



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/SUDEC/COGEST/DIOEST

DIRETRIZES PARA INTERVENÇÃO VIÁRIA - DIV 02/2025

**POLIGONAL 2 - REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA DA ÁREA DE INTERFERÊNCIA
DIRETA (AID) DO TÚNEL RODOVIÁRIO DE TAGUATINGA-RA III - SETOR CENTRAL,
SETOR A SUL E SETOR HOTELEIRO**

Processo SEI nº 00390-00000847/2025-96
Elaboração: Thiago Araujo Possidônio - Assessor (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST)
Coordenação: George Eduardo Maeda - Diretor (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST)
Supervisão: Letícia Luzardo de Sousa - Subsecretária (SEDUH/SEADUH/SUDEC)
Interessado: Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF
Endereço: Setor Central, Setor A Sul e Setor Hoteleiro, Região Administrativa de Taguatinga- RA III.

1. DISPOSIÇÕES INICIAIS

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

1.2. Este documento apresenta diretrizes para a elaboração de **Projeto de Sistema Viário – SIV 149/2024** para obra de requalificação urbanística na Área de Influência Direta (AID) do empreendimento denominado Túnel Rodoviário e Boulevard na Avenida Central de Taguatinga, o qual diz respeito ao cumprimento das **medidas mitigadoras 4.2, 4.3 e 4.4 do Certificado de Viabilidade de Vizinhança nº 01/2023** (SEI nº 145215570), conforme orientações constantes no **Processo SEI nº 00110-00001909/2024** - cuja ação foi motivada pela requisição do **Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF**.

1.3. Esta DIV 02/2025 é fundamentada no artigo 2º da [Portaria 97, de 27 de setembro de 2022](#), que institui procedimentos para elaboração de Diretrizes Urbanísticas para intervenções em projetos de urbanismo registrados em cartório;

1.4. Este documento define: **Diretrizes de Calçadas, Ciclovias, Estacionamentos, Sinalização, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano, Redes de Infraestrutura;**

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 02/2025 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**;

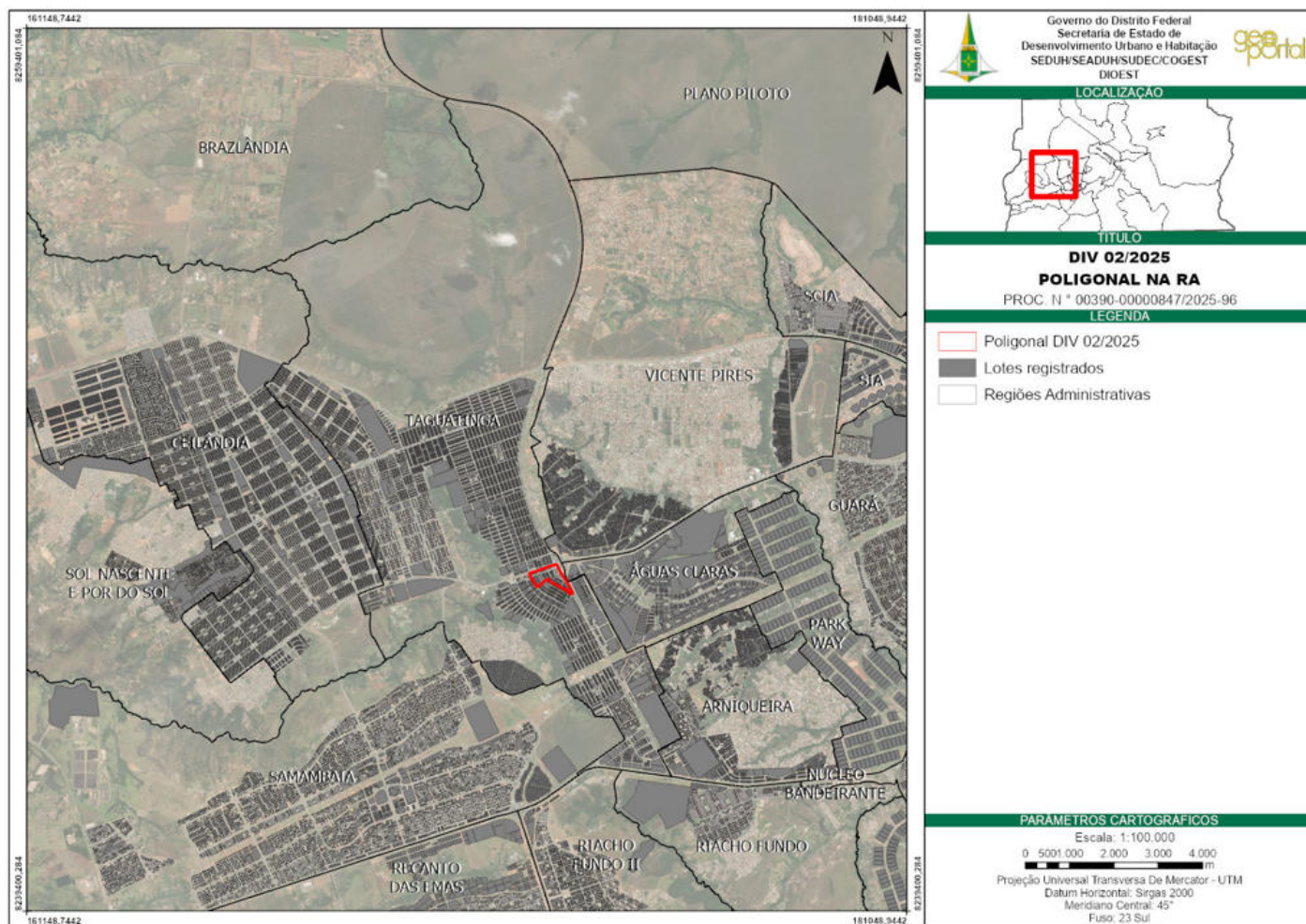


Figura 1: Localização da poligonal na RA – Fonte: [Geoportal](#)/SEDUH



2. OBJETIVO E JUSTIFICATIVAS

- 2.1. As diretrizes aqui apresentadas têm o objetivo de auxiliar na elaboração e análise do **Projeto de Sistema Viário – SIV 149/2024** no endereço Setor Central, Setor A Sul e Setor Hoteleiro, localizado na Região Administrativa de Taguatinga – RA III.
- 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. O projeto faz parte do **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)** referente ao **Túnel Rodoviário e Boulevard da Avenida Central de Taguatinga – DF**, onde demonstra a Área de Influência Direta (AID) do empreendimento, com as 4 poligonais referentes as **Medidas Mitigadoras 4.2, 4.3 e 4.4**, constadas no EIV (Processo SEI nº 0390-000596/2016) e os seus respectivos Projetos de Sistema Viário - SIV e Projeto de Paisagismo - PSG para a área, conforme destacado na **Figura 3**.

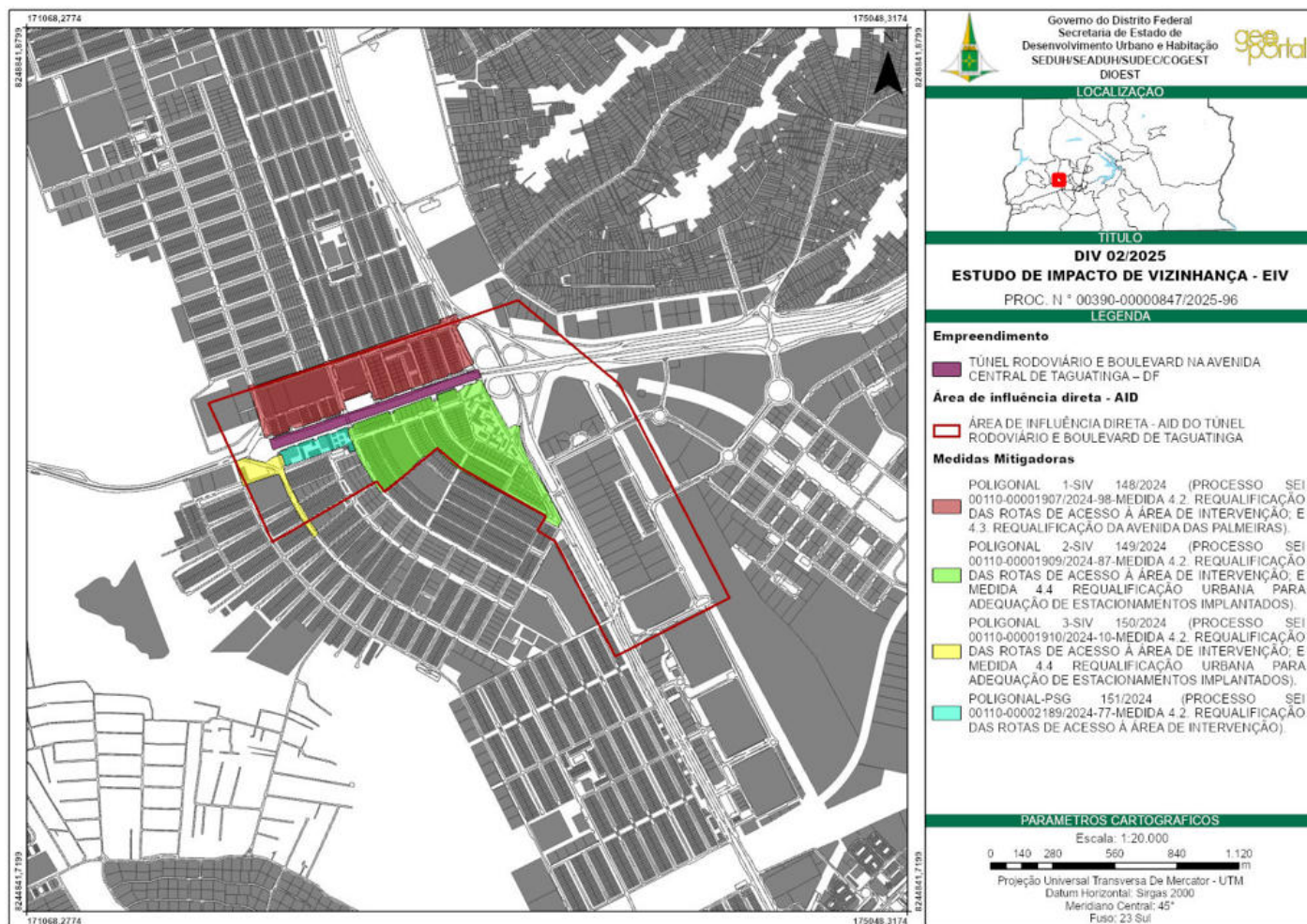


Figura 3. Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV referente ao Túnel Rodoviário de Taguatinga. Fonte: [Geoportal](#)/SEDUH

- 3.1.1. Abaixo destaca-se os projetos previstos para a área e as suas respectivas Medidas Mitigadoras:

- 3.1.1.1. **Poligonal 1 - SIV 148/2024** - abordado no **Processo SEI nº: 00110-00001907/2024-98**;
- 3.1.1.2. **Poligonal 2 – SIV 149/2024** - abordado no **Processo SEI nº 00110-00001909/2024-87**;
- 3.1.1.3. **Poligonal 3 – SIV 150/2024** - abordado no **Processo SEI nº 00110-00001910/2024-10**;
- 3.1.1.4. **Poligonal - PSG 151/2024** - abordado no **Processo SEI nº 00110-00002189/2024-77**;
- 3.2. São elas as Medidas Mitigadoras **4.2, 4.3 e 4.4**, presentes no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV):

4.2. Requalificação das rotas de acesso à área de intervenção.

Requalificação das calçadas indicadas no EIV, com arborização adequada, das rotas que dão acesso à área de intervenção, com expansão do padrão de arborização do Boulevard nas calçadas de todo o Setor Central, dentro da AID, sobretudo aquelas mais próximas à Avenida Central. Destaca-se, principalmente, a relevância da intervenção nas passagens pedonais da Quadra C12 e as vias entre as Quadras QNA 5 e QNA 7, que ligam a Praça do Relógio à Praça do DI.

4.3. Requalificação da Avenida das Palmeiras.

Melhoria das calçadas (manutenção da pavimentação, correção de desníveis e retiradas de bloqueios ao fluxo de pedestres).

Reestabelecimento do sentido de circulação dos veículos anterior ao início das obras.

4.4 Requalificação urbana para adequação de estacionamentos implantados.

Elaboração de projeto e execução de projeto de requalificação urbana segundo as Diretrizes para Intervenção Viária - SEDUH/SEGESP/COGEST/DIOEST (86180732) e demais legislações de trânsito, nos locais indicados no EIV.

- 3.3. São recomendações/complementações, presentes no Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV):

Requalificação urbanística na AID: as intervenções que envolvem projeto, seguindo o devido rito processual, devem ser precedidas de diretrizes dos órgãos afetos.

A área de intervenção objeto das medidas 4.2 e 4.3 estão identificadas na Figura 7.

4.2. Requalificação das rotas de acesso à área de intervenção.

Recomenda-se a expansão do padrão de arborização do Boulevard para as calçadas adjacentes que dão acesso à área de intervenção, no intuito de proporcionar trajetos sombreados

e melhor integrados à proposta projetual, e, por consequência, mais agradáveis para os usuários.

4.4 Requalificação urbana para adequação de estacionamentos implantados

A área de intervenção das medidas está identificada na Figura 3.

4. PROCESSO MOTIVADOR

- 4.1. A demanda presente no Processo SEI nº 00110-00001909/2024-87 foi motivada pela solicitação da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal – SODF, feita por meio do Ofício 711 - SODF/GAB (147890803), o qual solicita a SEDUH a elaboração de Diretrizes de Intervenção Viária - DIV, para a posterior elaboração de Projeto de Sistema Viário - SIV 149/2024:

Cumprimentando-o, cordialmente, trata-se do Projeto de Paisagismo - PSG 149/2024, referente às medidas mitigadoras 4.2, 4.3 e 4.4 do Certificado de Viabilidade de Vizinhança nº 01/2023 (145215570), relacionando ao empreendimento denominado Túnel Rodoviário e Boulevard, localizado na Avenida Central de Taguatinga.

A Subsecretaria de Projetos Orçamento e Planejamento de Obras, desta Pasta, por meio do Despacho – SODF/SUPOP/UNEURB (145216104), ressalta que a Área de Influência Direta do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV está sendo dividida em três projetos de sistema viário e um de paisagismo, sendo o PSG 149/2024, uma dessas partes.

