



Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEADUH/COGEST/DICAD I

DIV 01/2024 – AVENIDA CENTRAL NÚCLEO BANDEIRANTE

Processo SEI nº 00390-00000384/2024-81
Elaboração: David Samuel Dias Pereira – Assessor (DICAD I/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Coordenação: Bruno de Fassio Paulo - Diretor (DICAD I/COGEST/SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Supervisão: Letícia Luzardo de Sousa - Subsecretária Substituta (SUDEC/SEADUH/SEDUH)
Interessado: Administração Regional do Núcleo Bandeirante - RA - NB / RA VIII
Endereço: Avenida Central, Região Administrativa do Núcleo Bandeirante - RA - NB / RA VIII

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 Avenida Central do Núcleo Bandeirante, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00390-00000418/2020-12, doc. SEI nº 131557730, cuja ação foi motivada pela requisição da Coordenação de Elaboração de Projetos – COPROJ/SEADUH/SEDUH;
- 1.3. Esta DIV 01/2024 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 é elaborado com base nos critérios estabelecidos pelo inciso IV, §2º do art. 2º da [Portaria nº 97, de 27 de setembro de 2022](#), que subsidiam projetos de intervenções relacionados à infraestrutura urbana como sistema viário, sistema cicloviário, estacionamentos, calçadas e mobiliários urbanos, sem alteração ou criação de unidades imobiliárias;
- 1.5. Este documento estabelece diretrizes de sistema viário, acessibilidade, calçadas, estacionamentos, ciclovias, sinalização, paisagismo, iluminação, mobiliário urbano e redes de infraestrutura;
- 1.6. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 01/2024 serão disponibilizados no [Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica \(SISDUC\)](#) e no [Geoportal](#);
- 1.7. A localização da área objeto desta DIV encontra-se indicada na **Figura 1**;

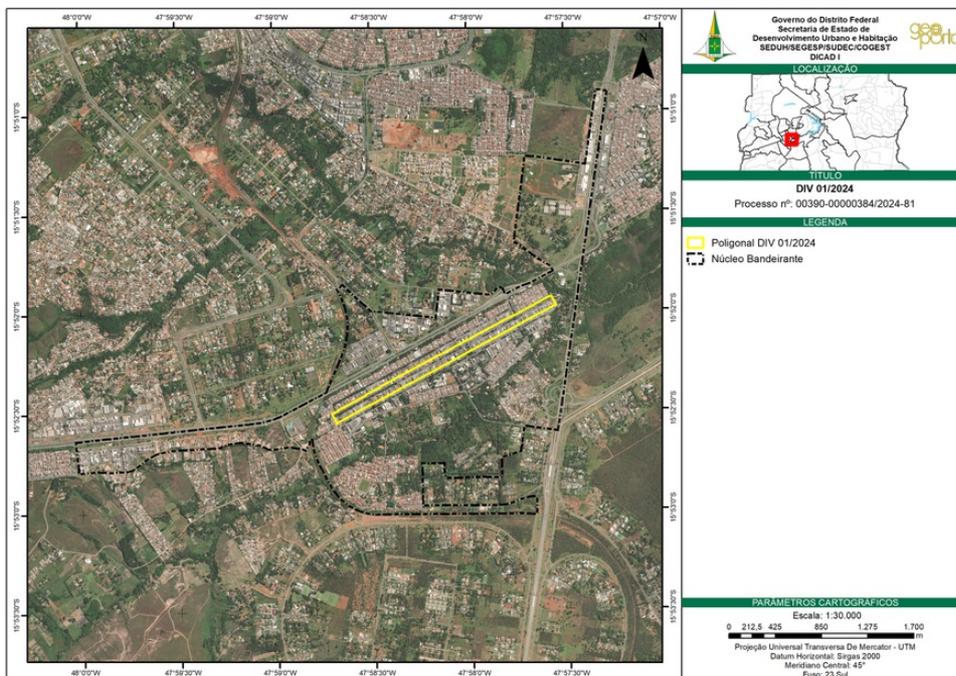


Figura 1: Indicação da área objeto desta DIV 01/2024 no contexto da Região Administrativa do Núcleo Bandeirante - RA VIII/RA-NB.

Fonte: [Geoport](#) /SEDUH

2. OBJETIVO E JUSTIFICATIVAS

- 2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração do projeto de intervenção viária na Avenida Central, localizada na Região Administrativa do Núcleo Bandeirante – NB (RA-VIII);
- 2.2. Orientar soluções para promover a melhoria da circulação de pedestres, 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, a fim de favorecer melhor conforto térmico na região;
- 2.7. Propiciar conforto, segurança, entretenimento e qualidade de vida para a população;
- 2.8. Requalificar o sistema viário da Avenida Central do Núcleo Bandeirante.

3. HISTÓRICO

- 3.1. A proposta de requalificação da Avenida Central do Núcleo Bandeirante foi iniciada por meio da autuação do processo SEI nº 00390-0000418/2020-12, com o objetivo de garantir a qualificação dos principais percursos de pedestres ao longo da avenida, a implantação de calçadas acessíveis, tratamento paisagístico, ciclovias e readequação das áreas de estacionamento;
- 3.2. O projeto foi submetido à apreciação da Administração Regional e dos comerciantes locais, que se manifestaram por meio da Ata de Reunião, conforme registrado em doc. SEI 35645084, cuja manifestação transcrevemos:

"(...)

Após explanações de ambos os setores listados nesta ATA e conforme lista de presença (anexa) ficou definido: que os comerciantes preferem que recuperem o que já existe, dando acessibilidade para cadeirantes e pedestres, melhorando a calçada e aumentando as vagas de estacionamento. Foi colocado em pauta a necessidade de melhoria do estacionamento e calçada da 3ª Avenida.

Tendo em vista, que não querem a revitalização com ciclovia, uma vez que perderá vagas de estacionamento e com isso causando a perda de clientes." (grifo nosso)

- 3.3. Dessa forma, por meio do Ofício nº 689/2023 - RA-NB/GAB (122154466), a Administração Regional do Núcleo Bandeirante manifestou-se favorável à continuidade dos estudos de requalificação da avenida, ressaltando, no entanto, a preocupação com a perda de vagas de estacionamento ao longo do comércio local;

3.4. Por fim, a solicitação para emissão de diretrizes foi feita pela Coordenação de Elaboração de Projetos – COPROJ, por meio do Despacho - SEDUH/SEADUH/COPROJ/DIEP (131557730), posteriormente encaminhado à esta Diretoria das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I por meio do Despacho - SEDUH/SEADUH/SUDEC (131633249).

