



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

Coordenação de Gestão Urbana
Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Oeste

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

DIRETRIZES DE INTERVENÇÃO VIÁRIA

DIV 05/2023

INTERVENÇÃO VIÁRIA - ENTREQUADRAS EQNN - CEILÂNDIA

Processo SEI nº 00390-00002459/2023-88
Elaboração: Thiago Araujo Possidônio - Assessor (COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Cooperação: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Equipe técnica: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH), Francisco José Antunes Ferreira – Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH), Márcio Brito Silva Ferreira – Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH), Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH), Thiago Araujo Possidônio - Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH).
Coordenação: Letícia Luzardo de Sousa - Subsecretária substituta (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Supervisão: : Janaína Domingos Vieira - Secretária Adjunta (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Interessado: Administração Regional de Ceilândia
Endereço: Setor N Norte EQNN - Ceilândia RA IX/ RA-CEIL

1. Disposições Iniciais

1.1. A Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH, órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal é o órgão que formula diretrizes para a elaboração de projetos de alteração de parcelamento existente, de sistema viário e de qualificação urbana, regulamentado pela [Portaria nº 227, de 11 de julho de 2022](#) que aprova o Regimento Interno da SEDUH;

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de projeto de intervenção viária referente à implantação de estacionamento ao lote B, em frente à CEM 08, situada na EQNN 5/7, Setor N Norte, Ceilândia/DF, conforme orientações constantes no Processo SEI nº [00138-00000363/2023-76](#), cuja ação foi motivada pela requisição da Administração de Ceilândia;

1.2.1. Por meio da demanda para intervenção viária nas entrequadras EQNN próximas à linha metroviária foi identificada a necessidade de inserir as seguintes áreas:

- EQNN 8/10 - SEI nº 00002-00001021/2018-23: Solicita revitalização de calçada em frente à escola;
- EQNN 6/8 - SEI nº 00390-00001017/2018-57: Solicita análise quanto à utilização da área em que o templo se encontra e da utilização da área pública na área circunvizinha;
- EQNN 4/6 - SEI nº 00390-00007763/2017-73: Solicita análise quanto à situação da quadra poliesportiva;

- EQNN 2/4 - SEI nº 00014-00002378/2018-35: Regularização de ocupação;
- EQNN 3/5 - SEI nº 00138-00005300/2022-25: Solicita qualificação urbana;
- EQNN 5/7 - SEI nº pf138.000.370/2013: Doação de área pública.

1.2.2. Dessa forma, foi foram incorporadas à esta DIV 05/2023 todas as entrequadras EQNN próximas à linha metroviária, de modo que o sistema viário fosse ajustado às mudanças ocorridas em decorrência do projeto do metrô;

1.3. Esta DIV 05/2023 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: **Estacionamento, Acessibilidade, Sinalização, Ciclovia, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano, Redes de Infraestrutura;**

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 05/2023 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 na **Figura 1 e 2;**

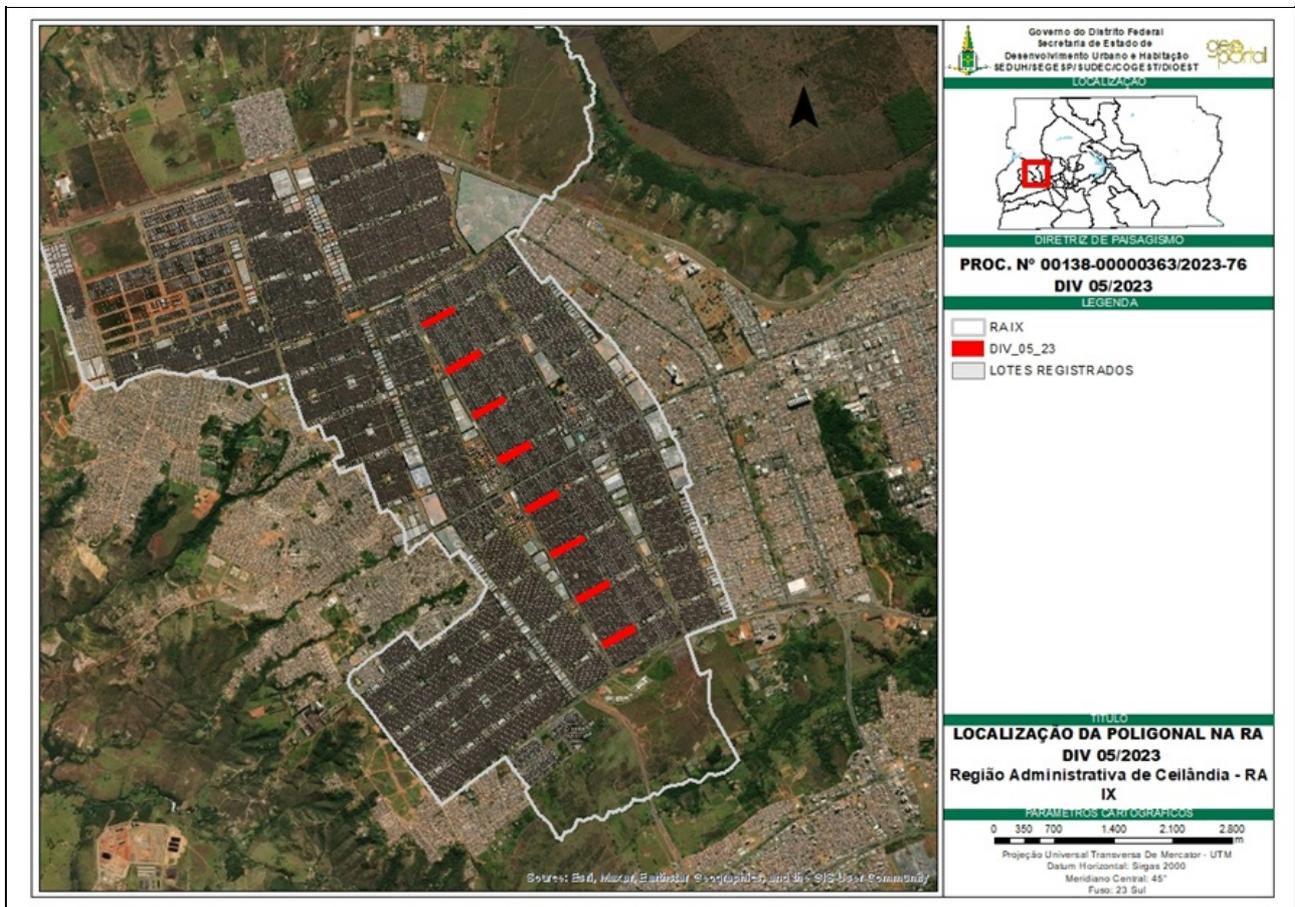


Figura 1: Localização da DIV 05/2023 na RA de Ceilândia – Fonte: SEDUH/DIOEST.