Diante do exposto, submeto o presente processo para gestões dessa Seduh quanto à emissão das Diretrizes de Intervenção Viária - DIV, para o SIV 149/2024, objetivando complementar as Informações do Termo de Referência para a referida contratação.

4.2. A solicitação foi encaminhada a esta Subsecretaria de Desenvolvimento das Cidades - SUDEC, a qual por meio do Despacho SEDUH/SEADUH/SUDEC (148044691) encaminhou a demanda a Subsecretaria de Apoio ao Licenciamento (SUALIC), por se tratar de assunto relacionado a Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV:

Trata-se do Ofício nº 711/2024 - SODF/GAB (147890803), que solicita a "emissão das Diretrizes de Intervenção Viária - DIV, para o SIV 149/2024, objetivando complementar as Informações do Termo de Referência para a referida contratação"

Por se tratar de demanda relacionada a EIV, redireciono os autos a esta SUALIC, com vistas à UEIV, para manifestação prévia. (grifo nosso)

4.3. Em resposta, após análise, a Unidade de Gestão do Estudo de Impacto de Vizinhança - UEIV por meio do Despacho SEDUH/SUALIC/UEIV (149448394) informou que:

Nota-se, s.m.j., que o projeto apresentado diz respeito às Medidas 4.2 e 4.4 do CVV 01/2023, entretanto, verifica-se que não constam dos autos o serviços previstos para implantação, os quais, rememora-se, devem estar contemplados no escopo da referida medida.

Sendo o que tínhamos a informar sobre as medidas mitigadoras identificadas no EIV do Boulevard da Avenida Central de Taguatinga, submetemos o presente para ciência das informações apontadas neste expediente, sugerido o retorno dos autos à SODF para instrução complementar quanto à identificação dos serviços pleiteados na poligonal do Projeto - SIV 149/2024.

4.4. Dessa forma, a SODF por meio do Despacho – SODF/SEOBRAS/SUPOP/APREURB (152088242) se manifestou e encaminhou a SEDUH com as seguintes informações:

O presente processo trata de solicitação à SEDUH para emissão de Diretrizes de Intervenção Viária DIV para o Projeto de Sistema Viário - SIV 149/2024, localizado na Região Administrativa de Taguatinga - RA III.

Em atenção ao Despacho SEDUH/SUALIC (SEI nº 149473061), que solicita instrução complementar quanto à identificação dos serviços pleiteados na poligonal do Projeto - SIV 149/2024, consta anexado aos autos o Relatório de Vistoria - SIV 1502024 (SEI nº 151998712), que identifica todos os serviços necessários na área da poligonal e que serão cobrados como serviços na contratação dos projetos. Cabe salientar que a futura licitação visa a contratação do Projeto de Sistema Viário e demais projetos complementares de infraestrutura, todos a nível de projeto executivo.

Sugerimos o encaminhamento dos autos à SEDUH para conhecimento do Relatório de Vistoria - SIV 149/2024 (SEI nº 151998712) e providências quanto à emissão da DIV.

4.5. Logo depois, foi encaminhado à Unidade de Gestão do Estudo de Impacto de Vizinhança – UEIV, que se manifestou por meio do Despacho SEDUH/SUALIC/UEIV (153339158) afirmando que as informações apresentadas no Relatório de Vistoria estão de acordo com o escopo das medidas mitigadoras identificadas no EIV, e que a Diretriz de Intervenção Viária – DIV poderia ser emitida.

5. PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL - PDOT

5.1. O local objeto da intervenção, de acordo com o macrozoneamento do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT, aprovado pela [Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009](#), atualizada pela [Lei Complementar nº 854, de 15 de outubro de 2012](#), está inserido na Macrozona Urbana, na Zona Urbana Consolidada (**Figura 4**).

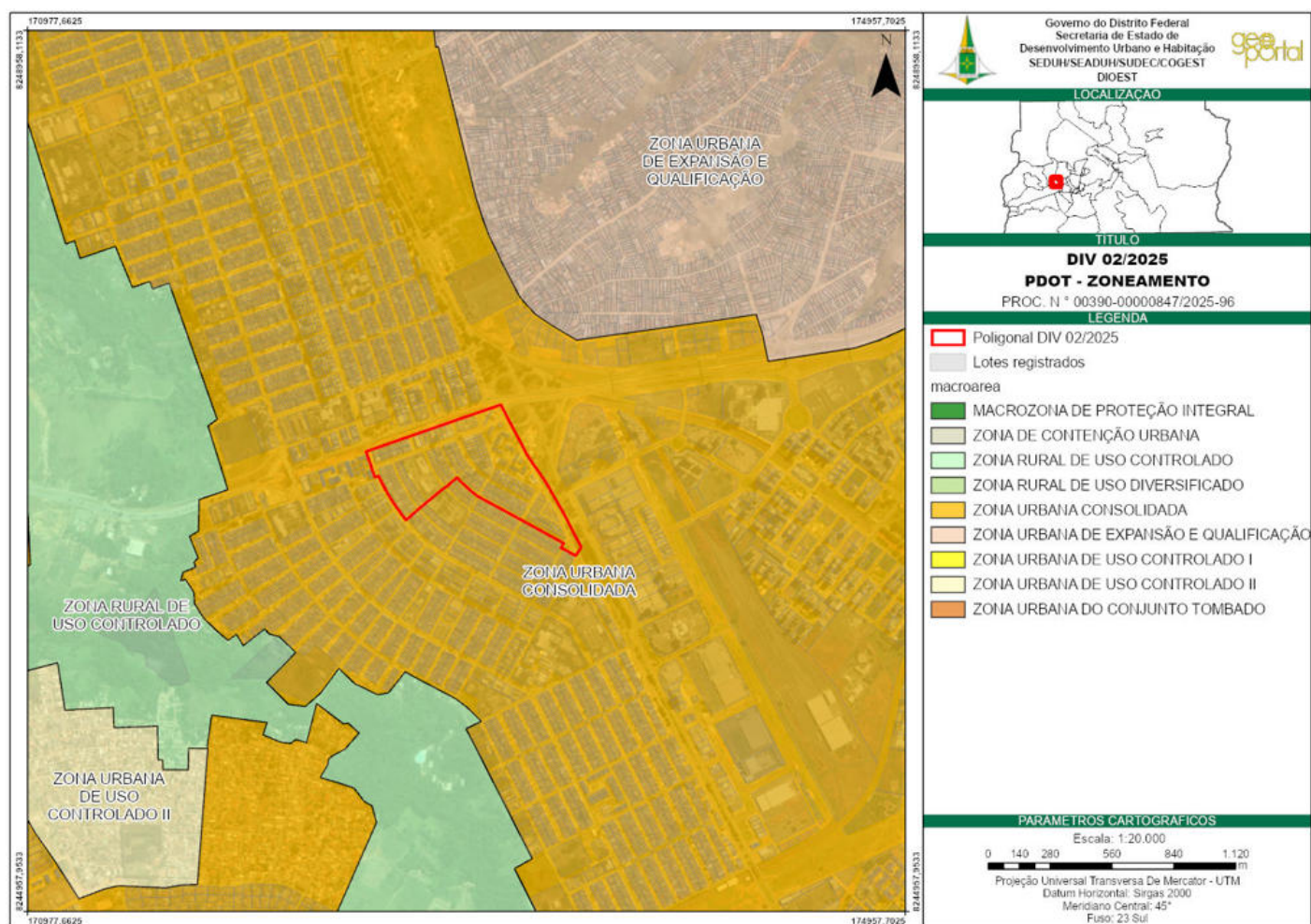


Figura 4. Enquadramento da área no PDOT. Fonte: [Geoportal](#)

5.2. Conforme **artigo 72** do PDOT 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*”. O **artigo 73** estabelece que devem ser respeitadas as seguintes diretrizes:

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;
- (...)

5.3. A configuração das vias são, em grande parte, locais, onde as “Vias Secundárias e Coletoras” distribuem o fluxo para a via de maior atividade (Avenida Comercial). As vias locais também se relacionam de forma direta com as “Vias de Atividades”.

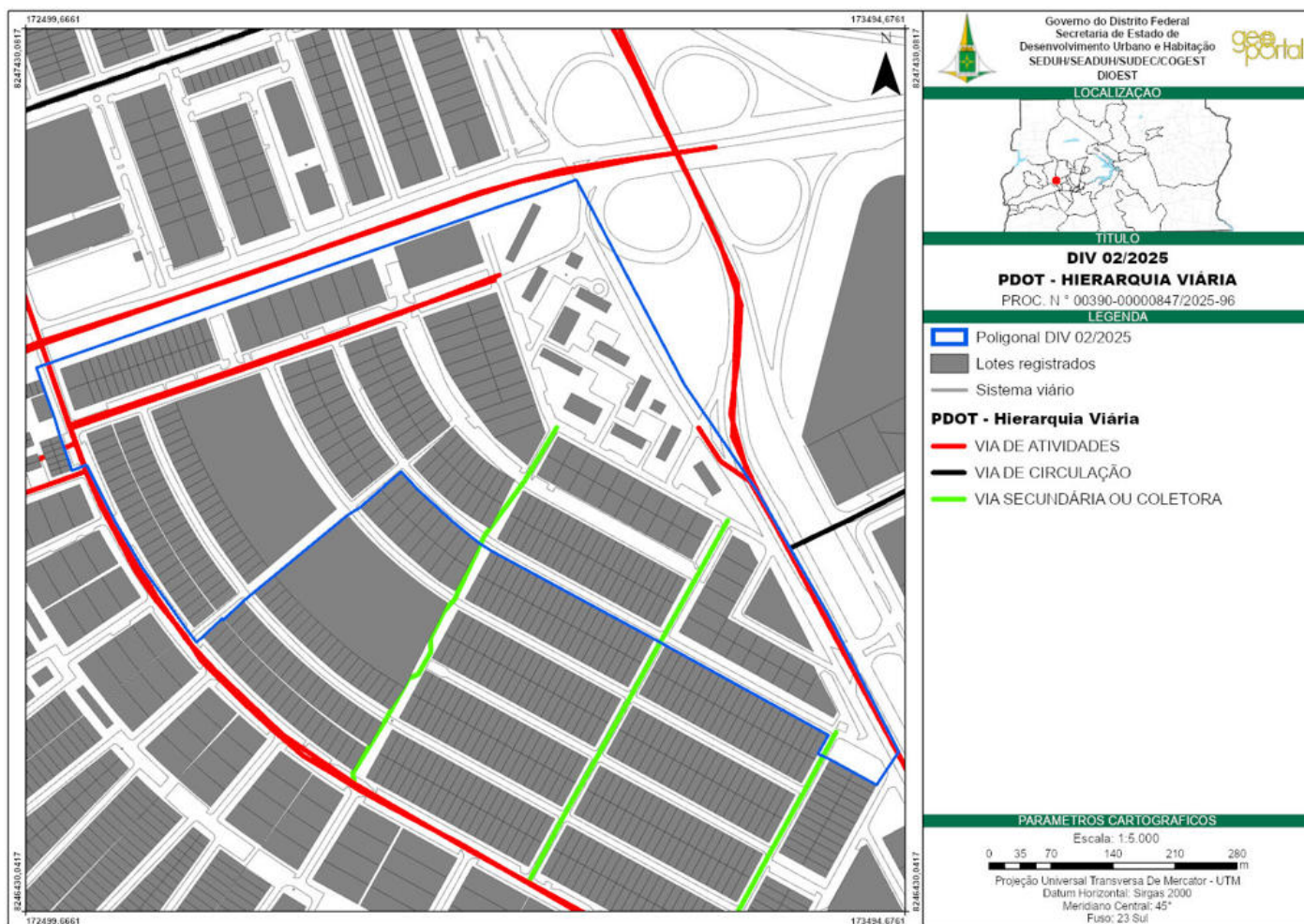


Figura 5. Hierarquia Viária PDOT. Fonte: [Geoportal](https://geoportal.df.gov.br)

6. PLANO DIRETOR LOCAL – PDL

6.1. A área de estudo está definida no Plano Diretor Local de Taguatinga – RA III, aprovado pela [Lei Complementar nº 90, de 11 de março de 1998](#), inserida na Zona Urbana de Dinamização, conforme destacado na **Figura 6**.



Figura 6: Localização aproximada da poligonal de estudo no “Mapa 1 – Macrozoneamento - PDOT” do

6.2. As vias integrantes desta **DIV 02/2025** se relacionam com a Avenida Comercial, que faz parte do Corredor de Atividades que cria o Anel Viário de ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Samambaia e Ceilândia, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso, além da existência da linha do metrô (**Figura 7**).