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 – ZUC (**Figura 2**);

“(…)

Art. 73. Na Zona Urbana Consolidada, devem ser desenvolvidas as potencialidades dos núcleos urbanos, incrementando-se a dinâmica interna e melhorando-se sua integração com áreas vizinhas, respeitadas as seguintes diretrizes:

I – promover o uso diversificado, de forma a otimizar o transporte público e a oferta de empregos;

II – otimizar a utilização da infraestrutura urbana e dos equipamentos públicos;

III – manter as características atuais das Quadras 1 a 5 do SMPW mediante a manutenção de sua paisagem urbana e dos seus parâmetros de ocupação, notadamente a densidade demográfica existente na data de publicação desta Lei Complementar, sem prejuízo da implantação de vias prevista na Estratégia de Estruturação Viária e dos fracionamentos de lotes previstos no MDE – 119/97 e NGB – 119/97, aprovados pelo Decreto nº 18.910, de 15 de dezembro de 1997. (Inciso alterado(a) pelo(a) Lei Complementar 854 de 15/10/2012).” (grifo nosso)

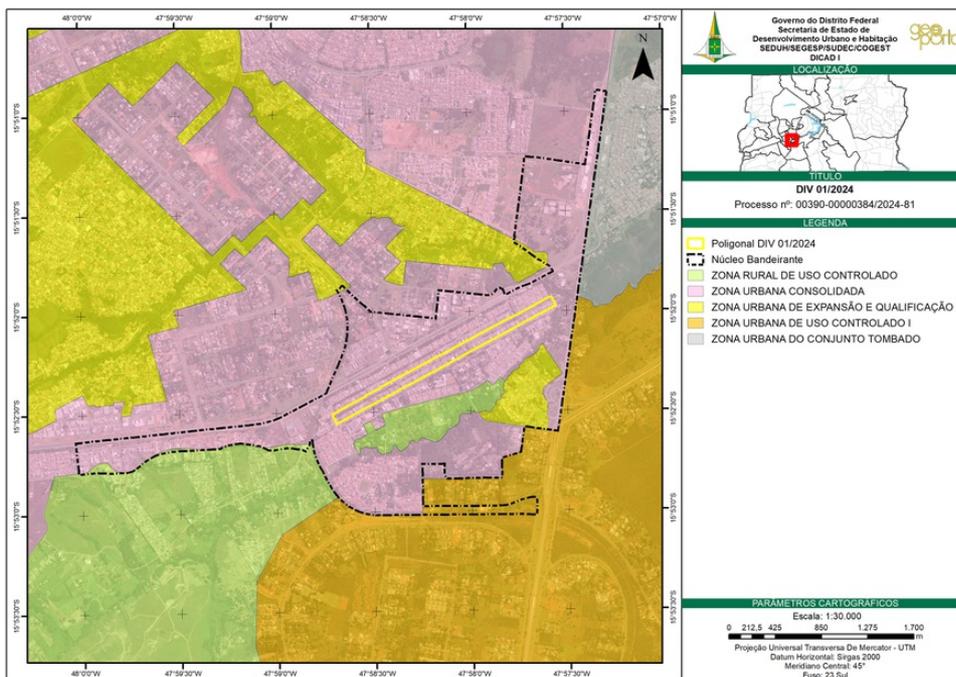


Figura 2 - Indicação desta DIV 01/2024 no contexto do Zoneamento do PDOT. **Fonte:** [Geoportal](#) /SEDUH

4.2. Segundo o Mapa de Hierarquia Viária do PDOT (**Figura 3**), a Avenida Central do Núcleo Bandeirante é classificada como uma Via de Atividades. De acordo com 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](#), as Vias de Atividades são compreendidas como “(...) sistema viário estruturante que proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação.”;

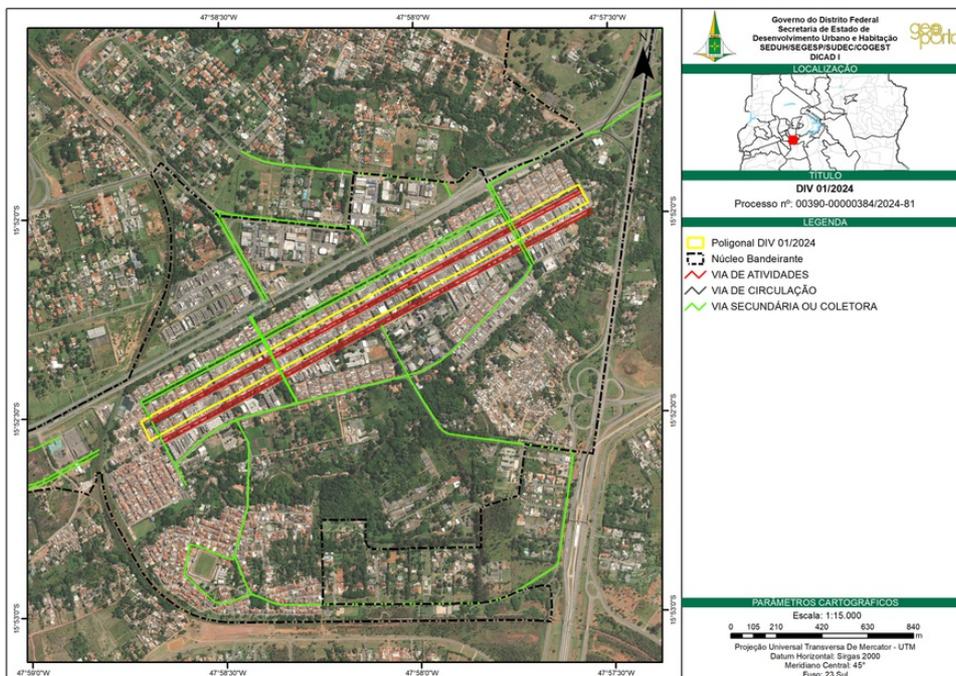


Figura 3 - Sobreposição do mapa de Hierarquia Viária do PDOT e a DIV 01/2024. Fonte: [Geoportal](https://geoportal.seduh.df.gov.br) /SEDUH

4.3. Para esta DIV 01/2024, ainda deve ser observado o disposto no Capítulo III do PDOT, que trata do sistema de transporte, do sistema viário e de circulação e da mobilidade, em especial o que aponta os artigos 20 e 21:

“(…)

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

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

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

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

5. ASPECTOS AMBIENTAIS

5.1. De acordo com o Zoneamento Ecológico Econômico do Distrito Federal - ZEE-DF, aprovado pela [Lei nº 6.269, de 29 de janeiro de 2019](#), a área está inserida na Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 - SZDPE-3 da Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE (**Figura 4**);

