



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

Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

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

DIV 04/2023 – VIA N3 – CEILÂNDIA

DIRETRIZ PARA PROJETO DE SISTEMA VIÁRIO VIA N3 – CEILÂNDIA – RA IX / RA CEIL

Processo SEI nº 00390-00002127/2023-01
Elaboração: Márcio Brito Silva Ferreira – Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Equipe técnica: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH), Francisco José Antunes Ferreira – Assessor, Márcio Brito Silva Ferreira - Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESTP/SEDUH), Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH), Thiago Araujo Possidônio - Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Coordenação: Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Supervisão: Janaína Domingos Vieira - Secretária Executiva (SEGESP/SEDUH)
Interessado: Administração Regional de Ceilândia
Endereço: Via N3 – Região Administrativa de Ceilândia – RA IX / RA CEIL

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 da Via N3 – Região Administrativa de Ceilândia – RA IX / RA CEIL, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00138-00002365/2022-19 cuja ação foi motivada pela requisição da Administração Regional de Ceilândia;

1.3. Esta **DIV 04/2023** 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 define: **Diretrizes de Sistema Viário, Estacionamento, Acessibilidade, Sinalização, Ciclovia, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano, Redes de Infra Estutura;**

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta **DIV 04/2023** serão disponibilizados no [Sistema de Informações Territoriais e Urbanas do Distrito Federal \(SITURB\)](#) e no [Geoportal](#);

1.6. A localização da área objeto desta **DIV 04/2023** encontra-se indicada na Figura 1;

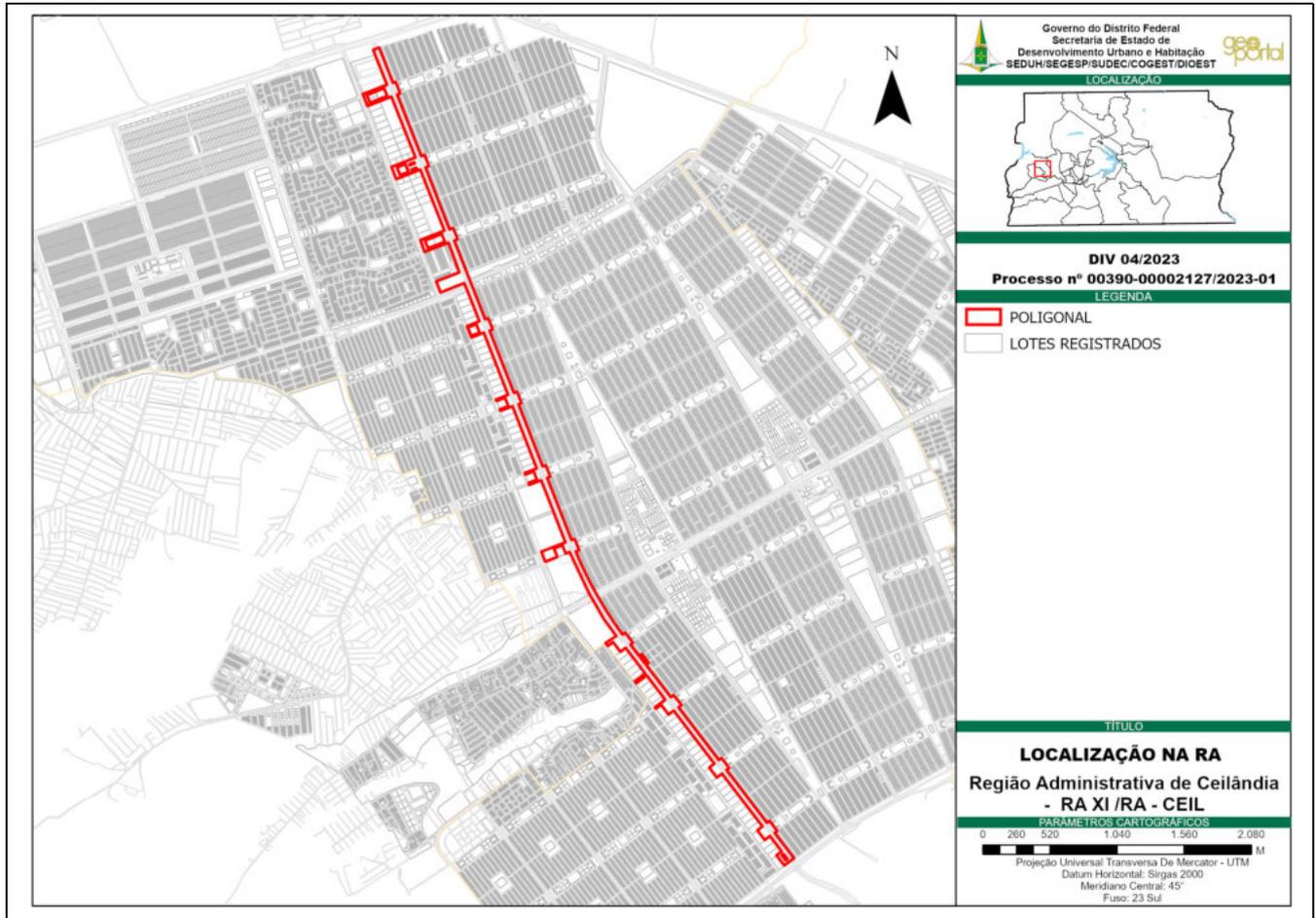


Figura 1 - Poligonal de intervenção referente a via M3 e áreas públicas adjacentes.

2. Objetivo e Justificativas

- 2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de **intervenção viária na Via N3**, situada na Região Administrativa de Ceilândia - RA CEIL (RA - IX);
- 2.2. Apresentar soluções para promover melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo assim, para a qualidade da mobilidade urbana;
- 2.3. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana da Via M3 de Ceilândia e sua área circunvizinha;
- 2.4. Incentivar a socialização e o efeito de pertencimento dos habitantes locais;
- 2.5. Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;
- 2.6. Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;
- 2.7. Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população.

3. 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 (Figura 2).

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"; (grifo nosso)

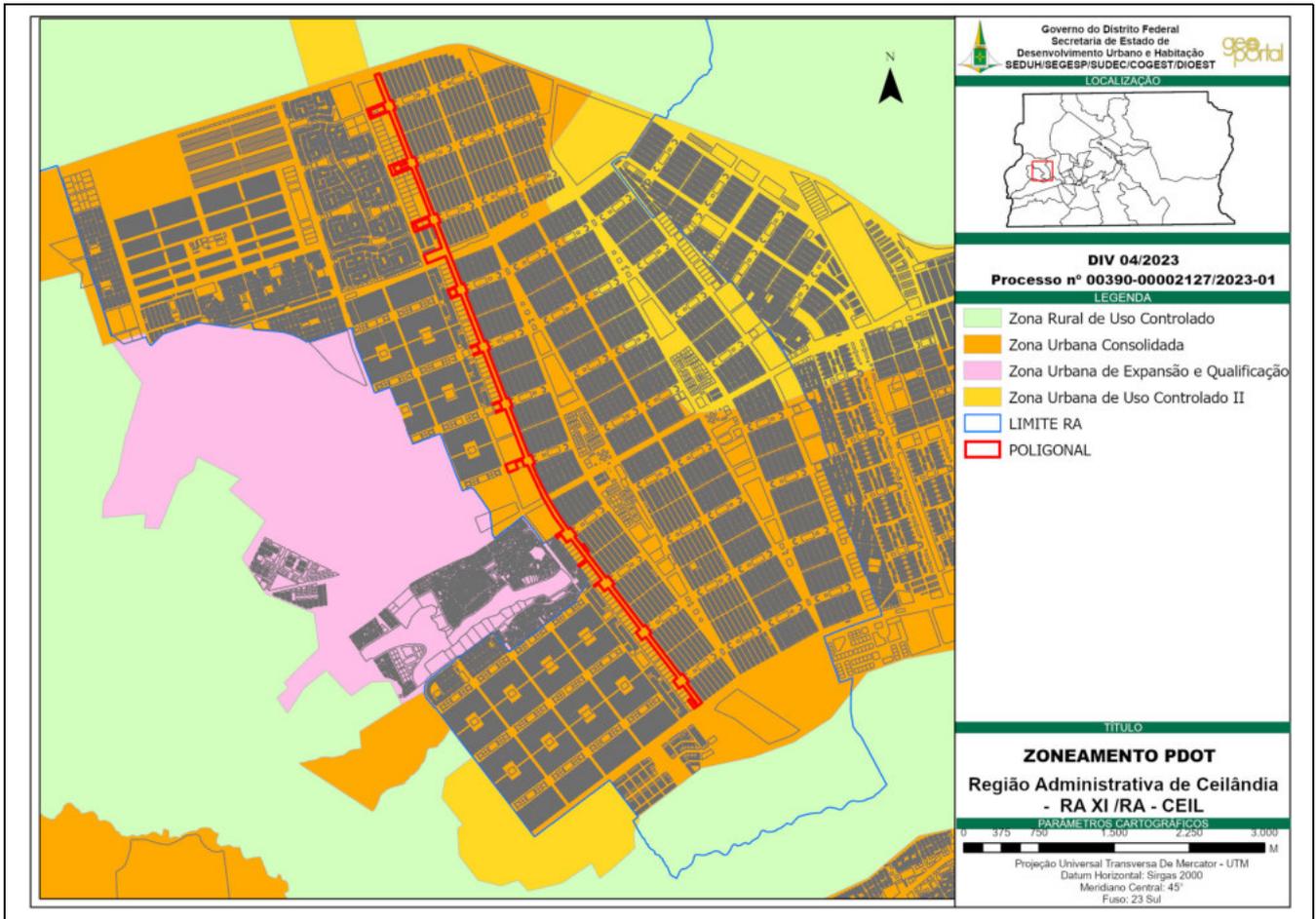


Figura 2- Enquadramento da área de estudo no PDOT/2012. Fonte: SEDUH/DIOEST.

