)** Área do PEV - A área definida como PEV é um conhecido ponto de despejo de lixo irregular e está localizada entre o terminal de ônibus e a Garagem de ônibus.

8.4.5. **(4)** Garagem de ônibus - A Garagem de ônibus localizada ao lado da área do PEV está em desconformidade com o projeto de urbanismo URB/MDE 23/1991 que previa lotes comerciais e de habitação unifamiliar no local.

9. **DIRETRIZES GERAIS**

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

permitidas;

9.2. Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção viária;

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

9.4. Considerar o contexto em que a via está inserida, a paisagem, as características de uso e ocupação do solo limítrofe, a densidade populacional prevista para a área e a apropriação desta pela população;

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

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

9.7. Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na [ABNT-NBR-9050/2020](#), promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência e idosos;

10. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

10.1. Apresentamos abaixo croqui esquemático das áreas de intervenção e suas diretrizes para qualificação do espaço, a indicação de acesso ao PEV, e as vias a serem regularizadas;



Figura 20 - Indicação esquemática da área de intervenção para a QR 608.



Figura 21 - Indicação esquemática da área de intervenção para a QR 527.

10.2. Sistema Viário e Estacionamento (geral)

10.3. 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;

10.4. Caso se proponha a implantação de estacionamento, garantir que estes contenham paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

10.5. 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;

10.6. 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.

10.7. Sistema viário (QR 608)

10.7.1. A via de acesso a 2ª Avenida Norte e ao bolsão de estacionamento da área comercial deverá ser regularizada em projeto, considerando que esta foi executada sem projeto oficial registrado;

10.7.2. Apesar de já ter sido implantado, o acesso viário ao PEV **não poderá ser executado a partir da via local residencial** para evitar impacto de trânsito de veículos de grande porte na área residencial.

10.7.3. Conforme a Figura 12, o acesso ao PEV deverá ser definido a partir da via de ligação a 2ª Avenida Norte que será regularizada.

10.7.4. A via executada dentro do lote AE 1 registrado em cartório, na qual se encontra o

campo de grama sintética não poderá ser utilizada como elemento de passagem para o acesso ao PEV pois esta via não faz parte de área pública;

10.8. Sistema viário (QR 527)

10.8.1. O Acesso ao PEV deverá ser efetuado pela via frontal já executada e **portanto não poderá ser feita pela rodovia BR 060**;

10.8.2. O sistema viário que dá acesso ao Terminal rodoviário deverá ser regularizado;

11. CALÇADAS

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

11.2. Garantir passeio com superfície nivelada, regular, firme, antiderrapante e livre de quaisquer obstáculos como mobiliário urbano, elemento vegetal, sinalização, iluminação pública, tampa de inspeção, grelha de exaustão e de drenagem;

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

11.4. Além de respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT NBR 9050, considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

11.5. Prever calçadas constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada, devendo observar as disposições do [Decreto nº 38.047/2017](#), da [NBR 9050/2020](#) e do [Guia de Urbanização \(SEGETH, 2017\)](#). São elas: (1) faixa de serviço - para instalação de mobiliário urbano (lixeiras, balizadores, placas de endereçamento e afins), sinalização viária, elemento vegetal e redes de infraestrutura urbana; (2) faixa de passeio livre - para circulação de pedestres; (3) faixa de acesso ao lote - para acesso de pedestres e veículos ao lote;

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

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

11.8. 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);

12. SINALIZAÇÃO

12.1. 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;

12.2. 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;

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

13. CICLOVIA

13.1. Para o PEV da QR 608 há uma a previsão de uma Ciclovia proposta originalmente na PR

61/1 que não foi executada e a proposta atual interfere com o seu traçado. Portanto, deverá ser prevista nova rota cicloviária que interligue o espaço a 2ª Avenida Norte. Apesar de atualmente a 2ª Avenida Norte não possuir de fato uma rota cicloviária, as vias arteriais de Samambaia deverão oficializar essas rotas buscando um sistema integrado de ciclovias.

13.2. 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;

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

13.4. 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.

14. PAISAGISMO

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

14.2. 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](#);

14.3. 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;

14.4. 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;

14.5. 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](#);

14.6. 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;

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

14.8. Não é permitido junto às calçadas:

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

15. ILUMINAÇÃO

15.1. 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;

15.2. 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;

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

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

15.5. 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.

16. MOBILIÁRIO URBANO

16.1. 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;

16.2. 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;

16.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

16.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

16.6. 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;

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

17. REDES DE INFRAESTRUTURA

17.1. 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;

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

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

18. DISPOSIÇÕES FINAIS

18.1. 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;

18.2. 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”;

18.3. 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;

18.4. 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

19. 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**, 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: <<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 **MARCIO BRITO SILVA FERREIRA - Matr.0156950-3, Assessor(a)**, em 14/07/2022, às 15:08, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA FERREIRA DAS GRAÇAS - Matr.0276155-6, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 14/07/2022, às 15:09, 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 14/07/2022, às 16:01, 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?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[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= **89939318** código CRC= **57EECB62**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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