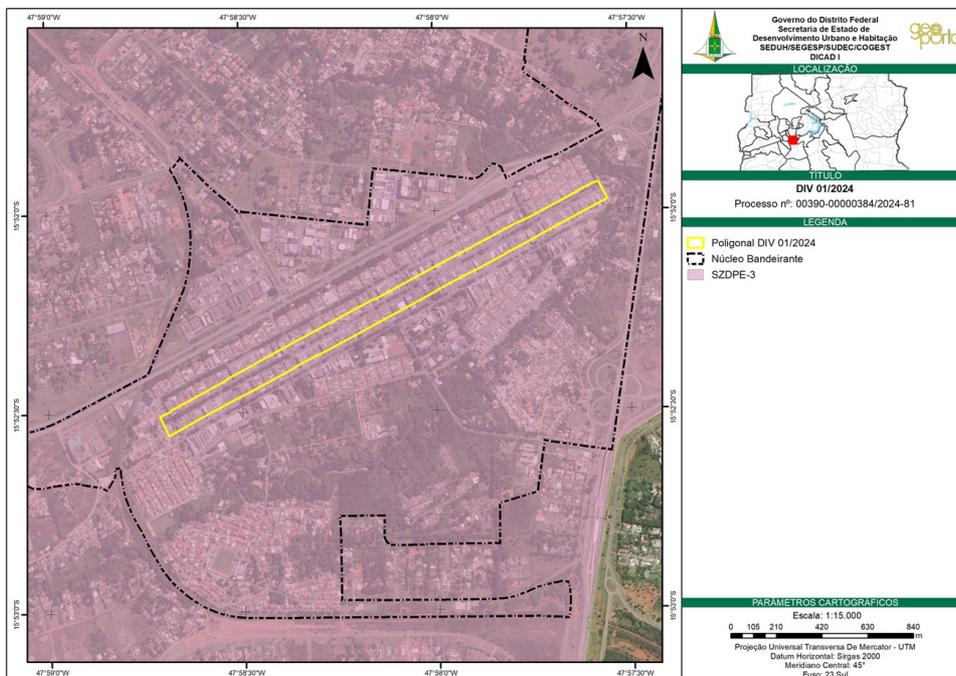


Figura 4 - Indicação da DIV 01/2024 no contexto do zoneamento do ZEE. **Fonte:** [Geportal](#) /SEDUH

5.2. As diretrizes específicas para a Zona Ecológico-Econômica de Dinamização Produtiva com Equidade – ZEEDPE estão definidas no art. 23, e as diretrizes específicas para a Subzona de Dinamização Produtiva com Equidade 3 – SZDPE-3, definidas no art. 26.

6. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO/PROJETOS URBANÍSTICOS

6.1. Projetos Urbanísticos

6.1.1. A área em estudo e seu entorno encontram-se, principalmente, inseridos nas poligonais dos Projetos Urbanísticos PR 3/2 e 5/2, ambos registrados em cartório em 13 de março de 1970 (**Figura 5**);

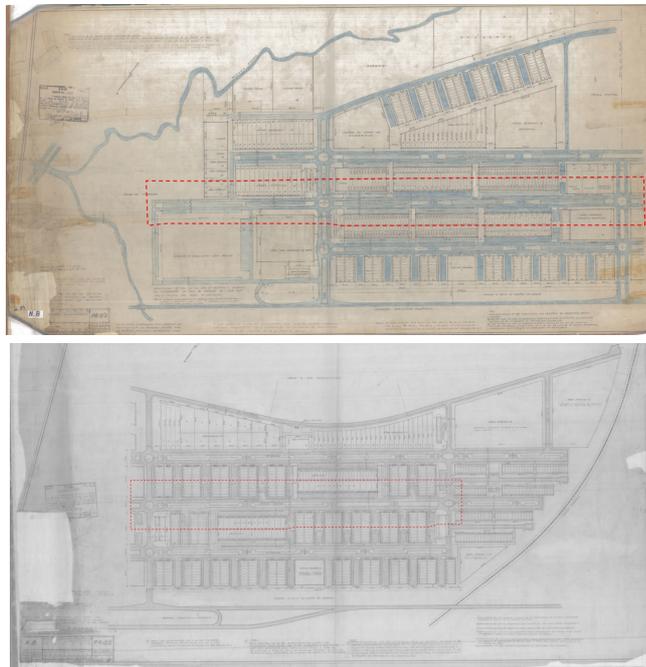


Figura 5 - Indicação desta DIV 01/2024 nos Projetos Urbanísticos PR 3/2 e 5/2, respectivamente. **Fonte:** [SISDUC](#) /SEDUH

6.1.2. Ademais, alguns trechos da Avenida Central referente a esta DIV 01/2024 constam em outros 18 Projetos Urbanísticos, dos quais listamos (**Figura 6**):

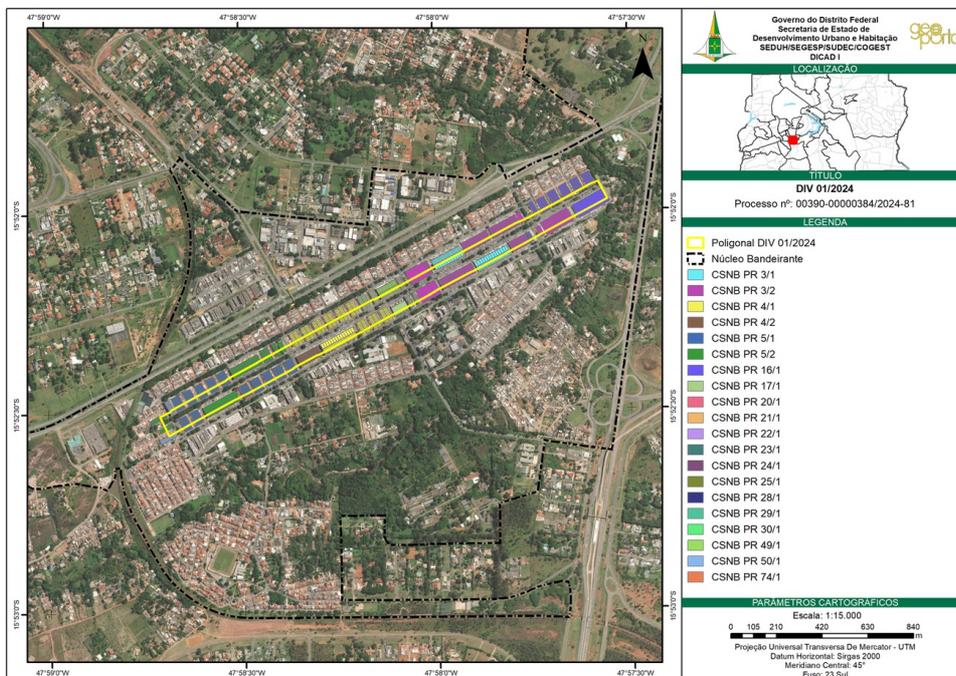


Figura 6 - Lista de projetos registrados que interferem com esta DIV 01/2024. **Fonte:** [Geoport](#) /SEDUH

6.1.3. Os lotes ao longo da Avenida Central têm seus parâmetros urbanísticos definidos pela Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS, [Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019](#) (com alterações da [Lei Complementar nº 1.077, de 28 de abril de 2022](#)) e, em sua maioria, são classificados como UOS RO 1, RO 2 e CSIIR 2. Além disso, a Avenida também abriga outros usos como PAC 2, CSII 2, Inst, Inst EP e CSIIR 2 NO. Conforme estabelecido pelo Art. 5º, destacamos a definição das categorias de UOS supracitada:

(...)

