



Government of the Federal District
Secretary of State for Urban Development and Housing of the Federal District
Federal
Urban Management Coordination
West Territorial Planning Units Directorate

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

- DIV 31/2023 -

VIAS TRANSVERSAIS - CSB 01 A 10 E QSB 01 A 16 QNB/CNB 1 A 11 - TAGUATINGA - RA III

Processo SEI nº 00390-00009274/2023-02
Elaboração: Giovanna Marinho de Souza Almeida - Assessora (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST).
Cooperação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST).
Coordenação: Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Supervisão: Janaína Domingos Vieira - Secretária Executiva (SEGESP/SEDUH)
Interessado: Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF
Endereço: Vias transversais entre as quadras CSB 01 a 10 e QSB 01 a 16 e Avenida SAMDU e a Avenida Comercial Norte, entre as quadras QNB/CNB 1 a 11. Região Administrativa de Taguatinga – RA III

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 as Diretrizes para Intervenção Viária – DIV 31/2023 para a elaboração de projeto de intervenção viária - SIV referente à requalificação das vias transversais entre a Avenida SAMDU e a Avenida Comercial Sul, conforme orientações constantes nos Processos SEI nº 00110-0000173/2023-49, SEI nº 00110-00002054/2023-21 e SEI nº 00110-00002055/2023-75, cuja ação foi motivada pela requisição da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal – SODF;

1.3. Esta DIV 31/2023 é fundamentada no [artigo 2º da Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#), que institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório;

1.4. Este documento define: Diretrizes de Acessibilidade, Sistema Viário, Calçadas, Estacionamento, Sinalização, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano e Redes de infraestrutura;

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 31/2023 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 encontra-se indicada nas **Figuras 1 e 2**;

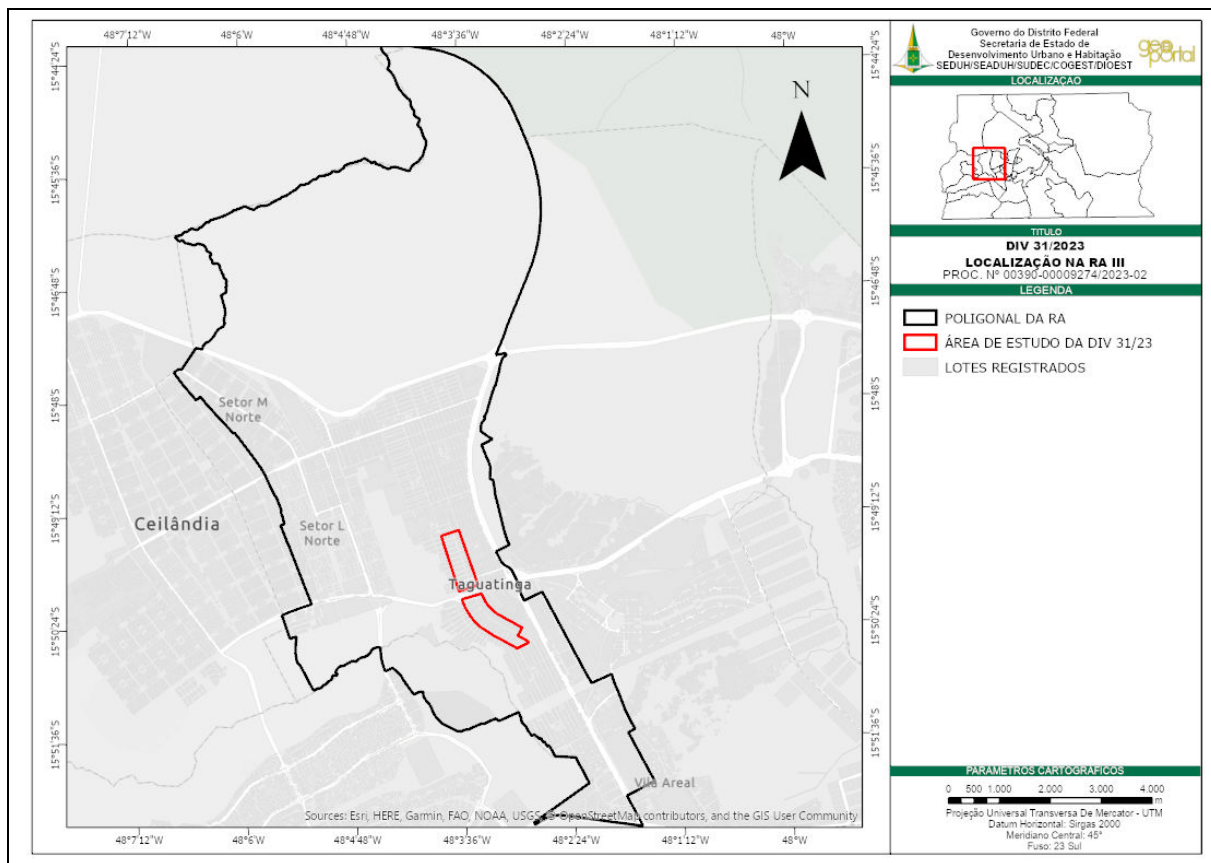


Figura 1: Localização da área de estudo na RA. Fonte: Geoportal/SEDUH.

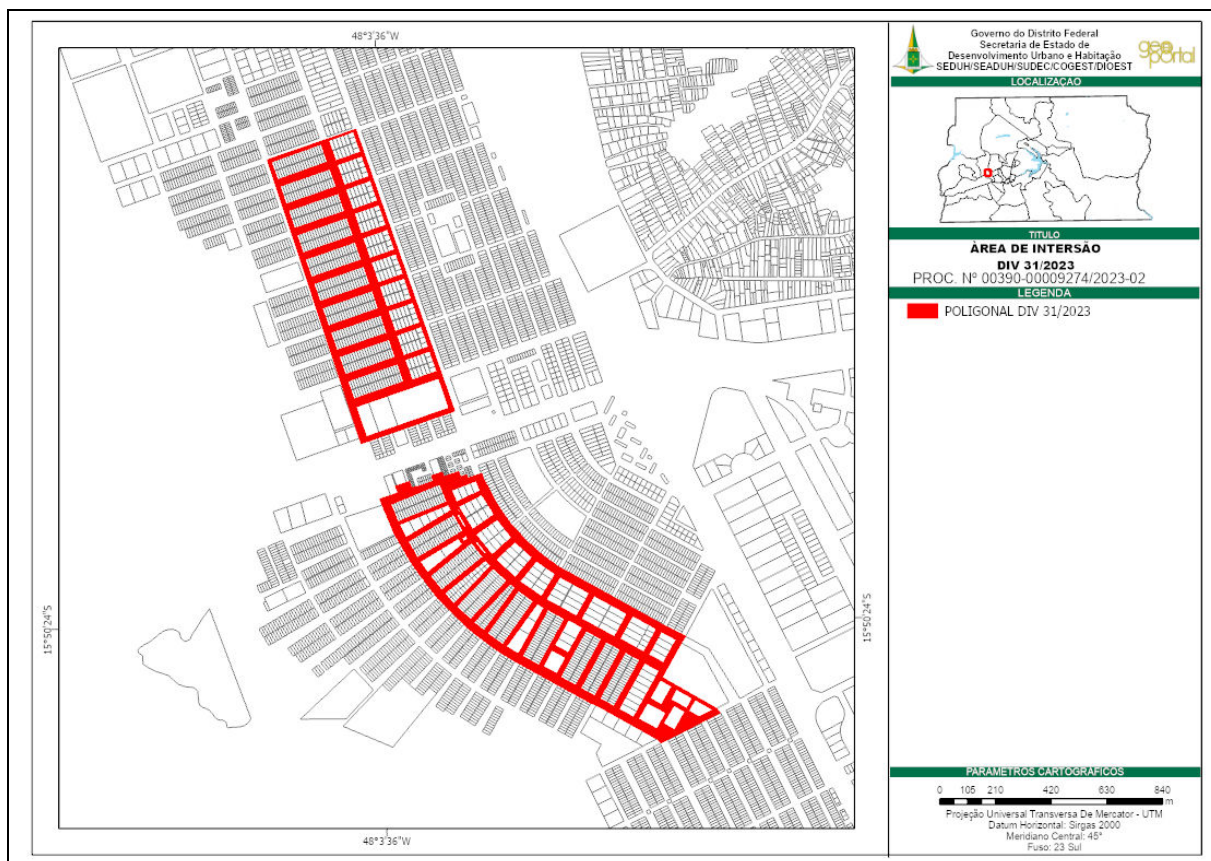


Figura 2: Poligonal da DIV 31/2023. Fonte: Geoportal/SEDUH.

2. Objetivo e Justificativas

2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de intervenção viária –SIV das vias transversais entre as quadras CSB 01 a 10, QSB 01 a 16, Avenida SAMDU e a Avenida Comercial Norte, entre as quadras QNB/CNB 1 a 11 da Região Administrativa de Taguatinga – RA III;

2.2. Considerar o contexto viário e a necessidade de regularizar os trechos de vias implantados sem o

projeto SIV aprovado, bem como trazer qualificação urbana para os Espaços Livres de Uso Público – ELUPs e as rotas de pedestres, o documento em tela visa além de regularizar as situações fáticas, proporcionar a integração da via e dos demais espaços públicos com as áreas vizinhas;

2.3. 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;

2.4. Seguir o disposto na [Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011](#), que estabelece o sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF;

2.5. Reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo;

2.6. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana;

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

2.8. Garantir acessibilidade e integração entre os espaços públicos e privados;

2.9. Incentivar o equilíbrio entre as áreas verdes e pavimentadas de modo a atender às necessidades locais com a sensibilização e conscientização pela preservação ambiental;

2.10. Propiciar conforto, segurança e qualidade de vida para a população;

2.11. Requalificar o sistemas viário existentes.

3. Histórico

3.1. Processos motivadores

3.1.1. Em uma primeira demanda, constante do processo SEI nº 00110-00000173/2023-49, o pedido inicial foi expedido pela Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF/DF para manifestação nos seguintes termos:

" Trata o presente referente ao Contrato **004/2022** - SODF - Elaboração e Readequação de Projeto Executivo de Infraestrutura Urbana - DRENAR DF, na Região Administrativa de Taguatinga - TAG, no Distrito Federal - DF, firmado entre A Rossetto e esta Secretaria.

Nesse sentido, encaminhamos o presente processo, para que sejam indicados projetos existentes que interferem com as poligonais dos SIV 921/2022 e SIV 922/2022 (104102266) para que os projetos de Sistema Viário, abrangidos pelo objeto do Contrato **004/2022** - SODF, contemplem os ajustes necessários para integração com os projetos já aprovados ou em aprovação pelo órgão de planejamento urbano".

3.1.2. Na ocasião foi informado o seguinte a respeito do Contrato 004/2022 - SODF - Elaboração e Readequação de Projeto Executivo de Infraestrutura Urbana - DRENAR DF:

"● **Quanto ao questionamento das travessias elevadas (zona 30)** - por tratar-se de matéria relacionada à Resolução do CONTRAN que implica em implantação de infraestrutura viária (travessia de pedestre), não é de competência desta DIOEST/SUDEC, (artigo 20 da Portaria nº. 227/2022 que aprovou Regimento Interno da SEDUH - https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/10113064c5e04894add880c6c388a69f/seec_prt_227_2022.html#art3), emitir posicionamento técnico a respeito de intervenções específicas no sistema viário que impliquem na segurança do trânsito de veículos e pedestres, cabendo ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF o posicionamento técnico para dirimir o questionamento da empresa A Rossetto;

● **Quanto a necessidade de ajustes nos projetos SIV 146/2017 e 147/2017**- por ser ajuste pontual, conforme descrito no Documento CT Nº 004/2023 (104102371) "fica acordado a **necessidade de ajustes** nos SIV'S 146 e 147, no que diz respeito a entrada e saída das transversais, com a alteração da travessia existente para travessia elevada, a fim de configurar o zona 30" (grifo nosso) , **esta DIOEST (s.m.j.) não aponta a necessidade de elaboração de diretrizes** para alteração das travessias existentes;

● **Quanto a indicação de projetos que interfiram com as poligonais dos SIV 921/2022 e SIV 922/2022**- sugerimos o redirecionamento deste à Subsecretaria de Projetos e Licenciamentos de Infraestrutura – SUPROJ para providências quanto a informação sobre projetos existentes e em elaboração que interfiram com as poligonais dos projetos **SIV 921/2022 e SIV 922/2022**, documento SEI (104102266)".