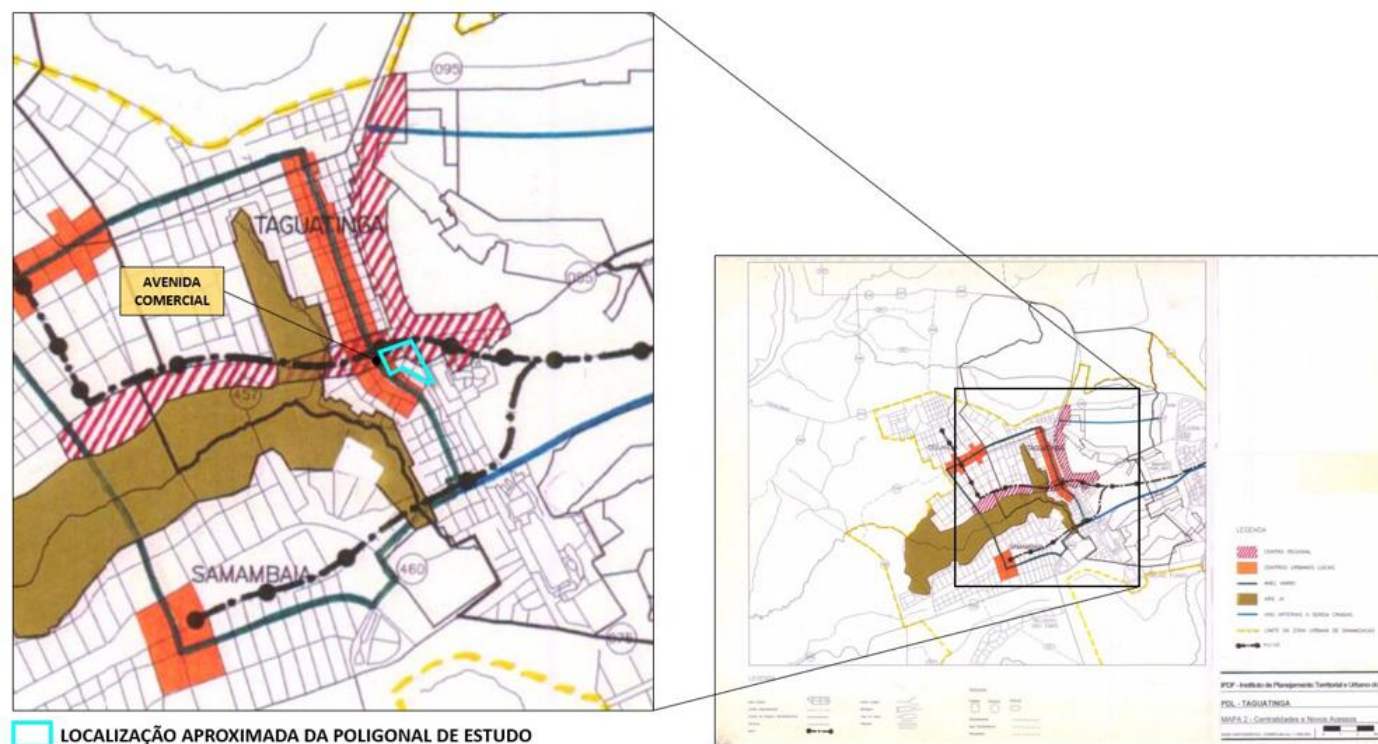


Figura 7. Localização aproximada da poligonal de estudo no “Mapa 2 – Centralidades e Novos Acessos” do PDL de Taguatinga. Fonte: PDL de Taguatinga, Anexo I – Mapas

6.3. O artigo 17 do PDL, define as diretrizes para o Corredor de Atividades:

Art. 17 - Fica constituído o Corredor de Atividades, por meio da criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, e da alteração do uso do solo, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso, conforme indicado no Mapa 2 do Anexo I.

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

I - uso e ocupação do solo diferenciados para os lotes lindeiras;

II - atribuição de prioridade ao transporte coletivo, com a criação de canaleta exclusiva para transporte coletivo ou de massa;

III - intervenção viária e paisagística, com previsão de a locação de mobiliário urbano, travessias seguras e outros elementos que facilitem a circulação e o bem-estar do pedestre.

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

I - Avenida Hélio Prates;

U - Avenida Comercial, prolongada na Quadra QSD até a Estação nº 30 do metro;

III - via de ligação entre as Avenidas Comercial e SAMDU, na Quadra QSD;

IV - prolongamento da Avenida SAMDU Sul, entre as Quadras QSD e QSE;

V - via de ligação entre a QSE e a Avenida Leste de Samambaia, atravessando a ARIE Parque Juscelino Kubitschek.

6.4. Para o sistema viário integrante desta DIV 02/2025 o PDL de Taguatinga estabeleceu nos artigos 33 e 36 as seguintes diretrizes:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. LEI DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO – LUOS

7.1. A Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal – LUOS, Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, e suas alterações, classifica os lotes desta DIV 02/2025, em sua maioria, como unidades de uso e ocupação do solo UOS RO 1, RO 2, CSIIR 2, CSIIR 2 NO, PAC 1, PAC 2 (**Figura 8**);

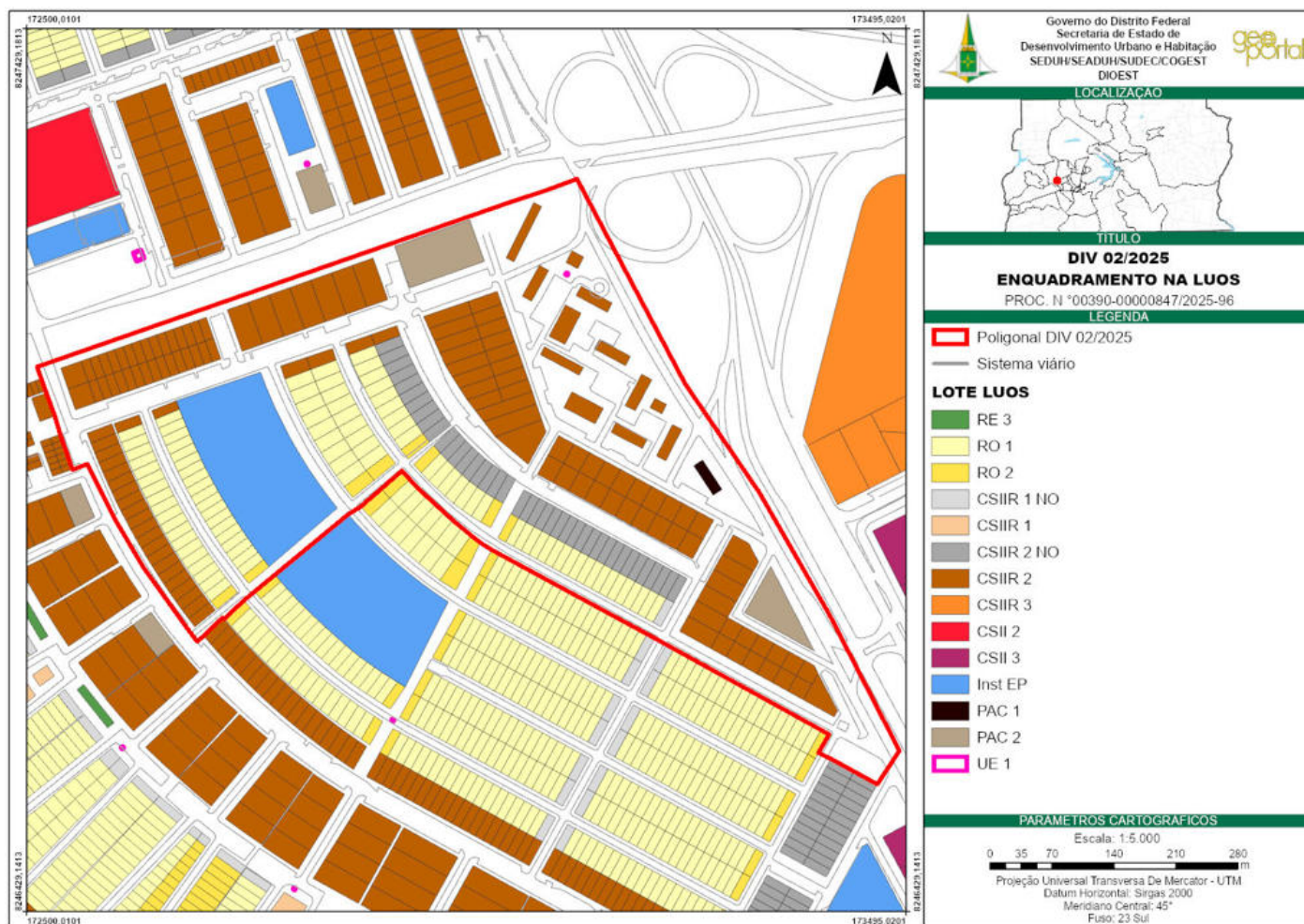


Figura 8. Enquadramento da área na LUOS. Fonte: [Geoportal/SEDUH](http://geoportal.seduh.df.gov.br)

7.1. Para as UOS dos lotes nas proximidades a poligonal da DIV 02/2025 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: (...)

II – 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;
- 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; (...)

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;

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; (...)

8. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO/PROJETOS URBANÍSTICOS

8.1. Projetos Urbanísticos

8.1.1. A poligonal da DIV 02/2025 encontra-se inserida nos seguintes projetos urbanísticos registrados em cartório, destacados na **Figura 9**, podendo ser encontrado no [Sistema de Documentação urbanística e cartográfica - SISDUC](#). Em detalhes podem ser vistos nas **Figuras 10, 11, 12, 13, 14 e 15**.

8.1.1.1. **Setor Central:** CST 11/1; PR 358/1

8.1.1.2. **Setor Hoteleiro:** CST 12/1

8.1.1.3. **Setor A Sul:** CST 13/1; CST PR 153/1; CST PR 394/1;

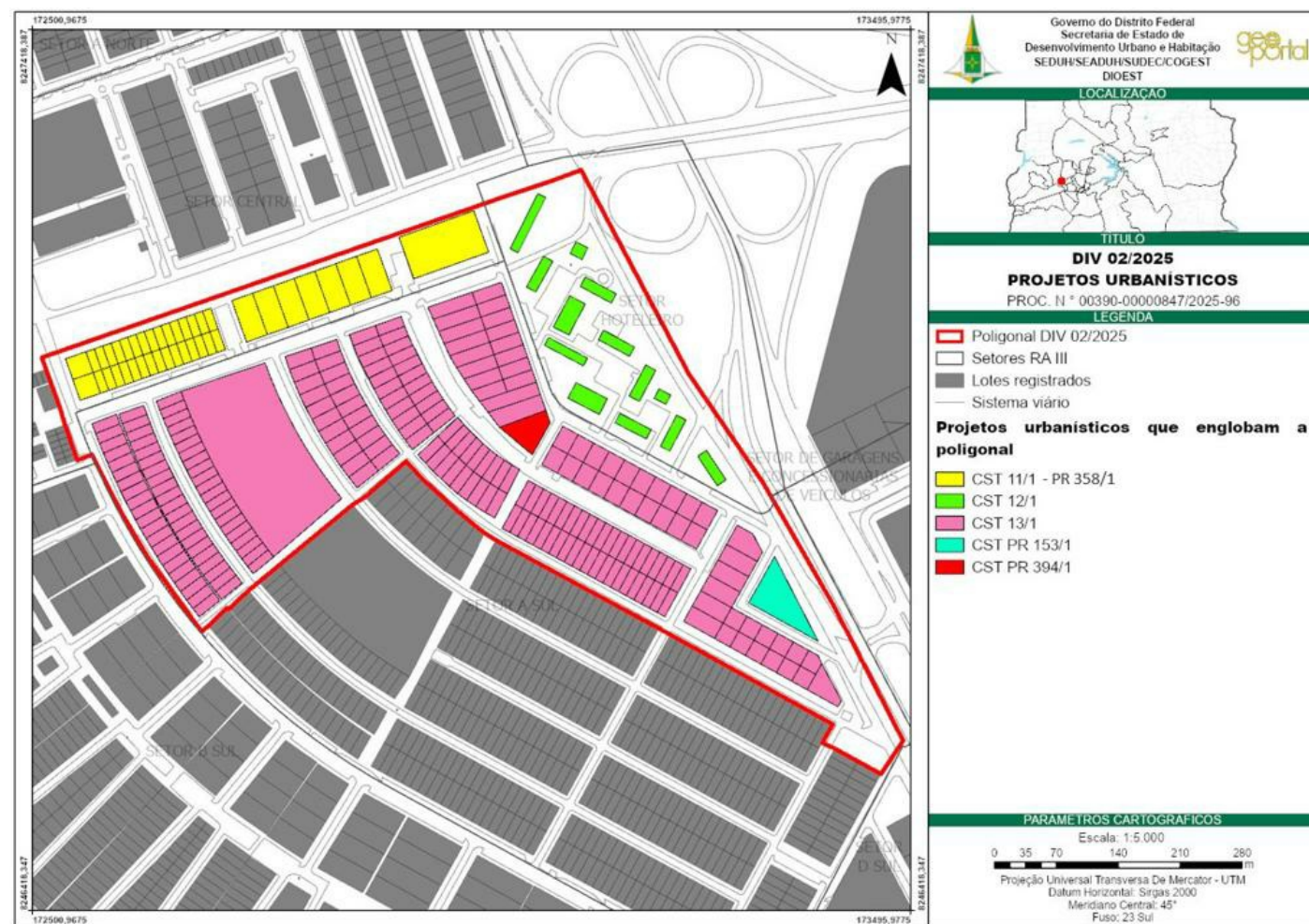
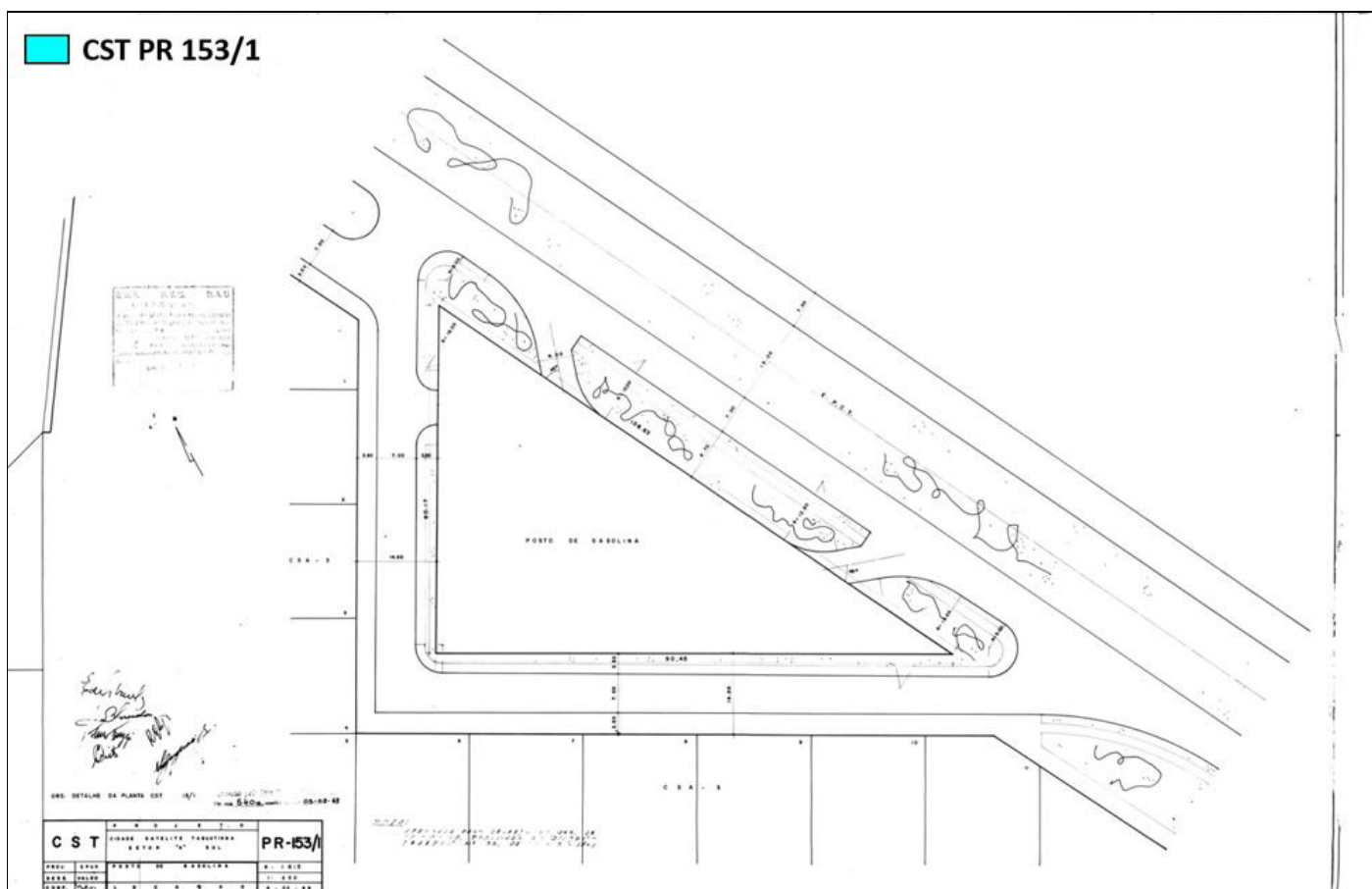
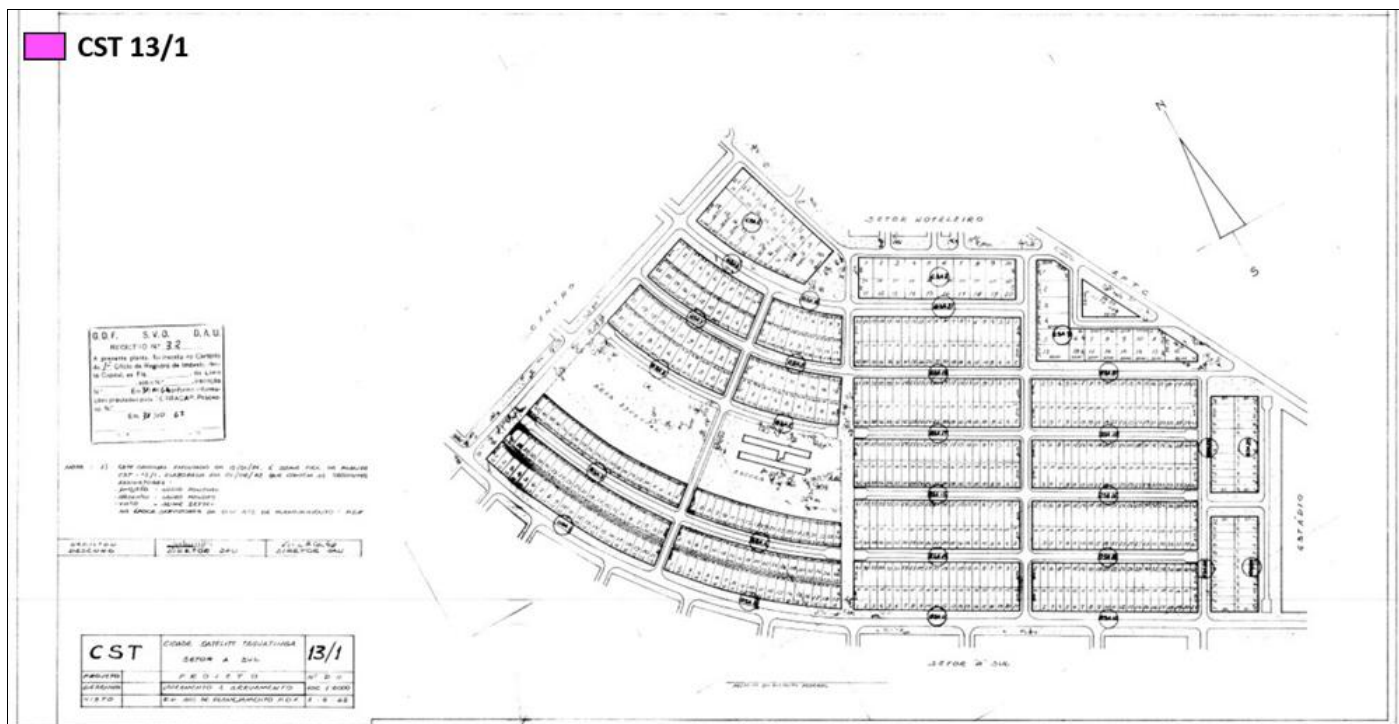


