



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

DIV 18/2022 – VIA M3 – CEILÂNDIA

DIRETRIZ PARA PROJETO DE SISTEMA VIÁRIO VIA M3 – CEILÂNDIA – RA IX / RA CEIL

Processo SEI nº 00390-00009032/2022-20
Elaboração: Márcio Brito Silva Ferreira – Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Equipe técnica: Fernanda Ferreira das Graças - Diretora (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH), Francisco José Antunes Ferreira – Assessor, Márcio Brito Silva Ferreira - Assessor (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH), Ana Valéria de Resende Bueno - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH), Neide Bajo Gonçalves - Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura (DIOEST/COGEST/SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Coordenação: Andrea Mendonça de Moura - Subsecretária (SUDEC/SEGESP/SEDUH)
Supervisão: Janaína Domingos Vieira - Secretária Executiva (SEGESP/SEDUH)
Interessado: Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF
Endereço: Via M3 – Região Administrativa de Ceilândia – RA IX / RA CEIL

Disposições Iniciais

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

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de projeto de intervenção viária referente à implantação da Via MN2 – Região Administrativa de Ceilândia – RA IX / RA CEIL, conforme orientações constantes no Processo SEI nº 00138-00002365/2022-19 cuja ação foi motivada pela requisição da Administração Regional de Ceilândia;

1.3. Esta **DIV 18/2022** é fundamentada no artigo 2º, §8º da [Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020](#), que regulamenta a emissão dos Estudos Territoriais Urbanísticos – ETU e das Diretrizes

Urbanísticas Específicas – DIUPE;

1.4. Este documento define: **Diretrizes de Sistema Viário, Estacionamento, Acessibilidade, Sinalização, Ciclovía, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano, Redes de Infra Estrutura;**

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta **DIV 18/2022** 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 18/2022** encontra-se indicada na Figura 1;

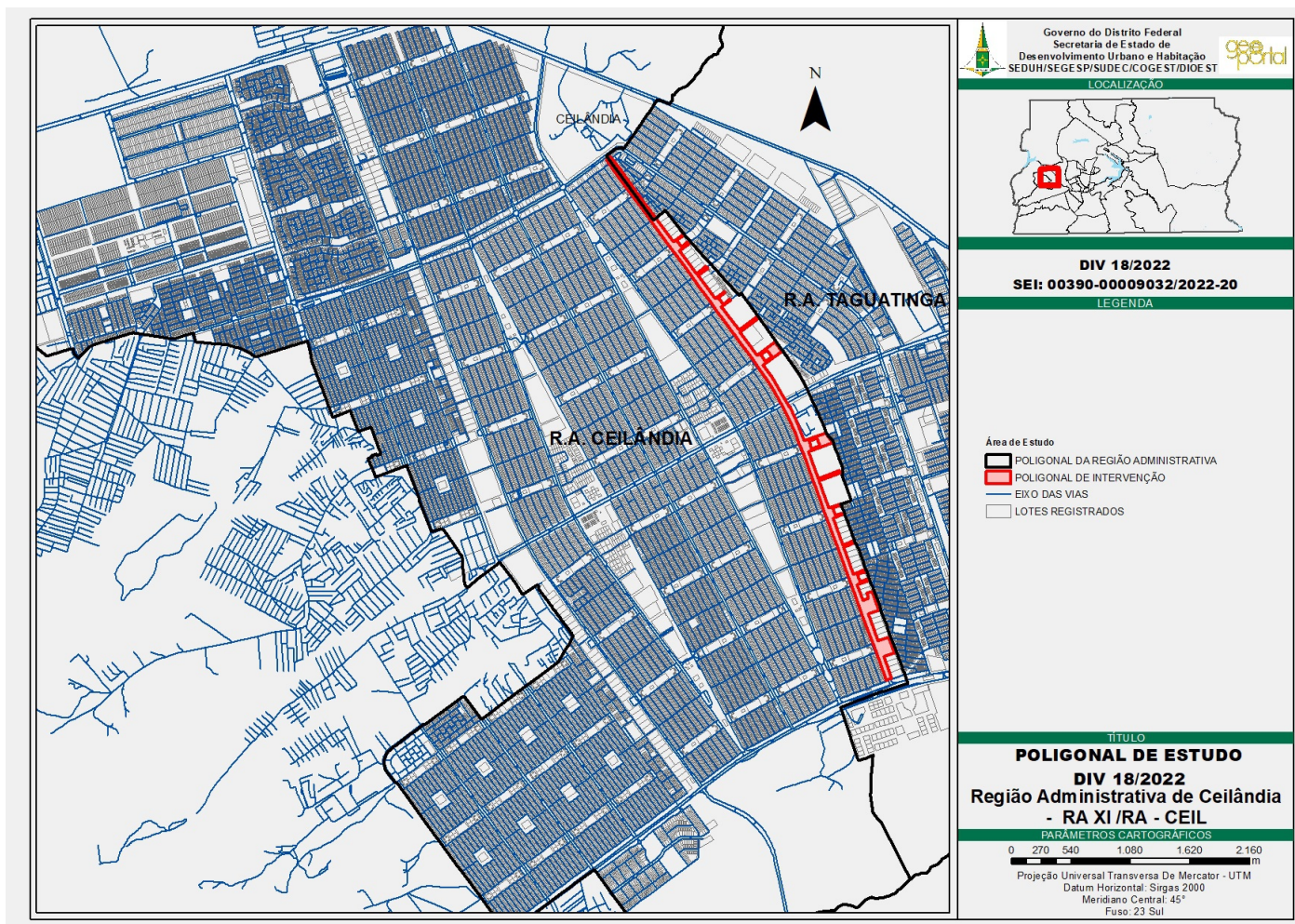


Figura 1 - Poligonal de intervenção referente a via M3 e áreas públicas adjacentes.