3.1.3. A Coordenação de Elaboração de Projetos (SEDUH/SEGESP/SUPROJ/COPROJ) prestou informações sobre as interferências identificadas:

"Considerando as competências regimentais desta COPROJ, aprovadas pela Portaria nº 227 de 11 de julho de 2022, e o documento 104102266, as áreas assinaladas interferem com os seguinte projetos elaborados pela COPROJ:

1. Projeto de Sistema Viário - SIV-MDE 146/2017 - REQUALIFICAÇÃO BINÁRIO SAMDU/COMERCIAL NORTE, aprovado pela Portaria nº 07, de 17 de janeiro de 2018;
2. Projeto de Sistema Viário - SIV-MDE 147/2017 - REQUALIFICAÇÃO BINÁRIO SAMDU/COMERCIAL NORTE aprovado pela Portaria nº 07, de 17 de janeiro de 2018;
3. Projeto DET-MDE 017/2016 - ROTA ACESSÍVEL AO HOSPITAL DE TAGUATINGA, aprovado pela Portaria nº 61, de 02 de maio de 2017;
4. Projeto de Paisagismo - PSG-MDE 114/2022 - REQUALIFICAÇÃO DA PRAÇA DO RELOGIO - TAGUATINGA, aprovado pela Portaria nº 02, de 09 de janeiro de 2023;

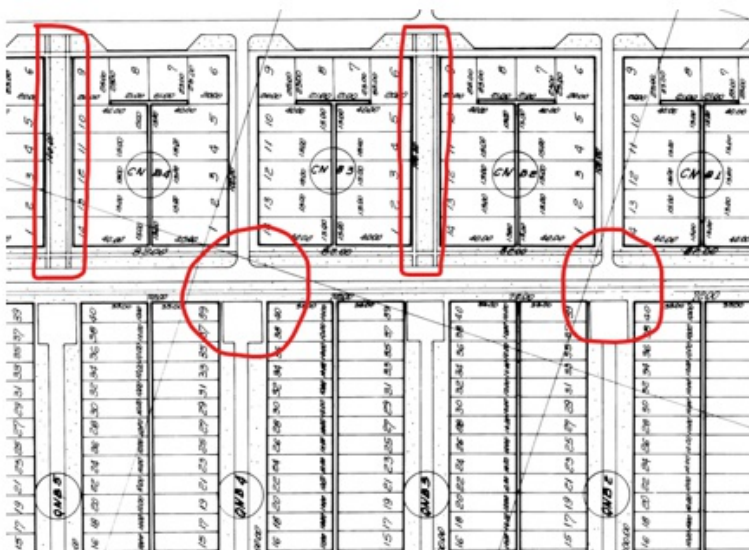
Informamos que os Projetos listados encontram-se registrados para consulta no GEOPORTAL (<https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/geoportal/>), camada "PROJETOS URBANÍSTICOS", subcamada "Projetos Elaborados Seduh" e disponíveis para download no SISDUC (<https://www.sisdud.seduh.df.gov.br/>), recurso PESQUISA, categoria NORMA/PROJETO. Os arquivos .dwg poderão ser solicitados à Coordenação do Sistema de Informação Territorial e Urbana do Distrito Federal - COSIT/UNTEC/SEDUH".

3.1.4. Nos processos SEI nº 00110-00002054/2023-21 e SEI nº 00110-00002055/2023-75, encaminhados pela Coordenação de Elaboração de Projetos (SEDUH/SEGESP/SUPROJ/COPROJ), foi identificado que os projetos SIV 146/2017 e 147/2017 não faziam ajustes pontuais, pois levaram em consideração a situação fática das vias implantadas e não o projeto registrado em cartório, configurando alteração da malha urbana oficial;

3.1.5. As demandas para elaboração da presente DIV 31/2023 foram motivadas da seguinte forma:

- SEI nº 00110-00002054/2023-21: "Conforme descreve o MDE 921/2022, no item I-APRESENTAÇÃO, a requalificação das vias refere-se às seguintes intervenções: *alterações na largura de vias e calçadas, nos tipos de pavimentação, remoção de quiosques e outras ocupações irregulares do espaço público, adequação dos estacionamentos e o plantio de arvores para maior conforto bioclimático juntamente com a implantação de novo mobiliário urbano.*

Ao analisarmos a planta registrada CST 2/1, que contém o parcelamento da área objeto do projeto, constatamos que não foram definidas, em quase a totalidade das vias, a ligação direta entre as CNBs e as QNBs e em alguns casos nem foram definidas vias entre algumas CNBs (ver figura abaixo de um trecho da área objeto de projeto)".



- SEI nº 00110-00002055/2023-75: "Conforme descreve o MDE 922/2022, no item I- APRESENTAÇÃO, a requalificação das vias refere-se às seguintes intervenções: *alterações na largura de vias e calçadas, nos tipos de pavimentação, remoção de quiosques e outras ocupações irregulares do espaço público, adequação dos estacionamentos e o plantio de árvores para maior conforto bioclimático juntamente com a implantação de novo mobiliário urbano.*

No que cabe à anuência da Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC identificamos no processo relacionado 00110-00000173/2023-49 o Despacho - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST (105065076) com algumas considerações já elaboradas pela Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste - DIOEST. Porém, não há manifestação referente à requalificação proposta".

3.1.6. Após os apontamentos da Coordenação de Elaboração de Projetos (SEDUH/SEGESP/SUPROJ/COPROJ), foi decidido que:

"a situação fática das vias e estacionamentos implantados sem o cumprimento do rito legal deve ser sanado em todas as intervenções propostas para essas áreas, pois as vias e os estacionamentos são elementos integrados ao tecido urbano e precisam ser estudados de forma conectada com o fluxo das vias, dos pedestres, dos ciclistas e demais frequentadores, visando qualificar os espaços e a relação das vias com os usos das áreas circunvizinhas e em caso de alteração é necessário a elaboração de diretriz" (SEDUH/SEADUH/COGEST/DIOEST - processos SEI nº 00110-00002054/2023-21 e SEI nº 00110-00002055/2023-75).

3.2. Consolidação do sistema viário na malha urbana

3.2.1.A área de estudo sofreu modificações ao longo do tempo seguindo a necessidade das demandas viárias inerentes do crescimento urbano e das políticas públicas, consolidando do sistema viário na malha urbana do Setor B Norte e Sul, conforme apresentado nas **Figuras 3 e 4**;

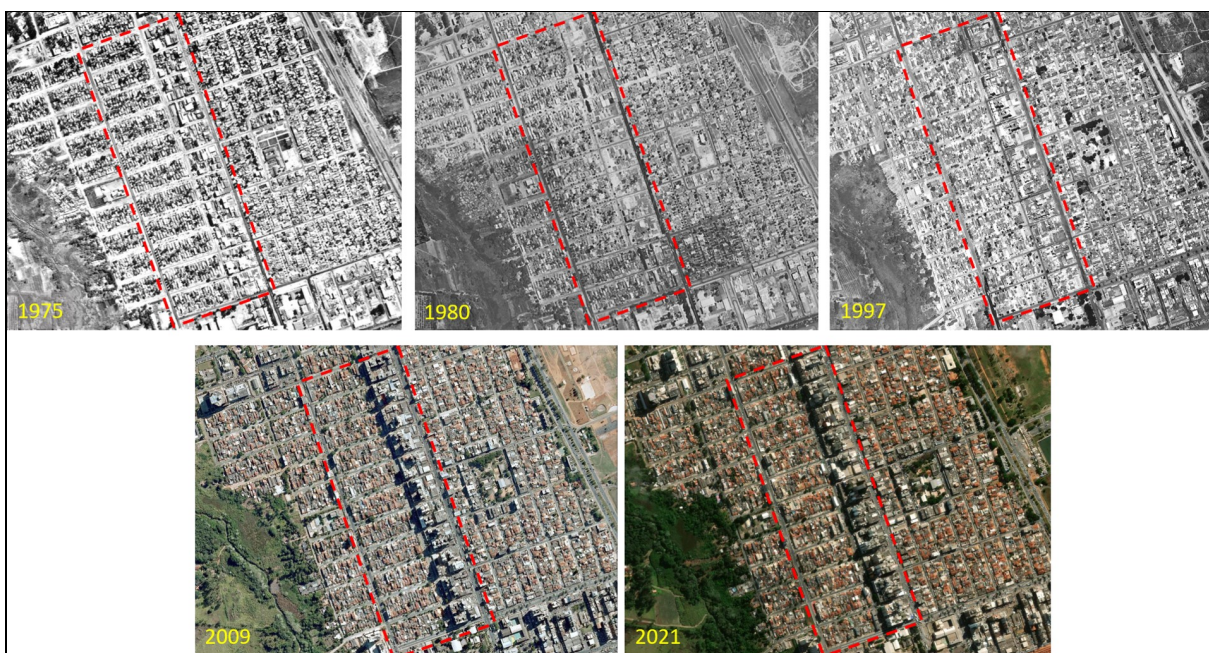


Figura 3: Consolidação do sistema viário na malha urbana do Setor B Norte - CST 2/1. Fonte: Base Geoportal.

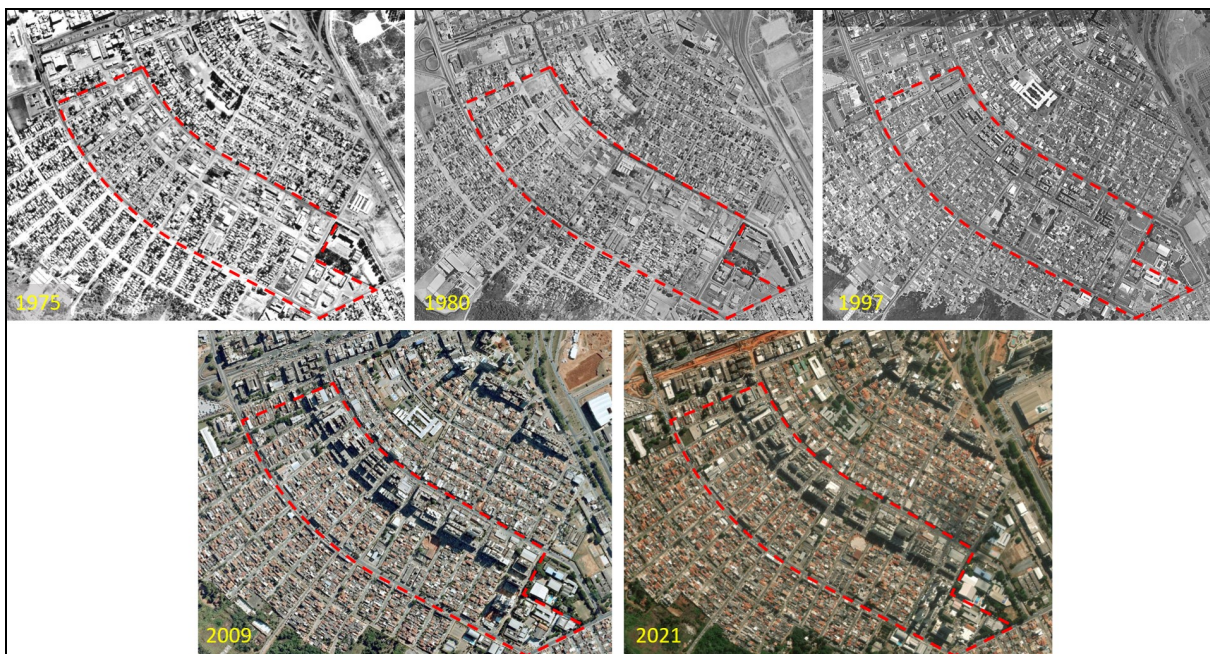


Figura 4: Consolidação do sistema viário na malha urbana do Setor B Sul - CST PR 14/1. Fonte: Base Geoportal.

3.2.2. O Projeto urbanístico do Setor B Norte - CST 2/1, registrado em 8/5/1962, indicava a separação das áreas residenciais por meio da implantação de "cul-de-sac", evitando o acesso direto para a via entre as quadras QNB e CNB, também estabeleceu a ligação direta da Av. Samdu com a Av. Comercial apenas em alguns pontos e definindo Espaços Livres de Uso Público -ELUP para servidão de passagem de pedestres de forma intercalada, priorizando a circulação de pedestres (**Figuras 5 e 6**);



Figura 5: Comparativo do sistema viário implantado no Setor B Norte e o projetado - CST 2/1. Fonte: Base Geoportal e Mapoteca/SEDUH.