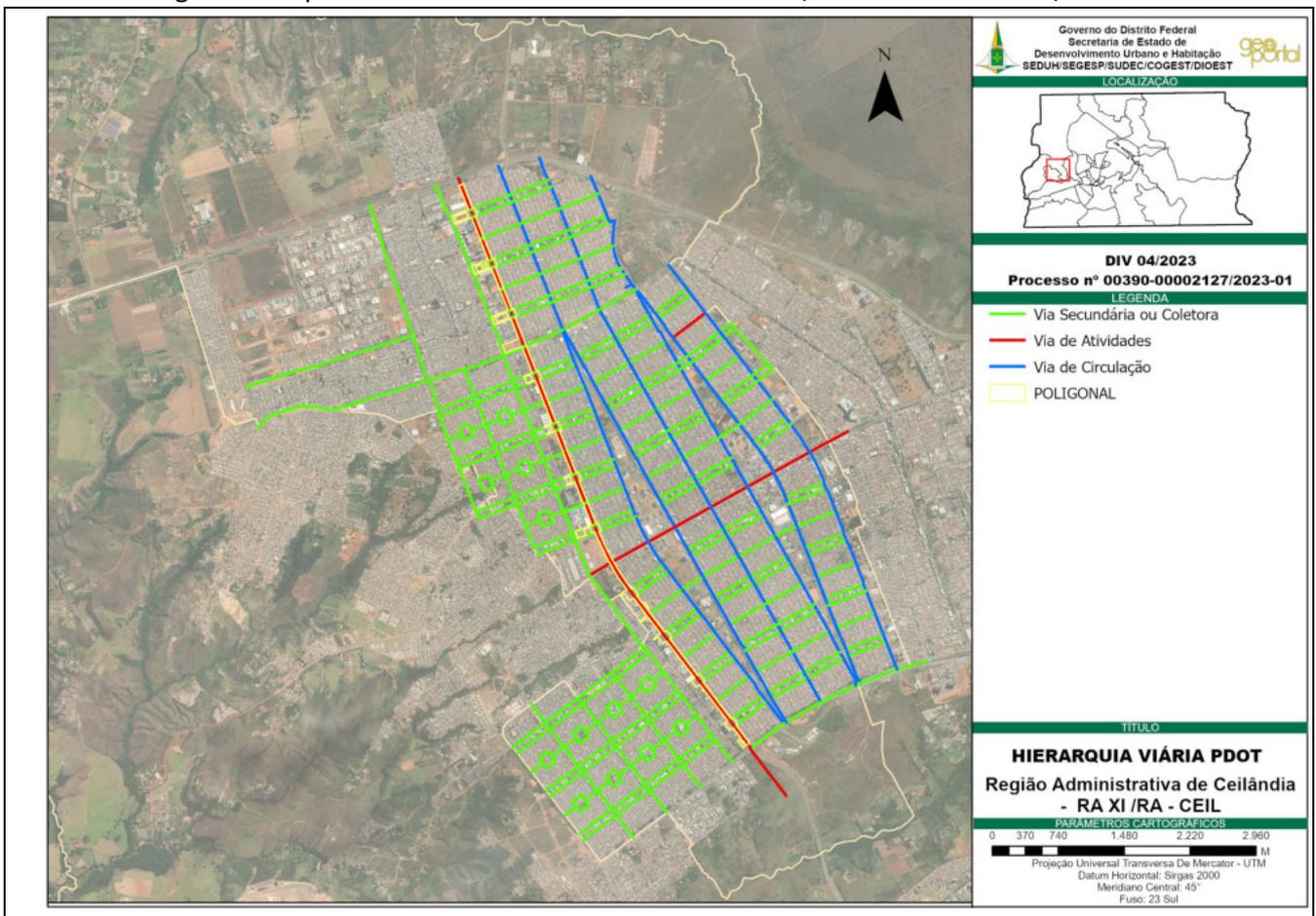


Figura 3 - Hierarquia viária PDOT.

3.2. A via N3 é indicada no Mapa de Hierarquia Viária do PDOT como Via de atividades. Conforme o Decreto Nº 38.047/2017 entende-se Via de Atividade como um "sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação.sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação".

3.3. Esta **DIV 04/2023** deve obedecer ao disposto no PDOT/2012, Capítulo III, que trata do "Sistema de Transporte, do Sistema Viário e de Circulação e da Mobilidade", em especial os artigos 20, 21 e 22:

"Art. 20. São diretrizes setoriais para o sistema viário e de circulação: [\(Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 33741 de 28/06/2012\)](#) [\(Artigo regulamentado\(a\) pelo\(a\) Decreto 38047 de 09/03/2017\)](#)

I – garantir a segurança, a fluidez e o conforto na circulação de todos os modos de transporte;

II – destinar vias ou faixas, preferenciais ou exclusivas, priorizando os modos não motorizados e coletivos de transporte;

III – destinar espaços urbanos no sistema viário para a implantação de infraestrutura de apoio a todos os modos de transporte;

IV – compatibilizar a classificação hierárquica do sistema viário com o uso do solo;

V – promover a acessibilidade de pedestres e ciclistas ao sistema de transporte;

VI – promover a implantação do sistema viário de forma ambientalmente sustentável;

VII – promover medidas reguladoras para o transporte de cargas pesadas e cargas perigosas na rede viária do Distrito Federal.

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

I – promover um conjunto de ações integradas provenientes das políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito e de desenvolvimento urbano e rural que priorize o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades de deslocamento;

II – proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, de forma segura, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável;

III – promover formas de racionalização e complementaridade de ações entre os órgãos responsáveis pela organização dos espaços urbanos e rurais e do sistema de transporte.

Art. 22. O Plano Diretor de Transporte, instrumento de planejamento que consolida as diretrizes para o transporte e a mobilidade no Distrito Federal, deverá conter, no mínimo:

I – a política de transporte para o Distrito Federal, considerando os princípios de sustentabilidade e promovendo a mobilidade da população do Distrito Federal;

II – a identificação da Rede Estrutural de Transporte Coletivo, mediante revisões e adequações no sistema viário, considerando a prioridade dessa modalidade e deslocamentos seguros e confortáveis de pedestres e de

ciclistas;

III – a descrição de ações que garantam a acessibilidade universal ao sistema de transporte;

IV – a previsão de participação popular no processo de planejamento, operação e gestão do sistema de transporte;

V – a definição das formas de integração entre as instituições de planejamento, gerenciamento e operação do sistema de transporte e de planejamento urbano;

VI – o estabelecimento no Plano Diretor de Transportes do Distrito Federal do atendimento às necessidades básicas de transporte escolar e coletivo das comunidades das zonas rurais”.

4. Plano Diretor Local – PDL

4.1 A área de estudo está definida nos artigos 11, 30 e 31 do Plano Diretor Local da Região Administrativa de Ceilândia – RA IX, aprovado pela [Lei Complementar nº 314, de 01 de setembro de 2000](#);

*"Art. 11. Fica constituído o **Corredor de Atividades**, por meio da **criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia**, e da alteração do uso do solo, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso, conforme indicado no mapa 2 do anexo I:*

§ 1º O Corredor de Atividades será objeto de projeto urbanístico especial e atenderá às seguintes diretrizes:

I - uso do solo permitido com atividades tipo I2, discriminadas no anexo II desta Lei Complementar;

II - atribuição de prioridade ao transporte coletivo;

III - intervenção viária e paisagística, com previsão de alocação de mobiliário urbano, travessias seguras e outros elementos que facilitem a circulação e o bem-estar do pedestre, e, em especial, da pessoa portadora de necessidades especiais.

§ 2º O anel viário mencionado no caput configurar-se-á em um polígono que, em Ceilândia, será composto pelas seguintes vias, conforme indicado no mapa 4 do anexo I:

I - MN-3;

*II - Avenida **N-3**, a partir da QNN 18 até a Avenida Centro-Norte;*

*III - via de ligação entre a Avenida **N-3** e a Avenida Central de Samambaia, observando a compatibilidade com as características da ARIE Parque Juscelino Kubitschek.*

"Art. 30. Compõem o sistema viário principal da RA IX as seguintes vias:

I - Via MN-1;

II - Via MN-2;

III - Via MN-3;

IV - Via de Ligação Centro-Norte;

V - Via M-1;

VI - Via M-2;

VII - Via M-3;

VIII - Via N-2;

IX - Via N-3;

X - Via O-1;

XI - Via O-4.

Parágrafo único. A nomenclatura das vias deverá obedecer ao disposto na Lei nº 1.876, de 19 de janeiro de 1998, sem prejuízo das denominações técnicas registradas em cartório e citadas nesta Lei Complementar." (

Art. 31. Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para as vias principais:

I - alteração e adaptação das vias componentes do Corredor de Atividades, por meio da criação de via estabelecendo a ligação entre a Avenida N-3 e a Avenida Central de Samambaia;

*II - reformulação das Avenidas O-1, M-2, O-4 e **N-3**, favorecendo a fluidez e a continuidade do tráfego entre o Setor "O" e os Setores "M" e "N";*

III - prolongamento das Avenidas O-4 e MN-3, estabelecendo a ligação com a Rodovia BR-070;

IV - reformulação das Avenidas N-2, MN-3 e O-4, reservando faixa de domínio para a criação futura de pistas exclusivas para ônibus;

V - reformulação da Avenida MN-2, por meio da criação de faixas marginais para estacionamento de veículos;

VI - criação de via paralela à Avenida Centro-Norte, contornando a faixa do Centro Regional e a ADE Centro-Norte, conforme indicado no mapa 2 do anexo I;

VII – criação de via estabelecendo a ligação entre a via P-5 de Ceilândia e a 2ª Avenida Norte de Samambaia." (grifo nosso)

5. Caracterização da área de intervenção

5.1. Projetos Urbanísticos

5.1.1. O trecho da Via N3 compreendido por esta DIV 18/2022 está consubstanciado em 40 projetos de urbanismo que fazem relação com a referida Diretriz conforme Figura 3.