Figura 9: Projetos urbanísticos que definem a área da poligonal de estudo. Fonte: [Geoportal](#)/SEDUH



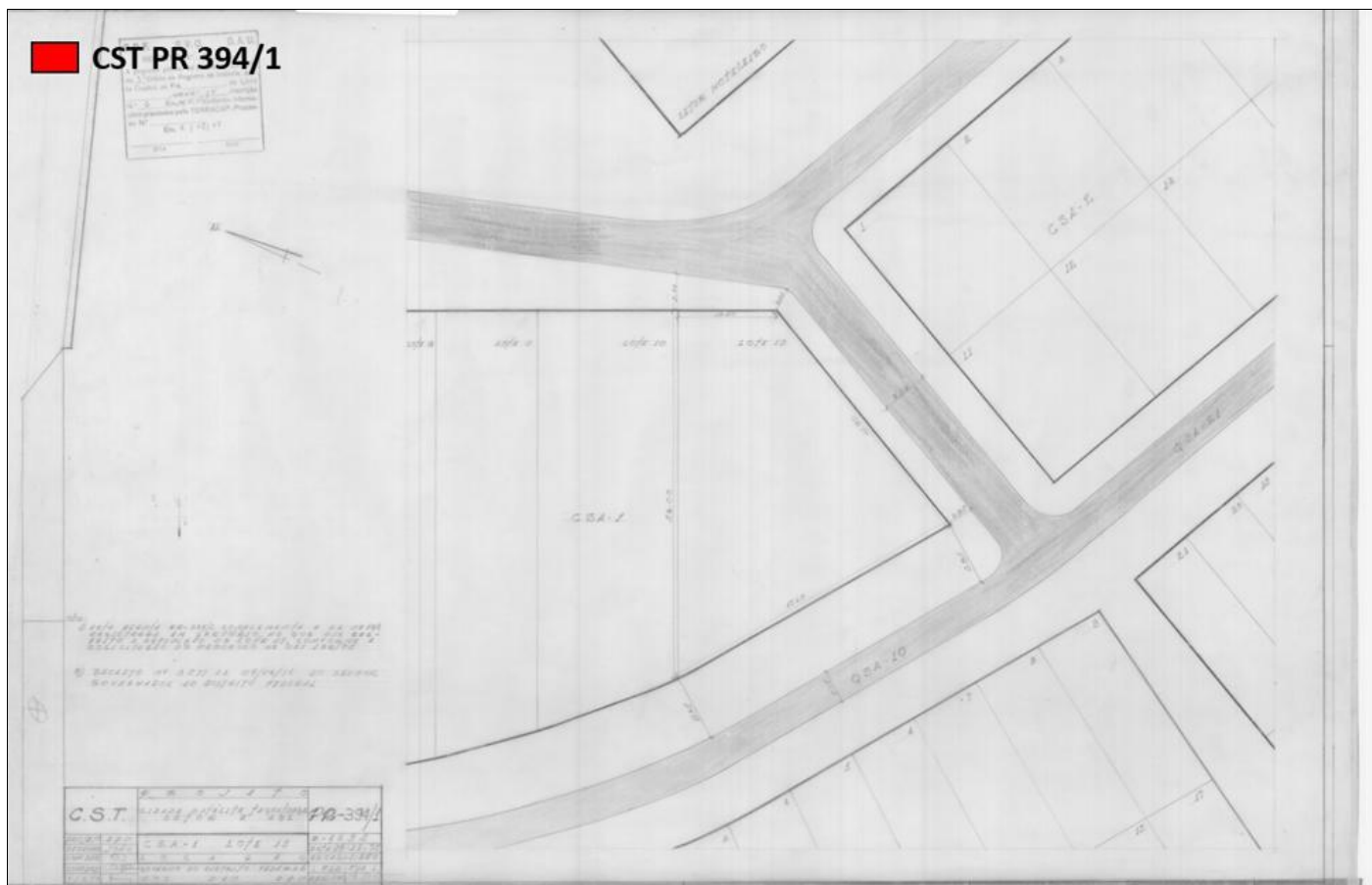


Figura 15. Projeto de Urbanismo CST PR 394/1. Fonte: [SISDUC](#)

8.1.2. Posteriormente, foram desenvolvidos diretrizes e projetos que alteram os projetos urbanísticos anteriores, conforme visto na **Figura 16 e 17**, que devem ser levados em consideração antes de qualquer definição nesta diretriz e projetos futuros.

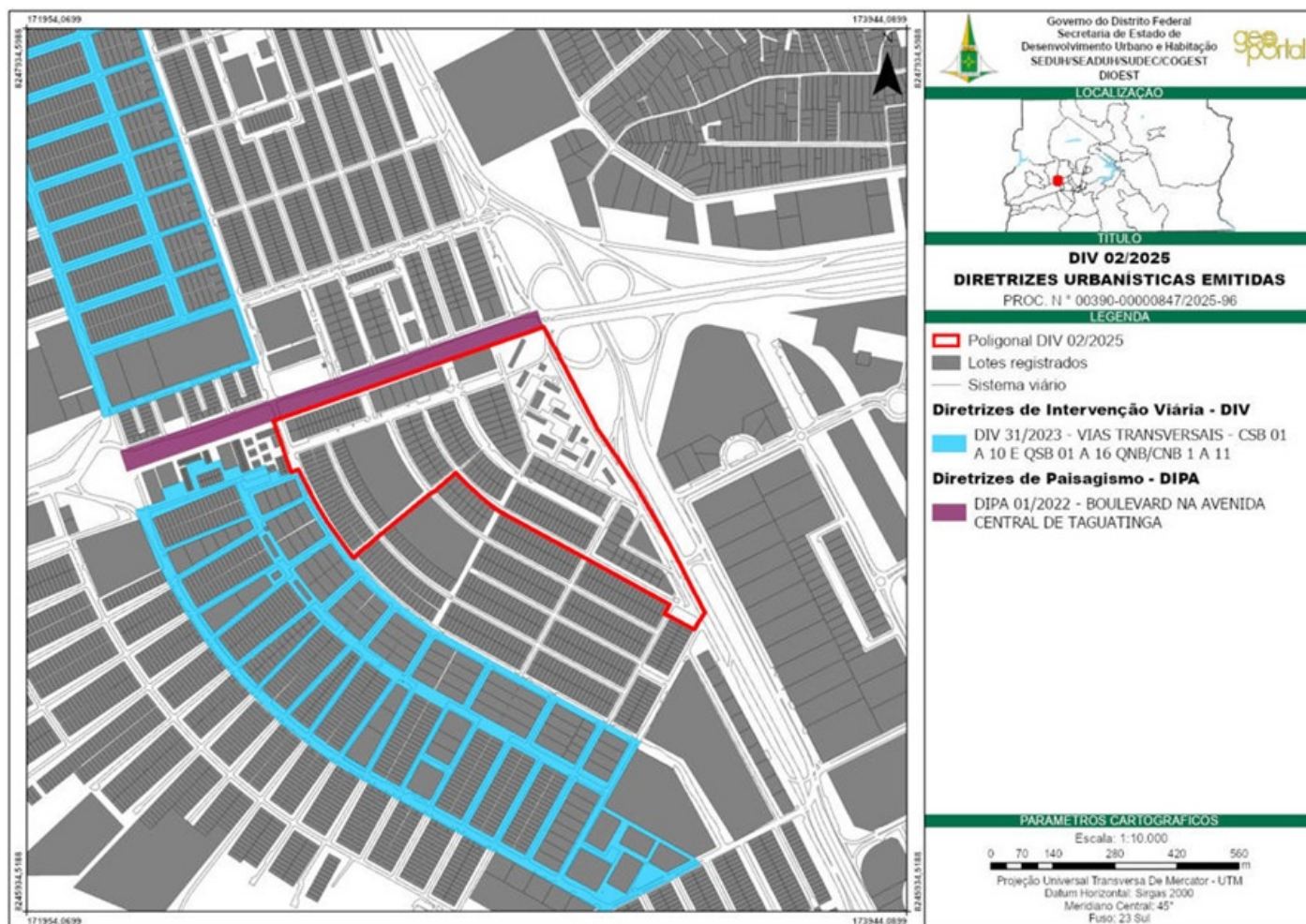


Figura 16. Diretrizes urbanísticas adjacentes a área de estudo. Fonte: [Geoportal](https://geoportal.df.gov.br)