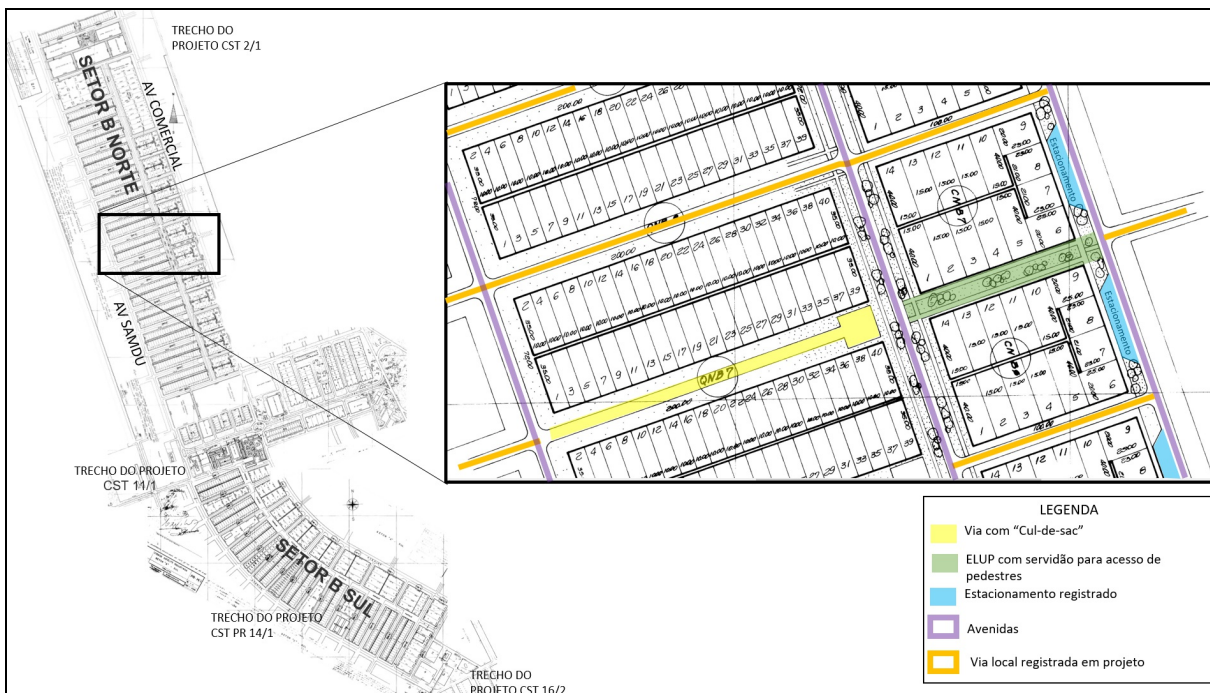


Figura 6: Destaque do sistema viário implantado no Setor B Norte e o projetado (junção dos projetos registrados). Fonte: Mapoteca/SEDUH.

3.2.3. O Projeto urbanístico do Setor B Sul - CST PR 14/1, registrado em 31/10/1962, separou as quadras QSB e CSB por Espaços Livres de Uso Públicos designados como parque com função de separar as áreas residenciais e de serviços públicos da parte destinada ao comércio, mantendo o principal fluxo de veículos e estacionamento ao logo da Avenida Comercial (**Figuras 7 e 8**);

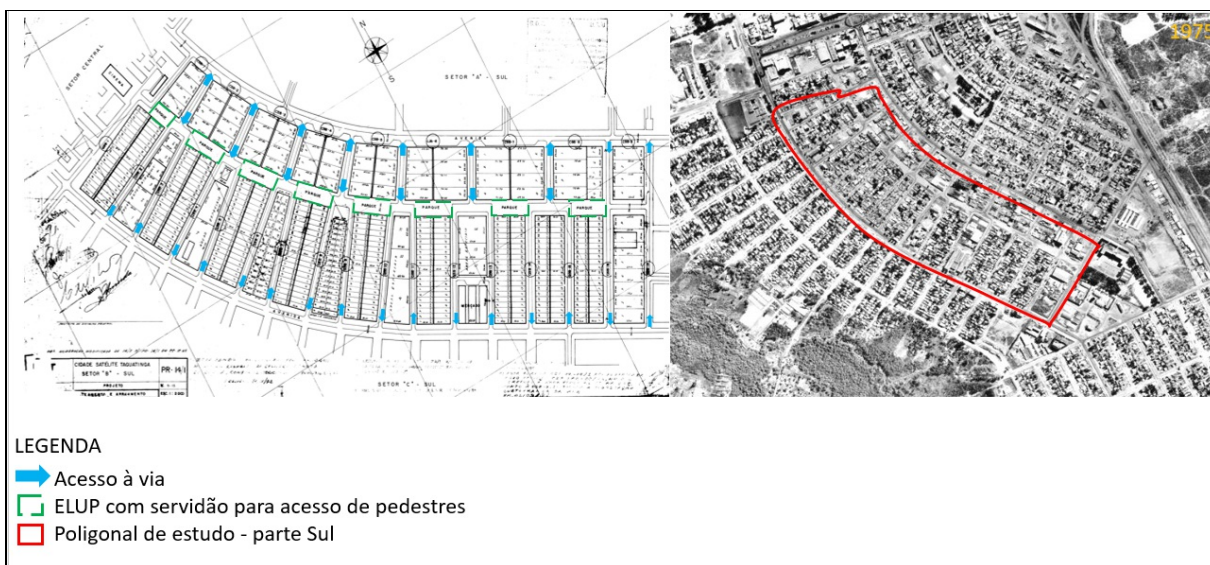


Figura 7: Comparativo do sistema viário implantado no Setor B Sul e o projetado - CST PR 14/1. Fonte: Base Geoportal e Mapoteca/SEDUH.

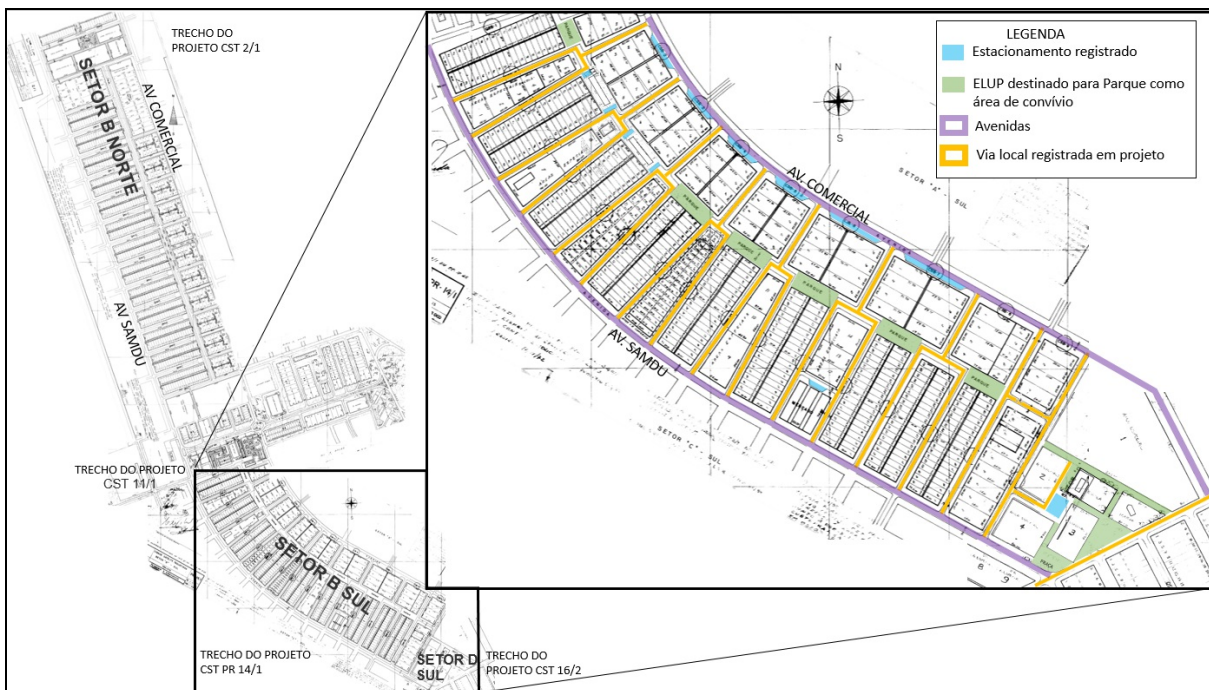


Figura 8: Destaque do sistema viário implantado no Setor B Sul e o projetado (junção dos projetos registrados). Fonte: Base Mapoteca/SEDUH.

4. Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

4.1. O local objeto da intervenção, de acordo com o macrozoneamento do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, aprovado pela [Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), atualizada pela [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#), está inserido na Macrozona Urbana, na Zona Urbana Consolidada, **Figura 9**;

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

...

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”;

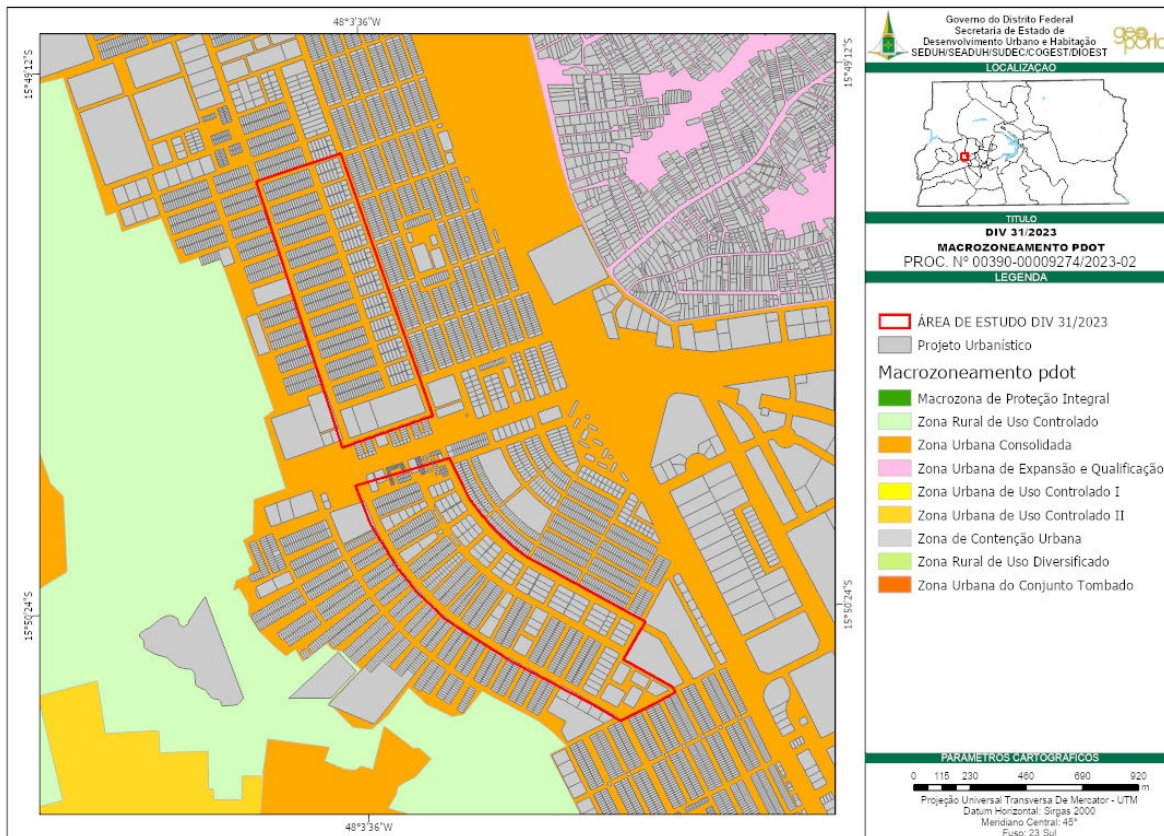


Figura 9: Zoneamento - Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT. Fonte: ArcGis/SEDUH.