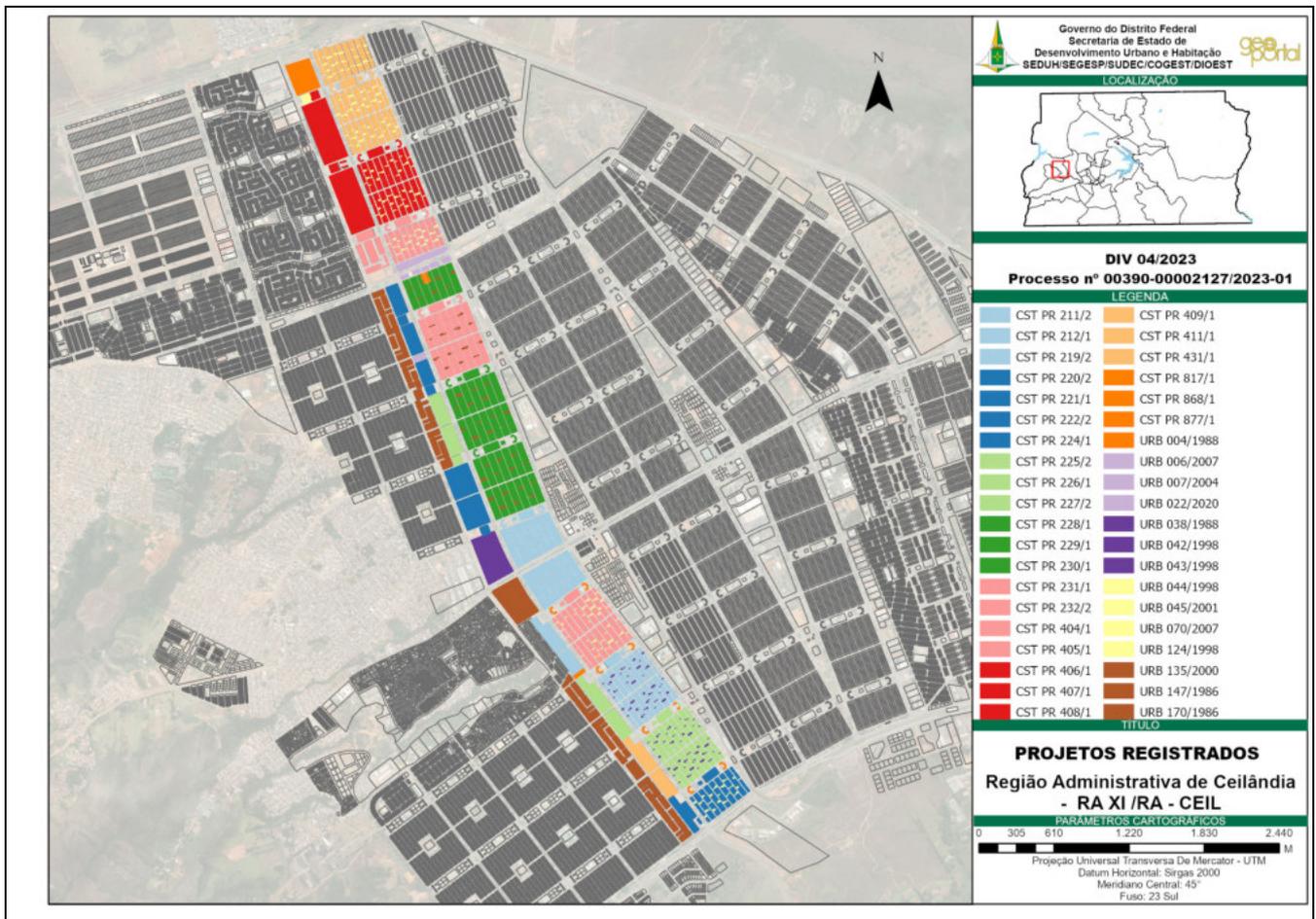


Figura 4: Listagem dos projetos registrados que possuem relação com a área da DIV 04/2023 - Via N3 (Fonte: SEDUH/DIOEST).

5.1.2. Destacamos também que em alguns trechos da via N3 há projetos de rotas acessíveis elaborados pela Seduh na qual são previstas criação de calçadas, travessias, readequação dos pontos de parada de transporte coletivo e pequenas alterações do sistema viário (Figuras 5). O projeto que corresponde ao SIV 173/2018 foi executado recentemente (Figura 6).

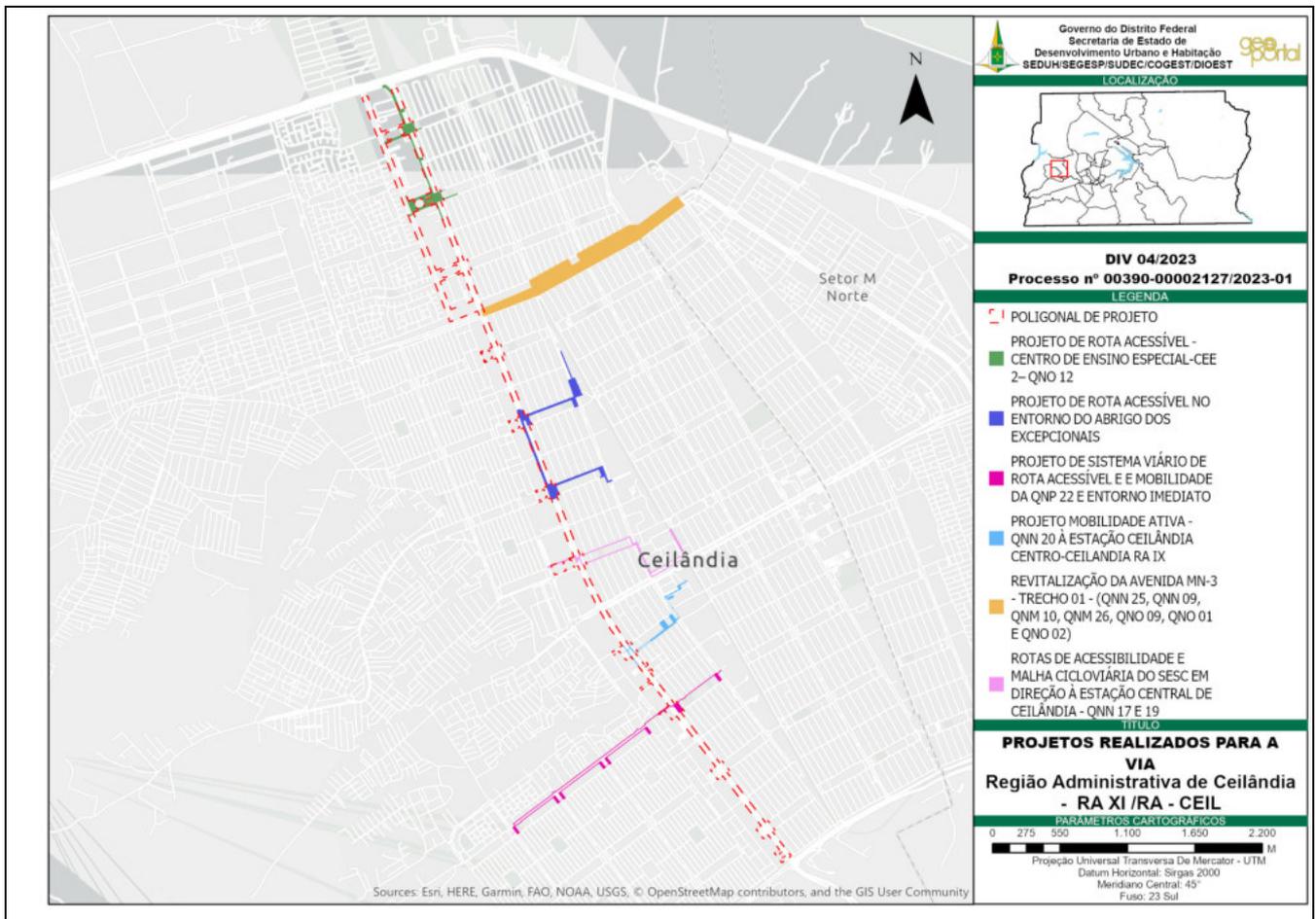


Figura 5: Projetos de rota acessíveis elaborados pela SEDUH (Fonte: SEDUH/GEOPORTAL)

