



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 DE INTERVENÇÃO VIÁRIA

DIV 01/2025

**POLIGONAL 1 - REQUALIFICAÇÃO URBANÍSTICA DA ÁREA DE INTERFERÊNCIA
DIRETA (AID) DO TÚNEL RODOVIÁRIO DE TAGUATINGA-RA III - SETOR CENTRAL C1 A
C11/SETOR B NORTE AE 6 A 8**

Processo SEI nº 00390-00000846/2025-41

Elaboração: Thiago Araujo Possidônio - Assessor (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST)

Coordenação: George Eduardo Maeda - Diretor (SEDUH/SEADUH/SUDEC/COGEST/DIOEST)

Supervisão: Leticia Luzardo de Sousa - Subsecretária (SEDUH/SEADUH/SUDEC)

Interessado: Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF

Endereço: Setor Central C1 a C11, Setor B Norte AE 6 a 8, 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 148/2024** 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 145210481), conforme orientações constantes no **Processo SEI nº 00110-00001907/2024-98** cuja ação foi motivada pela requisição do **Secretaria de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF**.

1.3. Esta **DIV 01/2025** 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 Calçada, Ciclovias, Estacionamentos, Sinalização, Paisagismo, Iluminação, Mobiliário Urbano, Redes de Infraestrutura;**

1.5. Os arquivos georreferenciados referentes a esta DIV 01/2025 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**;