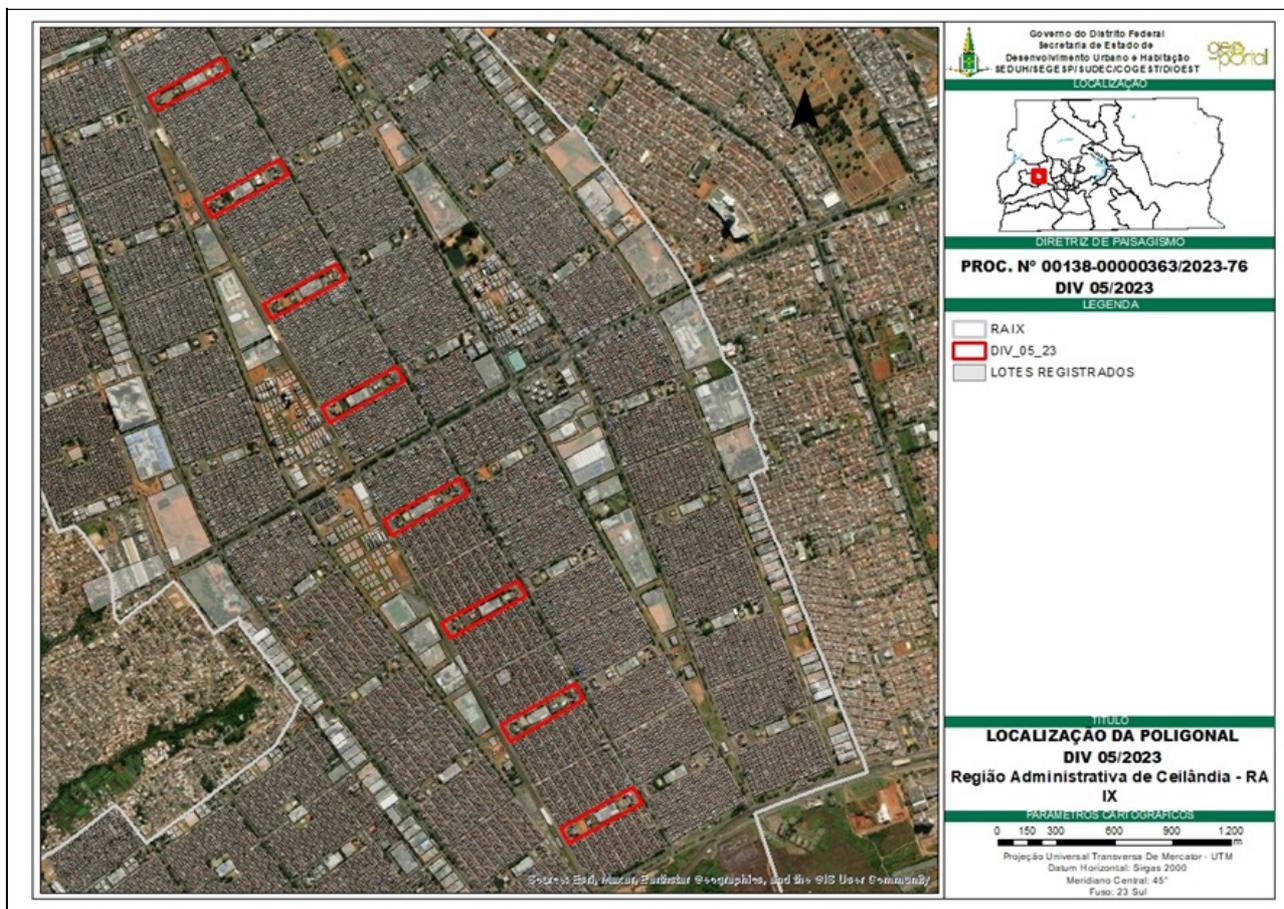


Figura 2: Localização das áreas de estudo. Fonte: SEDUH/DIOEST.

2. Objetivo e Justificativas

2.1. A presente DIV 05/2023 tem como objetivo nortear a elaboração e análise do projeto de intervenção viária - SIV, para a implantação de estacionamento, abertura de novas ligações viárias, regularização de vias implantadas e qualificação dos espaços livres de uso público - ELUPs e complementa a DIV 22/2022;

2.1.1. A DIV 22/2022 foi motivada pela demanda para requalificação urbana, conforme o SEI nº 00138-00005300/2022-25, sendo proposta uma solução para regularização do sistema viário e estacionamento sem projeto aprovado, qualificação das áreas públicas e implantação de campo de futebol;

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;

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. Histórico

3.1. Com um levantamento histórico da área, foi percebido alguns projetos existentes para as entrequadras, por possuírem a mesma configuração originados nos Projetos de Urbanismo, as demandas são semelhantes, sendo a maior delas intervenção viária, além de englobar espaços de passeio e de convivência como áreas de praça, para lazer e esporte, com o intuito de abolir os vazios sem destinação existentes.

3.2. De acordo com o PDL de Ceilândia, Art.109, as áreas das entrequadras deverão ser objeto de projeto urbanístico especial para que abriguem atividades de encontro social, de comércio e serviços às quadras lindeiras e ao entorno próximo.



Figura 3: Entrequadradas existentes em Ceilândia e Diretrizes/Projetos realizados. Fonte: SEDUH/DIOEST.

3.1. O projeto MDE 124/2009 realizado na época na EQNM 05/07 foi utilizado como referência para as demais entrequadradas de Ceilândia, por mais que a configuração dos lotes se diferencia das demais, mesmo sendo mínimos, muitos dos elementos propostos são aplicáveis em todas elas. A proposta objetiva ocupar espaços vazios não utilizados, criando espaços de convivência para a população e incorporando um sistema viário mais funcional e seguro, com novos acessos, aplicando o binário viário (Figura 4);



Figura 4: Projeto realizado para a entrequadra EQNM 05/07. Fonte: 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 Zona Urbana Consolidada – ZUC, conforme indicado na Figura 5;