4.2. A poligonal está inserida na Zona de Alta Densidade (>150 hab/ha) e Média de (>50 e >150 hab/ha) de acordo com o art. 72 e Mapa 3, Anexo III do PDOT, **Figura 10;**

“Art. 3º - O Plano Diretor Local de Taguatinga tem como objetivos:

I - promover a dinamização territorial de Taguatinga, em articulação com as Regiões Administrativas de Ceilândia e Samambaia, localizadas na área central do eixo oeste-sudoeste do Distrito Federal, definido com o Zona Urbana de Dinamização pelo PDOT;

II - viabilizar o desenvolvimento de atividades econômicas, estabelecendo as condições urbanísticas necessárias à autonomia socioeconômica da RA III;

III - promover a integração físico-funcional entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia;

IV - simplificar as normas de uso e ocupação do solo e adequá-las à dinâmica socioeconômica;

V - proporcionar à coletividade o retomo da valorização imobiliária decorrente das intervenções do poder público;

VI - preservar a qualidade do meio ambiente e dos recursos naturais; VII - racionalizar os custos de urbanização e de infraestrutura;

VIII - melhorar a qualidade dos espaços públicos;”

IX - otimizar a circulação viária.

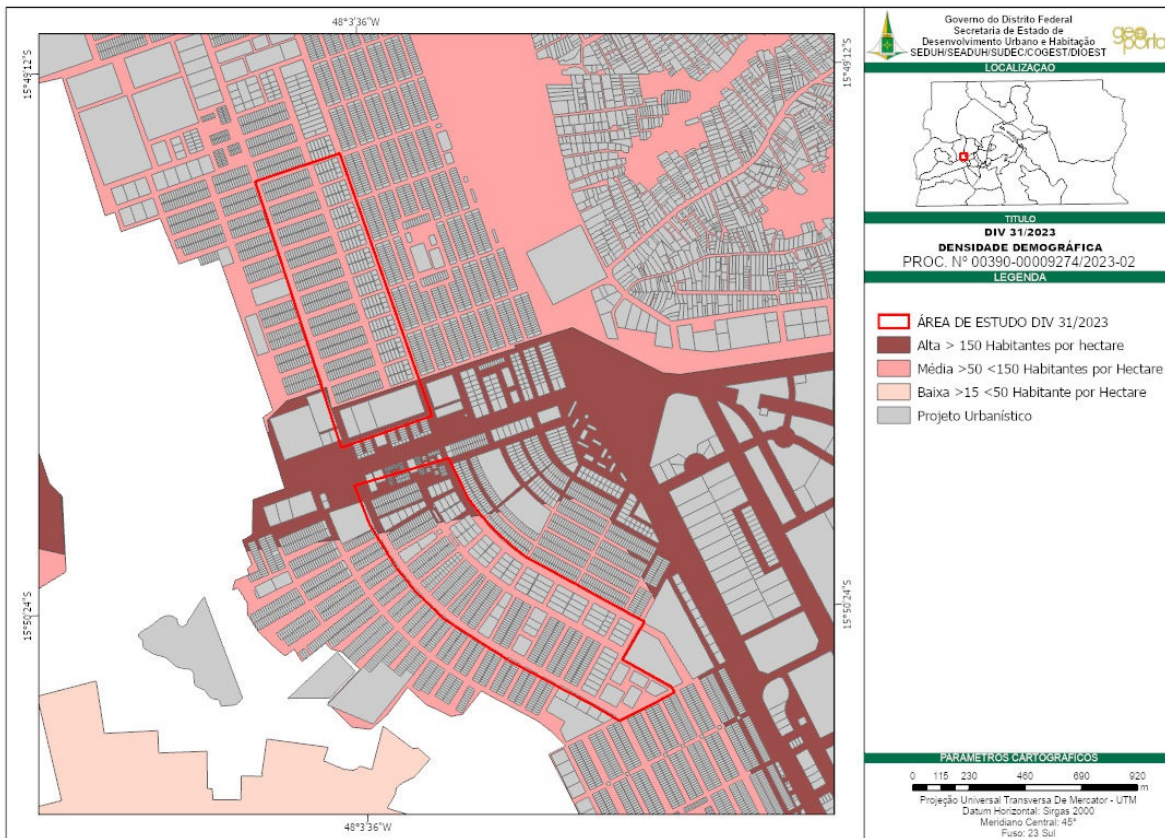


Figura 10: Densidade - Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT. Fonte: ArcGis/SEDUH.

5. Plano Diretor Local – PDL

5.1. A área de estudo está Inserida no Plano Diretor Local - PDL de Taguatinga, aprovado pela [Lei Complementar nº 90, de 11 de março de 1998](#), dentro da área do Centro Urbano Local com ligação entre os demais Centros Urbanos por meio do Corredor de Atividades, conforme o artigo 17, que indica a criação do Anel Viário Taguatinga-Samambaia-Ceilândia (**Figura 11**);

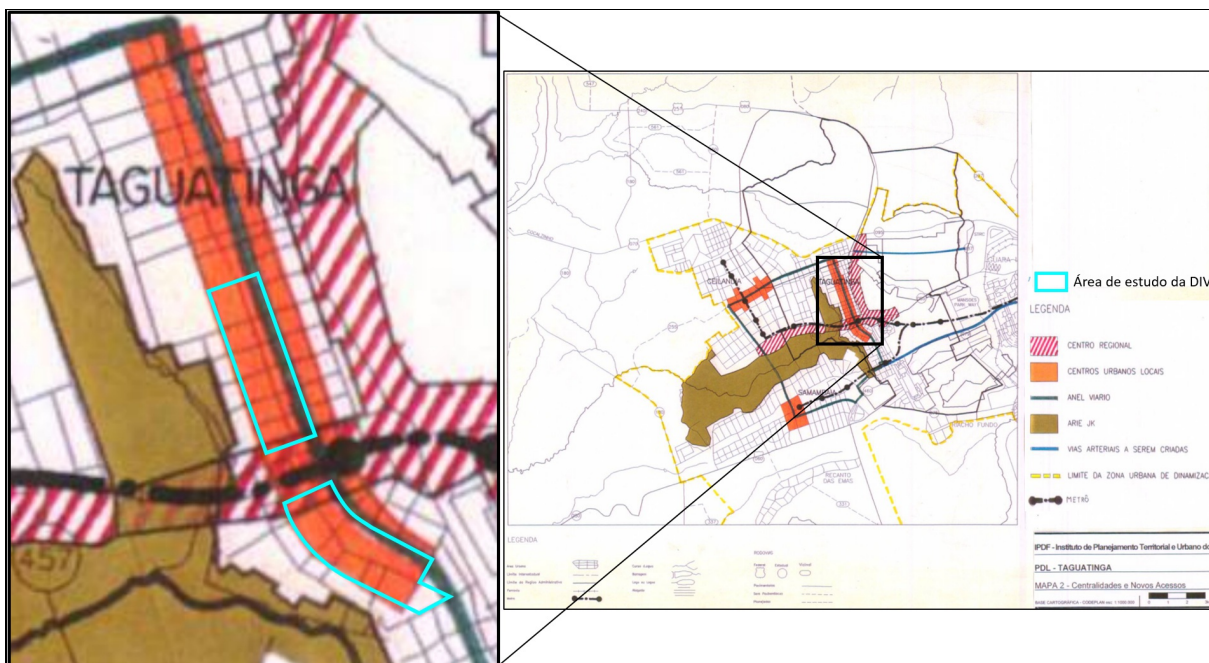


Figura 11: Caracterização - PDL. Fonte: PDL de Taguatinga/SEDUH.

"Art. 17 - Fica constituído o Corredor de Atividades, por meio da criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Ceilândia 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 e ocupação do solo diferenciados para os lotes lindeiras;
- II - atribuição de prioridade ao transporte coletivo, com a criação de canaleta exclusiva para transporte coletivo ou de massa;
- III - intervenção viária e paisagística, com previsão de a locação de mobiliário urbano, travessias seguras e outros elementos que facilitem a circulação e o bem-estar do pedestre.

§ 2º O anel viário, conforme indicado no Mapa 4 do Anexo I, será composto, em Taguatinga, pelas seguintes vias:

- I - Avenida Hélio Prates;
- U - Avenida Comercial, prolongada na Quadra QSD até a Estação nº 30 do metrô;
- III - via de ligação entre as Avenidas Comercial e SAMDU, na Quadra QSD;
- IV - prolongamento da Avenida SAMDU Sul, entre as Quadras QSD e QSE;
- V - via de ligação entre a QSE e a Avenida Leste de Samambaia, atravessando a ARIE Parque Juscelino Kubitschek".

5.2. Para o sistema viário integrante desta DIV 31/2023 o PDL de Taguatinga estabeleceu nos artigo 33 e 36 as seguintes diretrizes:

"Art. 33 - Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para as vias principais:

I - alteração e adaptação das vias componentes do Corredor de Atividades, por meio de implantação de canaleta central ou pista exclusiva para transporte coletivo ou de massa;

II - alteração da Avenida Comercial, por meio de seu prolongamento na QSD, entre as Quadras 9, 21, 29, 41 e 53, e da utilização da anterior faixa de afastamento obrigatório dos lotes das Quadras QNA, QND, QSA e QSD com testada voltada para ela, em conformidade com o croqui constante do Anexo V, com o disposto no art. 121 e com o estabelecido a seguir:

a) fica definido o alargamento do logradouro público e destinada uma faixa de recuo para integrar área de estacionamento público de veículos, com largura de dois metros, nos lotes da QNA, QND e QSA, e de um metro, nos lotes da QSD;

b) fica destinada uma faixa de três metros de largura para galeria de circulação de pedestres, no interior dos lotes mencionados no caput, a partir da nova testada para eles fixada;

III - alteração da Avenida SAMDU, com atribuição de características de eixo de circulação, ligando as partes sul e norte de Taguatinga;

IV - reformulação da via de ligação entre as Quadras QNL e a EPCT;

V - reformulação da via de ligação entre a Quadra QSC e o Setor de Mansões Taguatinga;

VI - reformulação do sistema viário das Quadras QSE e QSF para favorecer a circulação do transporte coletivo;

VII - reformulação do sistema viário da Quadra QNJ para a operação em sistema viário, no sentido perpendicular à Avenida Hélio Prates;

VIII - reformulação do sistema viário da Quadra QNM, com ligações diretas entre Ceilândia e a via marginal à BR 070, preferencialmente na QNM 38 e QNM 42.

§ 1º - O prolongamento da Avenida Comercial mencionado no inciso II assume o nome dessa Avenida.

§ 2º - O trecho da EPCT compreendido entre as rodovias BR 060 e BR 070 acumula as características de eixo de circulação e de avenida de atividades.

§ 3º - É declarada de utilidade pública, para posterior desapropriação, a faixa de recuo mencionada na alínea "a" do inciso II.

(...)