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;

V - **UOS CSII** - Comercial, Prestação de Serviços, Institucional e Industrial, onde são permitidos, simultaneamente ou não, os usos comercial, prestação de serviços, institucional e industrial, sendo proibido o uso residencial, e que apresenta 3 subcategorias:

a) **CSII 1** - localiza-se em áreas internas aos núcleos urbanos, próxima a áreas habitacionais, com características de abrangência local;

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

(...)

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

IX - **UOS Inst EP** - Institucional Equipamento Público, onde são desenvolvidas atividades inerentes às políticas públicas setoriais, constituindo lote de propriedade do poder público que abrigue, de forma simultânea ou não, equipamentos urbanos ou comunitários;

X - **UOS PAC** - Posto de Abastecimento de Combustíveis, onde são obrigatórias as atividades de comércio varejista de combustíveis e lubrificantes e são permitidas outras atividades comerciais e de prestação de serviços na forma de 3 subcategorias:

a) **PAC 1** – onde são obrigatórias atividades de comércio varejista de combustíveis e lubrificantes, facultada a atividade de comércio varejista de mercadorias em loja de conveniência e lanchonete; ([Alínea Alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 1007 de 28/04/2022](#))

b) **PAC 2** – onde são obrigatórias atividades de comércio varejista de combustíveis e lubrificantes, facultada a atividade de comércio varejista de mercadorias e de prestação de serviço; ([Alínea Alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 1007 de 28/04/2022](#)). (grifo nosso)

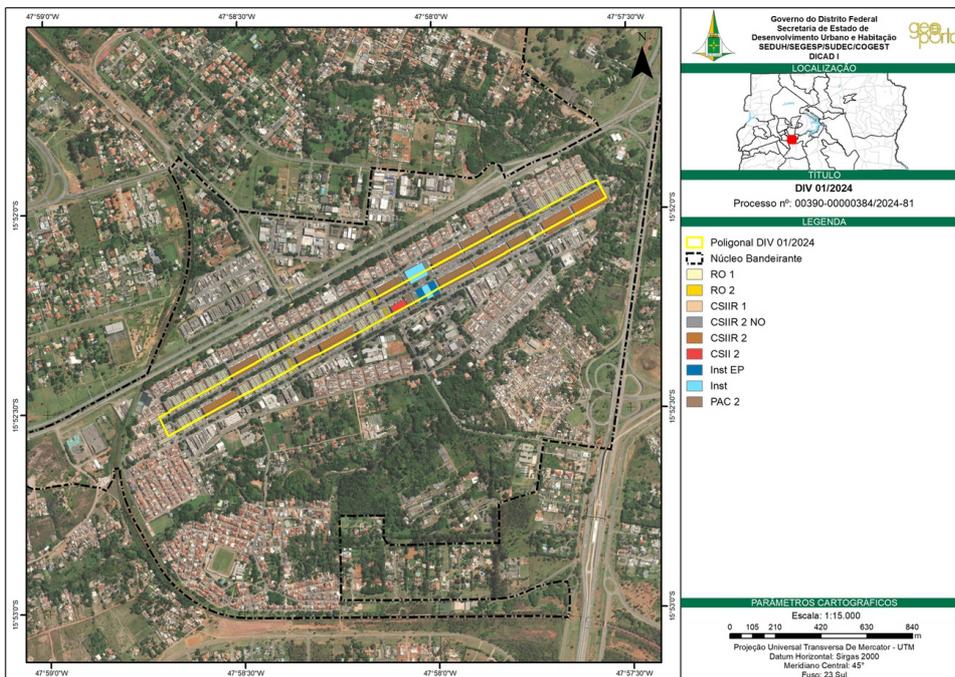


Figura 7: Enquadramento dos lotes adjacentes à DIV 01/2024, Avenida Central do Núcleo Bandeirante.

Fonte: [Geoport](#) /SEDUH

6.2. Características da Via

6.2.1. A Avenida Central do Núcleo Bandeirante é caracterizada por dois sentidos de circulação, com duas faixas de rolamento em cada sentido. Além disso, também dispõe de um canteiro central com vagas de estacionamentos em 45º e 90º graus, intercaladas com calçadas para pedestres e arborização. É a principal avenida da RA, permitindo o acesso à uma grande variedade de usos comerciais, mistos e residenciais (**Figura 8**);



Figura 8 - Divisão esquemática dos trechos para proposta de intervenção na Avenida Central do Núcleo Bandeirante.

Fonte: SEDUH/SUDEC/DICAD-I (com indicação da proposta apresentada nos doc. SEI nº 34222133, 34222233, 34222354 e 34222585)

6.2.2. Nos trechos onde há residência em ambos os lados da Avenida Central (Trecho A), destaca-se o avanço das residências em área pública, resultando na redução do espaço disponível para a circulação livre de pedestres nas calçadas. Como consequência das ocupações, não há delimitação da faixa de serviço ou da faixa de passeio, de modo que o mobiliário urbano e os pedestres dividem o mesmo espaço. Ademais, nos segmentos entre os conjuntos que conectam as vias locais com a Avenida, exclusivos à travessia de pedestres, a acessibilidade é inadequada. (**Figura 9**);



Figura 9 - Demandas identificadas para o Trecho A, residências + residências. **Fonte:** SEDUH/SUDEC/DICAD-I

6.2.3. Nos trechos em que há residência e comércio (Trecho B), destaca-se a desorganização dos estacionamentos existentes, a ausência de faixa de serviço que abrigue os mobiliários presentes no local (postes, lixeiras, sinalização, etc.) e a falta de acessibilidade (com rampas e pisos táteis). Além disso, é possível observar a falta de conectividade entre o trecho residencial e o trecho comercial, considerando as distâncias entre as faixas de pedestres e os pontos de interesse, como o comércio por exemplo (**Figura 10**);