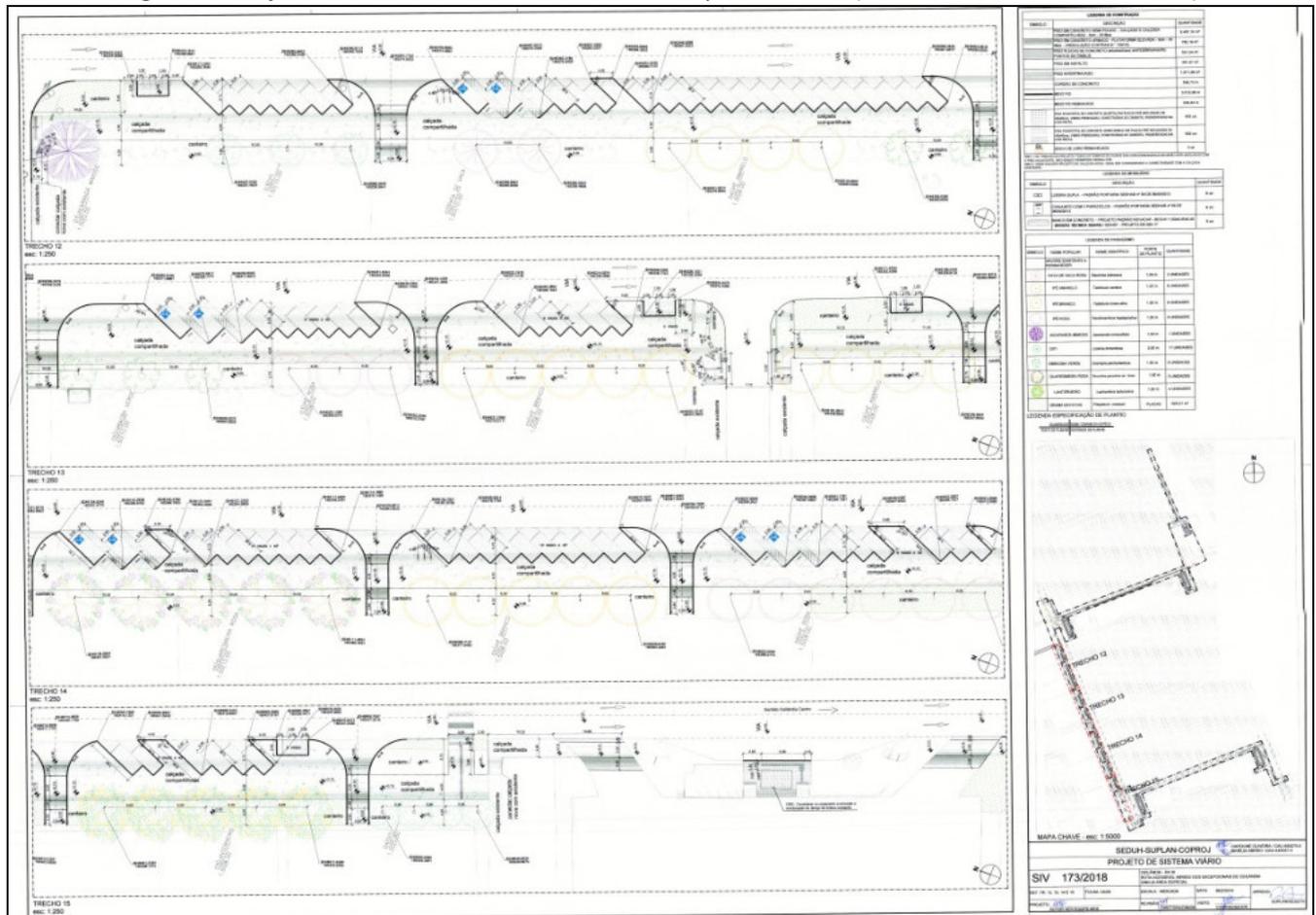


Figura 6: Parte do projeto de rota acessível no entorno de abrigo de excepcionais SIV 173/18 elaborado pela SEDUH (Fonte: SEDUH/GEOPORTAL)

5.2. O sistema viário caracteriza-se por ser uma via de mão dupla com canteiro central que atravessa

longitudinalmente toda a malha urbana de Ceilândia fazendo importante ligação com a cidade de samambaia. Entretanto, alguns projetos registrados que compõe a via não correspondem a estrutura atual com canteiro central como por exemplo o projeto de urbanismo registrado em cartório PR 226/1.

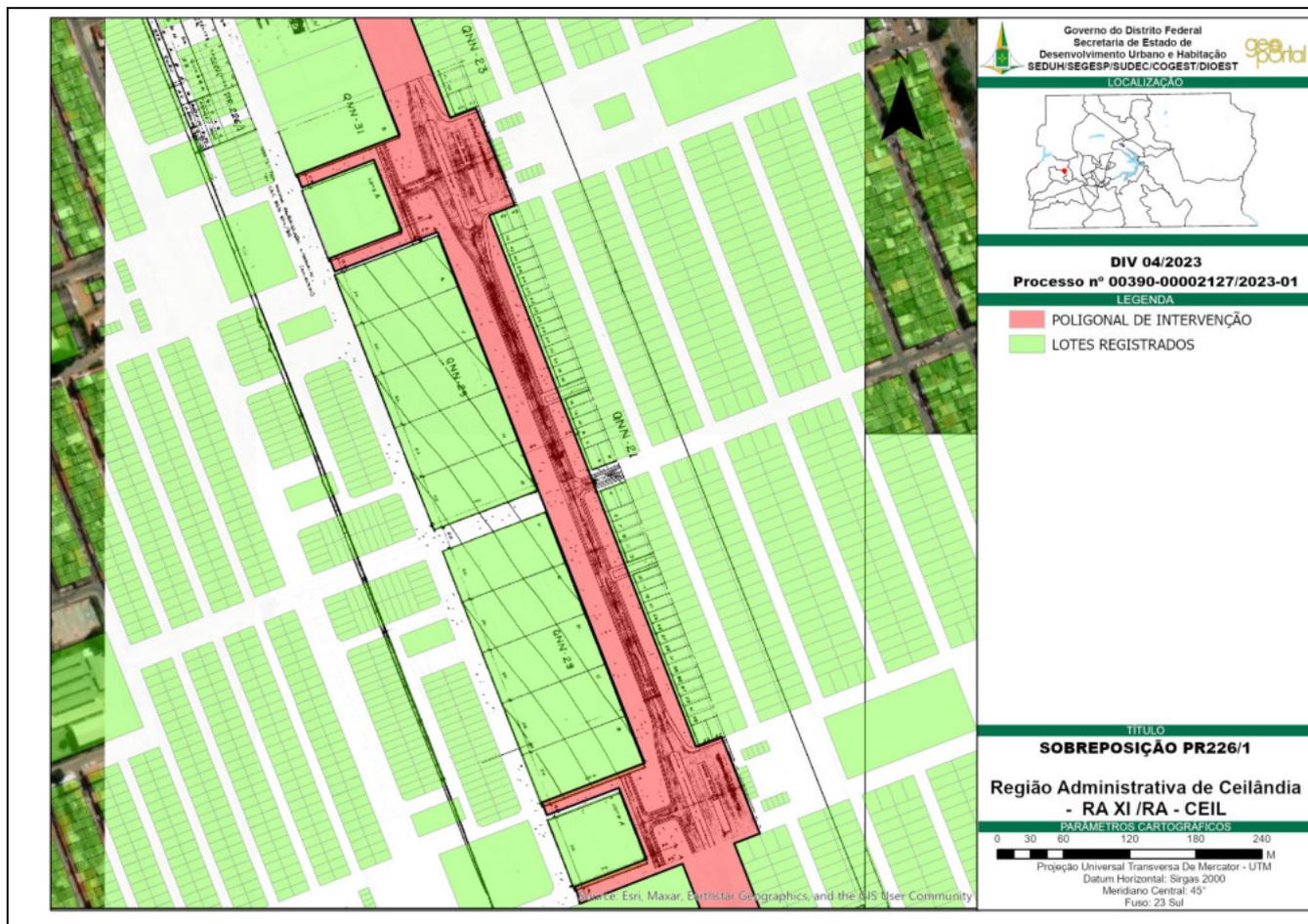


Figura 7 - Projeto de Urbanismo PR 226/1 original da via. Fonte: SEDUH.

5.2.2. Os lotes circunvizinhos a esta DIV 04/2023 são definidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, e suas alterações presente na Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022, em sua maioria, como unidades de uso e ocupação do solo UOS CSIIR 2, CSIIR 2 NO, Inst e Inst EP (Figura 7). Também há lotes com UOS CSII 2, RO 1 e RO2, conforme Art 5º que estabelece:

(...)

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

§ 1º São categorias de UOS:

(...)

II – UOS RO – Residencial Obrigatório, onde o uso residencial é obrigatório, sendo facultado o uso não residencial simultâneo, e que apresenta 3 subcategorias: [\(Inciso Alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 1007 de 28/04/2022\)](#)

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

b) RO 2 - localiza-se ao longo de vias de conexão entre conjuntos e

quadras, onde é obrigatório o uso residencial, na categoria habitação unifamiliar, sendo facultado, simultaneamente, o uso não residencial exclusivamente no pavimento diretamente aberto para logradouro público e independente da habitação;

(...)

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

(...)

b) CSIIR 2 - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;

(...)

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

(...)

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

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:

(...)

*b) **CSII 2** - localiza-se em áreas de maior acessibilidade dos núcleos urbanos, em vias de atividades, centros e subcentros;*

(...)