Art. 36 - Ficam estabelecidas as seguintes diretrizes de intervenção para as vias secundárias:

I - redução do número de acessos à Avenida Comercial, mantidos, preferencialmente, os acessos das vias que estabelecem ligação direta da Avenida SAMDU à EPCT, com instalação de semáforos nos cruzamentos

6. Aspectos Ambientais

6.1. Tendo em vista que a área objeto desta DIV 31/2023 está localizada em área urbana consolidada e não interfere com a Área de Proteção Ambiental - APA (**Figura 12**), não foi identificado risco ambiental significativo para a área da APA em decorrência da alteração e regularização do sistema viário dentro da poligonal da DIV;

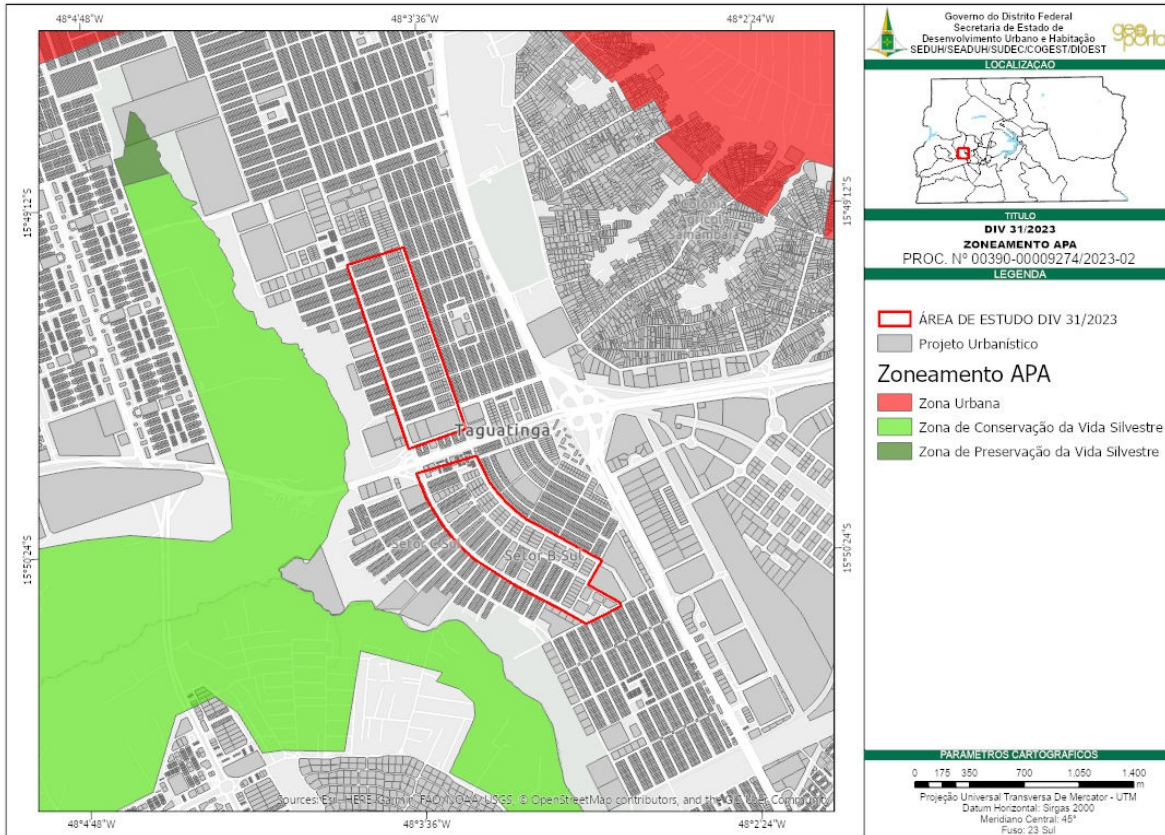


Figura 12: Enquadramento na APA. Fonte: Base de dados <https://sisdia.df.gov.br/webgis/>.

6.2. 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 Subzona Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 – SZDPE 2, definida no art. 13 e art. 25 (**Figura 13**);

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

(...)

II - Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 2 - **SZDPE 2** destinada à integração de núcleos urbanos no eixo sudoeste-sul do Distrito Federal, por meio da implantação de infraestrutura de transporte público coletivo de média e alta capacidade; à consolidação de centralidades urbanas; à qualificação urbana, asseguradas, prioritariamente, as atividades N3, N4 e N5; e à implantação da ADP II e da ADP III; (grifo nosso)

(...)

Art. 25. São diretrizes para a SZDPE 2:

I - a implantação das ADP II e ADP III, indicadas no Mapa 14, conforme o disposto na Tabela Única do Anexo Único;

II - a dinamização econômica de atividades N2, N3, N4 e N5;

III - a instituição de programas de capacitação e qualificação profissional de mão de obra, de forma a reduzir os níveis de vulnerabilidade social;

IV - a requalificação urbana, particularmente das áreas centrais dos núcleos urbanos, utilizando instrumentos de política urbana que levem à existência de cidades compactas e à otimização da infraestrutura;

V - a interligação dos núcleos urbanos de Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo II, Gama e Santa Maria, por meio da implantação de infraestrutura de transporte de alta e média

capacidade;

VI - a qualificação do Arco Sul do Anel Rodoviário do Distrito Federal de forma a assegurar o escoamento da produção e a mobilidade no sentido leste-oeste;

VII - a implantação do Sistema de Áreas Verdes Permeáveis Intraurbanas, com destaque para a proteção e implementação das unidades de conservação e a consolidação dos conectores ambientais, conforme disposto no art. 49, VI;

VIII - a observância no estabelecimento de empreendimentos da compatibilização com os riscos ecológicos, especialmente o risco de perda de área de recarga de aquífero;

IX - a priorização da implantação do módulo do Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar previsto no art. 50, V;

X - a manutenção das atividades N1 e N2, de forma a assegurar a prestação de serviços ecossistêmicos das áreas com características rurais em zonas urbanas;

XI - a redução das perdas físicas de água na rede da concessionária, na extração e na distribuição, reforçando o monitoramento e a intervenção nas regiões administrativas com perdas superiores a 20%;

XII - a coibição do parcelamento irregular do solo e do reparcelamento de chácaras, especialmente nas áreas de contribuição do reservatório do Corumbá e áreas prioritárias de recarga de aquíferos".

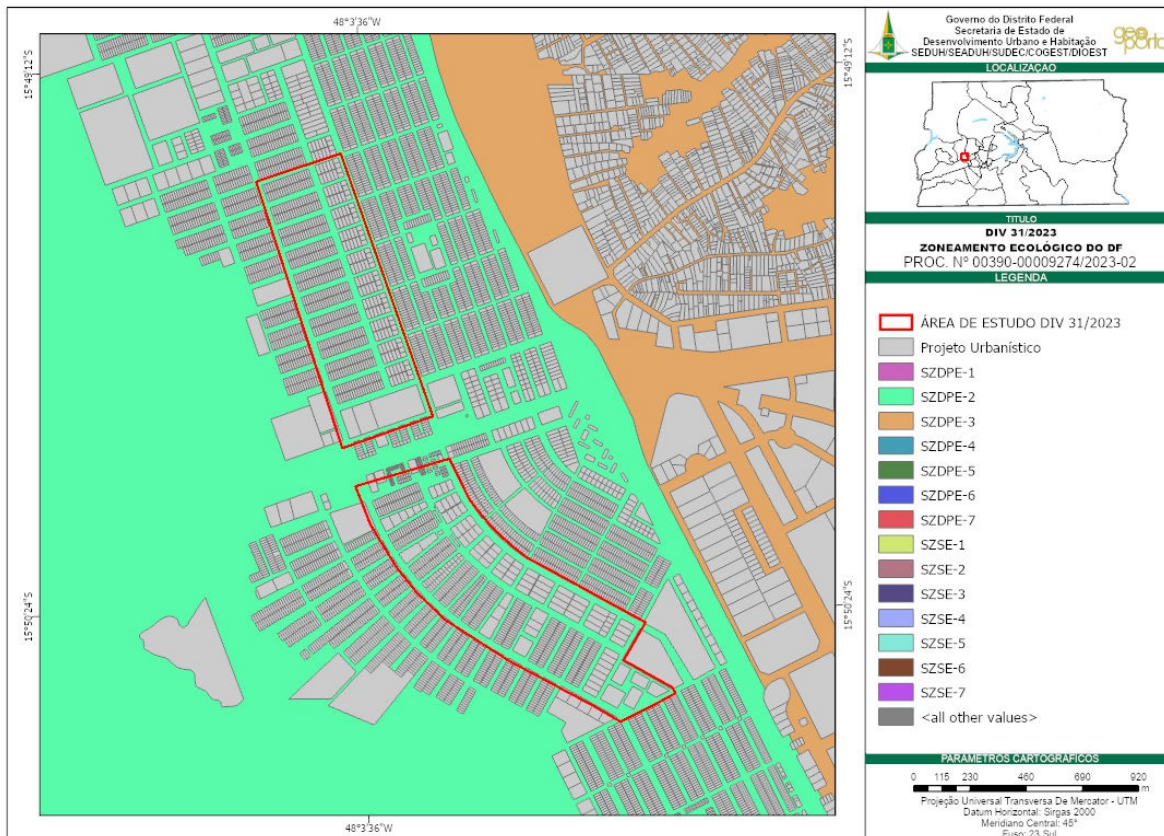


Figura 13: Zoneamento Ecológico Econômico do DF. Fonte: Base de dados <https://sisdia.df.gov.br/webgis/>.

8. Caracterização da área de intervenção

8.1. Lei de Uso e Ocupação - LUOS

8.1.1. Os lotes circunvizinhos a esta DIV 05/2022 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 unidade de uso e ocupação do solo UOS RO 1, RO 2, CSIIR 1, CSIIR 2, CSIIR 1 NO, CSIIR 2 NO e UOS Inst EP, (**Figura 14**), no qual o Art 5º 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:

a) CSIIR 1 - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;

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:

a) CSIIR 1 NO - localiza-se nas áreas internas dos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, e possui abrangência local;

b) CSIIR 2 NO - 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";

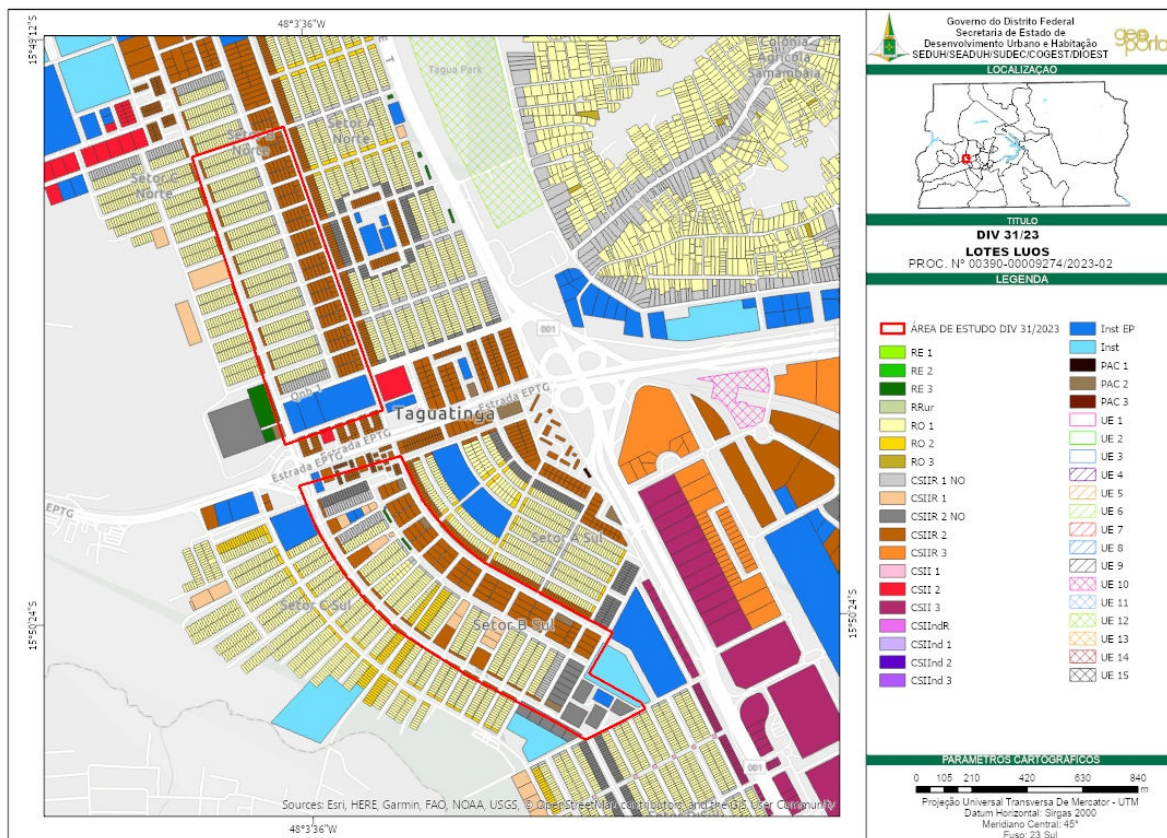


Figura 14: Enquadramento da área na LUOS. Fonte: Mapoteca/SEDUH.