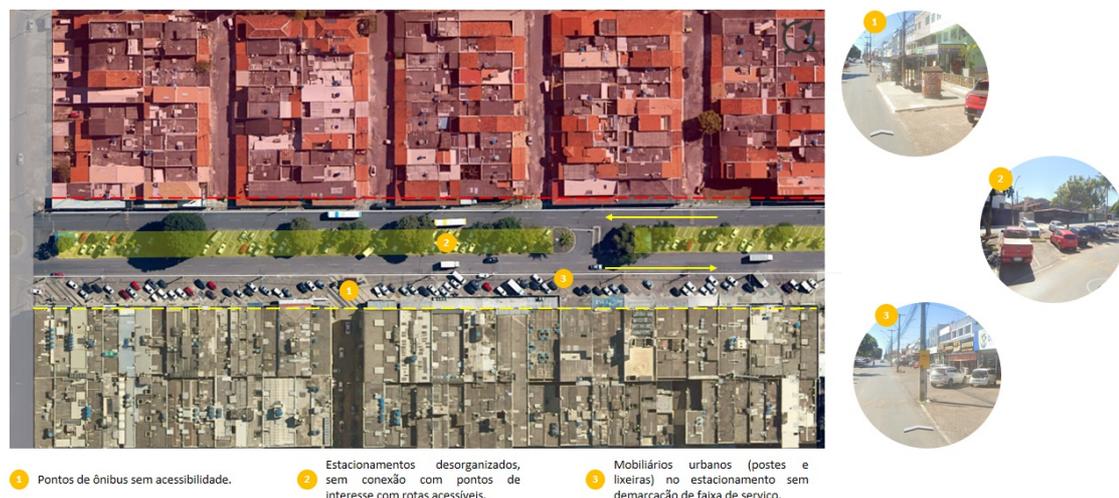
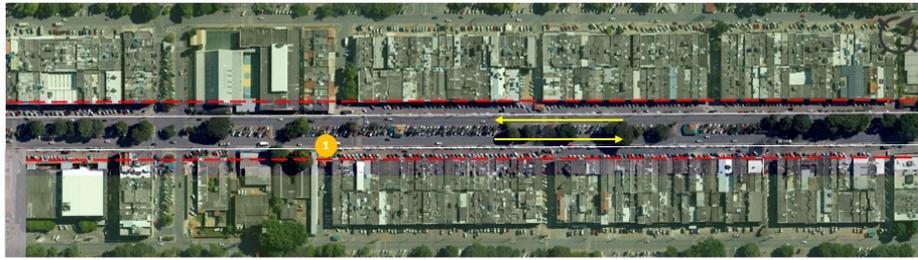


Figura 10 - Demandas identificadas para o Trecho B, residências + comércio. **Fonte:** SEDUH/SUDEC/DICAD-I

6.2.4. Por fim, no trecho em que há comércio em ambos os lados da via (Trecho C), além das questões apresentadas anteriormente, destaca-se o desnível de calçadas, a falta de rotas acessíveis,

a poluição visual, os estacionamentos sem marcações e desordenados (**Figura 11**);



1 Calçadas descontinuas e desniveladas.

Figura 11 - Demandas identificadas para o Trecho C, comércio + comércio. **Fonte:** SEDUH/SUDEC/DICAD-I

6.2.5. Outro importante aspecto da Avenida Central se refere aos quiosques instalados nos espaços residuais do canteiro central. Conforme emitido no Despacho - RA-NB/COLOM (123707286), a Administração Regional anexou aos autos o levantamento dos quiosques regularizados junto à pasta (123803777), de modo a servir de orientação da proposta de requalificação da referida avenida;

6.2.6. Sobrepondo a poligonal de projeto com o levantamento feito, é possível identificar os quiosques regularizados (**Figura 12**);



Figura 12 - Identificação dos quiosques regularizados, segundo indicação da Administração Regional do Núcleo Bandeirante. **Fonte:** doc. SEI nº 123803777

6.2.7. Nesse contexto, cabe mencionar o que aponta o artigo 5º da [Lei nº 4.257, de 02 de dezembro de 2008](#), regulamentada pelo [Decreto nº 38.555, de 16 de outubro de 2017](#), que estabelece critérios de utilização de áreas públicas do Distrito Federal por mobiliários urbanos do tipo quiosque e trailer:

"(...)

Art. 5º A instalação de quiosques e trailers no Distrito Federal é permitida somente se previstos em projeto urbanístico aprovado e registrado no cartório de registro de imóveis, ou em projeto paisagístico aprovado, ou constante no Plano de Ocupação."

6.2.8. O Núcleo Bandeirante não possui Plano de Ocupação de Quiosques e Trailers aprovado. Sendo assim, torna-se indispensável que o projeto de requalificação da Avenida Central, com auxílio da Administração Regional, indique os locais destinados aos quiosques e trailers, de modo a ajustar estes mobiliários à legislação em vigor através da aprovação do projeto do qual trata esta DIV 01/2024;

6.2.9. Destaca-se ainda a situação dos pontos de ônibus que, atualmente, se configuram como um empecilho para a locomoção nas calçadas da Avenida. Localizados, em sua maioria, no fim das vias locais que fazem encontro com a Avenida, e em razão dos grandes avanços de área pública pelos lotes residenciais, o espaço destinado à circulação de pedestres foi prejudicada. Os totens de publicidade agravam ainda mais a situação, uma vez que impedem a permeabilidade visual.

6.3. Relatório Fotográfico

6.3.1. Com intuito de auxiliar a elaboração do projeto de Requalificação da Avenida Central, foi realizada uma vistoria técnica na área no dia 15/02/2024, de modo a criar um panorama mais próximo da realidade atual. A partir desta vistoria, destacamos os seguintes pontos:

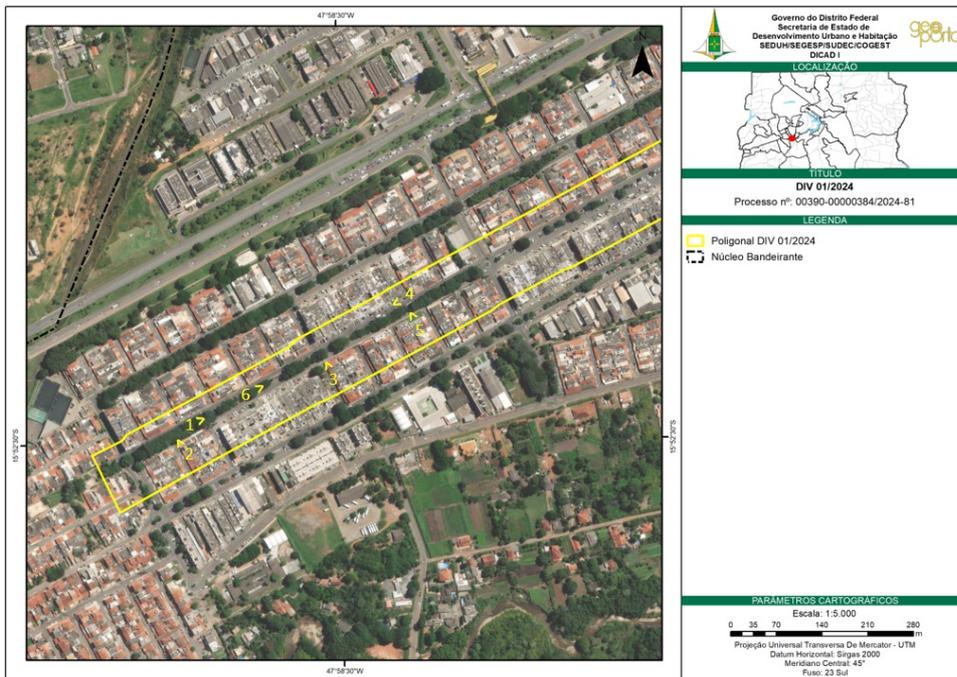


Figura 13 - Mapa do relatório fotográfico, indicação de fotos. Fonte: [Geoportal](https://geoportal.gov.br) /SEDUH



Figura 14 - Foto 1, descontinuidade da calçada no canteiro central.
Foto 2, calçada em canteiro central sem acessibilidade.



Figura 15 - Foto 3, sinalização desgastada.
Foto 4, mobiliário urbano fora da faixa de serviço.



Figura 16 - Foto 5, desnível de acesso no canteiro central.
Foto 6, calçadas quebradas por raízes de árvore.

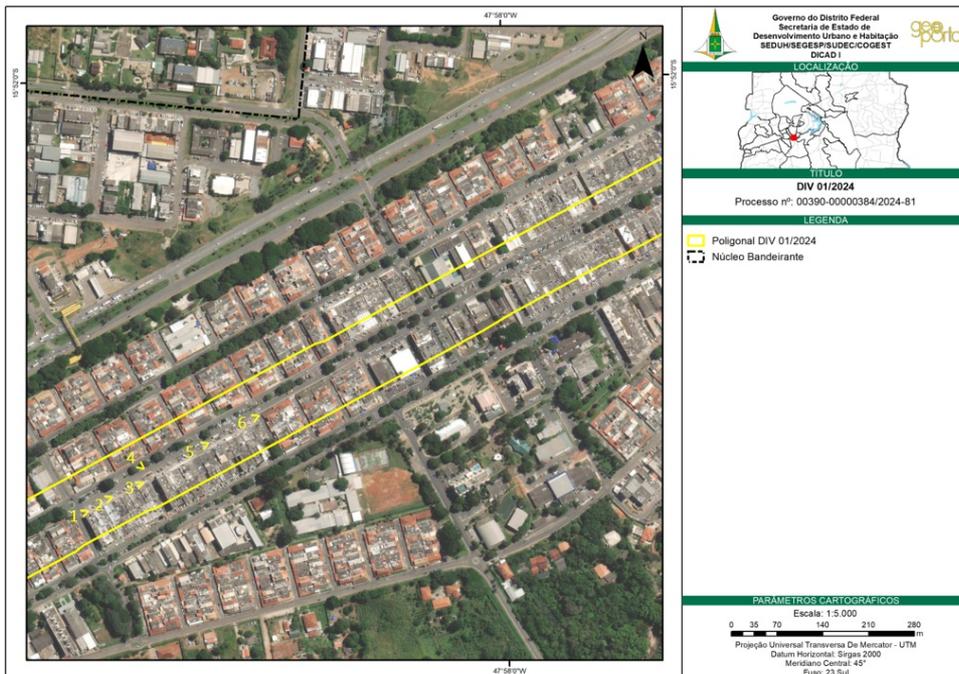


Figura 17 - Mapa do relatório fotográfico, indicação de fotos. Fonte: [Geoportal](https://geoportal.df.gov.br) /SEDUH



Figura 18 - Foto 1, via sem conexão da área residencial com o comércio.
Foto 2, carga e descarga do comércio no meio da via.



Figura 19 - Foto 3, avanço da marquise permitida.
Foto 4, ponto de ônibus recentemente reformado.



Figura 20 - Foto 5, estacionamento desorganizado.
Foto 6, interrupção da calçada por ocupação.

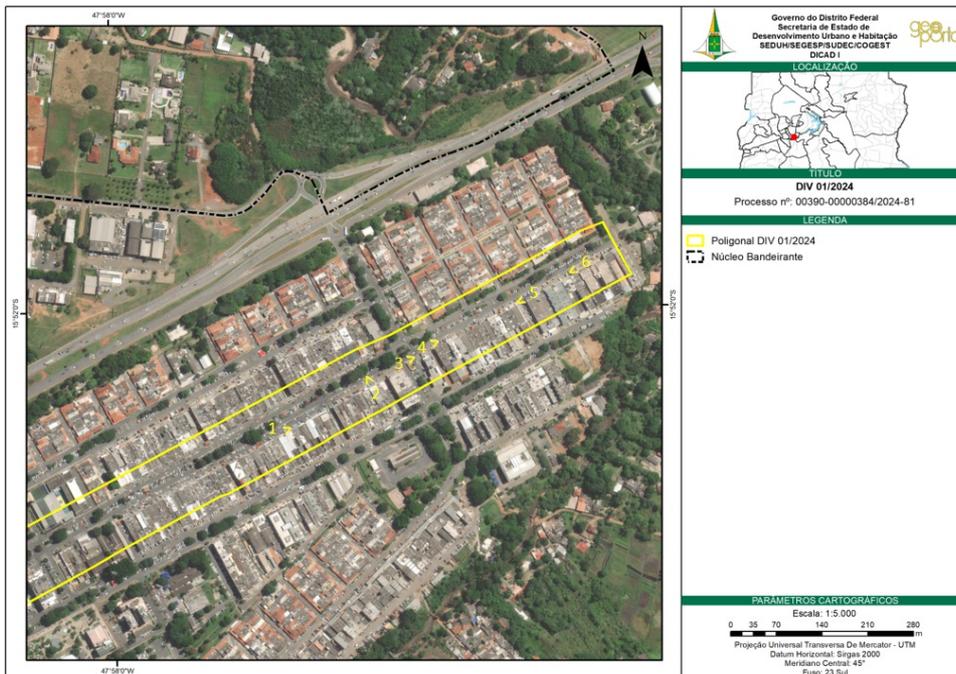


Figura 21 - Mapa do relatório fotográfico, indicação de fotos. Fonte: [Geoportal](https://geoportal.sp.gov.br) /SEDUH



Figura 22 - Foto 1, faixa de pedestre desalinhada.
Foto 2, desníveis nas calçadas e rampas improvisadas.



Figura 23 - Foto 3, passagem interrompida.
Foto 4, total ocupação da calçada por comércio.