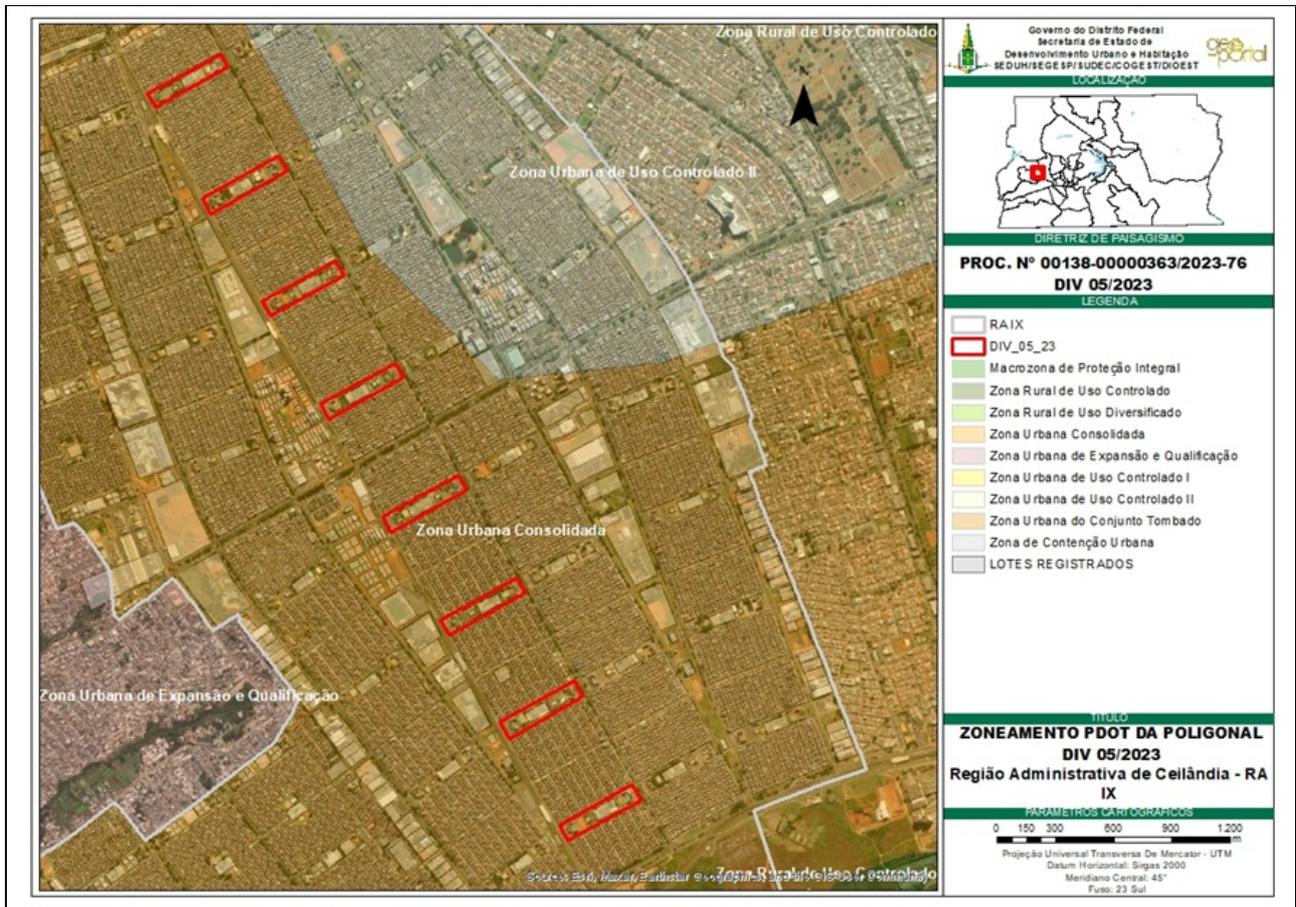


Figura 5: Enquadramento no PDOT. Fonte: SEDUH/DIOEST.

4.2. Segundo o artigo 72 do PDOT, a ZUC “é composta por áreas predominantemente urbanizadas ou em processo de urbanização, de baixa, média e alta densidade demográfica, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, servidas de infraestrutura e equipamentos comunitários”; 3.3. O artigo 73 do PDOT estabelece que para a citada zona devem ser respeitadas as seguintes diretrizes:

“I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos; II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos; [...] (PDOT/2012)”.

4.3. O sistema viário é predominante local, as vias que se relacionam com a área da poligonal estudada se caracterizam como secundária ou coletora e via de circulação, aonde acontece o maior fluxo de automóveis (Figura 6);

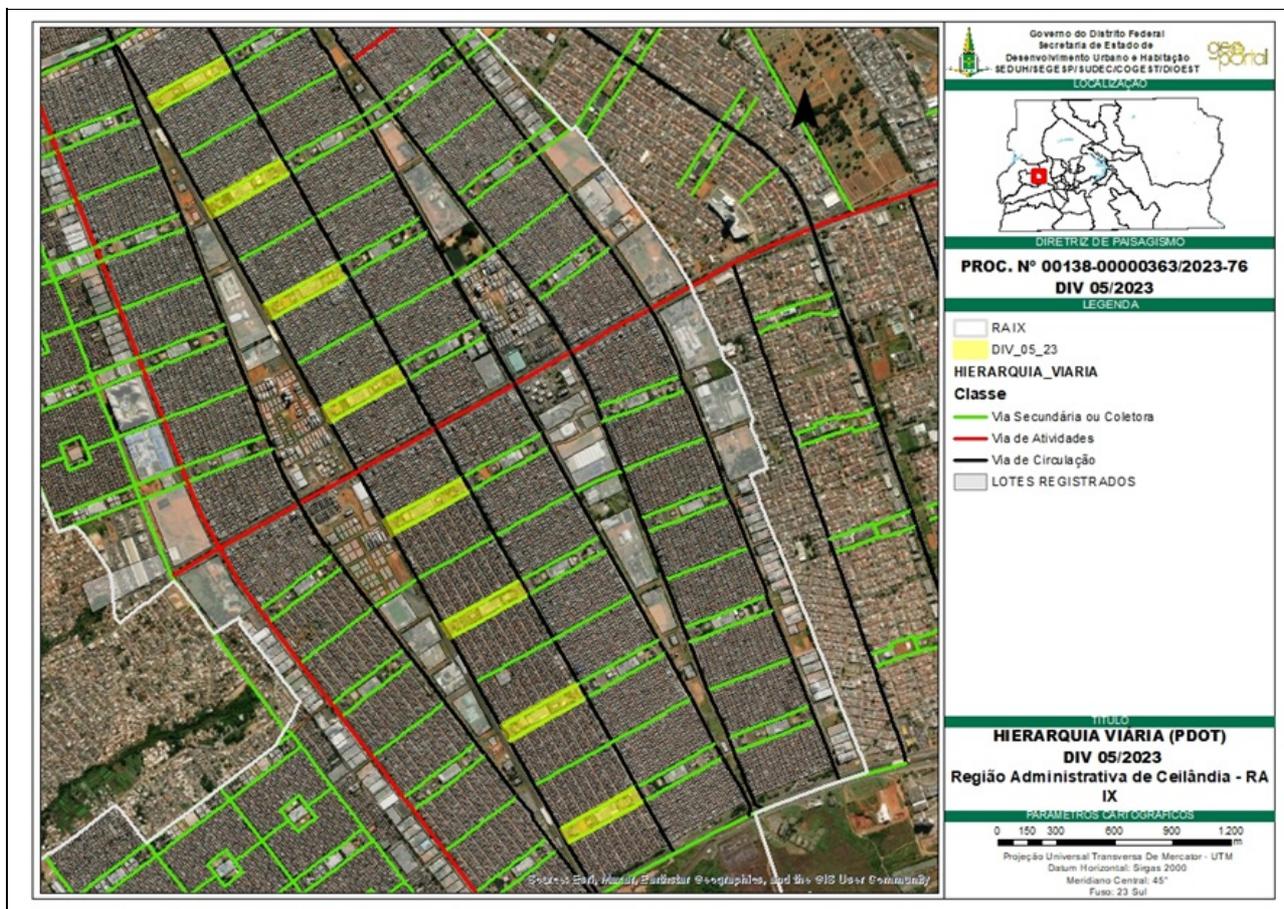


Figura 6: Relação do poligonal objeto desta DIV em relação a hierarquia viária do PDOT. Fonte: SEDUH/DIOEST.

5. Plano Diretor Local – PDL

5.1. A área de estudo está definida no Plano Diretor Local da Região Administrativa de Ceilândia – RA IX, aprovado pela [Lei Complementar nº 314, de 01 de setembro de 2000](#) conforme disposto no art. 316 da Lei Orgânica do Distrito Federal).

De acordo com o PDL de Ceilândia, Art.109, as áreas das entrequadras deverão ser objeto de projeto urbanístico especial, onde estabelece:

“Art. 109. As áreas das entrequadras serão objeto de projeto urbanístico especial observadas as seguintes diretrizes.

I - garantia de configuração e constituição de praças e áreas de esportes.

II - ocupação das áreas públicas sem vocação para a constituição de praças e quadras de esportes, por meio da criação de unidades imobiliárias ou da ampliação das existentes, quando for o caso.”

III - revisão do sistema viário com a abertura de vias laterais às entrequadras.