8.1.2. É um dos objetivos da LUOS, conforme o artigo 4º, “estimular a utilização do transporte coletivo e dos modos não motorizados e não poluentes de deslocamento”, bem como promover a dinâmica urbana, redução de deslocamentos e proporcionar melhor integração do espaço público com o privado, sendo fator importante para os estudos e elaboração do projeto de intervenção viária para o local;

"Art. 4º São objetivos da LUOS:

- I - propiciar a descentralização da oferta de emprego e serviços, de habitação e dos equipamentos de educação, saúde e lazer;
- II - aumentar a diversidade de usos e atividades para promover a dinâmica urbana e a redução de deslocamentos;
- III - proporcionar melhor integração do espaço público com o privado;
- IV - propiciar a implementação das estratégias de ordenamento territorial expressas no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT pertinentes a esta Lei Complementar;
- V - promover a manutenção de áreas vegetadas internas às propriedades públicas e privadas, com prioridade para a arborização;
- VI - preservar os aspectos da paisagem urbana, do Conjunto Urbanístico de Brasília e do entorno dos bens tombados individualmente;
- VII - estimular a utilização do transporte coletivo e dos modos não motorizados e não poluentes de deslocamento;
- VIII - estabelecer metodologia e critérios para definição de parâmetros de uso e ocupação do solo de projetos de novos parcelamentos do solo compatíveis com a LUOS".

8.2. Projetos Urbanísticos

8.2.1. A poligonal da DIV 31/2023 e seu entorno encontram-se inseridos nos seguintes projetos urbanísticos registrados em cartório, destacados na **Figura 15**:

- Setor B Norte: CST 2/1 e URB 072/1985;
- Setor B Sul: CST PR 14/1, CST PR 67/1, CST PR 340/1, URB 022/1988 e URB 127/1993;
- Setor D Sul: CST 16/2;
- Lotes registrados para Banca de Jornais e classificados pela LUOS como Unidade Especial - UE 1 (mobiliário urbano): CST PR 254/1, CST PR 255/1 e CST PR 267/1.

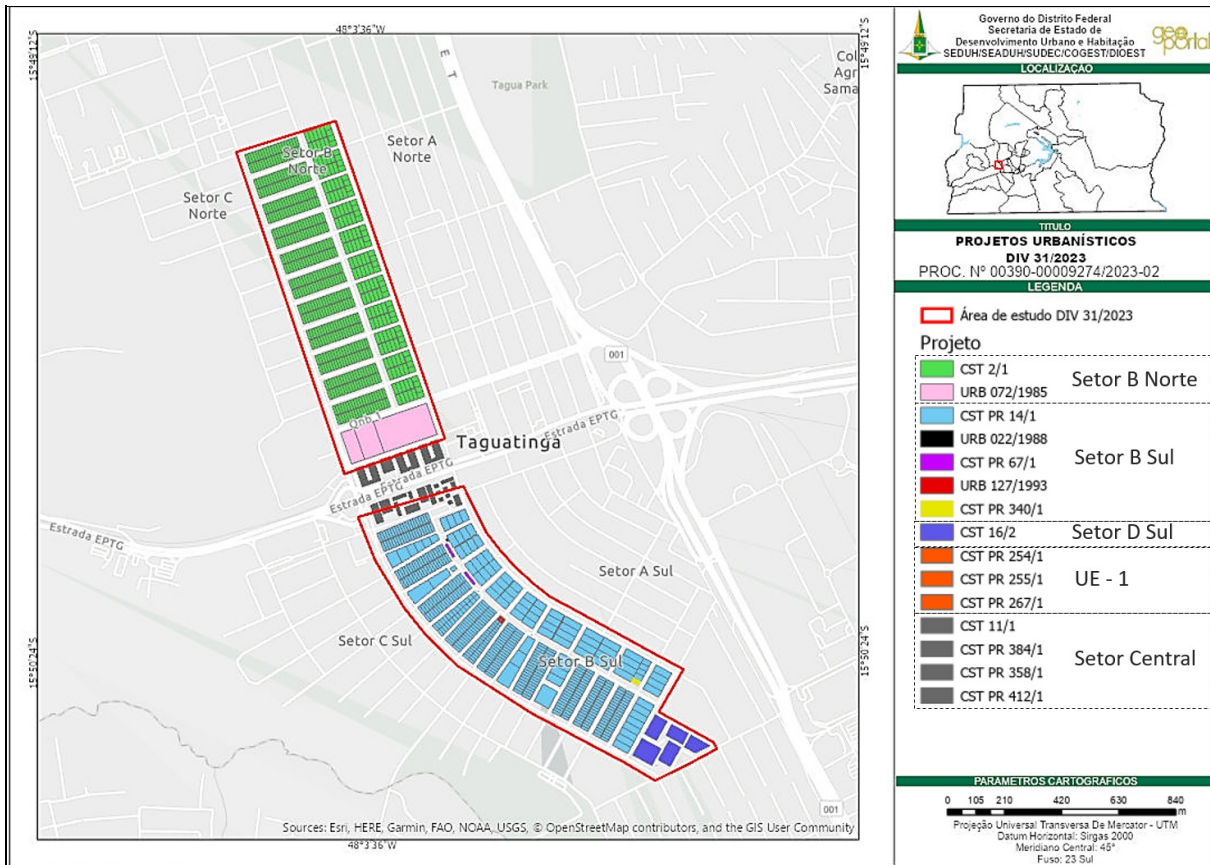


Figura 15: Projetos de Urbanismo identificados na área da DIV. Fonte: SEDUH/DIOEST com base da Mapoteca/SEDUH.

8.2.2. O sistema viário implantado na área de estudo da DIV 31/2023 apresenta pontos que diferem com o projeto de urbanismo registrado, com vias e estacionamentos implantados sem o registro de projeto de alteração do sistema viário - SIV, suprimindo as áreas permeáveis e de circulação de pedestres (**Figuras 16 e 17**);

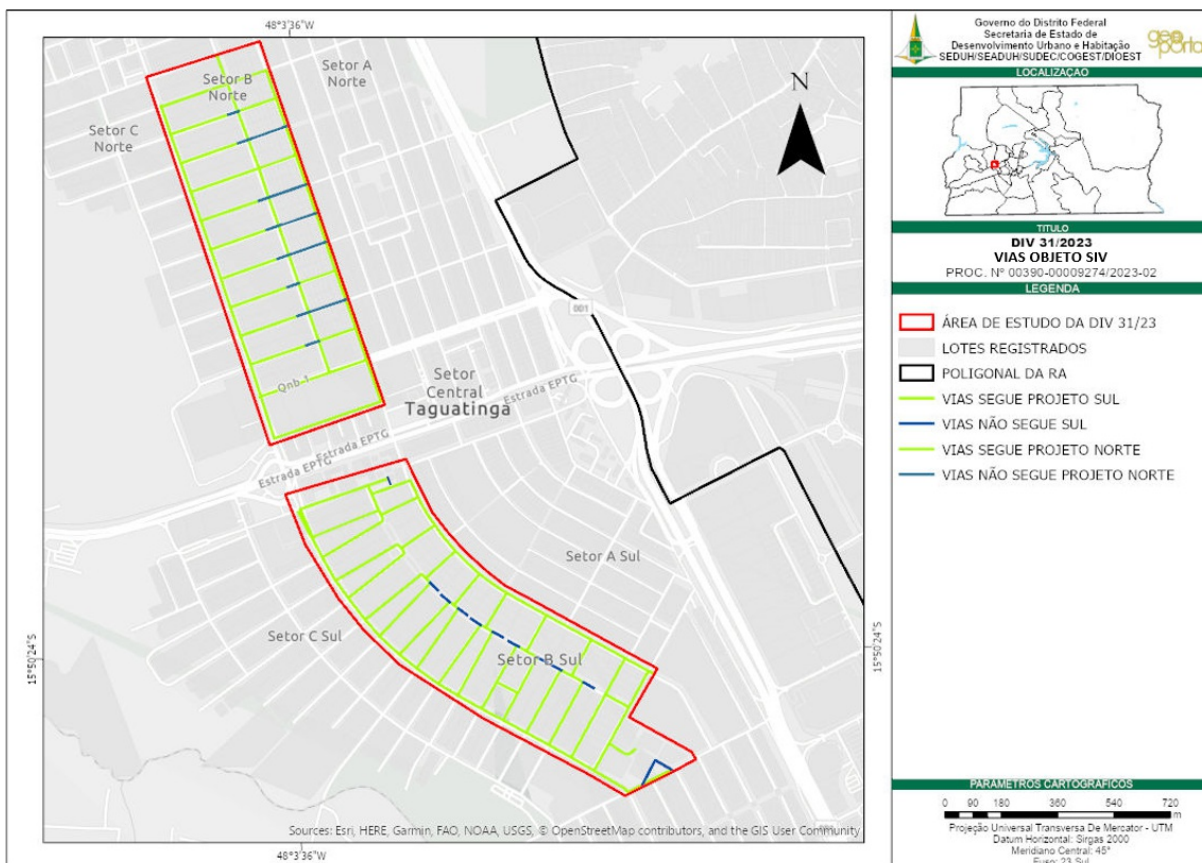


Figura 16: Indicação das vias abertas com e sem projeto SIV. Fonte: SEDUH/DIOEST.

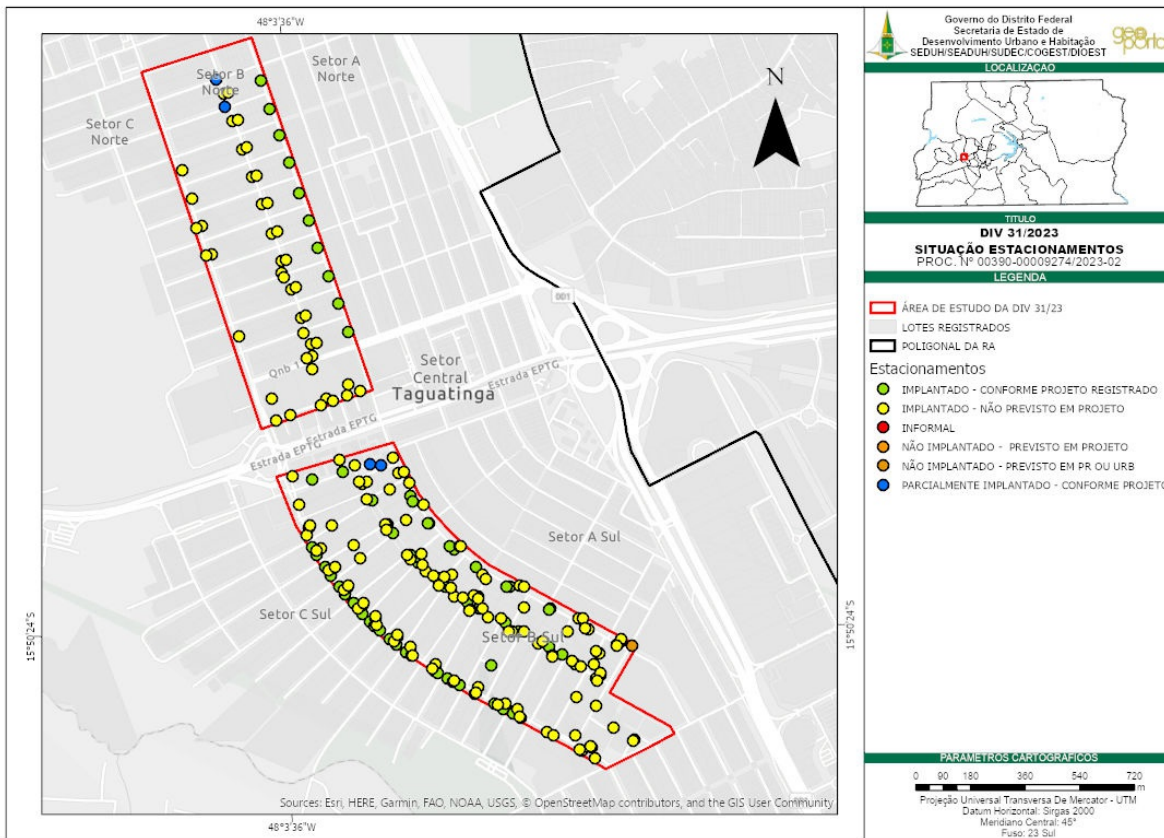


Figura 17: Indicação dos estacionamentos implantados com e sem projeto SIV. Fonte: SEDUH/DIOEST.