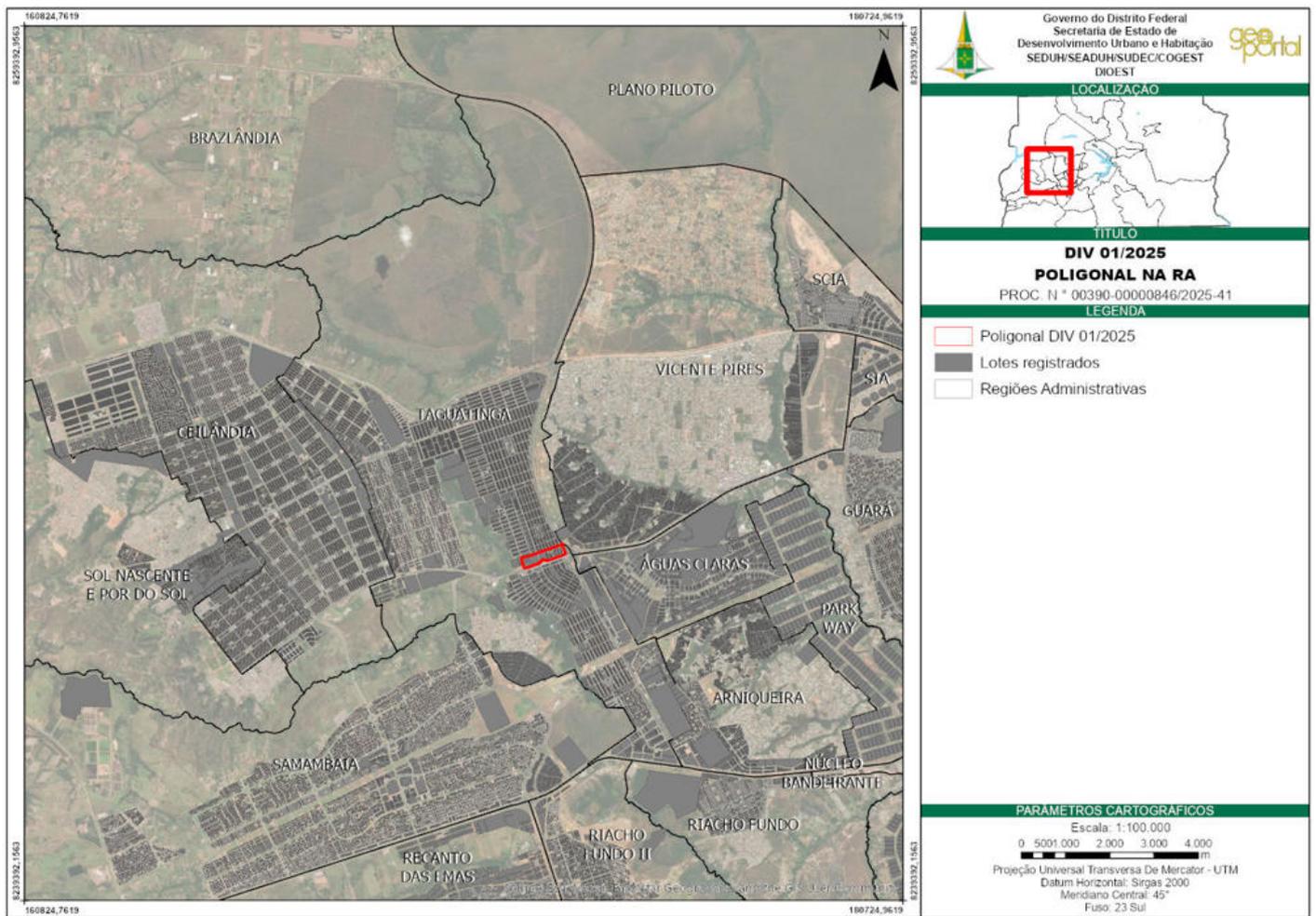


Figura 1. Localização da poligonal na RA. Fonte: SEDUH/DIOEST



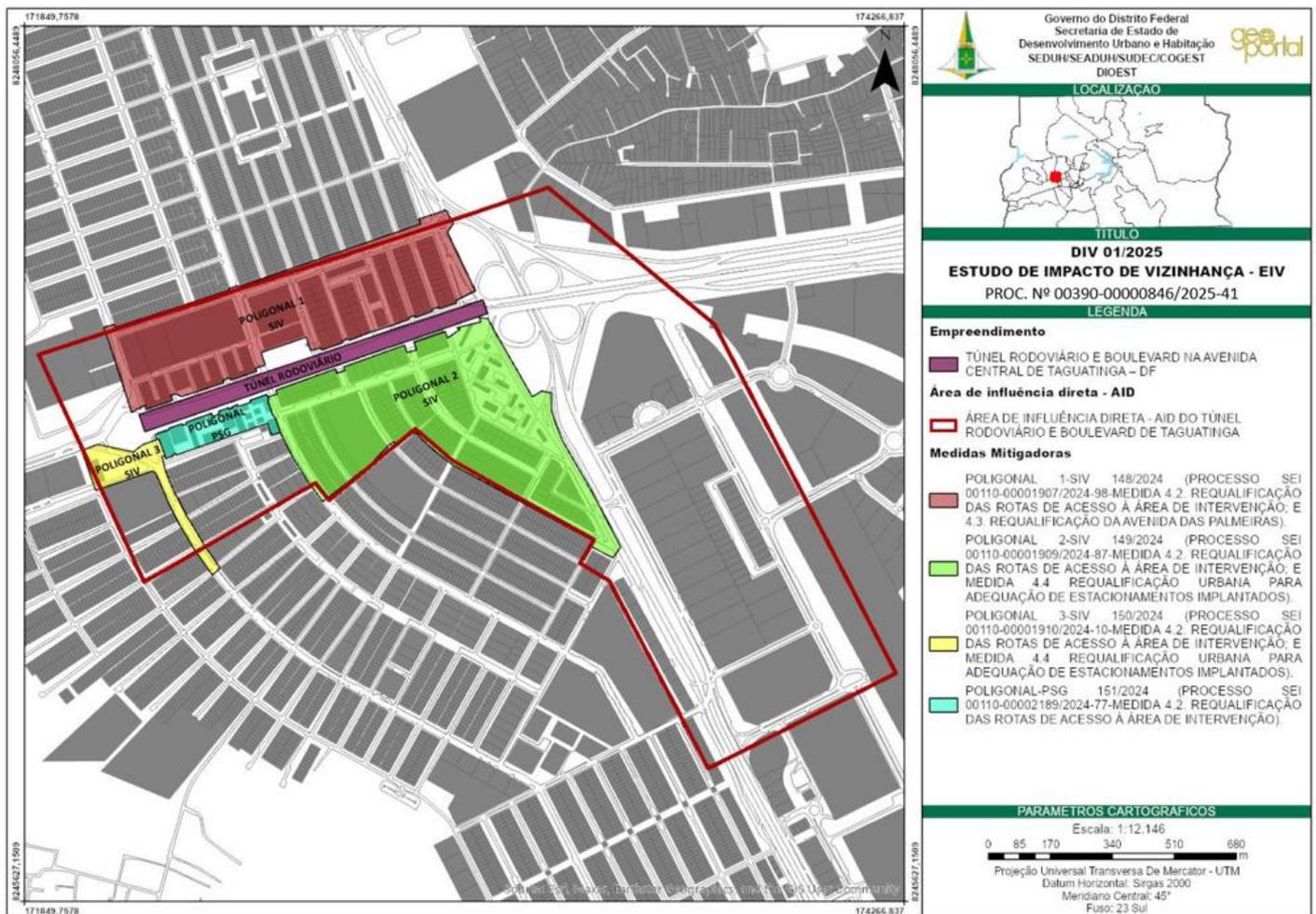
Figura 2. Poligonal. Fonte: SEDUH/DIOEST