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

*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;" (grifo nosso)*

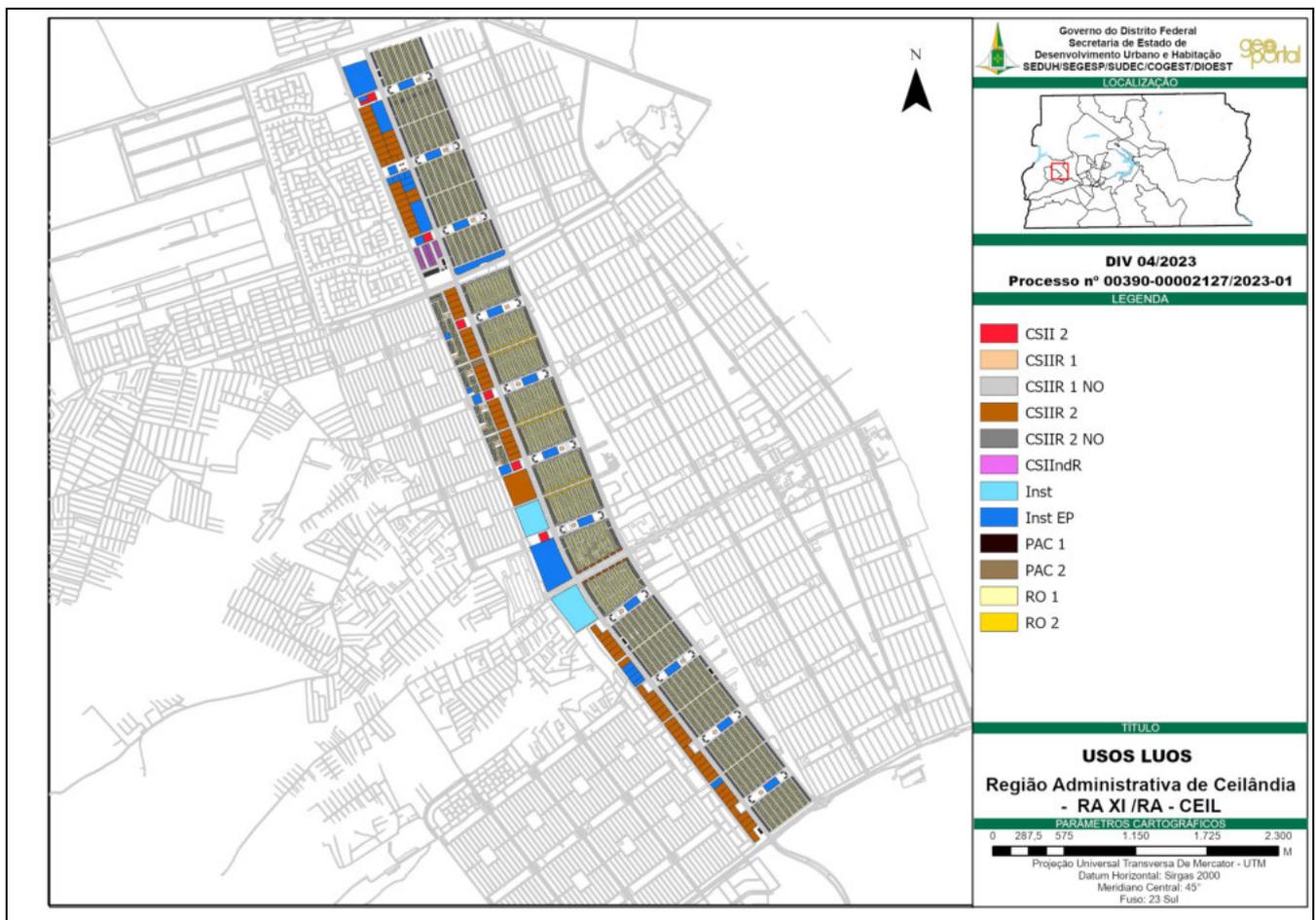


Figura 8: Enquadramento dos lotes adjacentes à DIV 18/2022 - Via M3 na LUOS/2022 – Fonte: SEDUH/DIOEST

5.2.3. A configuração urbana da área desta DIV 04/2023 possui característica de lotes lindeiros a uma via de atividades, considerando que a própria LUOS a caracterizou com unidades de ocupação do solo que incluem o uso comercial e de prestação de serviço. A via também se destaca por ser uma das conexões diretas entre a BR 070 a Avenida Elmo Serejo e ligação a cidade de Samambaia. No plano Diretor Local de Ceilândia em seu artigo 11 é constituído o Corredor de atividades nos seguintes termos:

"Art. 11. Fica constituído o Corredor de Atividades, por meio da criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia, e da alteração do uso do solo, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso, conforme indicado no mapa 2 do anexo I:

§ 1º O Corredor de Atividades será objeto de projeto urbanístico especial e atenderá às seguintes diretrizes:

I - uso do solo permitido com atividades tipo I2, discriminadas no anexo II desta Lei Complementar;

II - atribuição de prioridade ao transporte coletivo;

III - intervenção viária e paisagística, com previsão de alocação de mobiliário urbano, travessias seguras e outros elementos que facilitem a circulação e o bem-estar do pedestre, e, em especial, da pessoa portadora de necessidades especiais".

5.2.4. Assim, parte da via N3 faz parte do anel viário de ligação conforme figura 9.

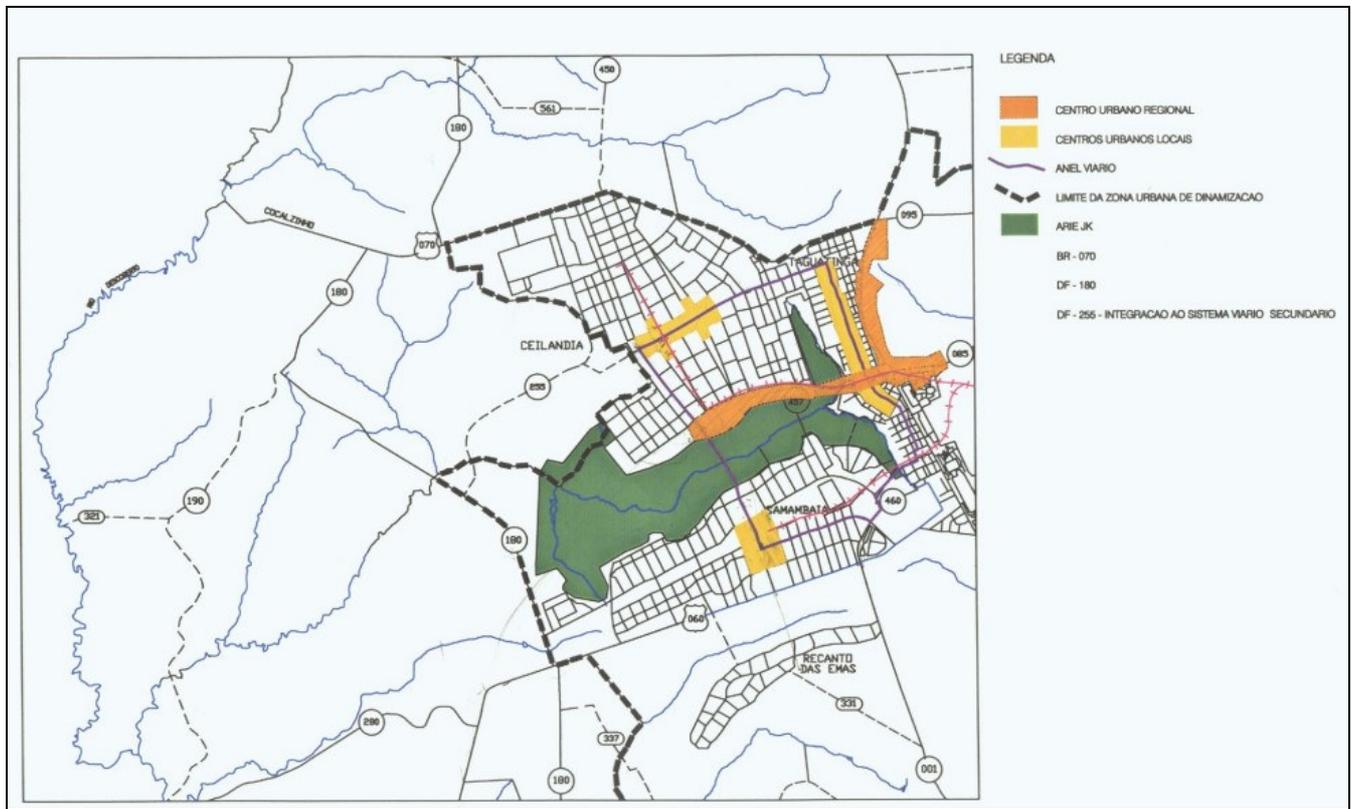


Figura 9- Indicação do Anel Viário previsto no PDL.

5.3. Características da via

5.3.1. A Via N3 possui dois sentidos viários separados por um canteiro central, cada pista é composta por duas faixas de rolamento com velocidade regulamentar de 60km/h (Figura 10);



Figura 10 - característica da Via objetivo da DIV 18/2022 - Via M3 - Fonte: SEDUH/DIOEST.

5.3.2. A porção leste da via possui área pública amplamente ocupada indevidamente por avanços das edificações. A porção Oeste da via possui ampla área pública que necessita de qualificação urbana, tanto no quesito acessibilidade quanto criação de estacionamento. O Canteiro Central da via tem potencial para abrigar ciclovias ao longo de toda extensão da avenida.

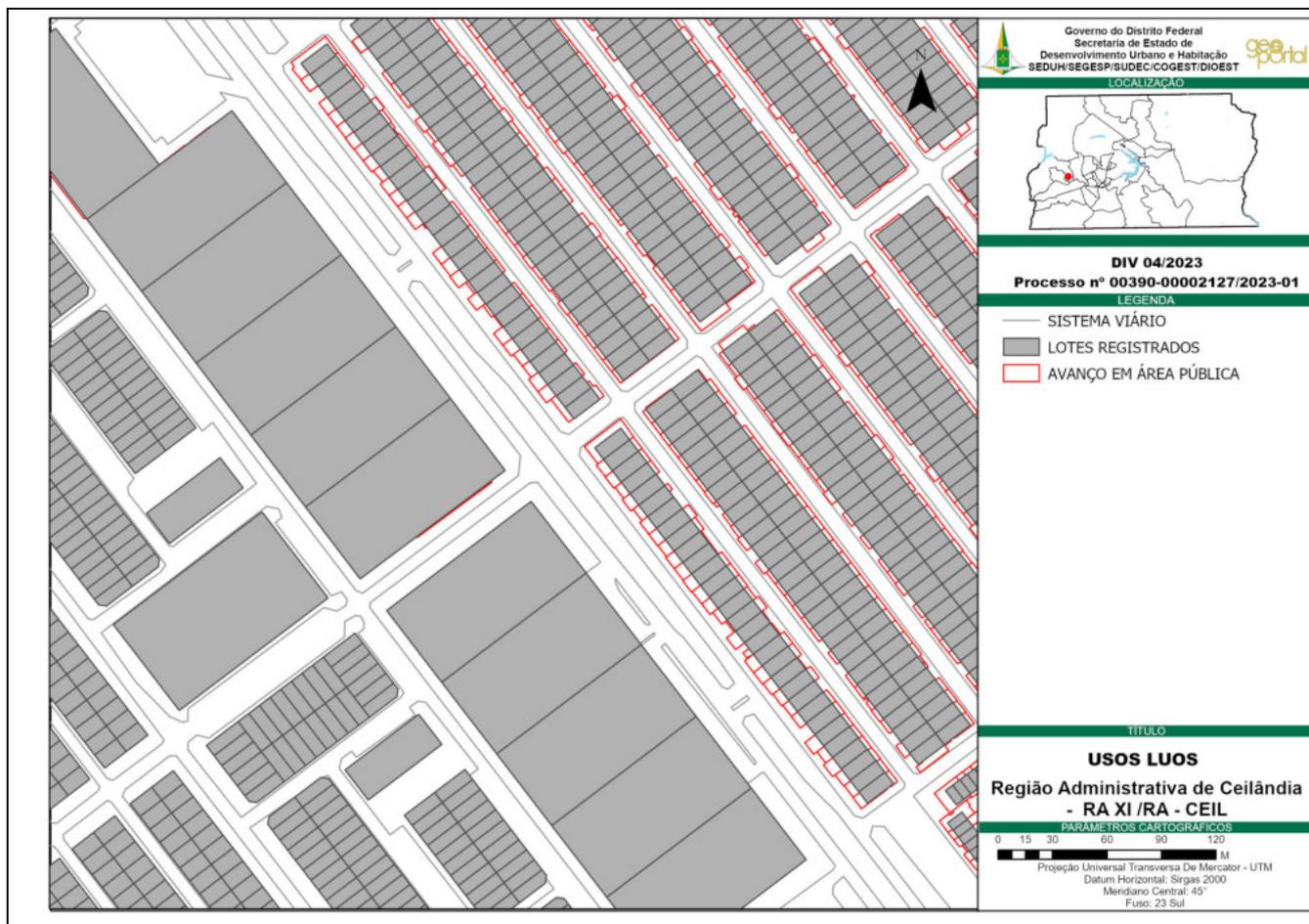


Figura 11 - avanço de edificações em área pública na Via M3 - Fonte: SEDUH/DIOEST.