8.3. Características da via

8.3.1. As vias constantes desta DIV 031/2023, no contexto do PDOT vigente, estão classificada como Via de Atividades nas Avenidas SAMDU e Comercial (Sul e Norte), Via de Circulação na CNB 6 e Via local para as demais áreas com características residenciais (**Figura 18**);

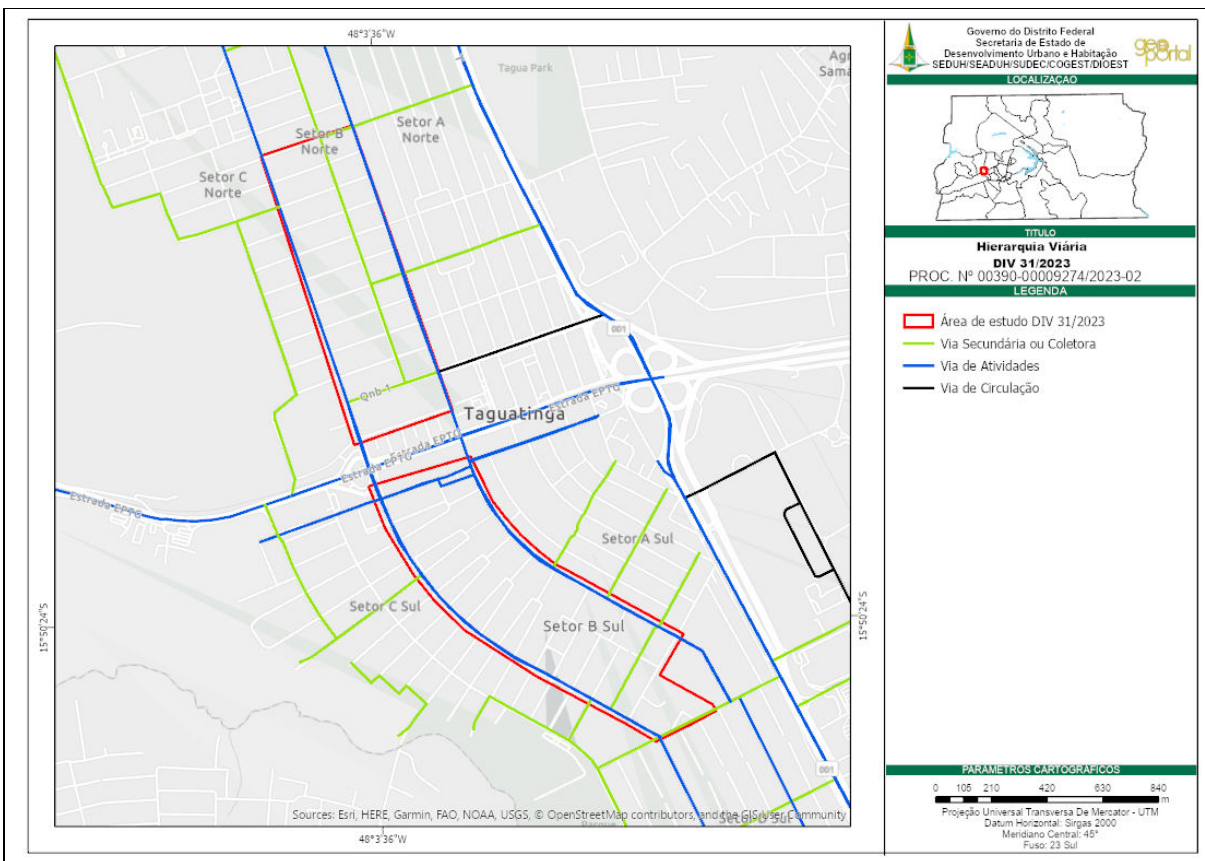


Figura 18: Enquadramento da DIV 05/2022 na hierarquia viária do PDOT/2012. Fonte: SEDUH/DIOEST.

8.3.3. A poligonal da DIV 31/2023 está inserida em área com linha de transporte de massa e possui linhas de ônibus que atendem aos Setores B Sul e Norte, também está parcialmente dentro do raio de influência de 600 metros da zona de alta acessibilidade do Metrô, conforme destacado na **Figura**

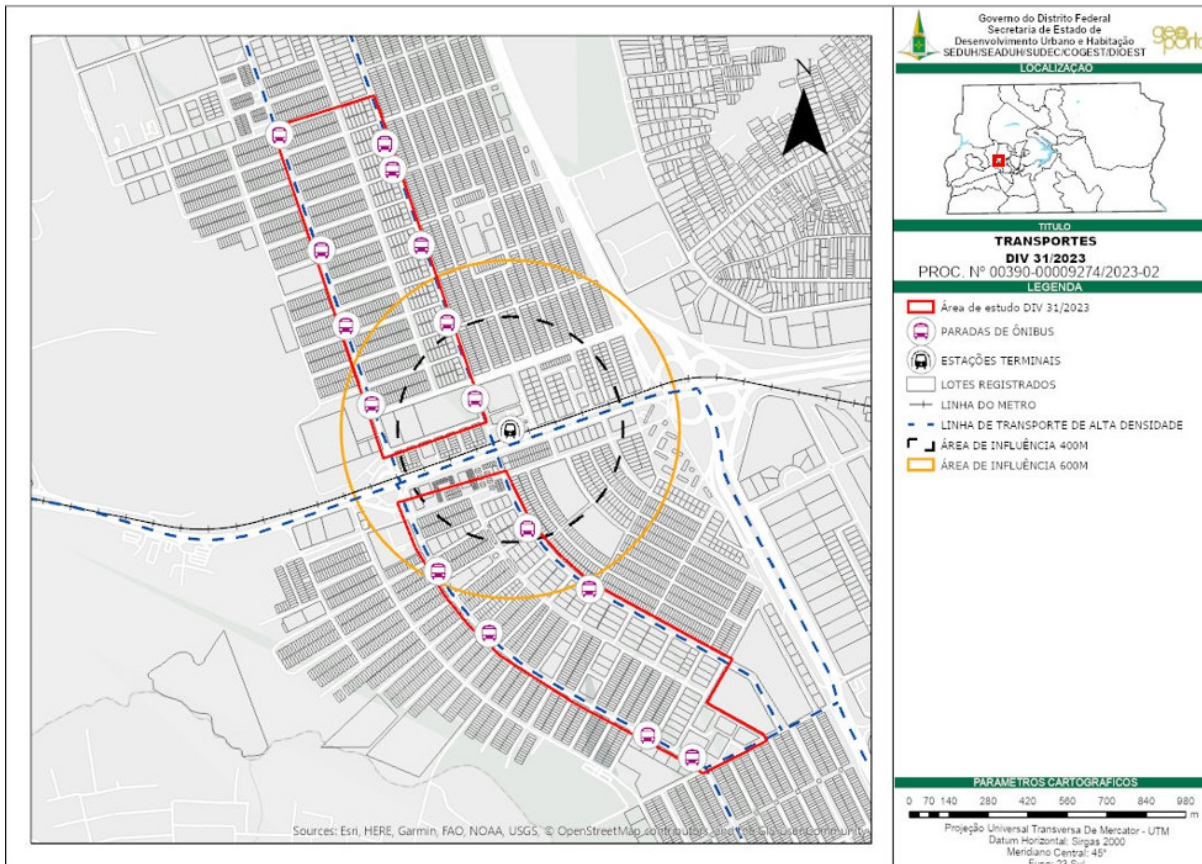


Figura 19: Enquadramento da DIV 05/2022 no transporte de Alta densidade. Fonte: SEDUH/DIOEST.

8.4. Interferência com Estudos, Diretrizes e Projetos

8.4.1. Foram identificados os seguintes projetos que interferem com a área de estudo da DIV 31/2023 (**Figura 20**):

- Em verde: o Projeto de Urbanismo URB-MDE 061/2019, que trata da regularização dos lotes da Junta Militar e do Conselho Tutelar localizados na C 12 em Taguatinga Centro – RA III;
- Em Roxo: o Projeto de Paisagismo - PSG-MDE 114/2022, para a requalificação da Praça do Relógio em Taguatinga;
- Em azul: o Projeto DET-MDE 017/2016, que trata da Rota acessível ao Hospital de Taguatinga;
- Em amarelo: os Projetos de Sistema Viário - SIV-MDE 146/2017 e SIV-MDE 147/2017 que trata da Requalificação com implantação de Binário nas Avenidas SAMDU e Comercial Norte.

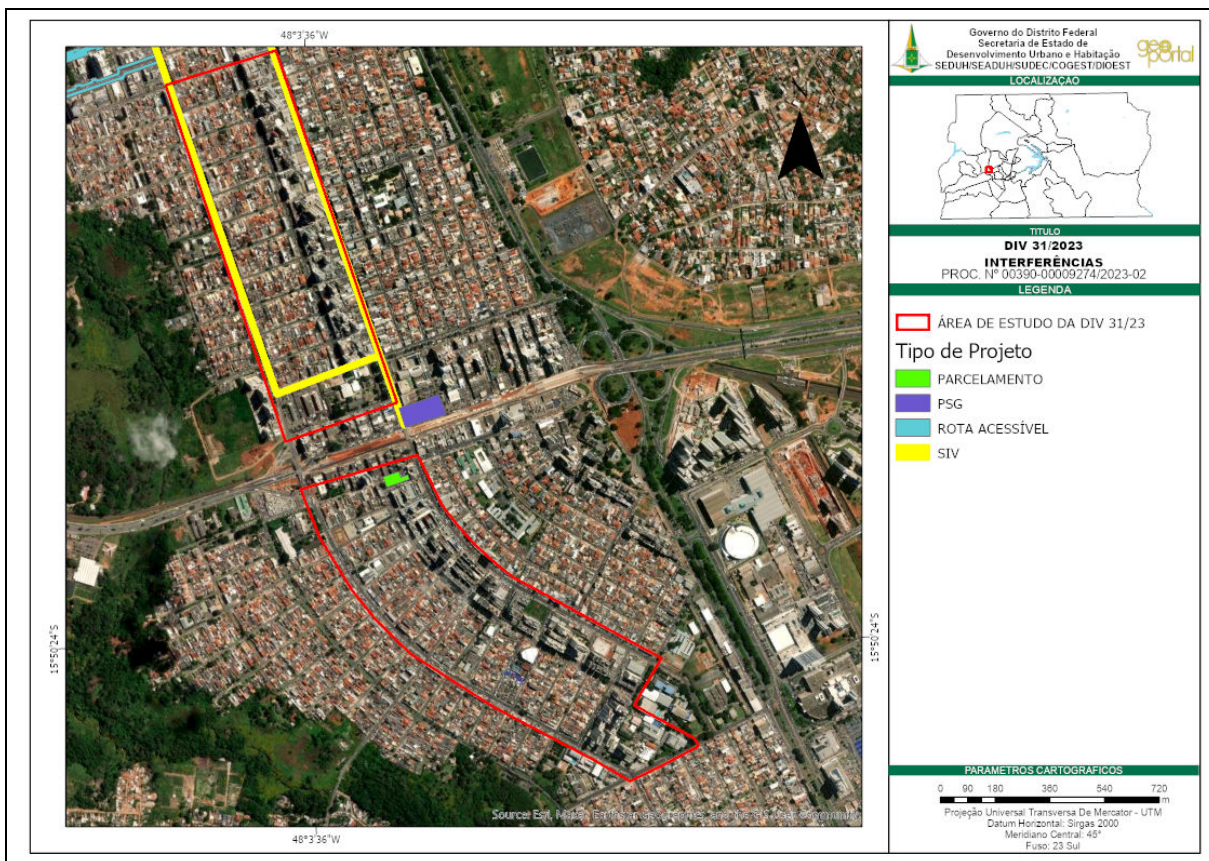


Figura 20: Projetos que interferem com a área da DIV. Fonte: SEDUH/DIOEST com base Geoportal.