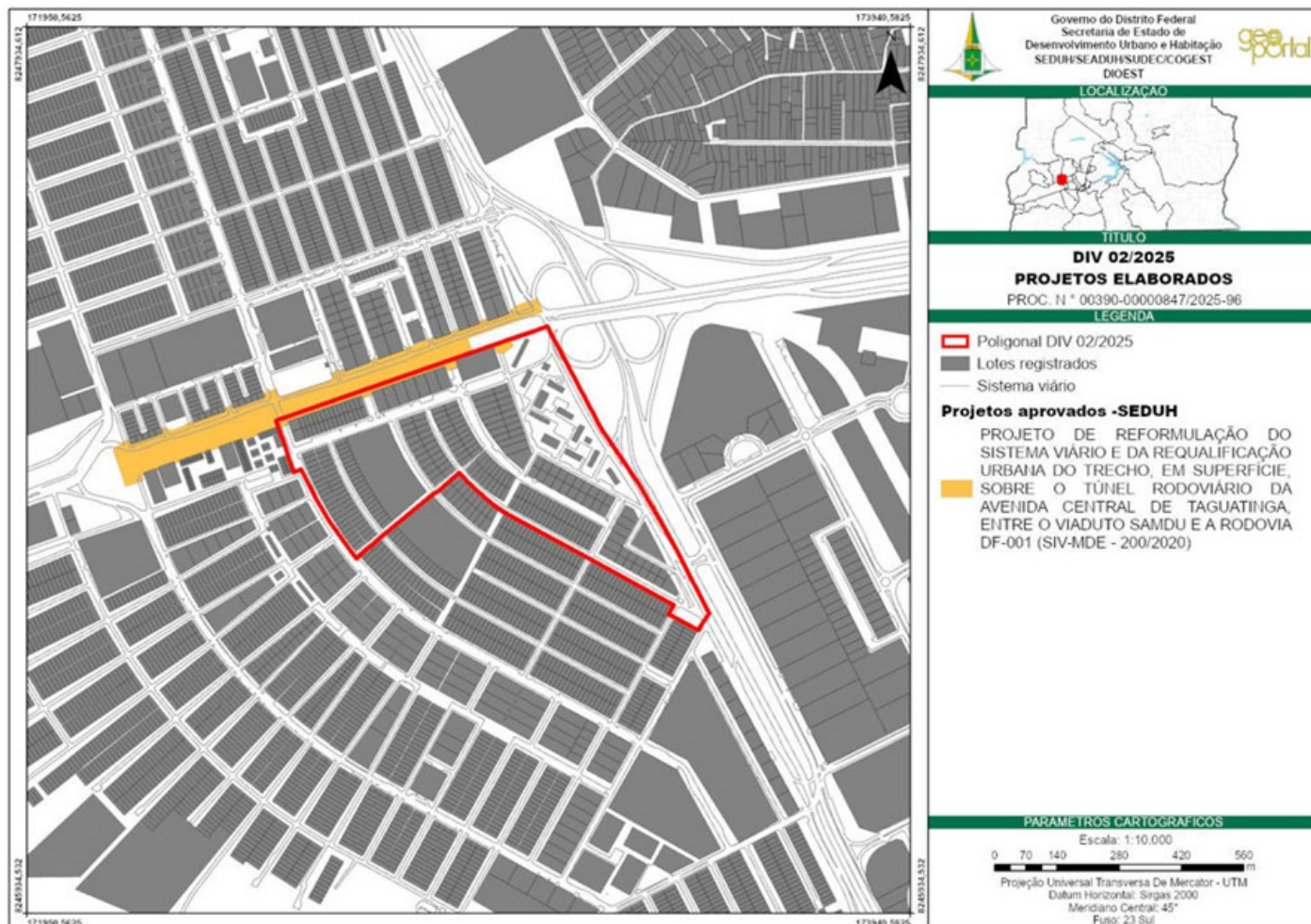


Figura 17. Projetos urbanísticos adjacentes a área de estudo. Fonte: [Geoportal](#)

8.1.3. Os projetos e diretrizes incidentes, na área desta Diretriz de Intervenção Viária - DIV 02/2025, são descritas de maneira resumida como:

8.1.3.1. **Diretriz de Intervenção Viária - DIV nº 31/2023:** tem como objetivo a definição de diretrizes para o desenvolvimento de Projeto de Sistema Viário – SIV referente à requalificação das vias transversais entre a Avenida SAMDU e a Avenida Comercial Norte, estabelecendo diretrizes para vias, estacionamentos, calçadas, mobiliário urbano, paisagismo e sinalização.

8.1.3.2. **Diretriz de Paisagismo - DIPA nº 01/2022:** trata das diretrizes para projeto de paisagismo (PSG) do Boulevard na Avenida Central, elaborada após o Projeto de Sistema Viário - SIV 200/2020, onde foi solicitado “diretrizes urbanísticas complementares para o parque urbano proposto no Boulevard”. A diretriz foi desenvolvida após diversos debates em relação a algumas inconsistências do projeto do Boulevard, que constam no processo SEI nº 0390-000596/2016, o qual foi solicitado a demanda. O documento expõe que a área não apresenta vocação para parque urbano, uma vez que sua localização não é propícia para atividades com permanência prolongada, pois estão em área de conflito viário e próximo a vias de grande circulação de veículos, que geram insegurança para os utilizadores, bem como estão próximas às fontes geradoras de poluição sonora e do ar.

8.1.3.3. **Projeto de Sistema Viário – SIV/MDE 200/2020:** reformulação do sistema viário e da requalificação urbana do trecho em superfície sobre o túnel rodoviário da Avenida Central de Taguatinga. O projeto define a implantação da via para o BRT (Bus Rapid Transit) com a transferência de grande parte do fluxo de veículos da Avenida Central para o túnel rodoviário, que é parte integrante do Corredor Oeste de Transporte Público do Distrito Federal. Além disso, compreende a reconfiguração dos espaços públicos e do canteiro central, com estacionamentos, calçadas, ciclovia, atividades de permanência e mobiliário urbano.

9. CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

9.1. A poligonal se relaciona com a **Linha de Transporte de Alta Densidade**, conforme definida pela LUOS, por meio das avenidas Central e Comercial. Está parcialmente inserida no raio de 600m da área de influência da estação do metrô (**Figura 18**). Próximo à área há linhas de ônibus de alta densidade por meio das avenidas Central e Comercial.

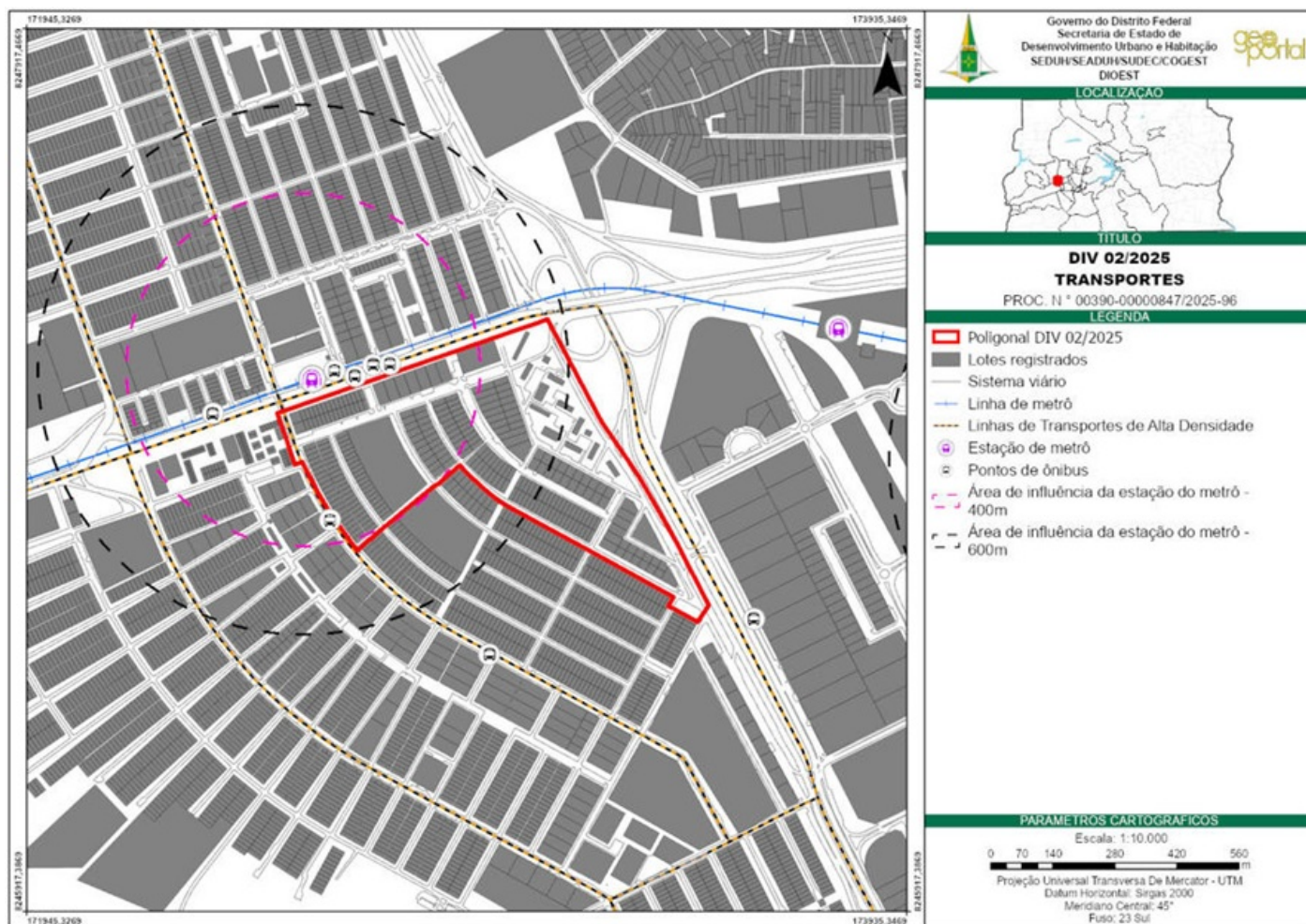


Figura 18. Caracterização do transporte na área de estudo. Fonte: [Geoportal](#)

9.2. Foi identificado que a maior parte dos estacionamentos existentes não possuem projeto correspondente, além de veículos estacionados em locais inapropriados, indicando grande demanda por áreas de estacionamento (**Figura 19**).

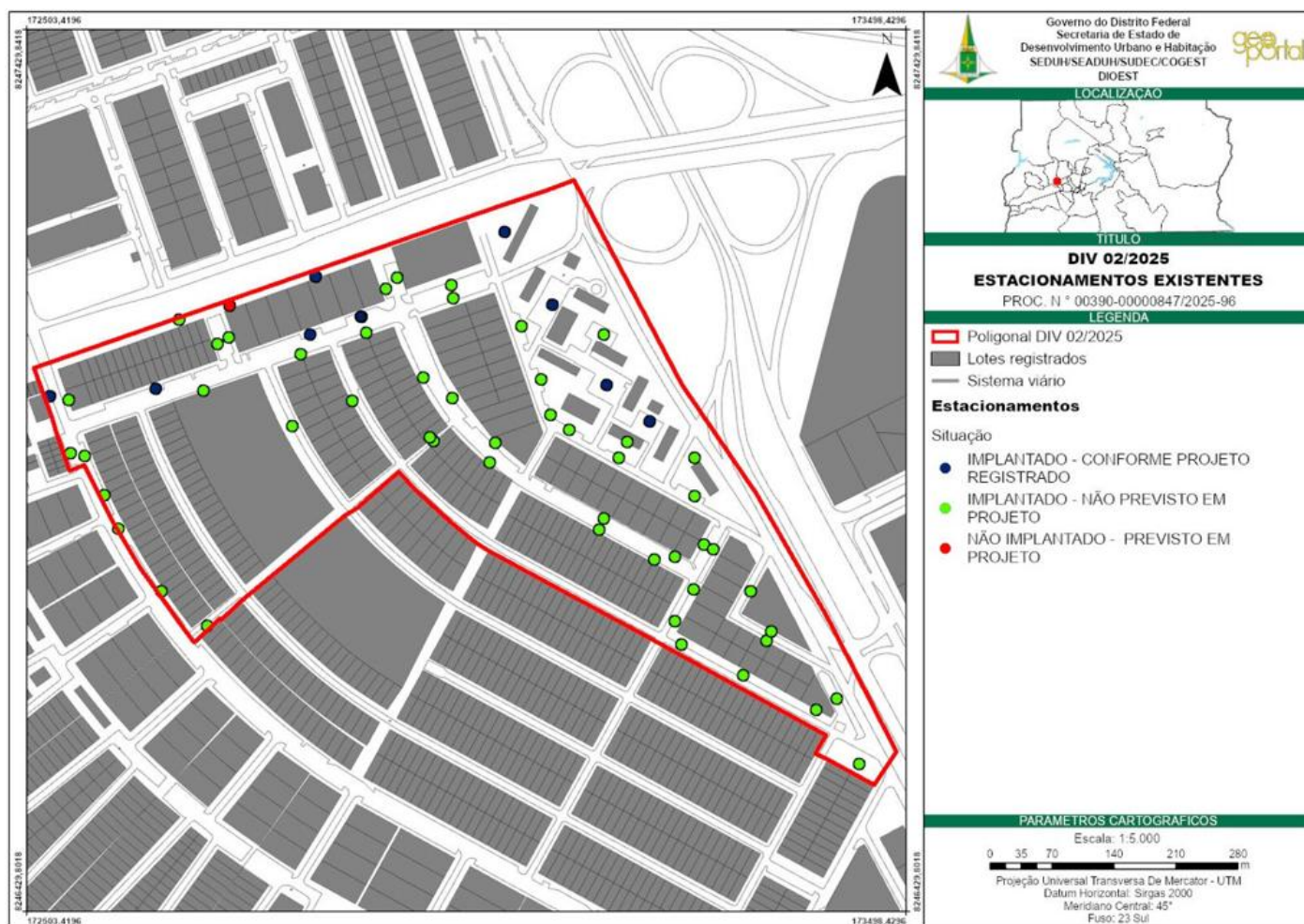


Figura 19. Situação dos estacionamentos. Fonte: SEDUH/DIOEST

9.3. Em relação as vias da poligonal de estudo, a maioria foram previstas em projeto, conforme destacado na **Figura 20**.