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 148/2024** no endereço Setor Central Quadras C1 a C11 e parte do Setor B Norte AE 6 a 8, 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**.



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

- 3.2.1. **Poligonal 1 - SIV 148/2024** - abordado no **Processo SEI nº: 00110-00001907/2024-98**;
- 3.2.2. **Poligonal 2 – SIV 149/2024** - abordado no **Processo SEI nº 00110-00001909/2024-87**;
- 3.2.3. **Poligonal 3 – SIV 150/2024** - abordado no **Processo SEI nº 00110-00001910/2024-10**;
- 3.2.4. **Poligonal - PSG 151/2024** - abordado no **Processo SEI nº 00110-00002189/2024-77**;
- 3.3. 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.

- 3.4. 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. Se tratando do histórico da demanda presente no Processo SEI nº 00110-00001907/2024-98, foi motivada pela solicitação da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal – SODF, feita por meio do Ofício 710 - SODF/GAB (147888182), o qual solicita a SEDUH a elaboração de Diretrizes de Intervenção Viária - DIV, para a posterior elaboração de Projeto de Sistema Viário - SIV 148/2024:

(...) trata-se do Projeto de Paisagismo - PSG 148/2024, referente às medidas mitigadoras 4.2, 4.3 e 4.4 do Certificado de Viabilidade de Vizinhança nº 01/2023 (145210481), relacionado 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 (145215740), 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 148/2024, 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 148/2024, 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, que por meio do Despacho SEDUH/SEADUH/SUDEC (148018963) 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 710/2024 - SODF/GAB (147888182) da Secretaria de Estado de Obras e Infraestrutura do Distrito Federal - SODF, que se refere ao Projeto de Paisagismo - PSG 148/2024, referente às medidas mitigadoras 4.2, 4.3 e 4.4 do Certificado de Viabilidade de Vizinhança nº 01/2023 (145210481), relacionado 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 (145215740), 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 148/2024, 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 148/2024, 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 (149430663) informou que:

Nota-se, *s.m.j.*, que o projeto apresentado diz respeito às **Medidas 4.2 e 4.3 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 148/2024.

4.4. Dessa forma, a SODF por meio do Despacho – SODF/SEOBRAS/SUPOP/APREURB (152087352) 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 148/2024, localizado na Região Administrativa de Taguatinga - RA III.

Em atenção ao Despacho SEDUH/SUALIC (SEI nº 149471984), que solicita instrução complementar quanto à identificação dos serviços pleiteados na poligonal do Projeto - SIV 148/2024, consta anexado aos autos o Relatório de Vistoria - SIV 1502024 (SEI nº 151995826), 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 148/2024 (SEI nº 151995826) e providências quanto à emissão da DIV.

4.5. Em continuidade, foi encaminhado novamente a Unidade de Gestão do Estudo de Impacto de Vizinhança – UEIV, que se manifestou por meio do Despacho SEDUH/SUALIC/UEIV (153337422) 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. Por fim, a demanda foi encaminhada a esta Subsecretaria, por meio do Despacho - SEDUH/SUALIC (153391005).