6. Vistoria técnica no local

6.1. Em vistoria técnica realizada em 10/04/23, foram identificadas algumas situações na qual destacamos a seguir:

- **Ligação viária prevista em projeto não executada.** Em alguns trechos da via há algumas importantes vias de ligação previstas em projeto de urbanismo mas que não foram executadas.
- **Qualificação do Sistema Viário** - Boa parte da Avenida N3 - possui sistema viário que carece de qualificação urbana referente a acessibilidade de pedestre, sistema cicloviário, criação de estacionamento ao longo da via, paisagismo.
- **Trecho da Avenida com projeto de urbanismo defasado** - Há um trecho da Avenida com projeto de urbanismo desatualizado em relação a situação atual.
- **Qualificação de área pública** - há vários espaços livres de uso público sem urbanização e bastante degradados.
- **Via implantada sem projeto de urbanismo** - algumas ligações viárias foram executadas sem projeto de urbanismo e portanto necessitam de regularização.

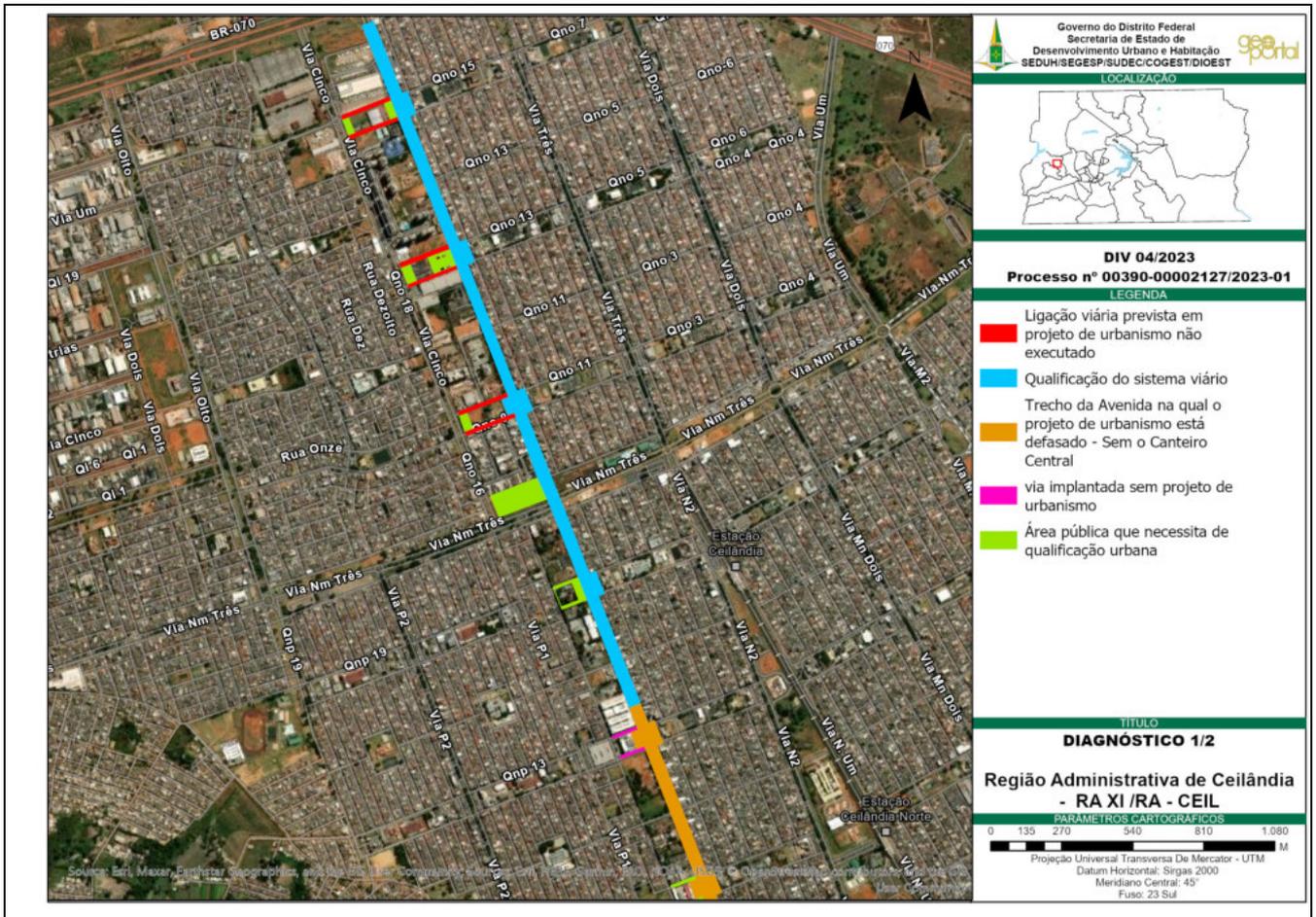


Figura 12 - Diagnóstico 1/2 a partir de vistoria técnica.

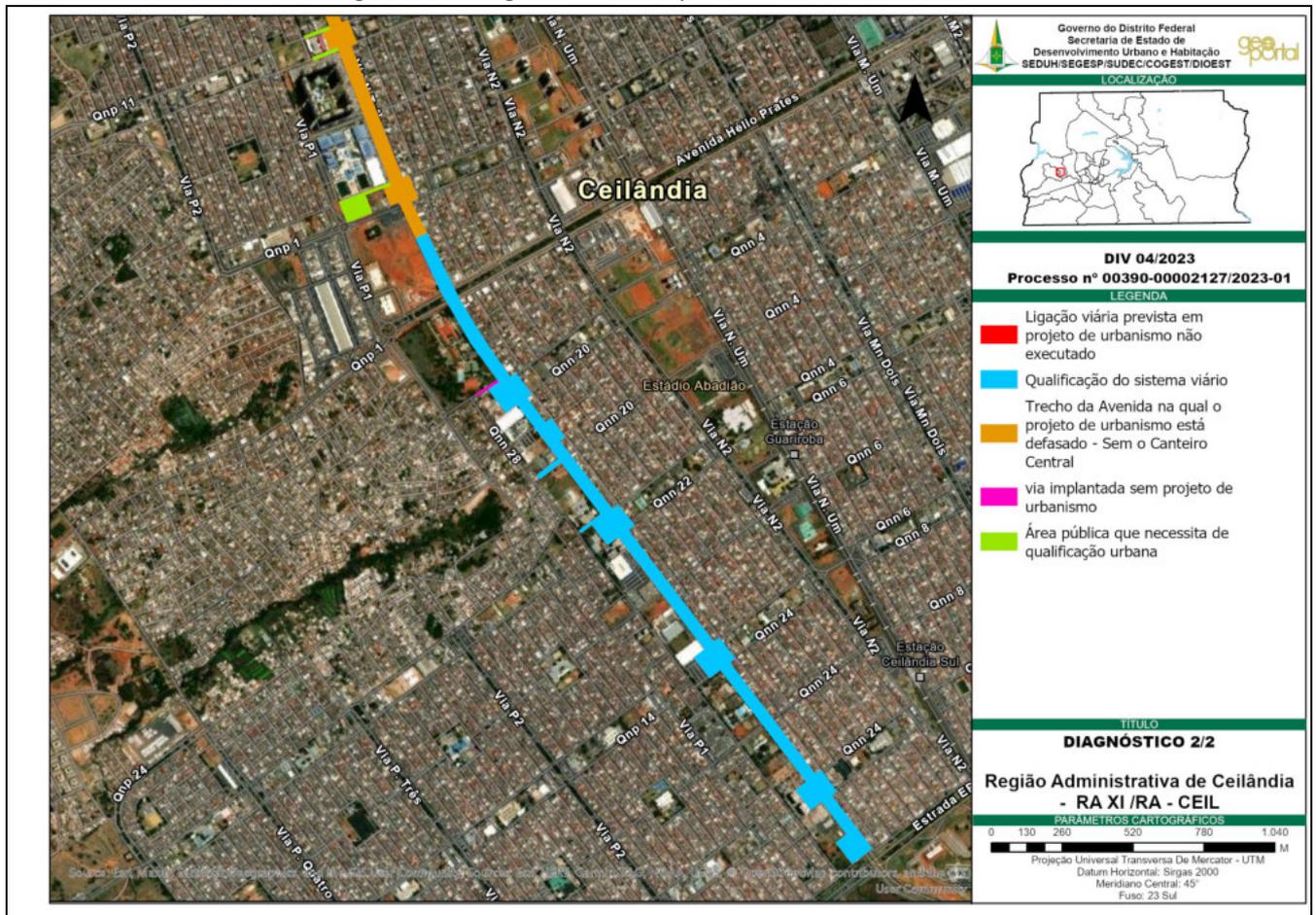


Figura 13 - Diagnóstico 2/2 a partir de vistoria técnica.