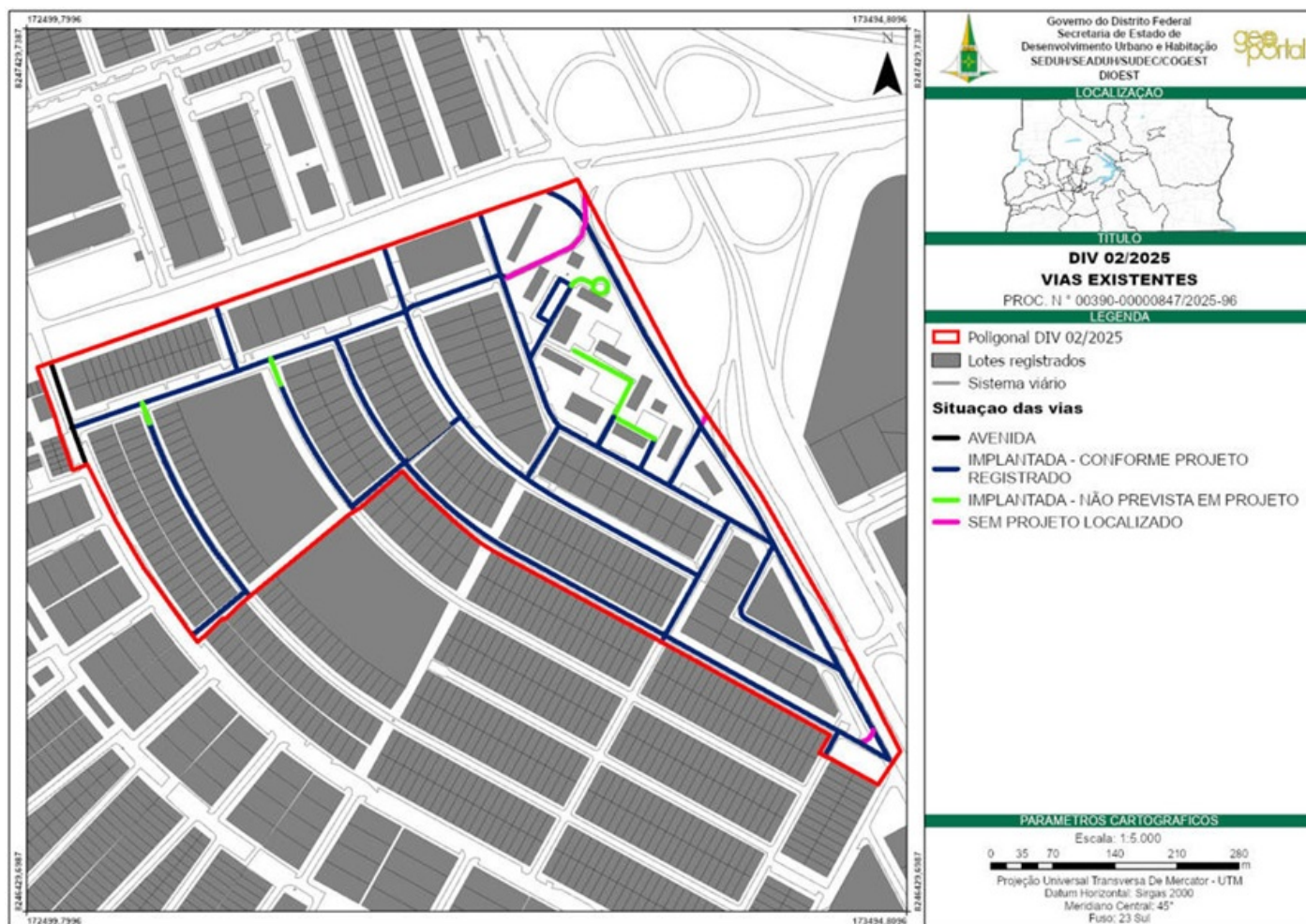
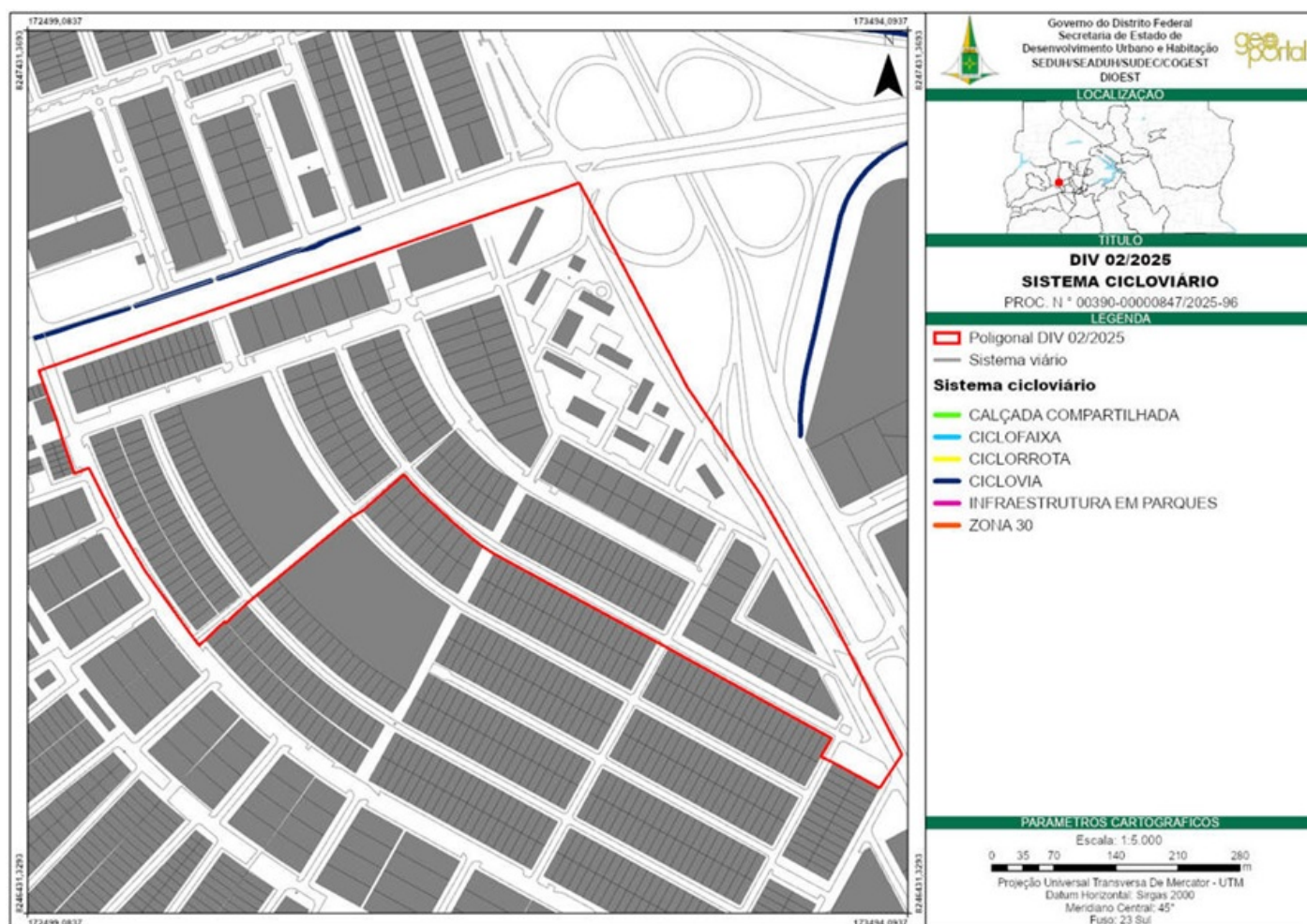


Figura 20. Situação das vias. Fonte: SEDUH/DIOEST

9.4. A área de estudo não dispõe de qualquer tipo de sistema ciclovitário. Há ciclovias próximas, na parte superior do Túnel Rei Pelé, na Avenida Central e na DF-085 (**Figura 21**).



10. RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

10.1. Em vistoria técnica realizada em 29/04/2025, foi possível apontar as principais demandas da área, identificando inconsistências quando comparado aos projetos registrados, verificando-se a possibilidade de melhorias na infraestrutura urbana. Na **Figura 22** destaca os pontos dos registros fotográficos e nas figuras seguintes as respectivas vistas.

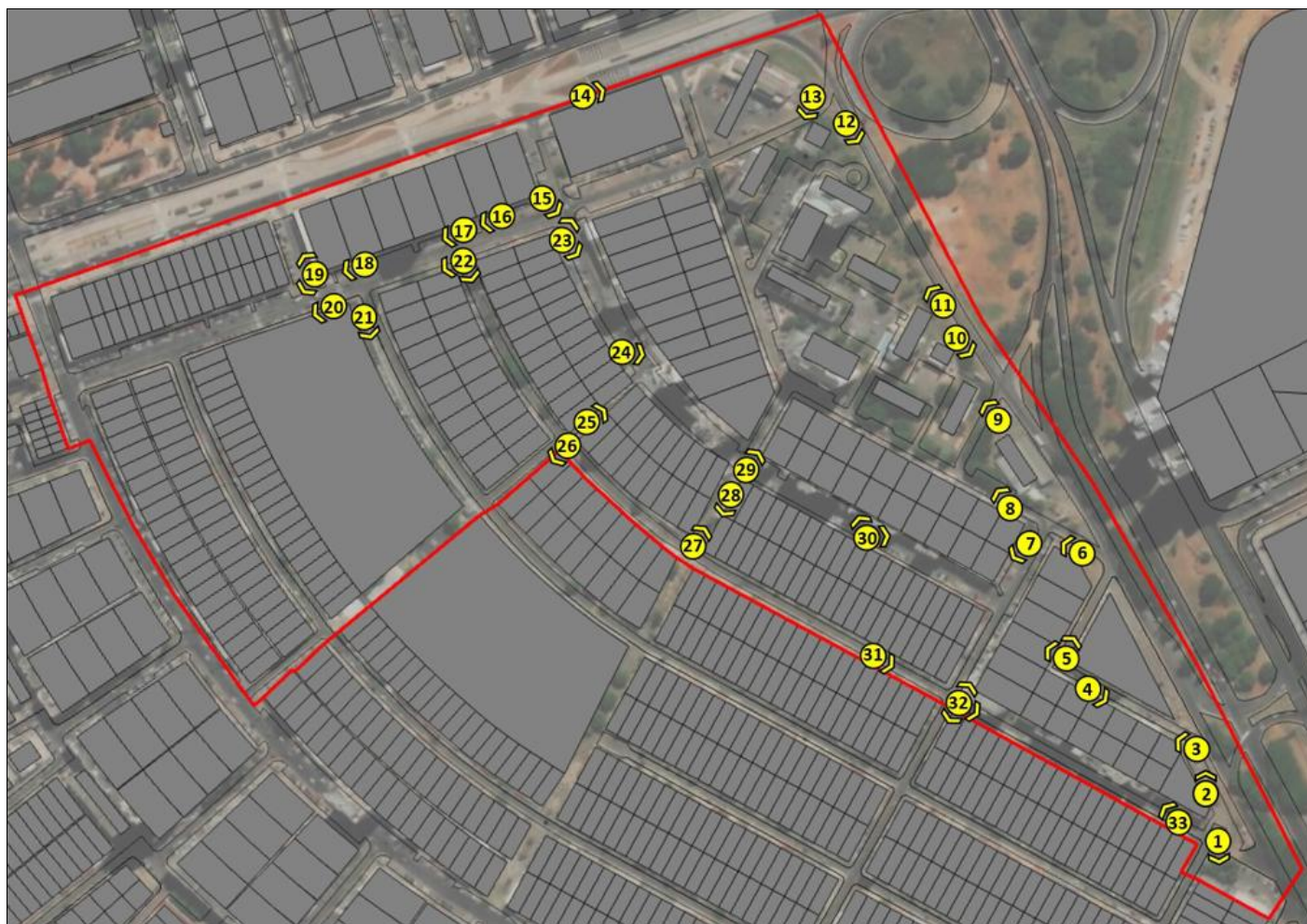


Figura 22. Indicação dos registros fotográficos da DIV 02/2025. Fonte: DIOEST/SEDUH

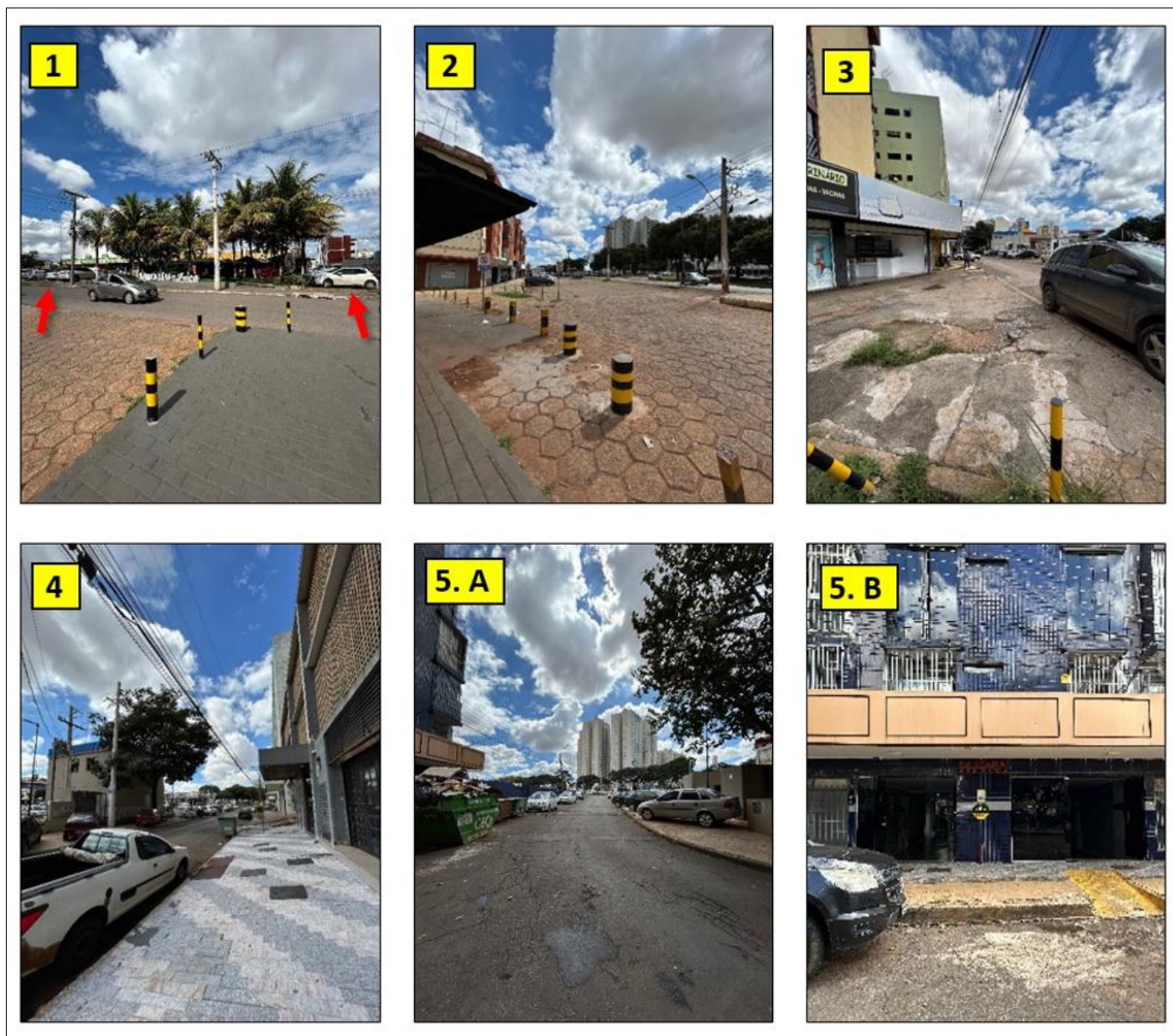


Figura 23. Registros fotográficos, vistas de 1 a 5. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.1.1. **Vista 1** - área pública ocupada com mobiliários; estacionamentos não previstos em projeto; calçadas com obstáculos; ausência de sinalização horizontal na via;
- 10.1.2. **Vista 2** - estacionamento não previsto em projeto, sem delimitação de vagas;
- 10.1.3. **Vista 3** - calçada não acessível, deteriorada;
- 10.1.4. **Vista 4** - calçada com diferentes tipos de pavimentação e desníveis; veículos estacionados na via e calçada, obstruindo a caminhabilidade do pedestre;
- 10.1.5. **Vista 5.A** - veículos estacionados na via e calçada;
- 10.1.6. **Vista 5.B** - calçada com diferentes tipos de pavimentação e desníveis;