5.2. Memória técnica - PDL

Em relação as áreas livres públicas das entrequadras, dos becos existentes e sua malha viária:

e) Áreas Livres Públicas das Entrequadras

As áreas de entrequadras, projetadas para abrigarem as atividades de encontro social e apoio ao uso residencial das quadras lindeiras, possuem algumas falhas de projeto, o que prejudica a integração da malha urbana. Como consequência temos espaços pouco atrativos para a população, que são freqüentemente invadidos pela ampliação ilegal dos lotes existentes. O PDL determina para as entrequadras, a elaboração de projetos urbanísticos especiais, que poderão adotar soluções morfológicas diferenciadas para cada caso, desde que atendidas as diretrizes estabelecidas:

- reforço à configuração e constituição das áreas de praças e ocupação das áreas públicas ociosas, por meio da criação de unidades imobiliárias. A morfologia atual consiste em lotes soltos no terreno (que acabam tornando-se ilhas muradas) e uma multiplicidade de trechos e faixas estreitas de área pública, sem destinação clara, desconstituídos, e de difícil manutenção;
- garantia de áreas para equipamentos de esportes, uma das grandes demandas da população;
- interligação de vias, de forma a permitir a circulação de veículos entre os conjuntos residenciais e nas laterais da entrequadra.
- acesso de veículos à divisa posterior dos lotes de comércio local, de forma a tornar agradáveis as áreas localizadas "nos fundos" dos comércios, revertendo a situação atual, na qual essas áreas tornaram-se local de depósito de mercadorias, lixo e entulho.

Figura 7: Memória Técnica do PDL de Ceilândia a respeito das áreas livres públicas das entrequadras (página 99).
Fonte: SEDUH.

Áreas Livres Públicas entre Conjuntos (becos)

O tratamento dessas áreas, denominadas "becos", constitui-se em uma grande preocupação da população. Nas diversas reuniões realizadas com a comunidade, foi constatado que não há um consenso sobre a destinação das mesmas. Definiu-se, portanto, as seguintes alternativas possíveis de ocupação:

- urbanização, com equipamentos para recreação e mobiliário urbano;
- estacionamento de veículos;
- abertura de via;
- criação de unidades imobiliárias.

Serão realizados projetos urbanísticos para cada quadra, com a participação da comunidade envolvida, que definirá a alternativa a ser adotada para cada caso.

Figura 8: Memória Técnica do PDL de Ceilândia a respeito dos becos existentes nas entrequadras (página 100).
Fonte: SEDUH.

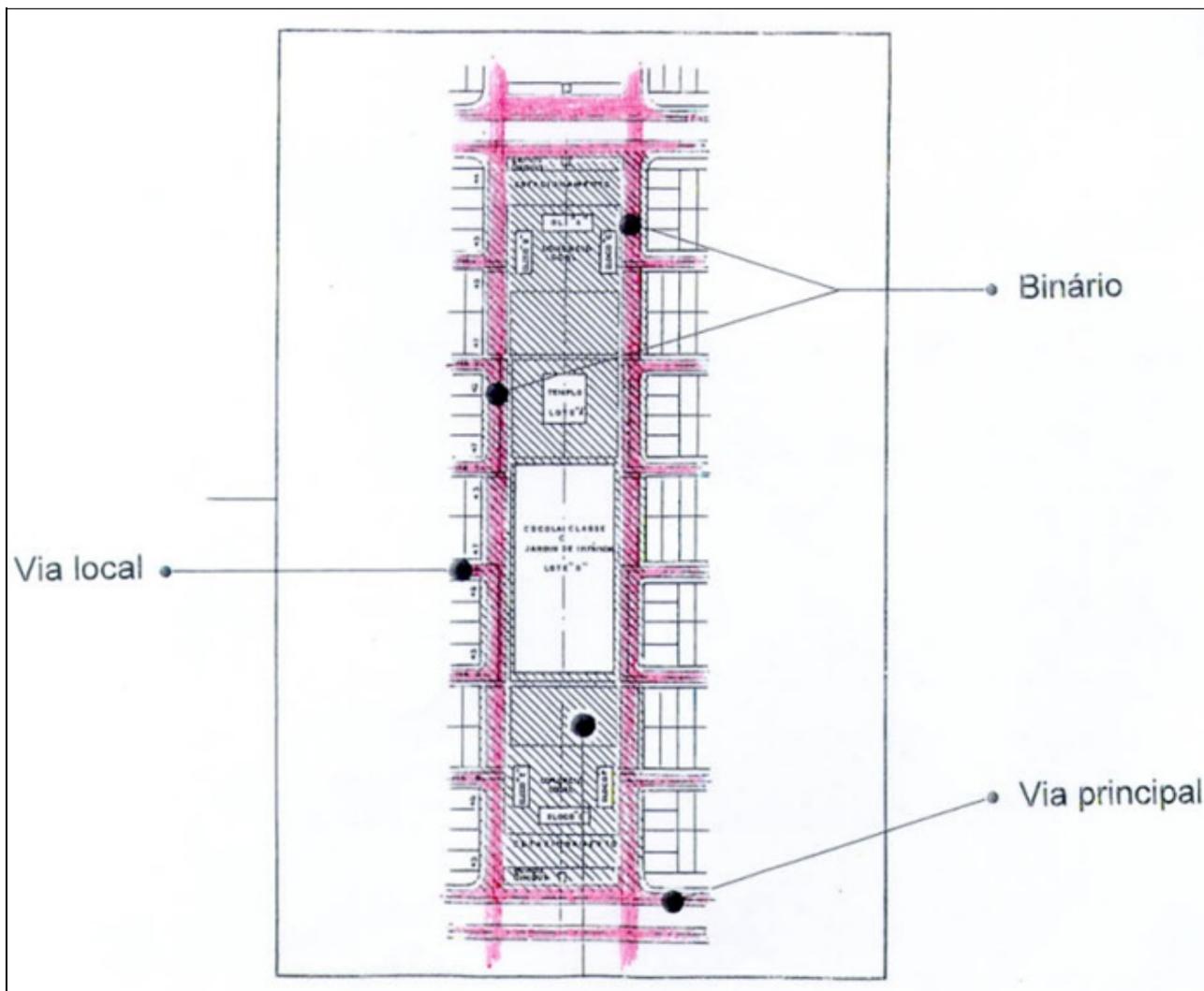


Figura 9: Memória Técnica do PDL de Ceilândia a respeito das vias das entrequadras (página 99). Fonte: SEDUH.

6. Caracterização da área de intervenção/Projetos Urbanísticos

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A área da DIV 05/2023 está consubstanciada nos projetos de urbanismos registrados em cartório: CST PR 216/1, CST PR 176/1, CST PR 217/1, CST PR 204/1, CST PR 199/1, CST PR 214/3, CST PR 215/2, CST PR 281/2;



Figura 10: Indicação dos projetos de urbanismo registrado em cartório. Fonte: SEDUH/DIOEST.