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)**;

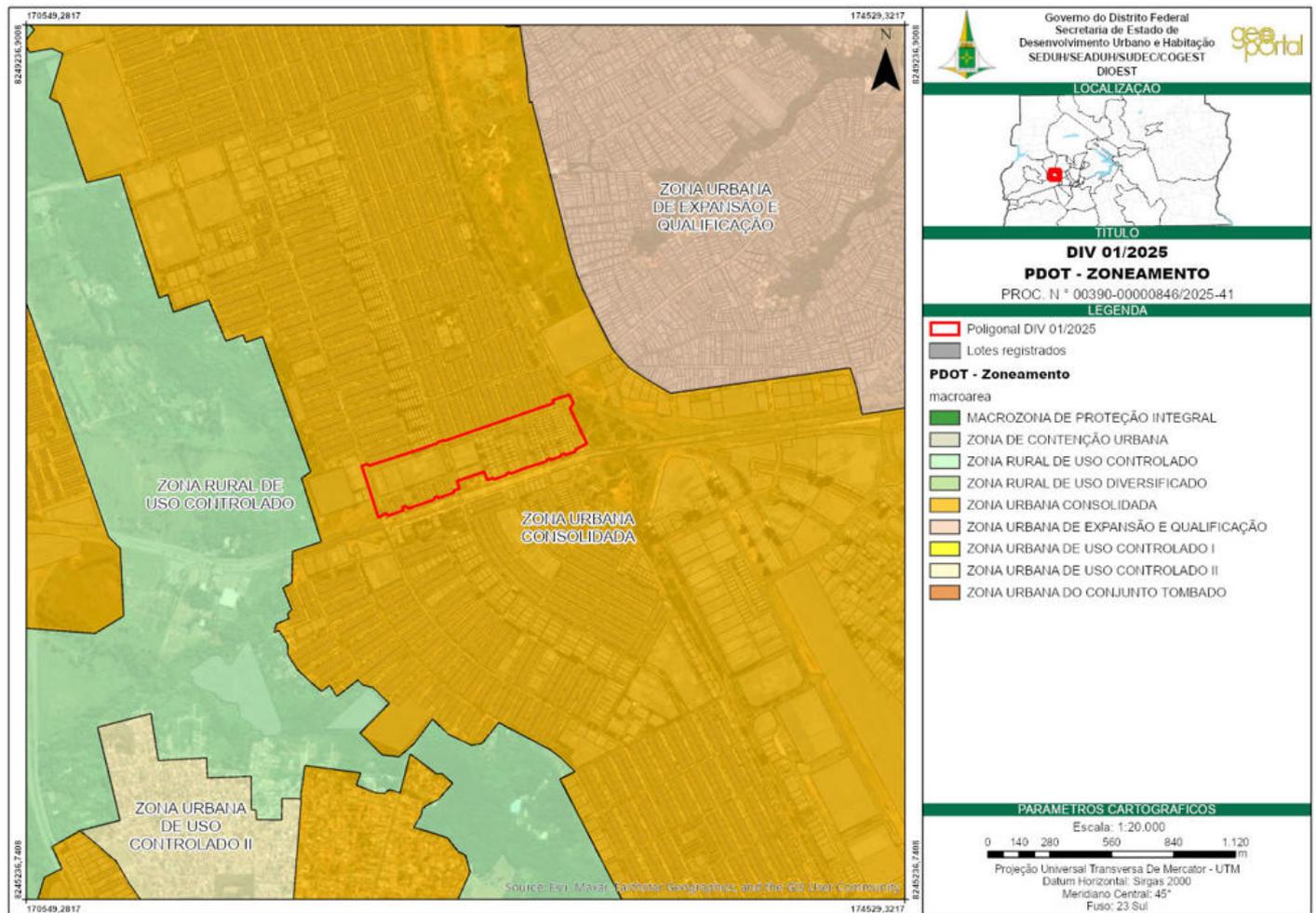


Figura 4. Enquadramento no Zoneamento do PDOT. Fonte: [Geoportal/SEDUH](#)

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. Por se tratar de uma área central na cidade, a poligonal de estudo se relaciona com todas as classificações de viárias do PDOT, contendo ligação direta com as demais áreas de Taguatinga e demais Regiões Administrativas, onde estão as principais vias da região, como a Avenida Central, Avenida Comercial Norte, Avenida SAMDU Norte e Avenida das Palmeiras, além da proximidade com a Rodovia EPCT/DF-001, conforme destacado na **Figura 5**.