CANTEIRO CENTRAL DA AVENIDA, COM ROTA ACESSÍVEL IMPLANTADA CONFORME PROJETO DA SEDUH.



PORÇÃO LESTE DA AVENIDA COM AVANÇO DE ÁREA PÚBLICO DAS EDIFICAÇÕES

CANTEIRO CENTRAL DA AVENIDA



Figuras 14,15,16 e 17- SITUAÇÃO ATUAL DA VIA: FONTE : GOOGLE EARTH.



Figura 18- Área pública com Sistema viário previsto em projeto mas sem execução.

6.2. Ao longo da via foram identificados principalmente nas áreas de entrequadra nos dois lados da via, previsão de bolsões de estacionamento para comportar o comércio local. Alguns ainda não foram implantadas.

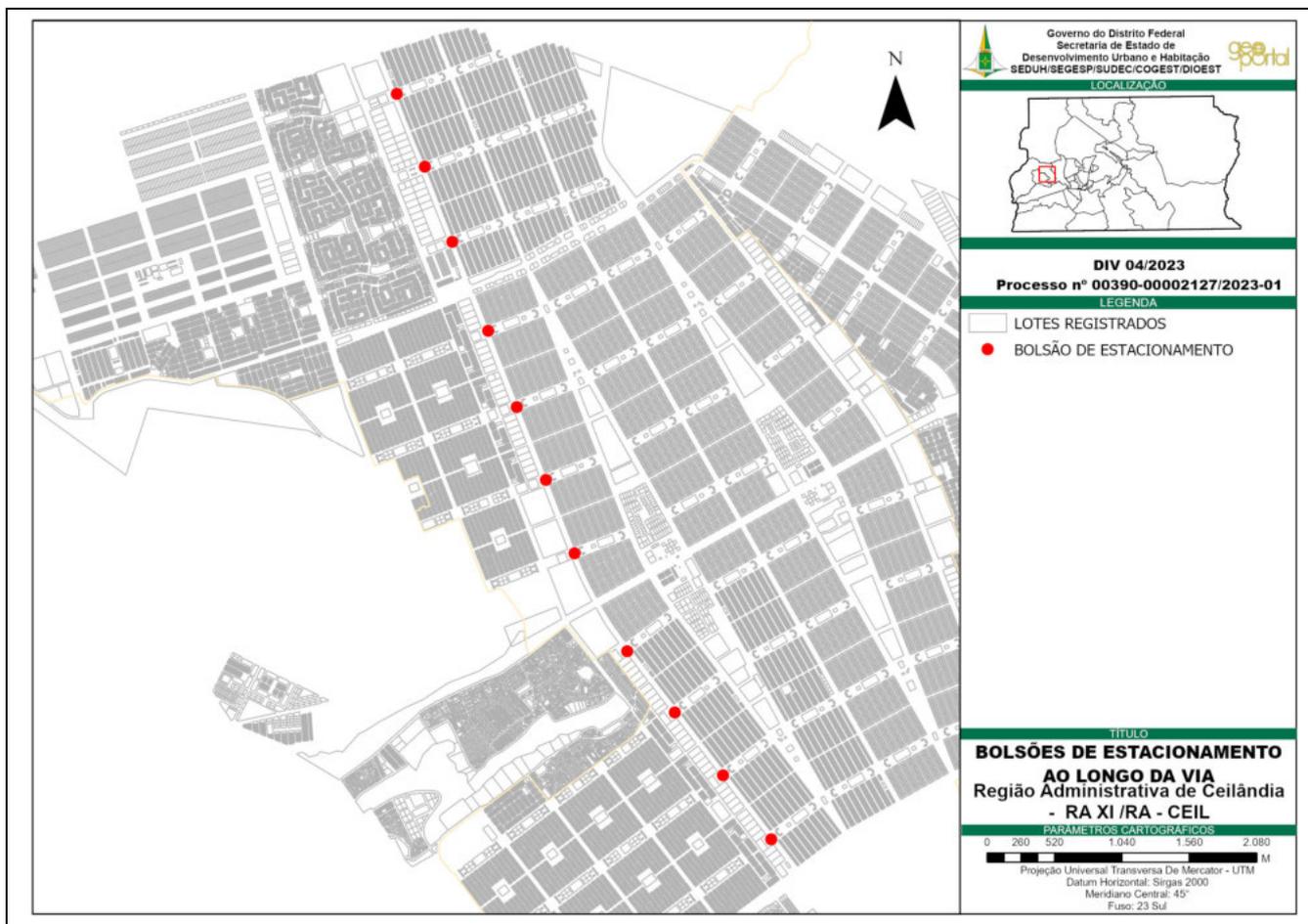


Figura 13- Bolsões de estacionamento nas entrequadras. Fonte: SEDUH

7 . ZONEAMENTO DAS DIRETRIZES

7.1. A partir das situações identificadas na Vistoria técnica apresentada no item 6.1, foi elaborado o Zoneamento das Diretrizes com o intuito de nortear de forma mais direta ações necessárias para a sua qualificação.

- **Ligação viária a ser implantada** - Executar as vias de ligação previstas em projeto de urbanismo, evitando assim terrenos subutilizados;
- **Ligação viária a ser regularizada** - Alguns trecho de via executado sem projeto de urbanismo deverão ser regularizados;
- **Qualificação de área pública** - Os espaços livres de uso público deverão ser qualificados propiciando a criação de áreas de convívio, implatação de mobiliário urbano, paisagismo, acessibilidade e quando necessário a criação de estacionamento para veículos
- **Qualificação do Sistema viário** - Toda a avenida deverá ser qualificada, seguindo a tipologia de projeto de acessibilidade elaborados pela SEDUH citados no item 5.1.2.
- **Regularização e qualificação do Sistema Viário** - O Trecho da via em que o projeto de urbanismo está desatualizado (sem a estrutura que a caracteriza com o canteiro central) deverá ser regularizado e qualificado.