2. Objetivo e Justificativas

2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do projeto de **intervenção viária na Via M3**, situada na Região Administrativa de Ceilândia - RA CEIL (RA - IX);

2.2. Apresentar soluções para promover melhor fluidez no trânsito de pedestres, assim como de veículos motorizados e não motorizados, contribuindo assim, para a qualidade da mobilidade urbana;

2.3. Valorizar e qualificar o espaço público e a paisagem urbana da Via M3 de Ceilândia e sua área circunvizinha;

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

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

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

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

3. Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

3.1. O local objeto da intervenção, de acordo com o macrozoneamento do Plano Diretor de

Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, aprovado pela [Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), atualizada pela [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#), está inserido em sua porção sul na Macrozona Urbana, na Zona Urbana Consolidada – ZUC (Figura 2) e em sua porção norte na Zona Urbana de Uso Controlado II, caracterizados conforme estabelecido nos artigos 70 a 73 do PDOT/2012:

*“Art. 70. A **Zona Urbana de Uso Controlado II** é composta por áreas predominantemente habitacionais de baixa e média densidade demográfica, com enclaves de alta densidade, conforme Anexo III, Mapa 5, desta Lei Complementar, sujeitas a restrições impostas pela sua sensibilidade ambiental e pela proteção dos mananciais destinados ao abastecimento de água.*

(...)

*Art. 71. A **Zona Urbana de Uso Controlado II** deverá compatibilizar o uso urbano com a conservação dos recursos naturais, por meio da recuperação ambiental e da proteção dos recursos hídricos, de acordo com as seguintes diretrizes:*

I – permitir o uso predominantemente habitacional de baixa e média densidade demográfica, com comércio, prestação de serviços, atividades institucionais e equipamentos públicos e comunitários inerentes à ocupação urbana, respeitadas as restrições de uso determinadas para o Setor Militar Complementar e o Setor de Múltiplas Atividades Norte;

II – respeitar o plano de manejo ou zoneamento referente às Unidades de Conservação englobadas por essa zona e demais legislação pertinente;

III – regularizar o uso e a ocupação do solo dos assentamentos informais inseridos nessa zona, conforme estabelecido na Estratégia de Regularização Fundiária, no Título III, Capítulo IV, Seção IV, considerando-se a questão urbanística, ambiental, de salubridade ambiental, edificação e fundiária; ([Inciso alterado\(a\) pelo\(a\) Lei Complementar 854 de 15/10/2012](#))

IV – qualificar e recuperar áreas degradadas ocupadas por assentamentos informais de modo a minimizar danos ambientais;

V – adotar medidas de controle ambiental voltadas para o entorno imediato das Unidades de Conservação de Proteção Integral e as Áreas de Relevante Interesse Ecológico inseridas nessa zona, visando à manutenção de sua integridade ecológica;

VI – adotar medidas de controle da propagação de doenças de veiculação por fatores ambientais.

*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”; (grifo nosso)

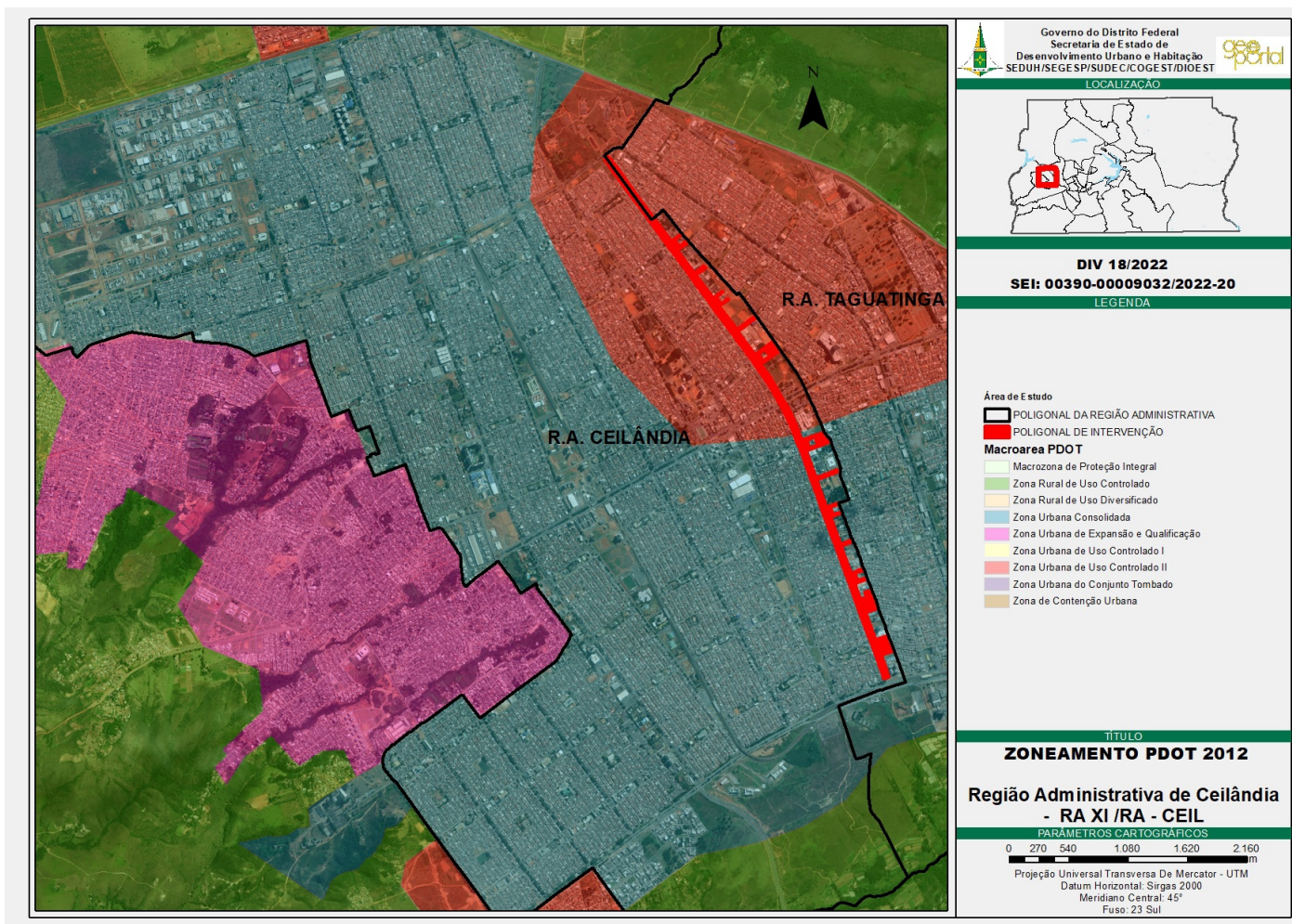


Figura 2- Enquadramento da área de estudo no PDOT/2012. Fonte: SEDUH/DIOEST.