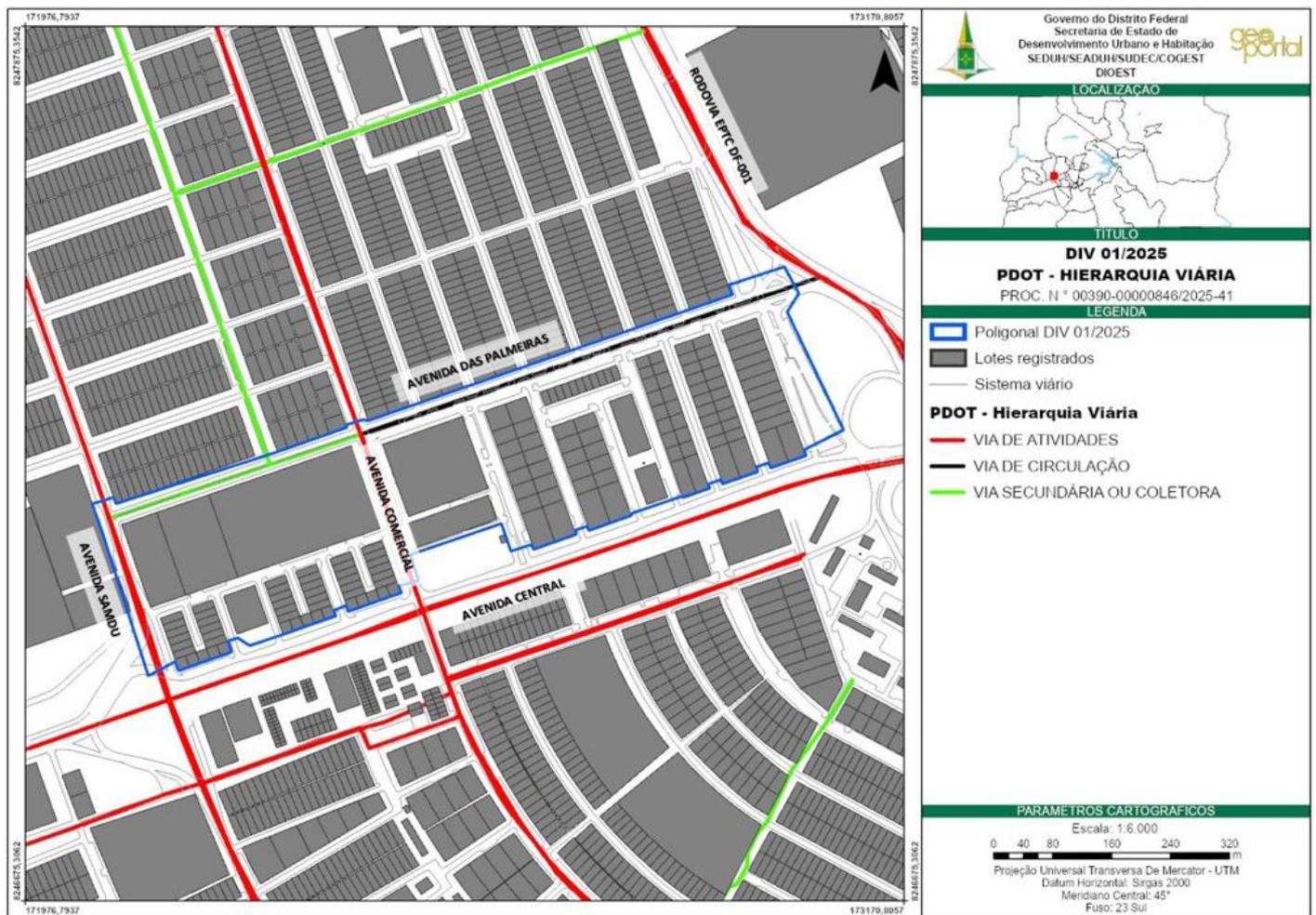


Figura 5. Hierarquia Viária PDOT. Fonte: [Geoportal](#)

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**.