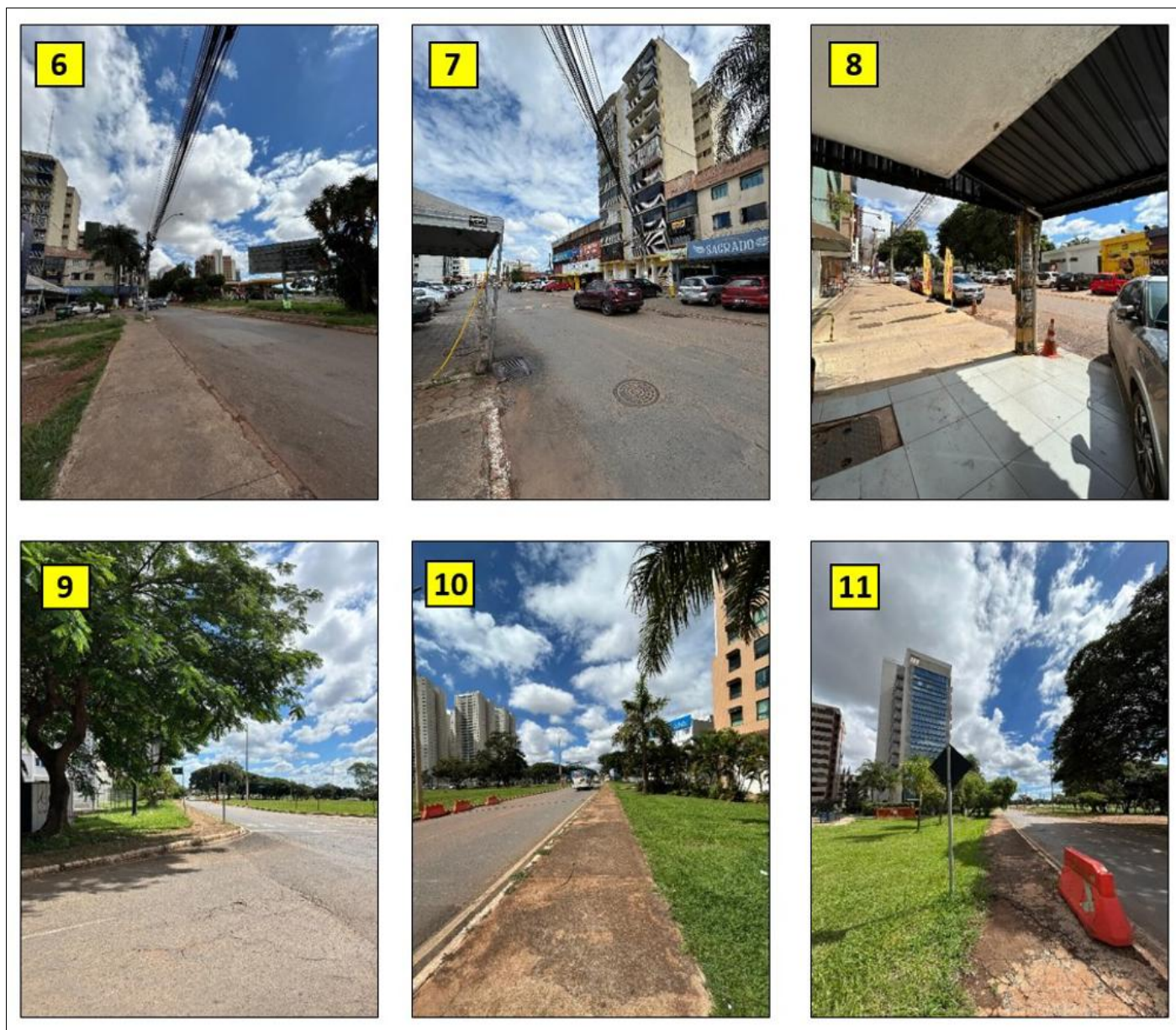


Figura 24. Registros fotográficos, vistas de 6 a 11. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.1.7. **Vista 6** - calçadas necessitando de manutenção;
- 10.1.8. **Vista 7** - estacionamentos não previstos em projeto, sem sinalização; calçadas com desníveis acentuados;
- 10.1.9. **Vista 8** - calçada com desníveis e obstáculos; veículos estacionados na via e calçada; estacionamento não previsto em projeto, sem área para calçada;
- 10.1.10. **Vista 9** - calçada deteriorada; sinalização horizontal pouco visível;
- 10.1.11. **Vista 10 e 11** - calçada deteriorada;



Figura 25. Registros fotográficos, vistas de 12 a 17. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.1.12. **Vista 12** - descontinuidade da calçada;
- 10.1.13. **Vista 13** - ocupação de área pública; ausência de calçada;
- 10.1.14. **Vista 14** - calçada descontínua, não seguro para pedestres;
- 10.1.15. **Vista 15** - calçada deteriorada; ausência de sinalização no cruzamento;
- 10.1.16. **Vista 16** - estacionamento não previsto em projeto, com ausência de sinalização horizontal e vertical;
- 10.1.17. **Vista 17** - calçada com diferentes tipos de pavimentação, em alguns pontos deteriorada;

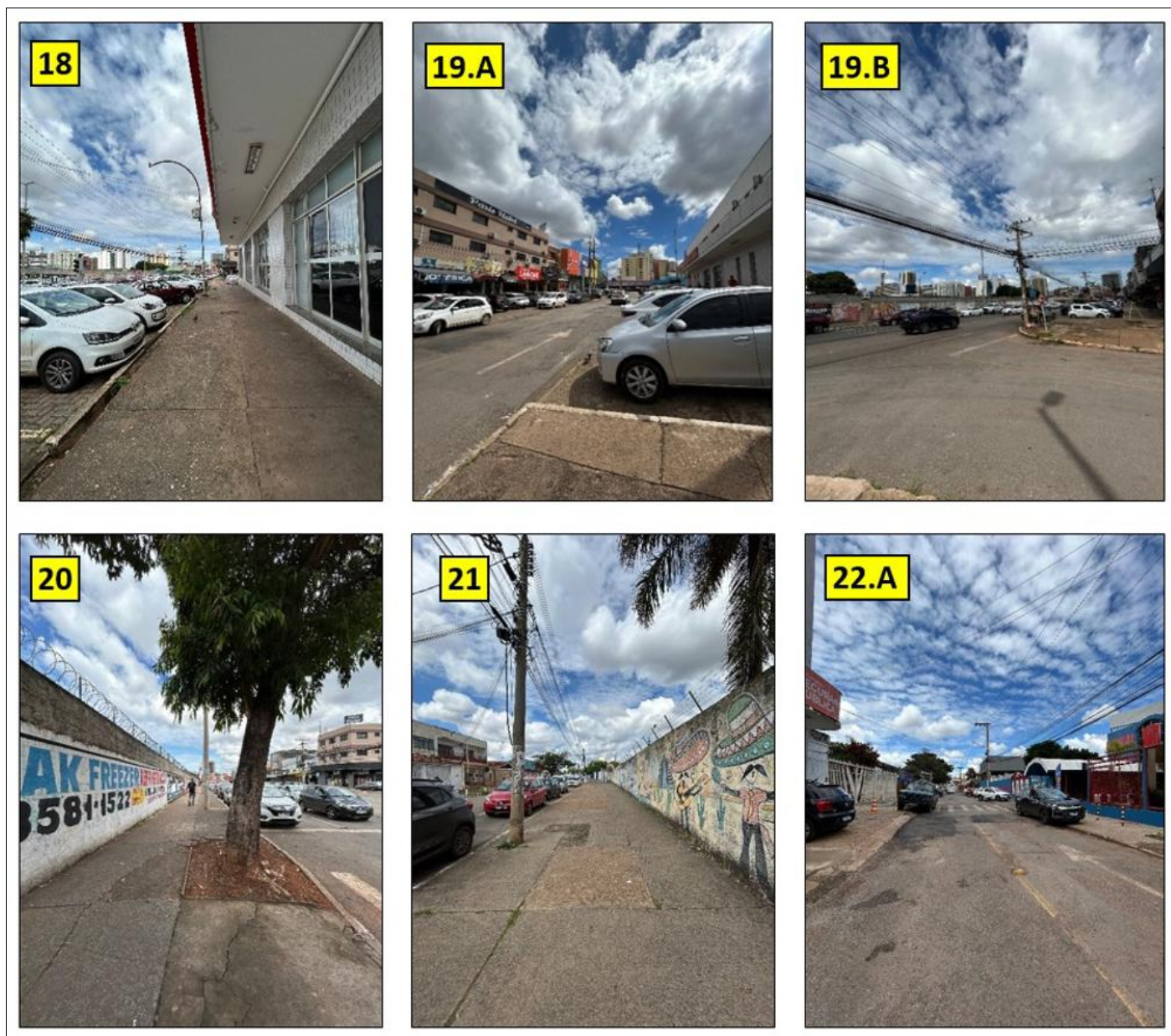


Figura 26. Registros fotográficos, vistas de 18 a 22. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.1.18. **Vista 18** - calçada acessível; estacionamento não previsto em projeto;
- 10.1.19. **Vista 19.A** - estacionamentos não previstos em projeto;
- 10.1.20. **Vista 19.B** - ausência de sinalização; calçada deteriorada;
- 10.1.21. **Vista 20** - árvore de grande porte, causando deterioração na calçada;
- 10.1.22. **Vista 21** - calçada acessível; área de estacionamento/embarque e desembarque para a escola;
- 10.1.23. **Vista 22.A** - calçada utilizada como estacionamento, obstruindo o passeio do pedestre;

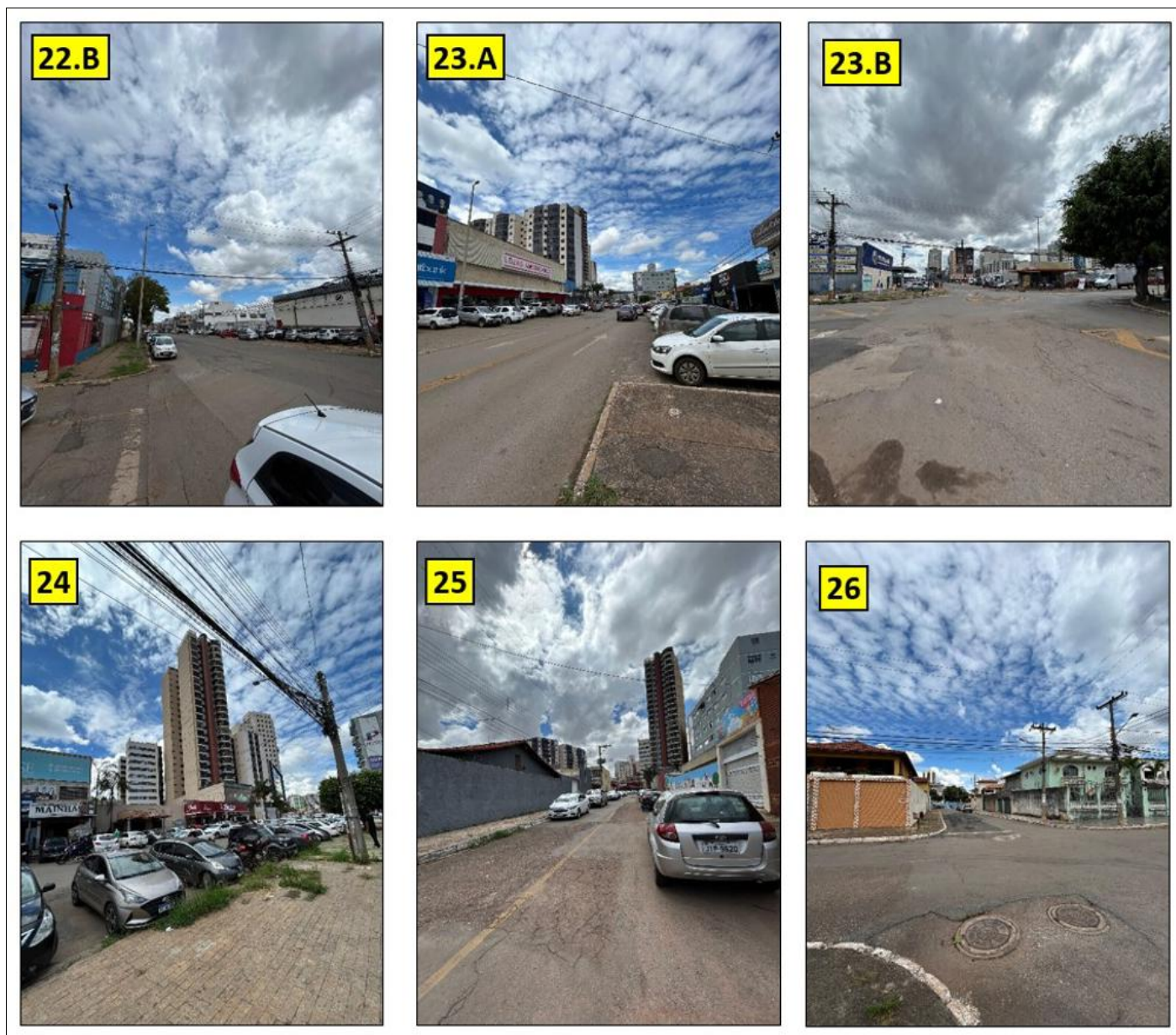


Figura 27. Registros fotográficos, vistas de 22 a 26. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.1.24. **Vista 22.B** - calçada deteriorada; sinalização horizontal pouco visível; estacionamentos não previstos em projeto;
- 10.1.25. **Vista 23.A** - estacionamentos não previstos em projeto;
- 10.1.26. **Vista 23.B** - ausência de sinalização no cruzamento;
- 10.1.27. **Vista 24** - calçada necessitando de manutenção; estacionamento não previsto em projeto;
- 10.1.28. **Vista 25** - veículos estacionados em via pública;
- 10.1.29. **Vista 26** - ausência de sinalização; calçadas com desníveis e diferentes tipos de pavimentação;