3.2. Esta **DIV 18/2022** deve obedecer ao disposto no PDOT/2012, Capítulo III, que trata do “Sistema de Transporte, do Sistema Viário e de Circulação e da Mobilidade”, em especial os artigos 20, 21 e 22:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 21. São diretrizes setoriais para a mobilidade:

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

necessidades de deslocamento;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Plano Diretor Local – PDL

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

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

I - Via MN-1;

II - Via MN-2;

III - Via MN-3;

IV - Via de Ligação Centro-Norte;

V - Via M-1;

VI - Via M-2;

VII - Via M-3;

VIII - Via N-2;

IX - Via N-3;

X - Via O-1;

XI - Via O-4.

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

4.2 O Artigo 31 do PDL estabelece diretrizes de reformulação do Sistema Viário Principal, contudo não há diretriz específica para a via M-3.

5. Caracterização da área de intervenção

5.1. Projetos Urbanísticos

5.1.1. O trecho da Via M3 compreendido por esta DIV 18/2022 está consubstanciado nos seguintes projetos urbanísticos registrados em cartório (Figura 3): CST PR177/1, CST PR 180/1, CST PR 194/1, CST PR 195/1, CST PR 196/1, CST PR 198/1, CST PR 202/1, CST PR 209/1, CST PR 274/2CST, PR 206/1, CST PR 208/1, CST PR 209/1, CST PR 210/1, CST PR 270/1, CST PR 274/1, CST PR 517/1, URB 131/2020 e URB 058/2001.

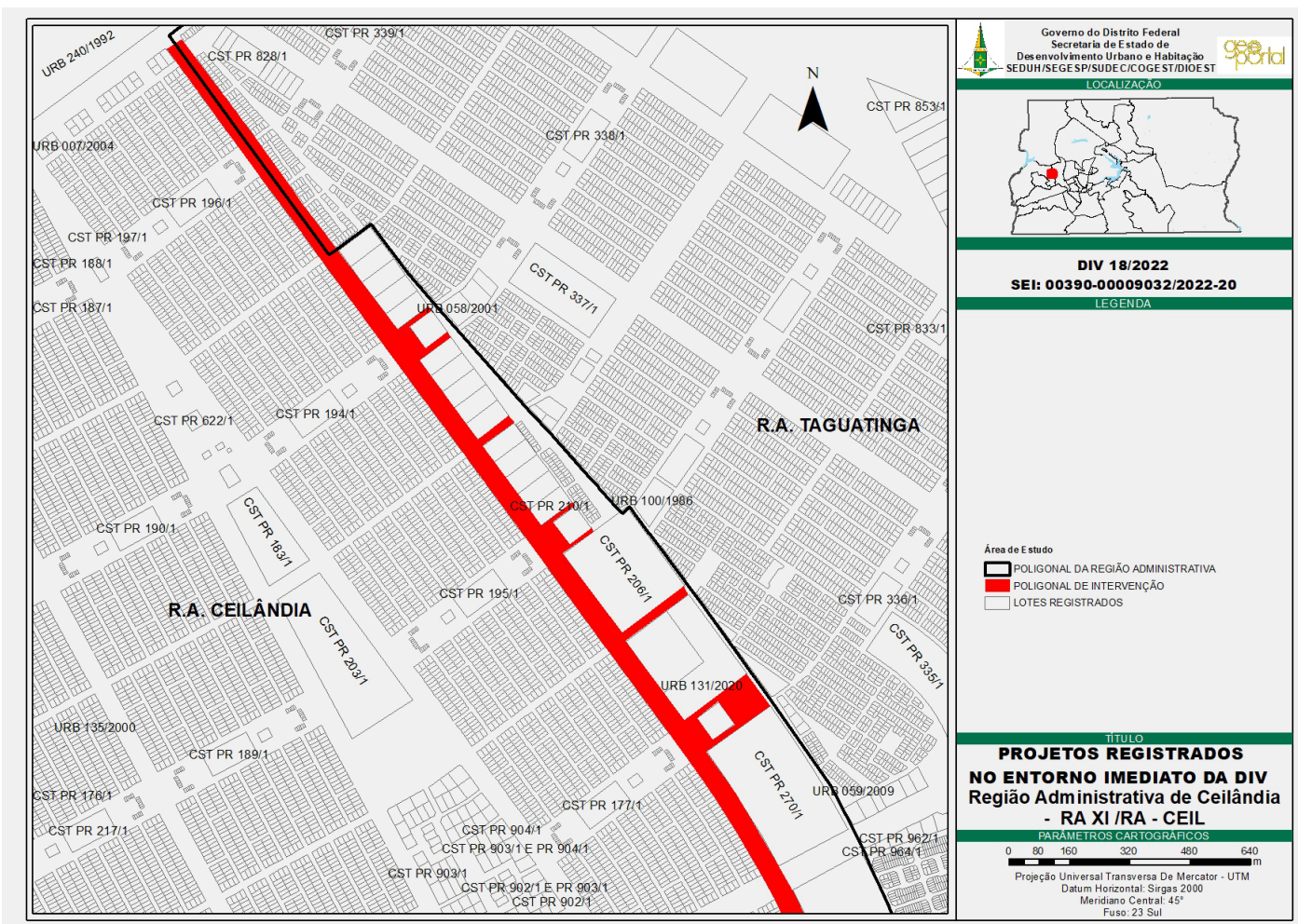


Figura 3 : Indicação dos projetos registrados na área da DIV 18/2022 - Via MN2 (porção norte da via) – Fonte: SEDUH/DIOEST.