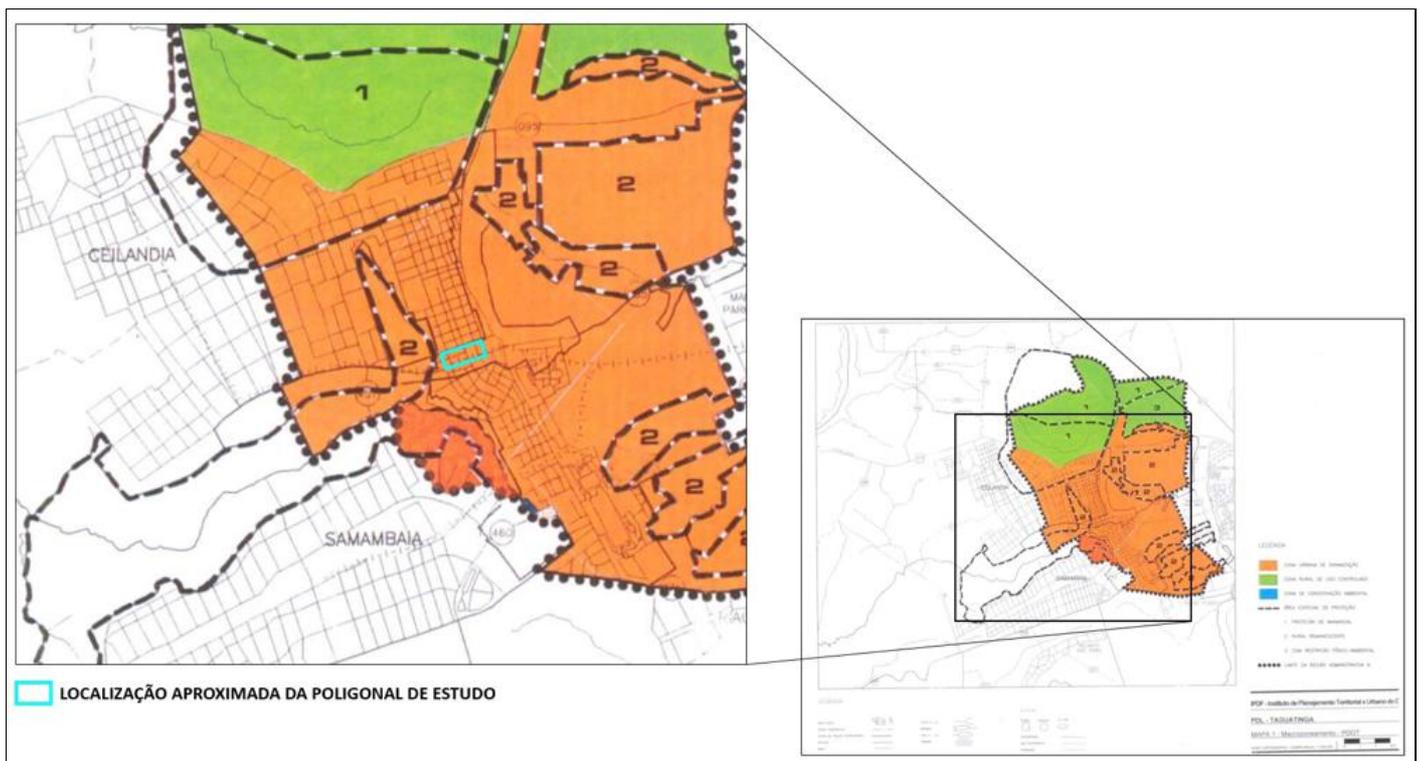


Figura 6. Localização aproximada da poligonal de estudo no “Mapa 1 – Macrozoneamento - PDOT” do

6.2. As vias integrantes desta **DIV 01/2025** 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 01/2025 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 01/2025, em sua maioria, como unidades de uso e ocupação do solo UOS CSIIR 2, CSII 2, INST EP (**Figura 8**);