6.1.2. O projeto urbanístico das entrequadras seguem um padrão na sua configuração, como exemplo pode ser visto na CST PR 216/1;

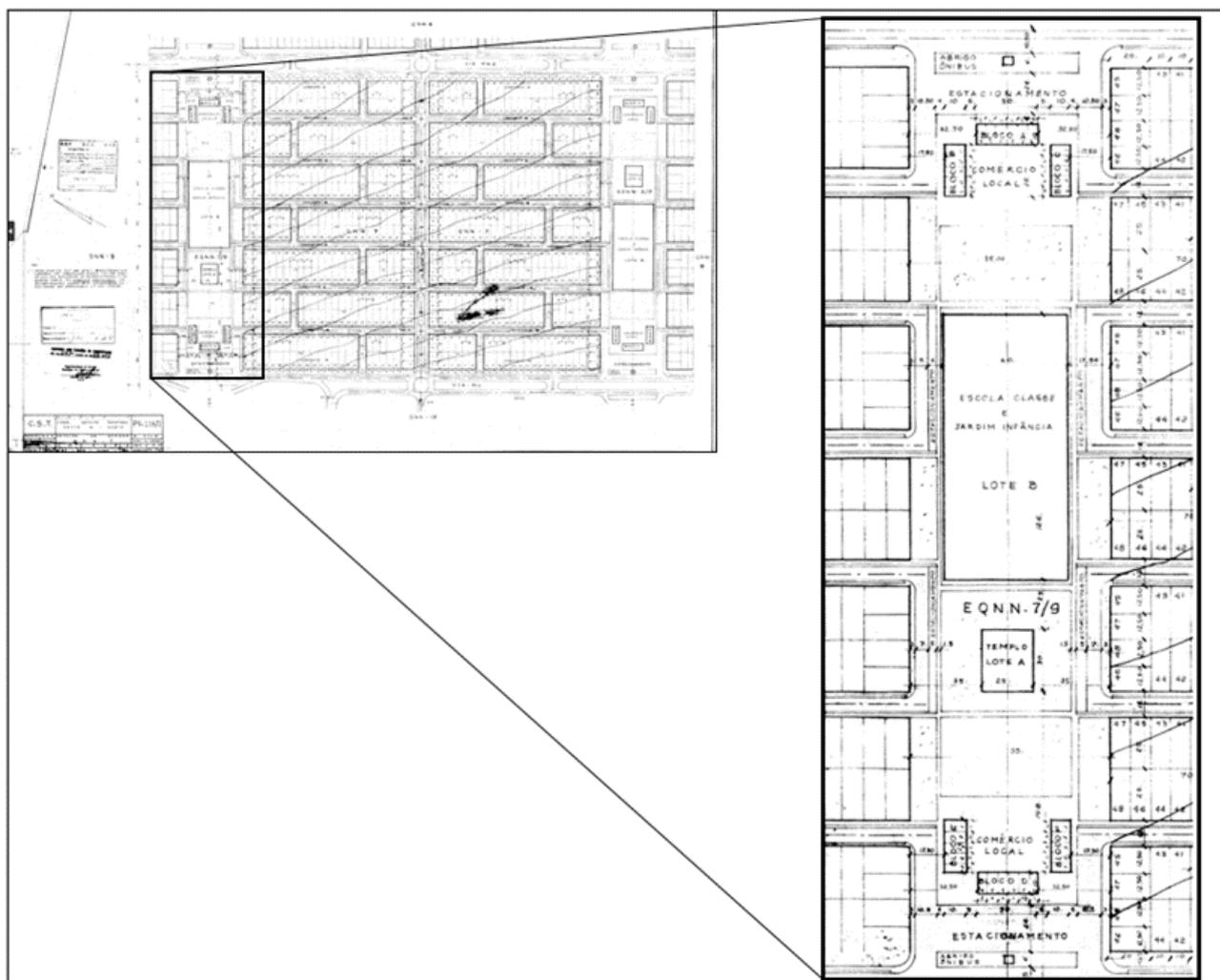


Figura 11: Projeto de Urbanismo – CST PR 216/1, com indicação da poligonal de estudo. Fonte: Mapoteca/SEDUH

6.1.2. Os lotes circunvizinhos a esta DIV 05/2023 são definidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, em sua maioria, como unidades de uso e ocupação do solo UOS RO 1 e CSIIR 1 NO, já localizados dentro da poligonal como Inst EP e CSIIR 1 (Figura 9) também é observada a presença de lotes com UOS CSIIR 2 NO.

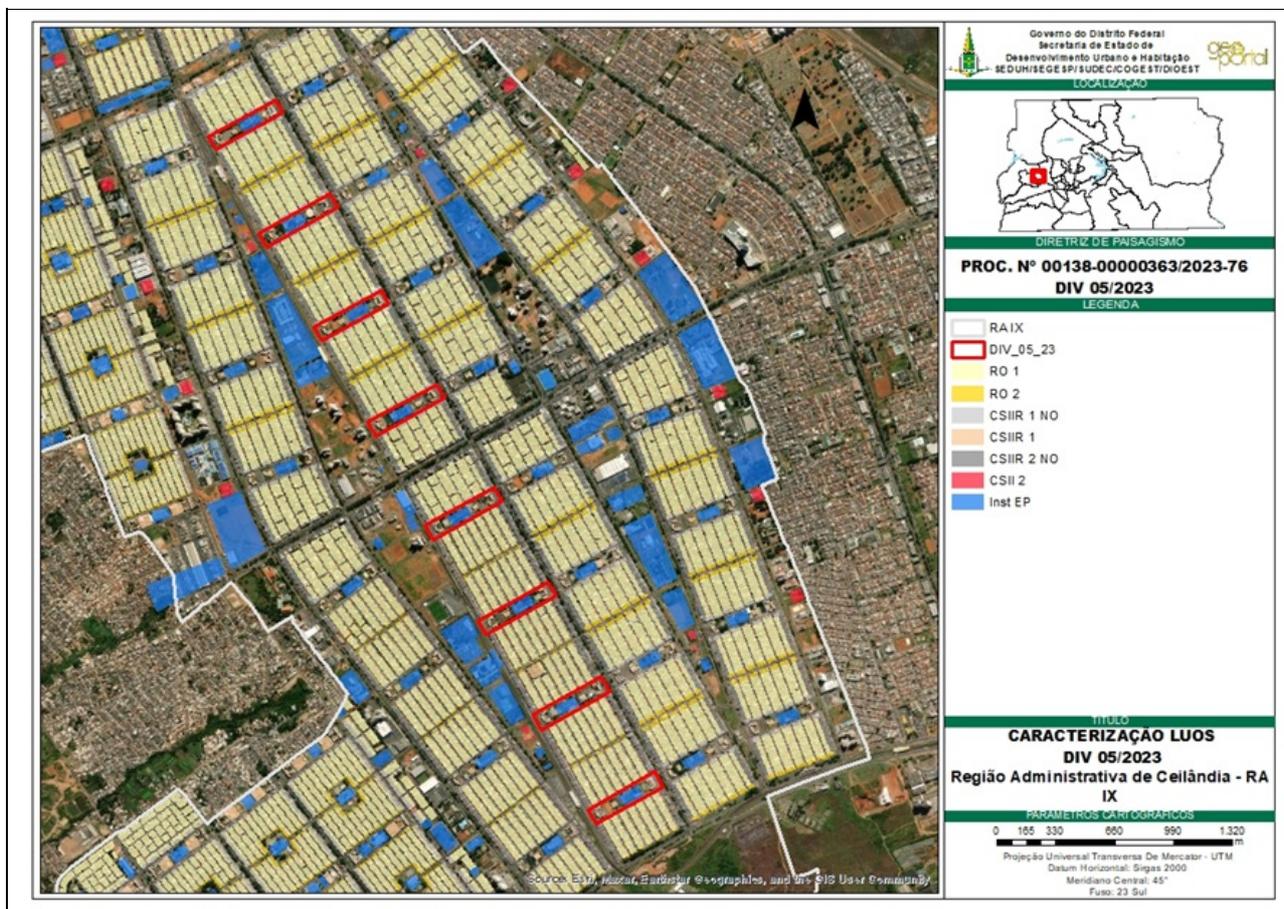


Figura 12: Enquadramento da área na LUOS. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.1.3. Para as UOS dos lotes nas proximidades com a poligonal da DIV 05/2023 o Art 5º da LUOS 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:

UOS RO – Residencial Obrigatório, onde o uso residencial é obrigatório, sendo facultado o uso não residencial simultâneo, e que apresenta 3 subcategorias:

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;

(...)