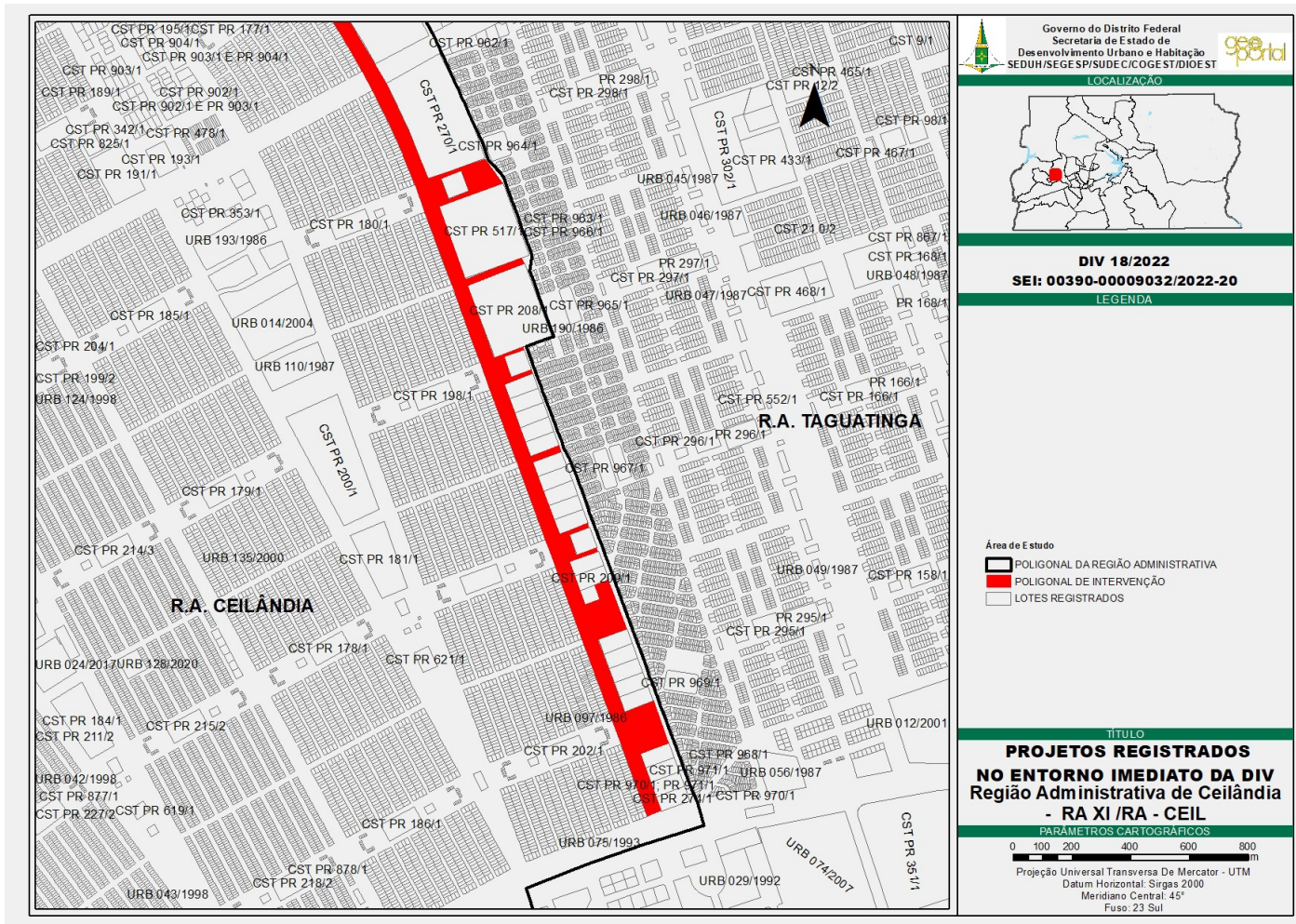


Figura 4 : Indicação dos projetos registrados na área da DIV 18/2022 - Via MN2 (porção sul da via) – Fonte: SEDUH/DIOEST.

5.2.1 - O projeto original da via M3 contém desenho urbano diverso do executado atualmente, pois desde sua implantação a via sofreu importantes alterações em relação ao projeto original, visto que não havia previsão de um canteiro central ao longo de toda via. As principais alterações na via foram a implantação de um canteiro central, criação de uma ciclovia, criação de estacionamento em alguns trechos e redimensionamento da caixa viária. É importante destacar que apesar das alterações citadas, os projetos de urbanismo da via não foram atualizados e portanto encontram-se em desconformidade.



Figura 5 - Configuração original da via. Fonte: SEDUH.



Figura 6 - Foto de satélite da via M3 em 1997 (sem o canteiro central) - Fonte : SEDUH



Figura 7 - Foto de Satélite da via M3 em 2007 (com canteiro central). Fonte: SEDUH

5.2.2. Os lotes circunvizinhos a esta DIV 18/2022 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 unidades de uso e ocupação do solo UOS CSIIR 2, CSIIR 2 NO, Inst e Inst EP (Figura 7). Também há lotes com UOS CSII 2, RO 1 e RO2, conforme Art 5º que estabelece:

.....

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

§ 1º São categorias de UOS:

(...)

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

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

(...)

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

(...)