Figura 24 - Foto 5, calçadas sendo usadas como estacionamento.
Foto 6, calçadas desorganizadas.

7. DIRETRIZES GERAIS

- 7.1. Considerar a diversidade de necessidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;
- 7.2. Proporcionar e garantir a participação popular e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade no desenvolvimento, execução e acompanhamento de estudos e projetos de intervenção viária;
- 7.3. Promover a participação público privada na gestão dos espaços públicos;
- 7.4. Considerar o contexto em que a via está inserida, a paisagem, as características de uso e ocupação do solo limítrofe, a densidade populacional prevista para a área e a apropriação desta pela população;
- 7.5. Priorizar a circulação, o lazer, a recreação, a segurança e o conforto dos usuários;
- 7.6. Respeitar a escala humana no desenvolvimento e implantação dos projetos de intervenção viária para diminuir conflitos entre veículos e pedestres e evitar acidentes;
- 7.7. Atender às normas de acessibilidade, conforme disposto na [ABNT-NBR-9050/2020](#), promovendo a acessibilidade universal, com a priorização dos pedestres, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência e idosos;
- 7.8. Implantar, se possível, medidas para a ampliação do uso de bicicletas para os deslocamentos na área de estudo;
- 7.9. Eliminar descontinuidades e gargalos;
- 7.10. Prever a possibilidade de execução do Projeto de Requalificação em etapas ou trechos, promovendo a recuperação dos avanços em área pública com a imediata implantação do projeto, de modo a evitar a reincidência das ocupações.

8. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

8.1. Sistema Viário

- 8.1.1. Considerar o disposto no [Decreto nº 38.047/2017](#), que regulamenta o Art. 20 da [Lei Complementar nº 803/2009](#), no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, especialmente o previsto para Vias de Atividades, definida no sistema viário estruturante como aquela que *"proporciona alta acessibilidade ao bairro em áreas com concentração de atividades de lazer, comércio, cultura, serviços, e ao uso misto, que privilegia o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas, e se configura como uma área de confluência das pessoas que pode estar associada, em seu percurso, à via de circulação."* (grifo nosso)
- 8.1.2. Atender o disposto no PDOT, no que tange as diretrizes de sistema viário e circulação, em especial o disposto no Art. 20;
- 8.1.3. Assegurar que o sistema viário da Avenida Central proporcione condições satisfatórias de circulação, garantindo a segurança dos pedestres, ciclistas e veículos.

8.2. Calçadas

- 8.2.1. Garantir rotas contínuas e facilmente perceptíveis, objetivando a segurança, a qualidade estética e a integração da área de intervenção ao entorno;
- 8.2.2. 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;
- 8.2.3. Garantir passeio acessível, desobstruído, com largura mínima, inclinação transversal máxima, nivelado ao longo das ruas e especificação da superfície conforme ABNT NBR 9050/2020;
- 8.2.4. Além de respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a [NBR 9050/2020](#), considerar formas diversas de deslocamento, como dois ou mais pedestres andando juntos, pedestres portando compras, carrinho de bebê, guarda-chuva, entre outras situações do cotidiano da população;
- 8.2.5. Prever calçadas constituídas por três faixas de setorização, destinadas a abrigar cada uma das suas funções, de forma organizada e planejada, devendo observar as disposições do [Decreto nº 38.047/2017](#), da [NBR 9050/2020](#) e do [Guia de Urbanização \(SEGETH, 2017\)](#). São elas: (1) faixa de serviço - para instalação de mobiliário urbano (lixeiras, balizadores, placas de endereçamento e afins), sinalização viária, elemento vegetal e redes de infraestrutura urbana; (2) faixa de passeio livre - para circulação de pedestres; (3) faixa de acesso ao lote - para acesso de pedestres e veículos ao lote;
- 8.2.6. Definir materiais para a pavimentação das calçadas que suporte alto tráfego de pessoas, seja segura contra deslizos e resistente a intempéries;

8.2.7. 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;

8.2.8. 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;

8.2.9. Utilizar o piso podotátil de alerta, padrão, de alta resistência, demarcando o mobiliário, o elemento vegetal, os locais de travessia e desníveis, conforme ABNT [NBR 9050/2020](#) e [NBR 16537](#) (acessibilidade - sinalização tátil no piso);

8.2.10. Considerar as disposições da [Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009](#), que institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência.

8.3. Estacionamentos

8.3.1. Seguir o disposto no [Decreto nº 38.047/2017](#), que regulamenta o art. 20, da [Lei Complementar nº 803/2009](#), no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal;

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

8.3.3. 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;

8.3.4. 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.

8.4. Sinalização

8.4.1. A proposta de sinalização deve seguir as disposições da [Lei nº 9.503/1997](#), da Resolução do CONTRAN nº 160/2004, do [Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito do DENATRAN de 2007](#), da NBR 9050/2020 e do [Decreto nº 39.272/2018](#), de forma a não obstruir o passeio livre dos transeuntes;

8.4.2. Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para deficientes, idosos e motocicletas, conforme a NBR 9050/2020;

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

8.5. Ciclovias

8.5.1. 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;

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

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

8.5.4. 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;

8.5.5. Recuar, em ações conjuntas aos órgãos de fiscalização e de obras, os avanços laterais das residências em área pública, a fim de viabilizar o alargamento das calçadas e a implantação das ciclovias/ciclofaixas;

8.5.6. Ainda que a reunião formada pela Administração Regional do Núcleo Bandeirante, SEDUH e comerciantes tenha deliberado pela supressão da ciclovia no projeto de requalificação, conforme informado no item "3.2.", consideramos que deve haver a indicação desta área de circulação, mesmo que sua execução seja posterior. Uma vez que a garantia desta forma de deslocamento é um dos elementos previstos para compor a via de Atividades, de acordo com o disposto no [Decreto nº 38.047/2017](#) (supracitado), que regulamenta o art. 20, da [Lei Complementar nº 803/2009](#) (PDOT);

8.5.7. Verificar junto ao DETRAN e a SEMOB, a possibilidade de implantação da chamada "Zona 30", estabelecida pelo [Decreto nº 39.230, de 10 de julho de 2028](#), a fim de viabilizar a criação de via compartilhada para circulação simultânea de veículos motorizados e não motorizados, de

modo a atender o previsto para Vias de Atividades, conforme o [Decreto nº 38.047/2017](#).