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

(...)

UOS CSII R 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;

(...)

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;

6.1.4. O sistema viário planejado para as entrequadras do local não prevê a ligação direta entre as vias MN2 e N1. Observa-se os Espaços Livres de Uso Público (ELUP) previstos na PR juntamente com acessos destinados para pedestres (Figura 10)

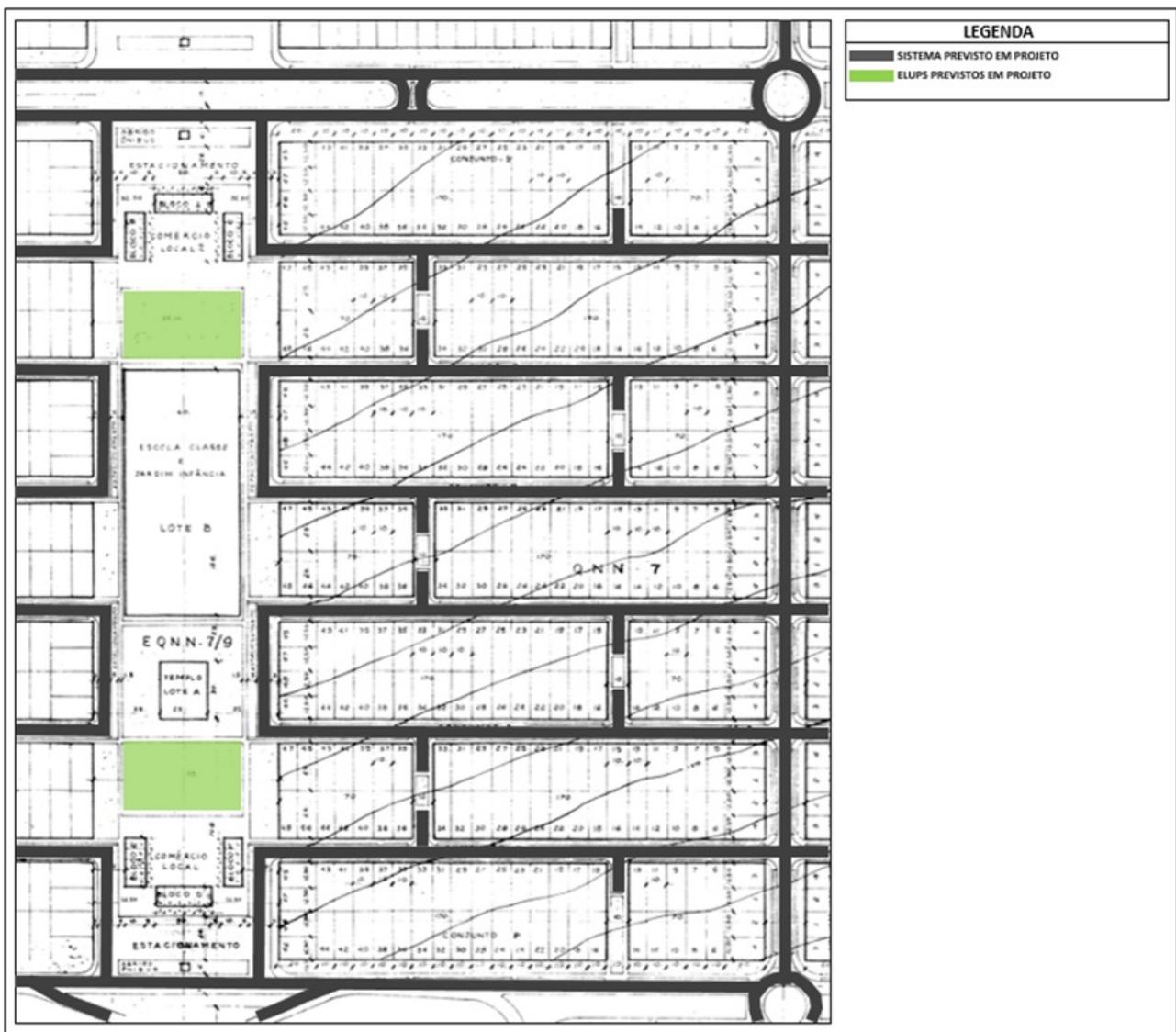


Figura 13: Sistema viário previsto em Projeto de Urbanismo. Fonte: Mapoteca/SEDUH

6.1.5. Já na malha viária implantada no interior das entrequadras apresentam ligação direta entre as vias MN2 E N1, abertas devido as necessidades de acesso para os moradores (Figura 11);



Figura 14: Malha viária implantada EQNN 7/9. Fonte: DIOEST/SEDUH.

6.2. Relatório Fotográfico

Analisando detalhadamente as entrequadras, foram listadas demandas similares que necessitam de requalificações, justamente pelo fato da tipologia das entrequadras serem planejadas com o mesmo traçado urbano.

6.2.1. Estacionamentos irregulares ocupando áreas ELUP's

Em quase todas as entrequadras a ocupação por estacionamento em ELUP's são extensas, eliminando o que poderia ser áreas de lazer e recreação. Em algumas quadras praças até foram aplicadas, porém em comparação aos estacionamentos, são minoria. Além disso, leva-se em consideração alguns estacionamentos irregulares implantados no decorrer das vias (Figura 12);



Figura 15: Estacionamentos irregulares implantados em ELUP's. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.2.2. Ocupação de área pública

Muitas das áreas livres públicas foram ocupadas com algum tipo de atividade, levando em conta ainda as ocupações durante as vias, residenciais ou comerciais (Figura 13);