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

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

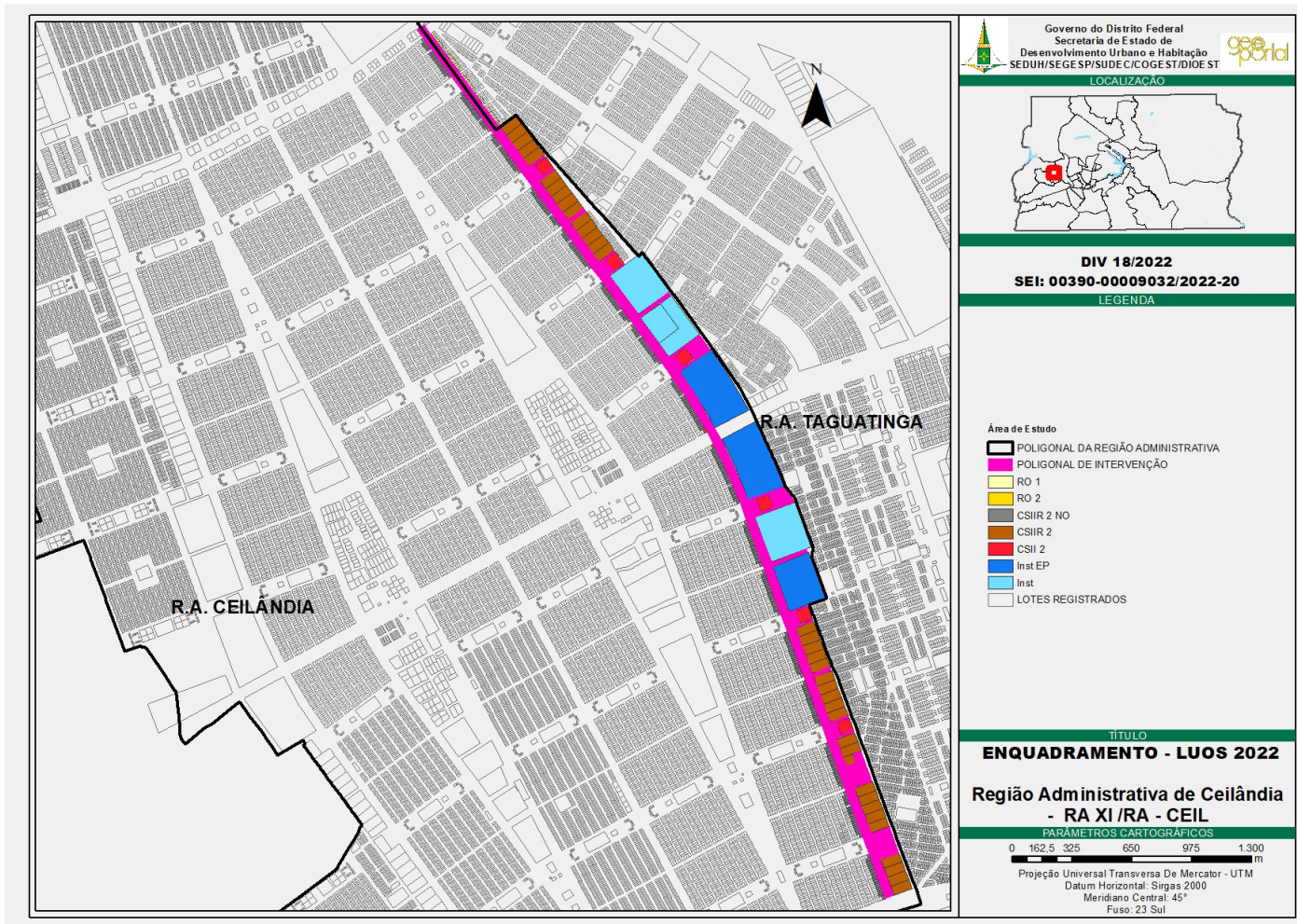


Figura 7: Enquadramento dos lotes adjacentes à DIV 18/2022 - Via M3 na LUOS/2022 – Fonte: SEDUH/DIOEST

5.2.3. Assim, a configuração urbana da área desta DIV 18/2022 tem como principal característica as atividades inerentes às áreas de centralidade incluindo lotes institucionais públicos e privados. A via também se destaca por ser uma das conexões diretas entre a Av. Hélio Prates e a Av. Elmo Serejo.

5.3. Características da via

5.3.1. A Via M3 possui duas pistas separadas por um canteiro central, com medidas variando entre 12 (doze) até 08 (oito) metros, uma ciclovia e calçadas, cada pista é composta por duas faixas de rolamento com velocidade regulamentar de 60km/h (Figura 8);



Figura 8 - característica da Via objetivo da DIV 18/2022 - Via M3 - Fonte: SEDUH/DIOEST.

5.3.2. A configuração viária desta DIV 18/2022, no contexto do PDOT vigente, está classificada como Via de Circulação, recebendo o fluxo das áreas residenciais e distribuindo para as Avenidas Principais (Figura 9);

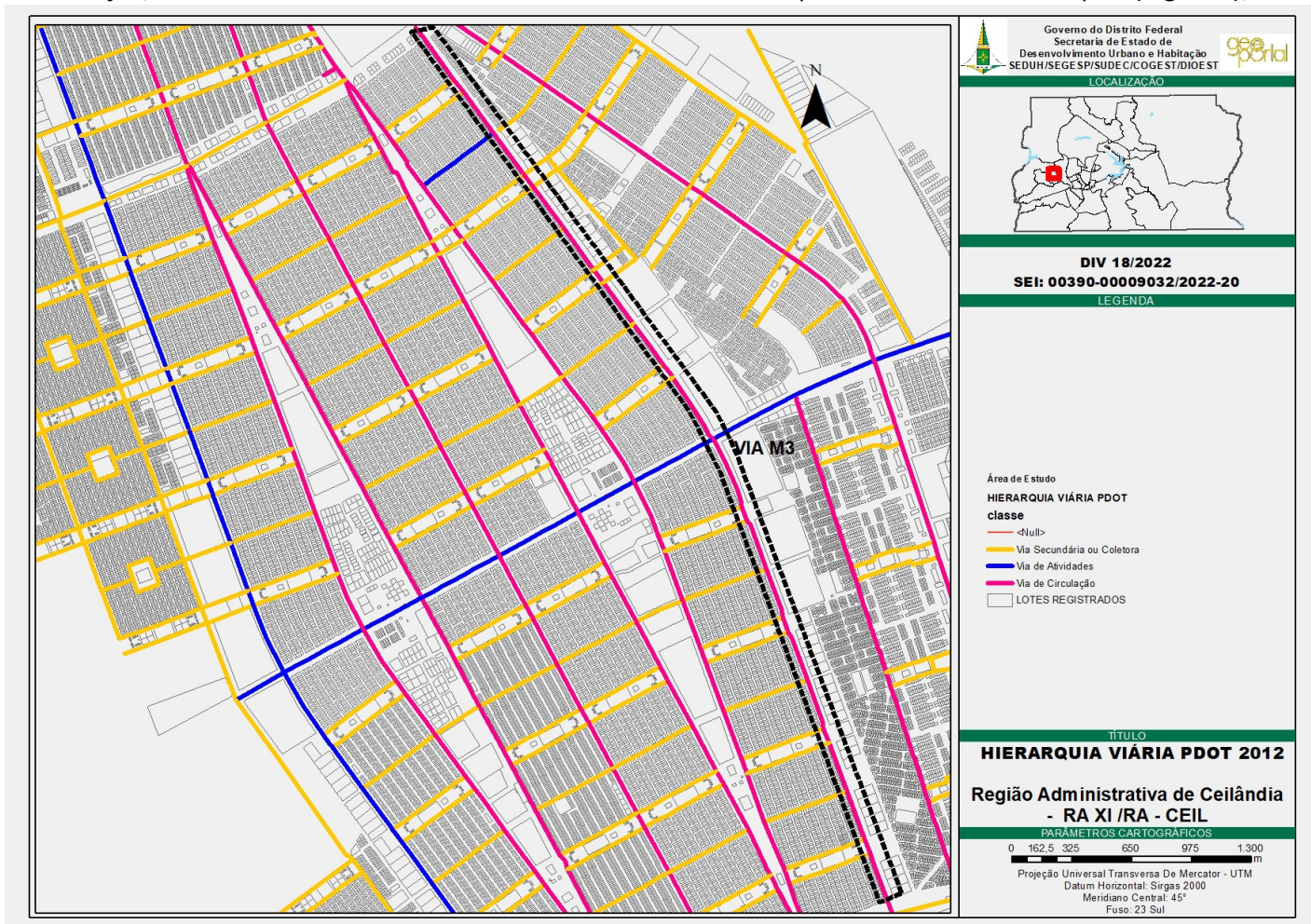
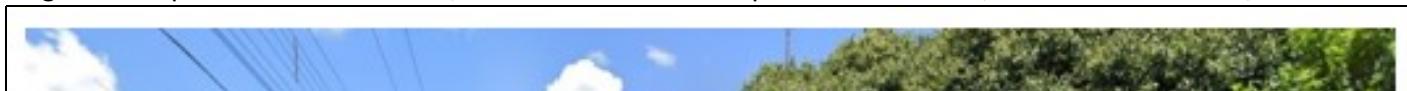