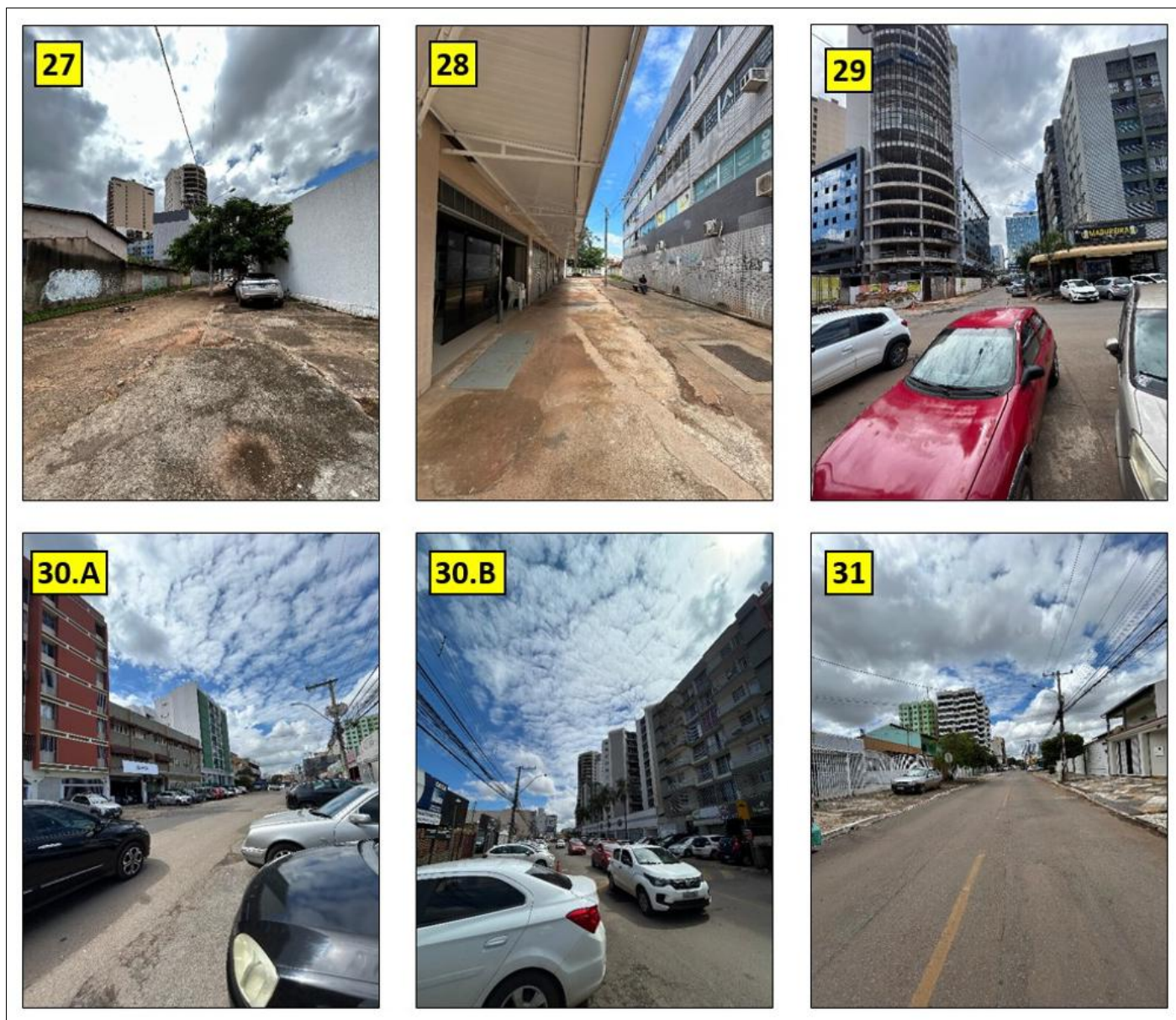


Figura 28. Registros fotográficos, vistas de 27 a 31. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.1.30. **Vista 27 e 28** – área caracterizada como rota acessível, necessita de requalificação;
- 10.1.31. **Vista 29** - estacionamentos irregulares, não previstos em projeto; calçadas não acessíveis, com obstáculos e desníveis;
- 10.1.32. **Vista 30.A e 30.B** - estacionamentos não previstos em projeto;
- 10.1.33. **Vista 31** – calçadas com diferentes tipos de pavimentação; veículo estacionado sobre calçada;

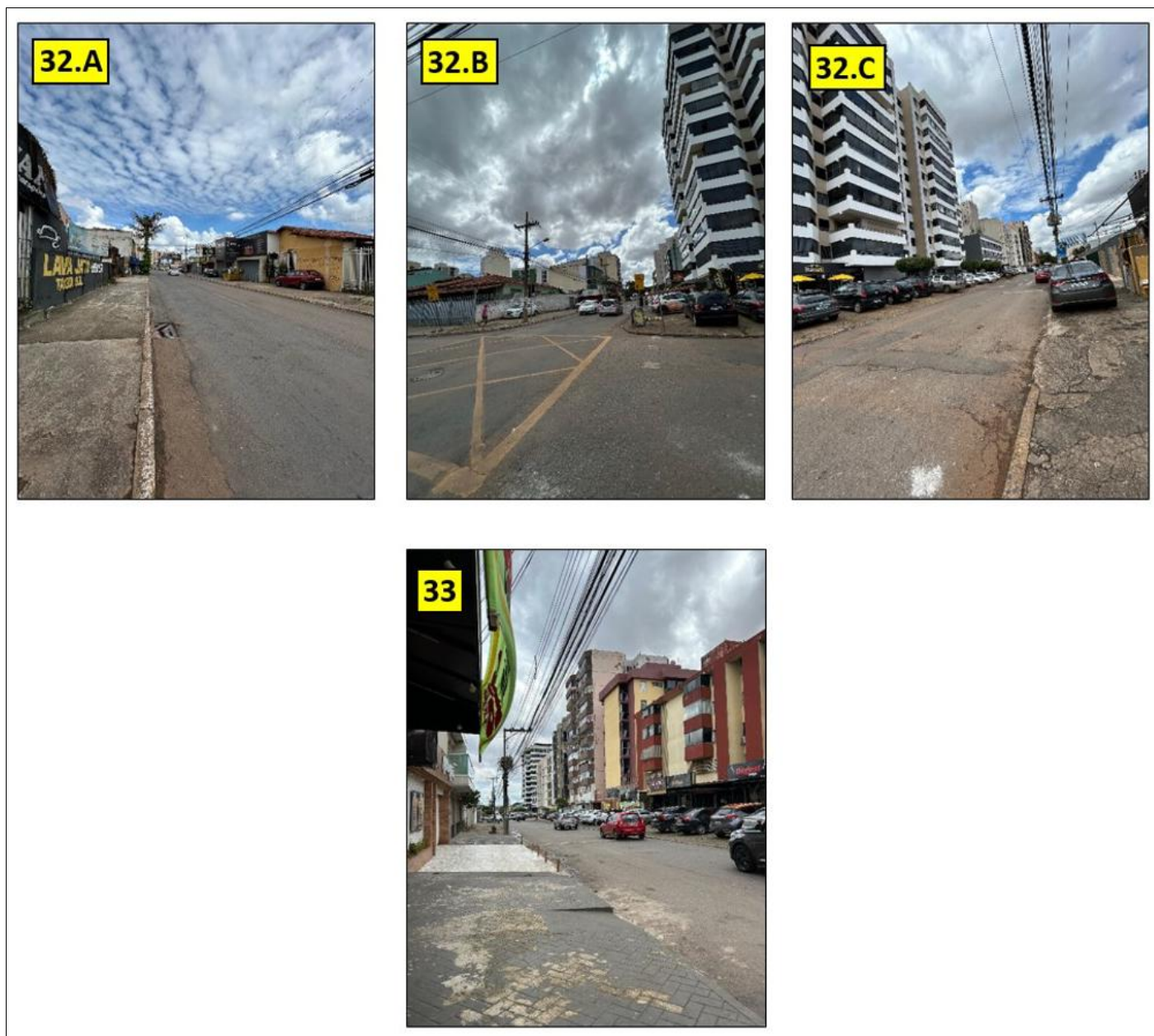


Figura 29. Registros fotográficos, vistas de 32 a 33. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.1.34. **Vista 32.A** - calçadas necessitando de reparos; veículos estacionados sobre calçada, além de outros obstáculos;

10.1.35. **Vista 32.B** - Ausência de sinalização; calçadas utilizadas como estacionamento;

10.1.36. **Vista 32.C** - estacionamento não previsto em projeto, pavimentação deteriorada; veículo estacionado sobre calçada;

10.1.37. **Vista 33** - calçada com desníveis e diferentes tipos de pavimentação; estacionamento não previsto em projeto;

11. DIAGNÓSTICO

11.1. As principais demandas englobadas na poligonal de estudo são:

11.1.1. **Estacionamentos:** Grande parte dos estacionamentos implantados no setor não possuem projeto de urbanismo e não seguem desenho urbano adequado, com exceção dos estacionamentos existentes no Setor Hoteleiro e Setor Central. Os estacionamentos foram implantados sem as normas necessárias, sem a delimitação correta de vagas, dimensionamento incorreto, ausência de sinalização, falta de pavimentação adequada, obstrução da caminhabilidade do pedestre.

11.1.2. **Vias:** A maioria das vias do setor foram implantadas de acordo com projeto de urbanismo. Algumas vias apresentam falta de sinalização, tanto horizontal como vertical.

11.1.3. **Acessibilidade/Calçadas:** Muitas das calçadas não são acessíveis, deterioradas, apresentam

desníveis acentuados, veículos estacionados, obstáculos como mobiliário urbano. O que dificulta a acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, além da falta de pisos táteis e rampas de acesso.

11.1.4. **Mobiliário urbano:** Há falta de mobiliário urbano, como lixeiras, paraciclos, postes de sinalização, assim como a necessidade de manutenção dos já existentes.

11.1.5. **Sinalização:** A sinalização viária é insuficiente, horizontal e vertical, e as existentes estão desgastadas ou pouca visibilidade.

11.1.6. **Ciclovias:** O setor não apresenta nenhum meio de infraestrutura cicloviária, como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas ou calçadas compartilhadas.

12. DIRETRIZES GERAIS

12.1. 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;

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

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

12.4. 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;

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

12.6. Eliminar descontinuidades e gargalos;

12.7. Adequar os trechos de via e estacionamentos implantados sem Projeto SIV aprovado;

12.8. Integrar o(s) Projeto(s) de Sistema Viário – SIV com os demais espaços e elementos integrados ao tecido urbano, bem como aos demais projetos aprovados para o local, criando uma unidade ao longo da via;

13. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

13.1. Calçadas

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

13.1.2. 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;

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

13.1.4. Além de respeitar a largura mínima de calçadas de acordo com a Norma Brasileira ABNT [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;

13.1.5. 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;

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

13.1.7. 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;

13.1.8. 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;

13.1.9. 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);

13.1.10. 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;

13.2. **Ciclovias**

13.2.1. 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;

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

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

13.2.4. 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.

13.3. **Estacionamentos**

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

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

13.3.3. 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;

13.3.4. 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.

13.4. **Sinalização**

13.4.1. 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;

13.4.2. 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;

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

13.5. **Paisagismo**

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

13.5.2. 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](#);

13.5.3. 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;

13.5.4. 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;

13.5.5. 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](#);

13.5.6. 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;

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

13.5.8. Não é permitido junto às calçadas:

13.5.8.1. Espécies de pequeno porte e copa densa ou com ramos pendentes;

13.5.8.2. Árvores caducifólias;

13.5.8.3. Árvores com sistema radicular superficial, sendo o ideal o pivotante;

13.5.8.4. Plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas e as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio;

13.5.8.5. Árvores que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

13.6. **Iluminação**

13.6.1. 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;

13.6.2. 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;

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

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

13.6.5. 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.

13.7. **Mobiliário Urbano**

13.7.1. Instalar mobiliários urbanos (bancos, lixeiras, paraciclos, 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;

13.7.2. Implantar quiosques com as dimensões previstas na Lei 4.257 de 2008, onde for possível;

13.7.3. 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;

13.7.4. Configurar espaços alinhados às dinâmicas urbanas locais;

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

13.7.6. Preservar a visibilidade entre motoristas e pedestres;

13.7.7. 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;

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

13.8. **Redes de Infraestrutura**

13.8.1. 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;

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

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

14. **DISPOSIÇÕES FINAIS**

14.1. Devem ser consultados DETRAN, DER e as Concessionárias de Serviços Públicos (CEB, CAESB, NOVACAP, SLU) e a SEDUH, sobre infraestrutura de telecomunicações, solicitando aos órgãos informações relativas a interferências de rede (localização, profundidade, faixas de domínio) para nortear e viabilizar as intervenções futuras;

14.2. O(s) Projeto(s) 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”;

14.3. O(s) projeto(s) urbanísticos deve(m) ser submetido(s) 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;

14.4. 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 02/2025;

14.5. Os casos omissos devem ser analisados pelo órgão gestor do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, com base nas disposições da LUOS, estudos urbanísticos específicos e legislação específica;

15. **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 **LETÍCIA LUZARDO DE SOUSA - Matr.0276406-7, Subsecretário(a) de Desenvolvimento das Cidades**, em 23/05/2025, às 14:26, 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 **GEORGE EDUARDO MAEDA - Matr.0276027-4, Diretor(a) das Unidades de Planejamento Territorial Oeste**, em 23/05/2025, 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 **THIAGO ARAÚJO POSSIDÔNIO - Matr.0282484-1, Assessor(a)**, em 23/05/2025, às 14:45, 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= **162374810** código CRC= **4F32215E**.

"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