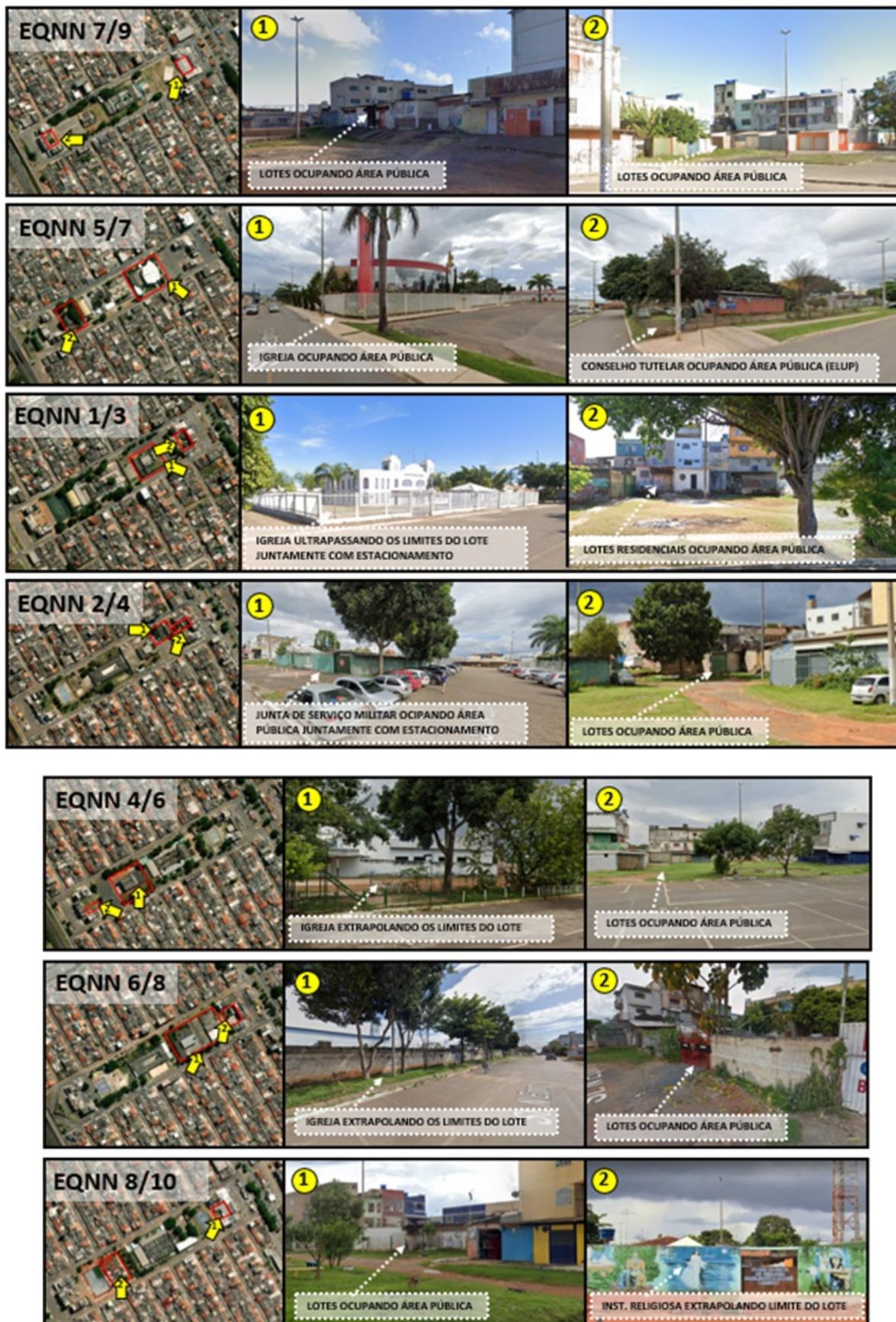


Figura 16: Estacionamentos irregulares implantados em ELUP's. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.2.3. Malha viária

A malha viária das entrequadras como já visto não segue a proposta prevista nos projetos urbanísticos, é perceptível em muitos locais a ausência de planejamento devido as vias terem sido criadas conforme as necessidades de locomoção na cidade. Em muitos pontos observa falhas no fluxo viário, com possibilidade de acidentes. Alguns dos acessos criados que ligam as vias MN2 e N1 são estreitos de mão dupla, em muitos pontos impossibilita a implantação de estacionamentos, e rotas para pedestres e ciclistas, além dos avanços de ocupação pública que contribuem para isso (Figura 14);



Figura 17: Fluxo viário das entrequadras. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.2.4. Acessos informais

Na grande maioria das entrequadras percebe-se a utilização de acessos informais, ou o indício de criação, alguns deles já sendo pavimentados. Outro ponto foi as modificações do sistema viário em decorrência a implantação do metrô (Figura 15);



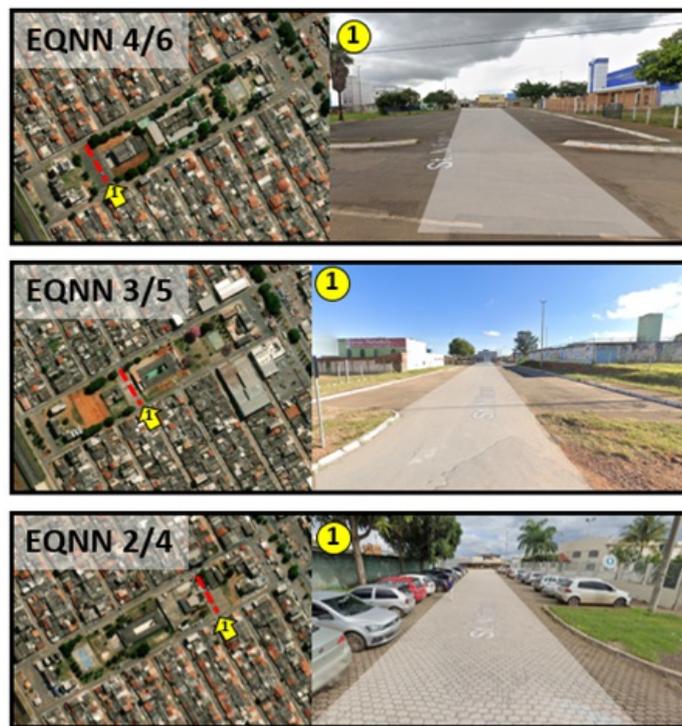


Figura 18: Acessos informais. Fonte: DIOEST/SEDUH

6.2.5. Praças

Das áreas destinadas a ELUP, por mais que muitas estejam ocupadas com outro tipo de atividade, outras já se encontram com praças implantadas, algumas necessitando de requalificação. Além disso, existem muitos espaços com potencial para a aplicação dessas atividades, na qual estão sem um uso específico, tornando espaços abandonados (Figura 16);





Figura 19: Praças presentes nas entrequadras. Fonte: DIOEST/SEDUH

7. Croqui indicativo dos elementos integrantes da DIV

7.1. As principais propostas para as entrequadras são as que são possíveis realizar pela semelhança na sua configuração, a começar pela malha viária, sendo proposto uma mudança significativa com a implantação do binário viário, tornando as duas vias de ligação como mão única, conciliando uma melhor relação na circulação de veículos, pedestres e ciclistas, assim como a implantação de novos estacionamentos, evitando os irregulares dispostos nas vias;

7.2. Com a aplicação da via binário, o fluxo de entrada e saída de veículos seria controlada, tornando a circulação mais funcional e segura;

7.3. Como já existem muitos estacionamentos implantados nas entrequadras, muitos deles serão regularizados e sofrerão alterações na sua configuração, setorizados de acordo com a sua funcionalidade, como exemplo os que são localizados próximos aos comércios, servindo como carga e descarga.