Figura 9- Enquadramento da DIV 18/2022 - Via M3 na hierarquia viária do PDOT/2012 – Fonte: SEDUH/DIOEST.



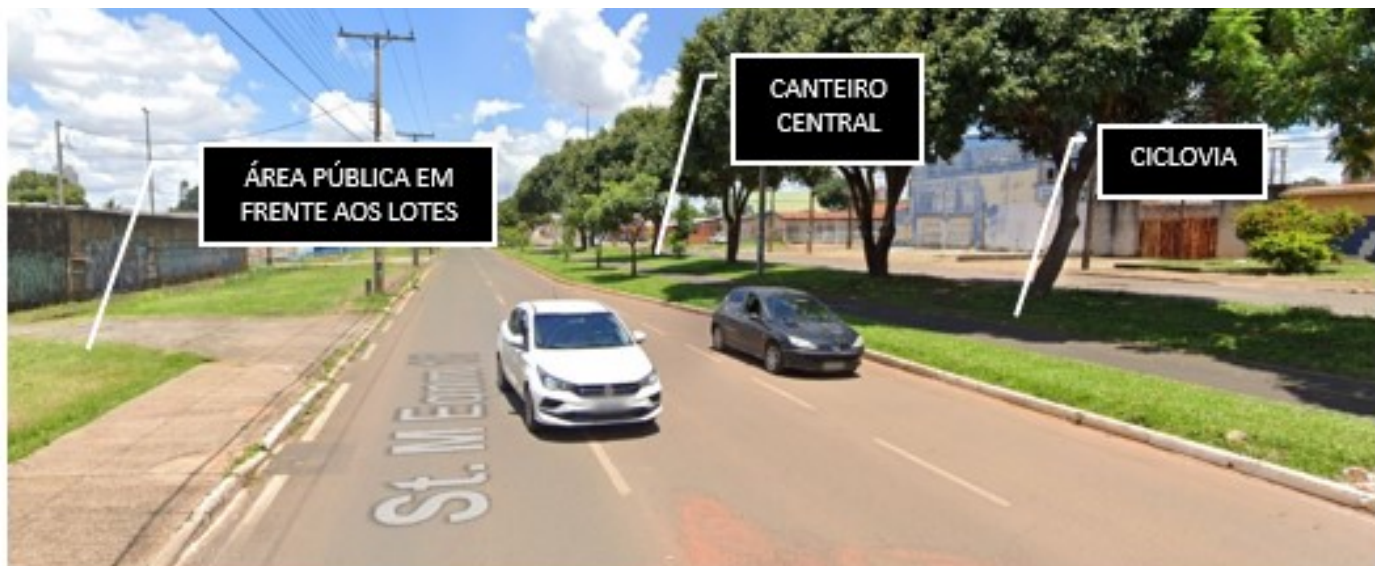


Figura 10- SITUAÇÃO ATUAL DA VIA: FONTE : GOOGLE EARTH.

5.3.4. A ciclovia implantada no canteiro central da via objeto desta DIV 18/2022 (Figura 8) em alguns trechos é interrompida por estacionamentos implantados sem projeto SIV localizado (Figura 10);

5.3.5. De forma a “estimular a utilização do transporte coletivo e dos modos não motorizados e não poluentes de deslocamento” um dos objetivos da LUOS, conforme o artigo 4º, bem como promover a dinâmica urbana, redução de deslocamentos e proporcionar melhor integração do espaço público com o privado, a ciclovia existente deve ser mantida e ter suas conexões reestabelecidas;