8.6. Paisagismo

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

8.6.2. Priorizar o plantio de espécies nativas do Cerrado, encontradas no viveiro da Novacap, conforme dispõe a [Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019](#);

8.6.3. Prever o sombreamento ao longo de espaços de passagem e também de permanência, utilizando-se da vegetação, sem, no entanto, comprometer a iluminação pública no período noturno e sem constituir obstáculos para a livre circulação dos pedestres, assim como para a sua permanência em determinados locais;

8.6.4. 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;

8.6.5. Nos estacionamentos deve-se utilizar vegetação de porte arbóreo, com distanciamento máximo de 10,00m entre as árvores em fileira de vagas, conforme o [Decreto nº 38.047/2017](#);

8.6.6. Considerar para o projeto de paisagismo a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de fiação aérea e redes subterrâneas de infraestrutura, iluminação pública, recuo e tipologia das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes e arborização existente;

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

8.6.8. Não é permitido junto às calçadas:

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

8.6.9. Buscar, na medida do possível, garantir a preservação das espécies arbóreas e arbustivas no canteiro central da Avenida, uma vez que estes elementos vegetais fazem parte da identidade local.

8.7. Iluminação

8.7.1. 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;

8.7.2. 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;

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

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

8.7.5. 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.

8.8. Mobiliário Urbano

8.8.1. 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;

8.8.2. 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;

8.8.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

- 8.8.4. Garantir a rápida compreensão do modo de uso de cada elemento;
- 8.8.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;
- 8.8.6. 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;
- 8.8.7. Os mobiliários urbanos voltados para a prática esportiva e convívio social devem buscar a interação entre as diferentes faixas etárias, permitindo a pluralidade de usuários;
- 8.8.8. Devem ser observadas as orientações contidas no [Guia de Urbanização \(SEGETH, 2017\)](#);
- 8.8.9. O projeto de urbanismo de requalificação da Avenida Central deverá definir os espaços destinados à instalação dos mobiliários urbanos do tipo quiosque e trailer, levando em consideração aqueles já regularizados junto à Administração Regional e infraestrutura existente no local;
- 8.8.10. Garantir que a instalação de quiosques e trailers não comprometa o fluxo de segurança de pedestres, veículos não-motorizados e motorizados;
- 8.8.11. Os mobiliários urbanos do tipo quiosque e trailer devem garantir condições de acessibilidade compatíveis com a legislação vigente, devendo preservar faixa livre de circulação no entorno e a visibilidade de pedestres e veículos;
- 8.8.12. Assegurar que os quiosques e trailers não obstruam estacionamento público;
- 8.8.13. Certificar que os quiosques e trailers não prejudiquem a paisagem urbana e as visuais dos conjuntos arquitetônicos significativos, harmonizando, quando necessário, as relações entre quiosques, trailers e demais estabelecimentos comerciais;
- 8.8.14. Os ajustes dos pontos de ônibus deverão ser submetidos à Secretaria de Transporte e Mobilidade - SEMOB, para anuência e medidas necessárias.

8.9. **Redes de Infraestrutura**

- 8.9.1. Considerar as interferências com redes de concessionárias de serviço público projetadas e existentes no local;
- 8.9.2. Verificar a viabilidade econômica para alocar em subsolo o cabeamento aéreo presente nos espaços livres de uso público;
- 8.9.3. Prever rede de drenagem de águas pluviais, de acordo com a necessidade.

9. **DISPOSIÇÕES FINAIS**

- 9.1. Devem ser consultados DETRAN, DNIT e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, TELEFONIA, NOVACAP, SLU) solicitando informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;
- 9.2. O Projeto deve ser elaborado em conformidade com a legislação vigente, em especial com o [Decreto nº 38.247 de 1º de junho de 2017](#), que “dispõe sobre os procedimentos para a apresentação de Projetos de Urbanismo”;
- 9.3. Os projetos urbanísticos devem ser submetidos à avaliação e aprovação do órgão de gestão de desenvolvimento urbano e territorial do Distrito Federal, a fim de apreciação do atendimento a estas Diretrizes Urbanísticas;
- 9.4. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIV 01/2024;
- 9.5. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da [LUOS/2022](#), estudos urbanísticos específicos e legislação específica;
- 9.6. O Projeto de Requalificação da Avenida Central deve atender disposto no [Decreto nº 39.272/2018](#), priorizando o transporte coletivo, o tráfego de pedestres e de ciclistas;
- 9.7. Especificamente em relação as ciclovias e ciclofaixas, diante do cenário exposto nos itens 3.2 e 8.5.6, e em atenção ao disposto no item 4.2, estas deverão ser indicadas em projeto ou em memorial descritivo, com vistas à execução futura;
- 9.8. As diretrizes dispostas neste documento são de caráter indicativo, cujo objetivo é auxiliar a elaboração e execução do projeto. Havendo justificativa técnica, o projeto poderá adotar soluções projetuais não contempladas nesta DIV, desde que estejam em conformidade com a legislação vigente.

10. **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

de Janeiro.

ABNT (2012b) NBR 15129: luminárias para iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2016) NBR 16537: acessibilidade - sinalização tátil no piso - diretrizes para elaboração de projetos e instalação. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

ABNT (2020) NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997** - Institui o Código de Trânsito Brasileiro.

Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site/Banco/7manuais/cadernosite2007xz.pdf>>

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017**, que regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 38.427, de 1º de junho de 2017.** Dispõe sobre os procedimentos para apresentação de projetos de urbanismo e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 39.272 de 2 de agosto de 2018** - Regulamenta a Lei nº 6.138, de 26 de abril de 2018, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal – COE/DF, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 39.469, de 22 de novembro de 2018** - Dispõe sobre a autorização de supressão de vegetação nativa, a compensação florestal, o manejo da arborização urbana em áreas verdes públicas e privadas e a declaração de imunidade ao corte de indivíduos arbóreos situados no âmbito do Distrito Federal.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009** - Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e alterações decorrentes da Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 948, 16 de janeiro de 2019** – Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – Luos.

DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 1.007, de 28 de abril de 2022** – Altera a Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, que aprova a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal - LUOS nos termos dos arts. 316 e 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal e dá outras providências, e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.317, de 09 de abril de 2009** - Institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011.** Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/ DF e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 6.364, de 26 de agosto de 2019** - Dispõe sobre a utilização e a proteção da vegetação nativa do Bioma Cerrado no Distrito Federal e dá outras providências.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020** - Regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos e das Diretrizes Urbanísticas Específicas, nos termos da Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, e da Lei nº 5.547, de 6 de outubro de 2015; e dá outras providências.

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

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/senatran/manuais-brasileiros-de-sinalizacao-de-transito>>

Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004 – Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www.gov.br/prf/pt-br/concurso-2021/resolucoes/R160-04>>





Assessor(a), em 18/03/2024, às 15:17, 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 **BRUNO DE FASSIO PAULO - Matr.0275293-X**, **Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Central Adjacente I**, em 18/03/2024, às 15:24, 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 18/03/2024, às 16:08, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=131746410)
verificador= **131746410** código CRC= **8D084583**.

"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