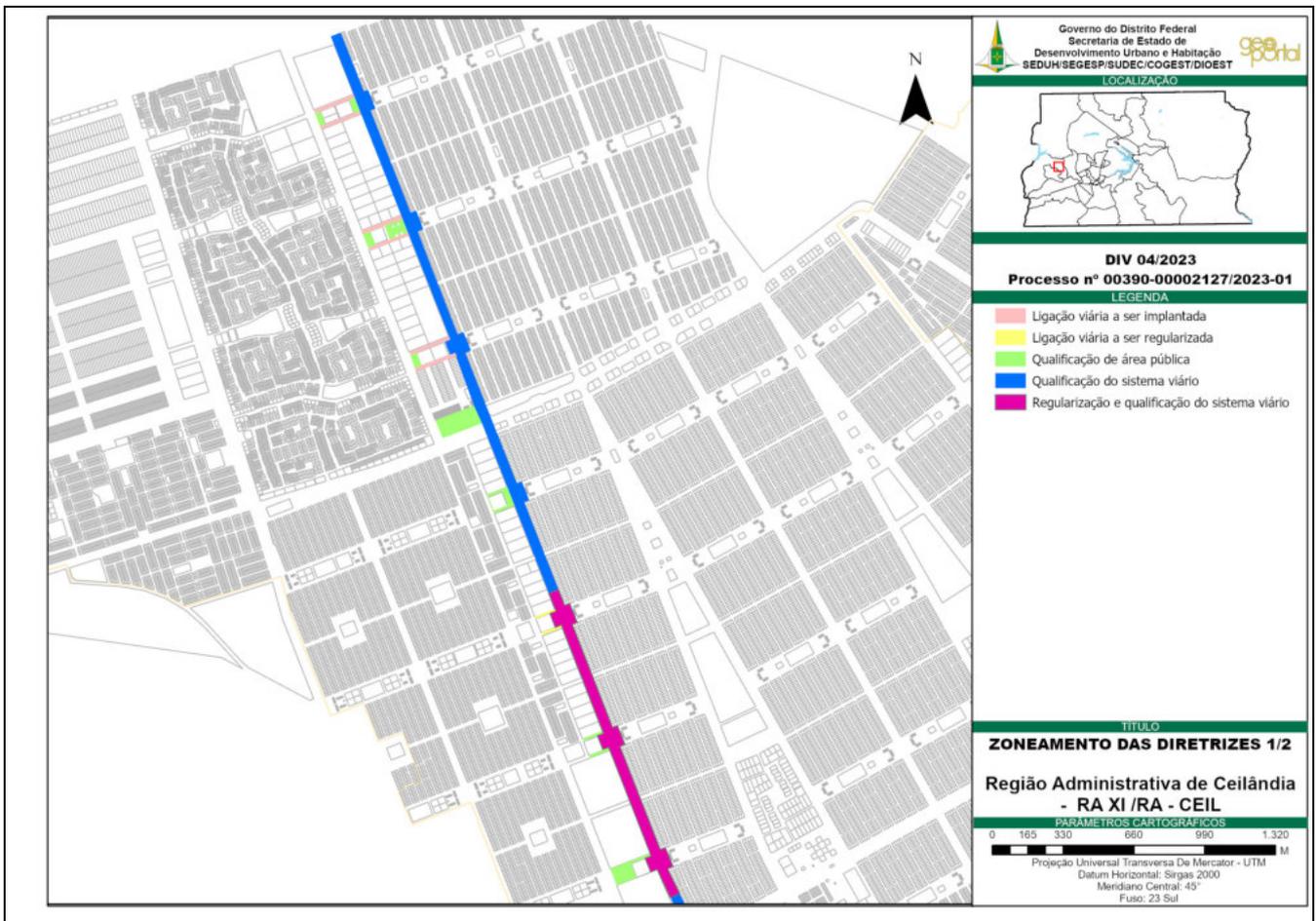


Figura 14 - Zoneamento das Diretrizes 1/2

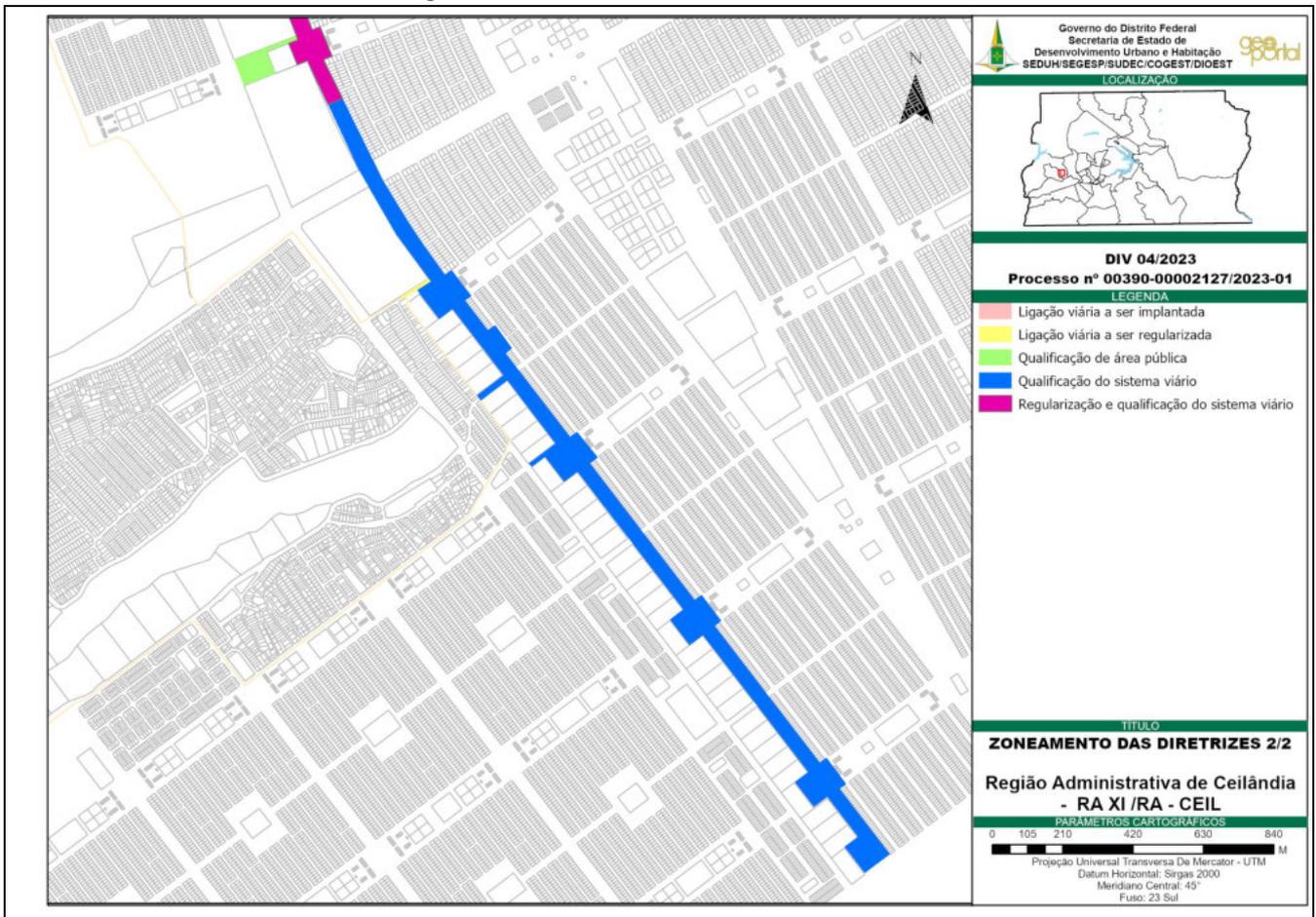


Figura 15 - Zoneamento das Diretrizes 2/2

8. Diretrizes Gerais

8.1. Considerar a necessidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade

de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;

8.2. 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;

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

8.4. 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;

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

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

8.7. 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;

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

8.9. Eliminar discontinuidades e gargalos na via, ciclovia e calçadas.

9. Diretrizes específicas

9.1. Sistema viário

9.1.1. Seguir as diretrizes referentes ao sistema viário e de circulação estabelecidas no PDOT, em especial as dispostas em seu Art. 20;

9.1.2. Assegurar o cumprimento do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF;

9.1.3. 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;

9.1.4. Seguir o disposto no Decreto Nº 38.247, de 1º de junho de 2017, que dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo, em especial o Art. 29, que trata do Projeto de Sistema Viário, o qual compreende intervenções que não criam novas unidades imobiliárias, mas que alteram, complementam ou inserem elementos viários, cicloviários, estacionamentos e calçadas, paisagismo e mobiliário urbano, vinculados à infraestrutura urbana;

9.1.5. Adequar o sistema viário de maneira a oferecer condições de desempenho satisfatório das diferentes funções de circulação, segurança de veículos, ciclistas, pedestres e de articulação com os diversos setores da cidade;

9.1.6. Seguir o disposto no Plano Diretor Local da Região Administrativa de Ceilândia – RA IX, artigo 31, que dispõem sobre a “reformulação da Avenida N3, **desenvolvendo os estacionamentos nas áreas adjacentes aos lotes voltados para a Avenida N3;**

9.1.7. Atualizar o sistema viário da Via N3, regularizando o canteiro central em alguns trechos que possuem projeto defasado e algumas vias de acesso as quadras que também não faziam parte do projeto original;

9.1.8. Buscar seguir o padrão de desenho utilizado nos projetos de acessibilidade elaborados pela Seduh (Figuras 5 e 6), seguindo o mesmo padrão de calçadas, estacionamentos, paisagismo incluindo as respectivas dimensões.

9.2. Estacionamentos

9.2.1 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;

9.2.2. Garantir que os estacionamentos contenham paraciclos ou bicicletários, os quais não devem

obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

9.2.3. 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;

9.2.4. 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;

9.2.5. Remanejar os estacionamentos implantados no canteiro central de modo que cumpra o estabelecido no PDL e na legislação vigente;

9.2.6. Considerar as possibilidades que a via apresenta, com a avaliação do dimensionamento do espaço entre a testada do lote e o bordo da via para a implantação das vagas;

9.2.7. Implantar os estacionamentos em conformidade com o PDL de Ceilândia, em frente aos lotes comerciais, seguindo o modelo de estacionamento e dimensionamento de vagas para veículos, conforme a sua disposição, baseado no disposto na Tabela I, do Anexo V, da Lei nº 6.138/2018 (COEDF). Não será permitido a implantação de calçadas no canteiro central da Avenida.

9.3. Calçadas

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

9.3.2. 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;

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

9.3.4. Respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT NBR 90/50, considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

9.3.5. 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;

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

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

9.3.8. 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;

9.3.9. Priorizar as áreas destinadas aos pedestres, viabilizando a acessibilidade e as faixas de serviços para implantação de mobiliários urbanos que possam garantir maior urbanidade para o setor;

9.3.10. 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);

9.3.11. Considerar as disposições da Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009, que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência.

9.4. Sinalização

9.4.1. 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. 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;

9.4.3. Evitar que as placas de sinalização vertical obstruam o passeio das calçadas;

9.4.4. Consultar o Detran/DF sobre a localização das faixas de pedestre e o projeto de sinalização.

9.5. Ciclovias

9.5.1 Implantar a ciclovia no canteiro central da Avenida N3.

9.5.2. 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;

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

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

9.5.5. Garantir que a superfície da ciclovia e do passeio sejam visualmente diferenciadas para que não haja a invasão da ciclovia pelo pedestre e vice-versa, para os casos de implantação de ciclovia próxima à calçada de pedestre;

9.5.6. Reconectar os trechos de ciclovia interrompidos ou obstruídos ao logo da via;

9.5.7. Prever sinalização cicloviária com anuência do DETRAN/DF.

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 ao [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.

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 de 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 mobiliários urbanos (lixeiras, paraciclos, quiosques 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. Disposições Finais

9.1. 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;

9.2. 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”;

9.3. 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;

9.4. 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 18/2022;

9.5. 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.

9.6. Deve ser considerada a importância da organização e qualificação do espaço urbano como importante elemento na dinâmica da cidade, devendo ser objeto de ordenamento e gestão para a qualificação do espaço por meio da implantação de elementos que favoreça essa dinâmica urbana, garantindo que o uso dos lugares que integram a cidade e que as vontades de seus usuários possam ocorrer de forma hígida e harmônica, conforme Cassilha e Cassilha descrevem:

“A gestão urbana deve se valer de um conjunto de instrumentos, principalmente a legislação urbana básica de uso e ocupação do solo, avidades, tarefas e funções que visam assegurar o adequado funcionamento de uma cidade. Visa garantir não somente a administração da cidade, como também a oferta dos serviços urbanos básicos e necessários para que a população e os vários agentes privados, públicos e comunitários, muitas vezes com interesses opostos, possam desenvolver e maximizar suas oportunidades de forma harmoniosa” (CASSILHA; CASSILHA, 2009, p. 11).

9.7. A poligonal desta DIV 18/2022 deve agregar às áreas circunvizinhas de modo a garantir as relações entre os espaços urbanos e os seus usuários, sendo elemento fundamental para preservar a ambiência pretendida na localidade, para minimizar os conflitos entre pedestres e veículos (motorizados ou não) para proporcionar rotas acessíveis que façam conexão entre os espaços livres de uso público, vias e lotes, priorizando o pedestre por meio de percursos arborizados, iluminados e com calçadas adequadas.

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>>

CASSILHA, Gilda Amaral; CASSILHA, Simone Amaral. Planejamento urbano e meio ambiente. IESDE BRASIL SA, 2009

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-content/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 29/06/2023, às 14:10, 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 29/06/2023, às 14:11, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **ANDREA MENDONÇA DE MOURA - Matr.0276486-5, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 30/06/2023, às 17:13, 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=116116607&codigo_crc=23D9A1AC)
verificador= **116116607** código CRC= **23D9A1AC**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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

00390-00003889/2023-17

Doc. SEI/GDF 116116607