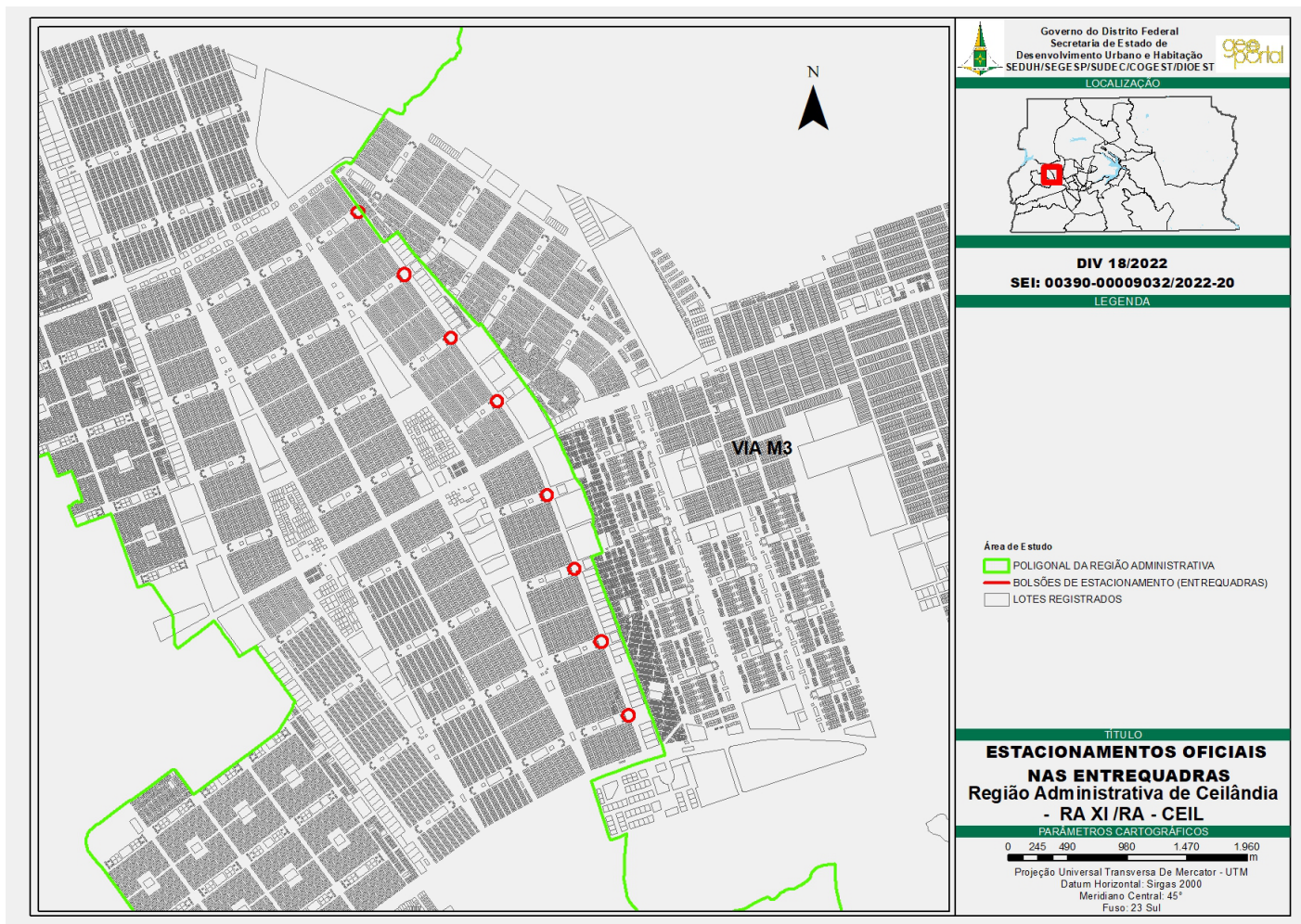


Figura 11- Bolsões de estacionamento nas entrequadras. Fonte: SEDUH

6. Diretrizes Gerais

6.1. Considerar a necessidade de mobilidade dos cidadãos, oferecendo-lhes condições de igualdade de acesso, segurança, conforto e autonomia nas diferentes atividades permitidas;

6.2. 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;

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

6.4. 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;

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

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

6.7. 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 idosas;

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

6.9. Eliminar descontinuidades e gargalos na via, ciclovias e calçadas.

7. Diretrizes específicas

7.1. Sistema viário

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

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

7.1.3. Seguir o disposto no Decreto nº 38.047, de 09 de março de 2017, que regulamenta o art. 20, da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, no que se refere às normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal;

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

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

7.1.6. Seguir o disposto no Plano Diretor Local da Região Administrativa de Ceilândia – RA IX, artigo 31, que dispõem sobre a “reformulação da Avenida MN-2, por meio da criação de faixas marginais para estacionamento de veículos”, **desenvolvendo os estacionamentos nas áreas adjacentes aos lotes adjacentes à Avenida M3;**

7.1.7. Atualizar o sistema viário da Via M3, regularizando o canteiro central e algumas vias de acesso as quadras que também não faziam parte do projeto original;

7.1.8. Criar via Marginal na porção Leste da via (Figura 12).

7.2. Estacionamentos

7.2.1 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;

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

7.2.3. 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;

7.2.4. 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;

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

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

7.2.7. Implantar os estacionamentos em conformidade com o PDL de Ceilândia, em frente aos lotes comerciais, seguindo o modelo de estacionamento e dimensionamento de vagas para veículos (Figura 12), conforme a sua disposição, baseado no disposto na Tabela I, do Anexo V, da Lei nº 6.138/2018 (COEDF);

7.2.8. A implantação da via marginal e estacionamento conforme exemplo apresentado na Figura 12 não poderá ser continua ao longo de toda a Via M3 e deverá ser implantada por trechos

conforme a disposição dos lotes. Portanto, a intervenção não poderá ser feita em um único lote pois deverá ser considerado todo o conjunto para sua implantação.