7.4. Prever o mesmo para os acessos informais existentes, a fim de regularizar e alterá-los caso necessário para adaptar ao sistema viário;

7.5. Propor novas rotas para pedestres e requalificar as já existentes, tornando-as acessíveis com a devida pavimentação, iluminação e mobiliário urbano;

7.6. Muitos dos estacionamentos implantados em área destinada para ELUP são extensos, podendo ser compartilhados com áreas de convivência e lazer;

7.7. Buscar implantar espaços de lazer e esporte em áreas de ELUP, para as que já são implantadas realizar requalificações para melhorias;

7.8. Diferente do projeto de urbanismo registrado, as entrequadras foram implantadas dando prioridade ao automóvel, com a proposta de um novo sistema viário busca priorizar o pedestre, prevendo calçadas acessíveis e implantação de ciclorrota, ligando na já existente ciclovia presente na via MN-2;

7.9. Utilizar de paraciclos próximos a lotes com maior índice de atividades, como nas escolas e igrejas

presentes na maioria das entrequadras, de modo que não obstrua na circulação de pedestres;

7.10. As propostas sugeridas devem adaptar conforme a situação de cada entrequadra;

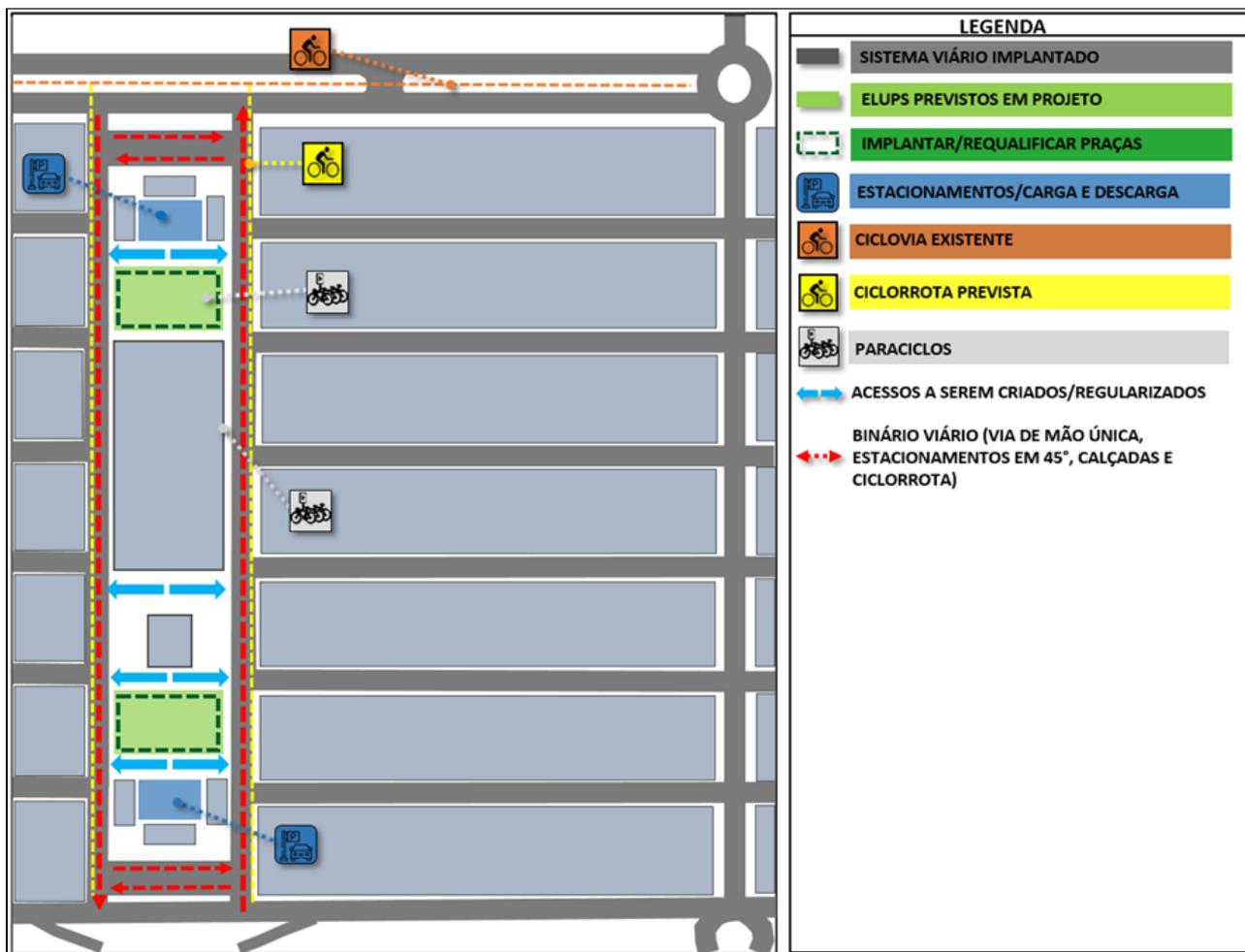


Figura 20: Croqui indicativo dos elementos integrantes da DIV. Fonte: DIOEST/SEDUH

8. Diretrizes Gerais

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

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

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

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

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

8.6. Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na [ABNT-NBR-9050/2020](https://www.gov.br/abnt/pt/publicacoes/9050-2020), promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência e idosos;

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

8.8. Eliminar descontinuidades e gargalos;

8.9. Analisar a viabilidade de implantar a circulação binária nas vias,

8.10. Remover o cercamento das áreas públicas e propor soluções para os acessos irregulares na área da diretriz.

9. Diretrizes específicas

9.1. Calçadas

9.1.1. 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;

9.1.2. 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);

9.1.3. 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;

9.1.4. 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;

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

9.1.6. 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;

9.1.7. Além de respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT [9050/2020](#), considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;

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

9.1.9. 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;

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

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 contendam 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. Poderão ser implantados estacionamentos ao longo das duas vias que ligam a Via NM2 e Via N1 com vagas de 45º, desde que seja garantida calçadas para pedestres ao longo da via.

9.3. Sinalização

9.3.1. A proposta de sinalização deve seguir as disposições da [Lei nº 9.503/1997](#), da Resolução do

CONTRAN nº 160/2004, do [Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do DENATRAN de 2007](#), da NBR 9050/2020 e do [Decreto nº 39.272/2018](#), de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;

9.3.2. 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;

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

9.4. Ciclovias

9.4.1. 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;

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

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

9.4.4. Para o caso de implantação de ciclovia próxima à calçada de pedestre, é aconselhável que a superfície da ciclovia e do passeio sejam visualmente diferenciadas para que não haja a invasão da ciclovia pelo pedestre e vice-versa.

9.5. Paisagismo

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

9.5.1. 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](#);

9.5.3. 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;

9.5.4. Atender o que dispõe o [Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018](#), quanto à supressão e compensação de vegetação, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas, necessárias para a execução do projeto;

9.5.5. 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](#);

9.5.6. 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;

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

9.5.8. 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.

9.6. Iluminação

9.6.1. 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;

9.6.2. 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;

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

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

9.6.5. 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.

9.7. Mobiliário Urbano

9.7.1. 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;

9.7.2. 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;

9.7.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

9.7.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

9.7.6. 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;

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

9.8. Redes de Infraestrutura

9.8.1. 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;

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

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

10. Disposições Finais

10.1. Devem ser consultados DETRAN, DNIT e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

10.2. O Projeto deve ser elaborado em conformidade com a legislação vigente, em especial com o [Decreto nº 38.247 de 1º de junho de 2017](#), que “dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo”;

10.3. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, a fim de apreciação do atendimento a estas Diretrizes Urbanísticas;

10.4. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e

do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIV 05/2023;

10.5. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da [LUOS/2022](#), estudos urbanísticos específicos e legislação específica.

11. 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_Eleições.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 **THIAGO ARAÚJO POSSIDÔNIO - Matr.0282484-1, Assessor(a)**, em 07/06/2023, às 17:19, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDA FERREIRA DAS GRAÇAS - Matr.0276155-6, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 07/06/2023, às 17:20, 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 **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades substituto(a)**, em 07/06/2023, às 17:25, 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= **109040746** código CRC= **FBD3FFD9**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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