8.5. Relatório Fotográfico

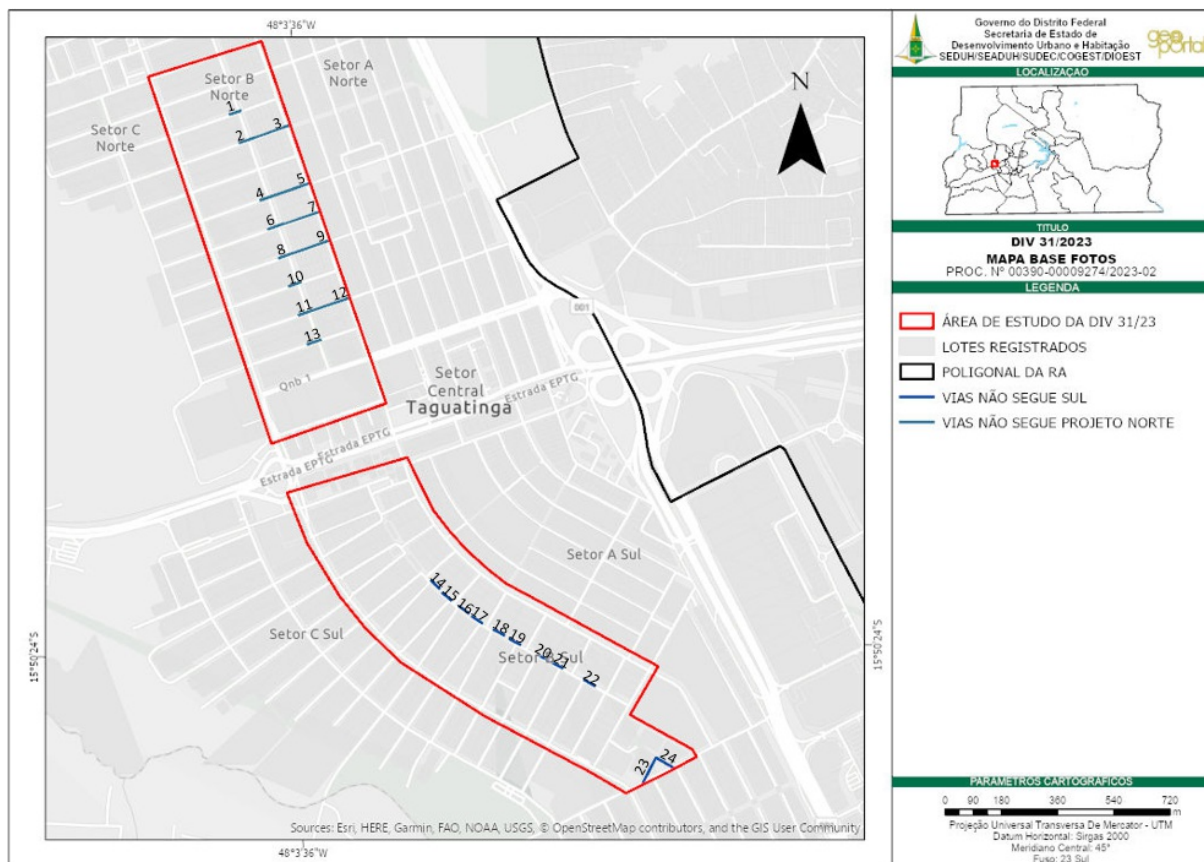


Figura 21: Vistas das áreas que não seguem projeto da DIV. Fonte: SEDUH/DIOEST com base Geoportal.



Figura 22: Vistas das áreas que não seguem projeto parte Norte. Fonte: SEDUH/DIOEST com base no Google Maps.



Figura 23: Vistas das áreas que não seguem projeto parte Sul. Fonte: SEDUH/DIOEST com base no Google Maps.

8.5.1 Diagnóstico

O diagnóstico da área objeto de estudo, destaca a presença de estacionamentos implantados em locais não previstos nos projetos, especialmente em áreas de praça ou parque. Além disso, observa-se a existência de aberturas não planejadas nos "cul-de-sac" que eram previstos em projeto mas ocorreu a conexão das vias na parte Norte e áreas públicas como praças cercadas que contribui para desafios na acessibilidade pública.

9. Diretrizes Gerais

9.1. 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;

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

9.3. 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;

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

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

9.6. 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;

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

9.8. Eliminar discontinuidades e gargalos;

9.9. Promover o ordenamento dos espaços públicos e qualificação das vias implantadas passíveis de regularização;

9.10. Promover o uso de soluções sustentáveis na elaboração dos projetos, sempre que possível;

9.11. Compatibilizar com os projetos existentes, evitando duplicidade de propostas, sobreposição com lotes e projetos em desenvolvimento na área da DIV.

10. Diretrizes específicas

10.1 Croqui de regularizar indicando vias abertas, estacionamentos irregulares e praças com projeto registrados:

- Manter a área bruta da praça registrada, remover o bolsão de estacionamento e cercamento da área pública conforme o projeto registrado em cartório CST PR 267/1;
- Compensar por meio projeto de paisagismo a praça registrada em cartório CST PR 11/1 ocupada por estacionamento, em outra área com as mesmas medidas, atendendo ao artigo 109 do PDL de Taguatinga;
- Consultar esta SEDUH sobre o projeto em elaboração URB-MDE 81/2019 para compatibilização dos projetos;
- Elaborar projeto de paisagismo para as ELUPS listados na **figura 24**;
- Regularizar as vias e os estacionamentos indicados na **figura 24**;
- Remover os estacionamentos indicados na **figura 24**;
- Qualificar a área do projeto urbanístico CST 16/2 se possível criando vias compartilhadas.

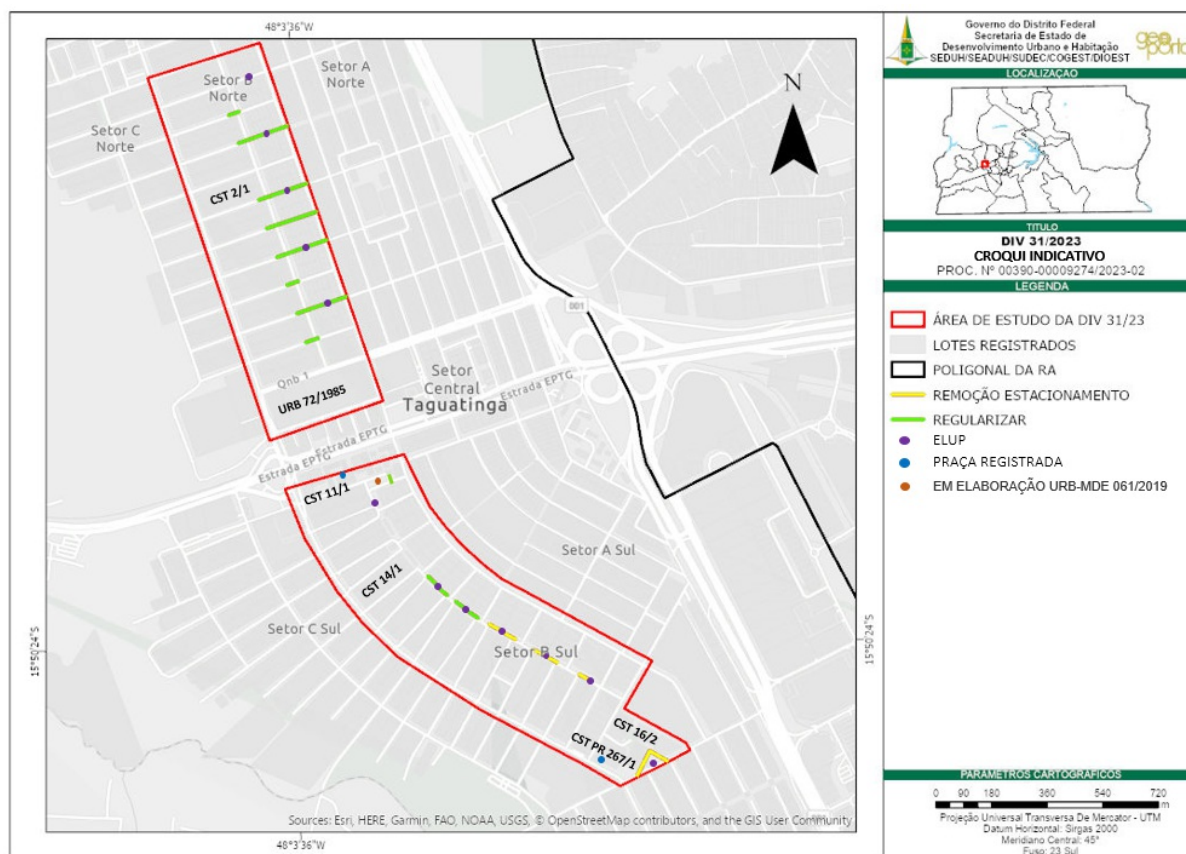


Figura 24: Croqui indicativo. Fonte: SEDUH/DIOEST com base no Google Maps.

10.2. Calçadas

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

10.2.2. 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;

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

10.2.4. 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;

10.2.5. 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 ABNT [NBR 9050](#) 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;

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

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

10.2.8. 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;

10.2.9. Assegurar o acesso aos lotes existentes, compatibilizando de forma acessível o piso da calçada com a via, conforme estabelecido na ABNT [NBR 9050](#) e no [Decreto nº 43.056, de 03 de março de 2022](#), que regulamenta a [Lei nº 6.138, de 26 de abril de 2018](#), que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal - COE/DF;

10.2.10. 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](#) e [NBR 16537](#) (acessibilidade - sinalização tátil no piso);

10.2.11. 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;

10.2.12. Remover obstruções, ocupações e cercamentos ao longo das calçadas.

10.3. Estacionamentos

10.3.1. 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;

10.3.2. Garantir que os estacionamentos contendam paraciclos ou bicicletários, os quais não devem obstruir o passeio, permitindo a livre circulação de pedestres;

10.3.3. 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;

10.3.4. 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;

10.3.5. Remover ou relocar os estacionamentos implantados em áreas de praça definida em projeto de urbanismo registrado em cartório;

10.3.6. Compatibilizar as dimensões dos estacionamentos existentes, as vias de ligação entre as quadras CSB e QSB e CNB e QNB

10.4. Sinalização

10.4.1. 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 e do [Decreto nº 39.272/2018](#), de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;

10.4.2. Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para deficientes, idosos e motocicletas, conforme a ABNT NBR 9050;

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

10.5. Ciclovias

10.5.1. Garantir uma superfície de rolamento regular, antiderrapante, impermeável e se possível, de aspecto agradável, além de prever a drenagem adequada para evitar a formação de poças de água na via ciclável;

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

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

10.5.4. Compatibilizar com os demais projetos de ciclovias, ciclofaixas ou ciclorotas existentes;

10.5.5. Diferenciar visualmente a superfície da ciclovia e do passeio, para o caso de implantação de ciclovia próxima à calçada de pedestre, de modo que não haja a invasão da ciclovia pelo pedestre e vice-versa.

10.6. Paisagismo

10.6.1. Requalificar as praças registradas nos projetos urbanísticos CST PR 267/1 e CST PR 358/1, respeitando o disposto no artigo 109 do PDL de Taguatinga:

"Art. 109 - As áreas de uso comum do povo destinadas a praças públicas, com registro cartorial, não poderão ter a sua área bruta reduzida" (PDL).

10.6.2. Propor compensação e qualificação as áreas destinadas aos parques do Setor B SUL;

10.6.3. Remover os cercamentos de área pública e qualificar os espaços de modo que possa garantir a prática da vida pública, a circulação dos pedestres, o lazer e recreação;

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

10.6.5. Priorizar o plantio de espécies nativas do Cerrado, conforme dispõe o artigo 19 da [Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019](#);

10.6.6. 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;

10.6.7. 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;

10.6.8. Utilizar nos estacionamentos vegetação de porte arbóreo, com distanciamento máximo de 10,00m entre as árvores em fileira de vagas, conforme o [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, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos;

10.6.9. 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;

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

10.6.11. 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.

10.7. Iluminação

10.7.1. 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;

10.7.2. 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;

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

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

10.7.5. 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.

10.8. Mobiliário Urbano

10.8.1. 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;

10.8.2. 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;

10.8.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

10.8.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

10.8.6. 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;

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

10.9. Redes de Infraestrutura

10.9.1. 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;

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

10.9.3. Prever rede de drenagem de águas pluviais ou soluções integradas ao desenho urbano, como jardins de chuva, de acordo com a necessidade.

11. Disposições Finais

11.1. 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;

11.2. 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”;

11.3. 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 31/2023 ;

11.4. 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;

12. 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.

DISTRITO FEDERAL. [Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#) - Institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório.

Guia de Urbanização. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação, 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2018/07/Guia-de-Urbanizacao_Revisão_Eleicoes.pdf>

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 **GIOVANNA MARINHO DE SOUZA ALMEIDA - Matr.0283981-4, Assessor(a)**, em 15/12/2023, às 10:56, 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 15/12/2023, às 10:57, 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 15/12/2023, às 10:59, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=128003967 código CRC= **BB62AD0F**.

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