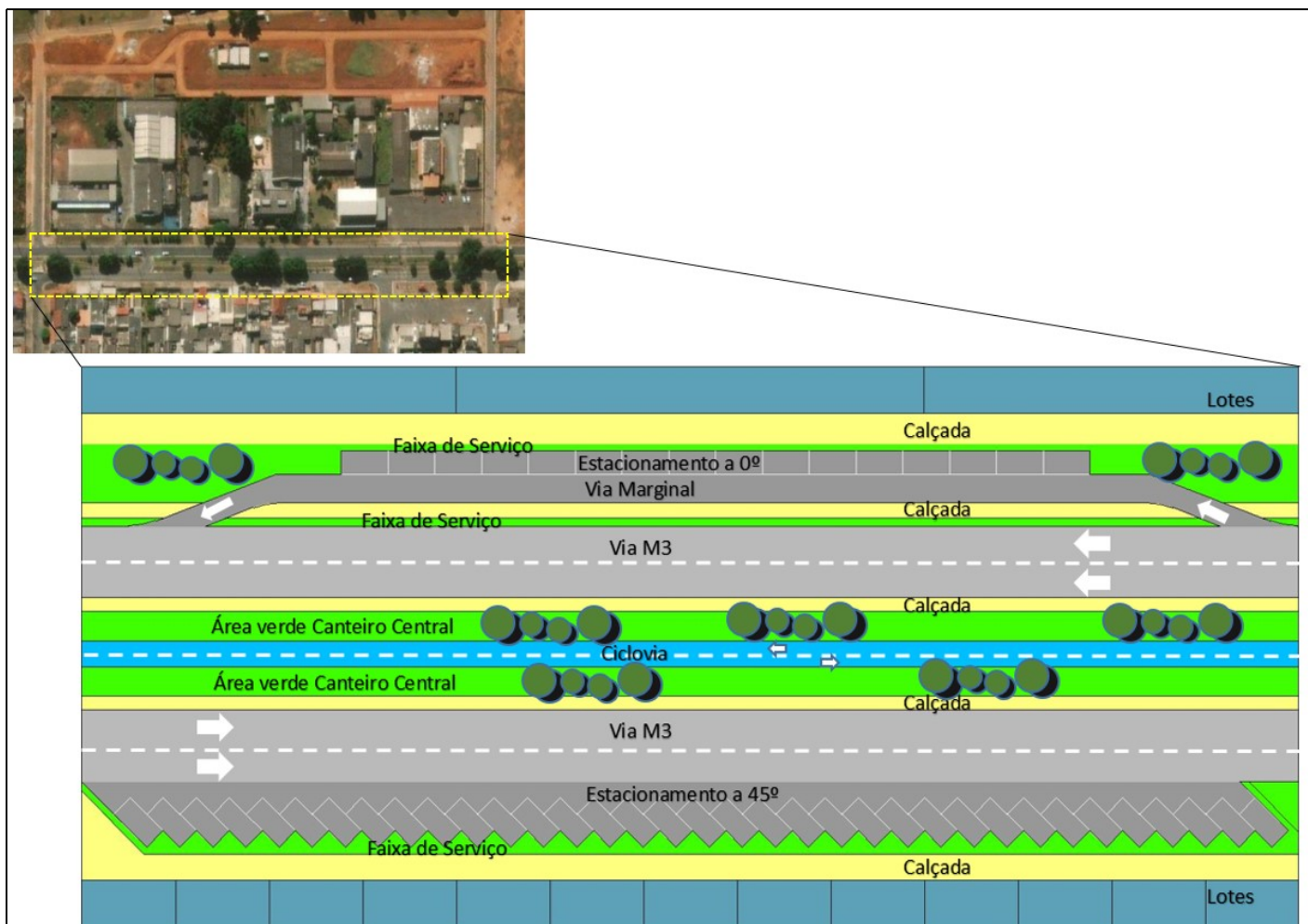


Figura 12- Modelo de vagas e via marginal para a Via M3 . Fonte: SEDUH/DIOEST.

7.3. Calçadas

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

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

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

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

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

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

7.3.7. Prever nas proximidades de rampas e de passarelas de acesso principais às edificações: faixas de travessias de vias; rebaixamento de meios-fios ou nivelamento entre calçada e via;

sinalização horizontal e vertical educativa ou de advertência;

7.3.8. Assegurar que os acessos aos lotes, como rampas e escadas não ocorram fora dos limites dos lotes, evitando configurar barreiras e interromper a livre circulação de pedestres e ciclistas, exceto nos casos previstos em legislação;

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

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

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

7.4. Sinalização

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

7.4.2. Prever sinalização horizontal e vertical educativa e/ou de advertência nas vagas preferenciais nos estacionamentos para deficientes, idosos e motocicletas, conforme a NBR 9050/2015;

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

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

7.5. Ciclovias

7.5.1. 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;

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

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

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

7.5.5. Reconectar os trechos de ciclovia interrompidos ou obstruídos ao longo da via;

7.5.6. Prevê sinalização cicloviária com anuência do DETRAN/DF.

7.6. Paisagismo

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

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

7.6.3. 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;

7.6.4. Atender ao 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;

7.6.5. 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](#);

7.6.6. 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;

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

7.6.8. 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.

7.7. Iluminação

7.7.1. 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;

7.7.2. 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;

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

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

7.7.5. 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.

7.8. Mobiliário Urbano

7.8.1. Instalar mobiliários urbanos (lixeiras, paraciclos, quiosques e outros) adequados ao local, que proporcionem conforto e segurança a todos os usuários, inclusive a pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;

7.8.2. 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;

7.8.3. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

7.8.5. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

7.8.6. 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;

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

7.9. Redes de Infraestrutura

7.9.1. 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;

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

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

8. Disposições Finais

8.1. 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;

8.2. 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”;

8.3. 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;

8.4. Os projetos de infraestrutura devem ser submetidos à avaliação e à aprovação dos órgãos setoriais e do órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, caso haja conflito com quaisquer das disposições desta DIV 18/2022;

8.5. 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.

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

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

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

9. Referências Bibliográficas

ABNT (2012a) NBR 5101: iluminação pública. Associação Brasileira de Normas Técnicas, Rio de Janeiro.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito. Disponível em: <<https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/noticias-senatran/manual-brasileiro-de-sinalizacao-de-transito-1>>

Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias da Cidade de São Paulo. Disponível em: <<https://www.manualurbano.prefeitura.sp.gov.br/>>

Resolução do CONTRAN nº 160, de 22 de abril de 2004 – Aprova o Anexo II do Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=100975>>



Documento assinado eletronicamente por **MARCIO BRITO SILVA FERREIRA - Matr.0156950-3, Assessor(a)**, em 04/10/2022, às 14:27, 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 **FRANCISCO JOSÉ ANTUNES FERREIRA - Matr.0127378-7, Analista de Planejamento Urbano e Infraestrutura**, em 04/10/2022, às 14:37, 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 04/10/2022, 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.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0)
verificador= **95734614** código CRC= **5CA64536**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

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