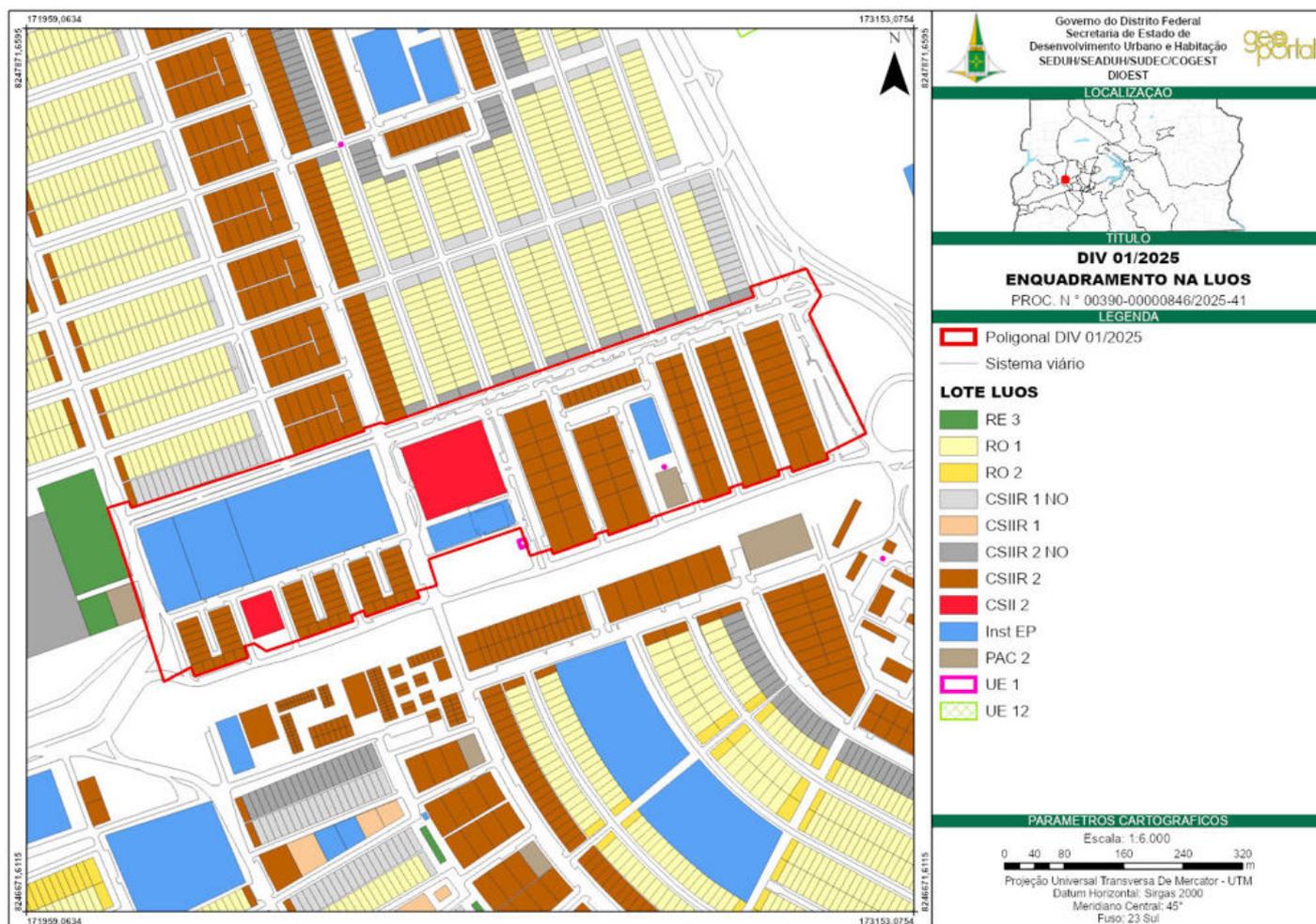


Figura 8. Enquadramento da poligonal na LUOS. Fonte: [Geoportal](#)

7.2. Para as UOS dos lotes nas proximidades a poligonal da DIV 01/2025 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: (...)

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; (...)

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; (...)

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; (...)

8. CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO/PROJETOS URBANÍSTICOS

8.1. Projetos Urbanísticos

8.1.1. A poligonal da DIV 01/2025 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 e 14**.

8.1.1.1. **Setor Central:** CST 11/1; CST PR 358/1; CST PR 412/1; CST PR 557/1;

8.1.1.2. **Setor B Norte:** URB 72/85;

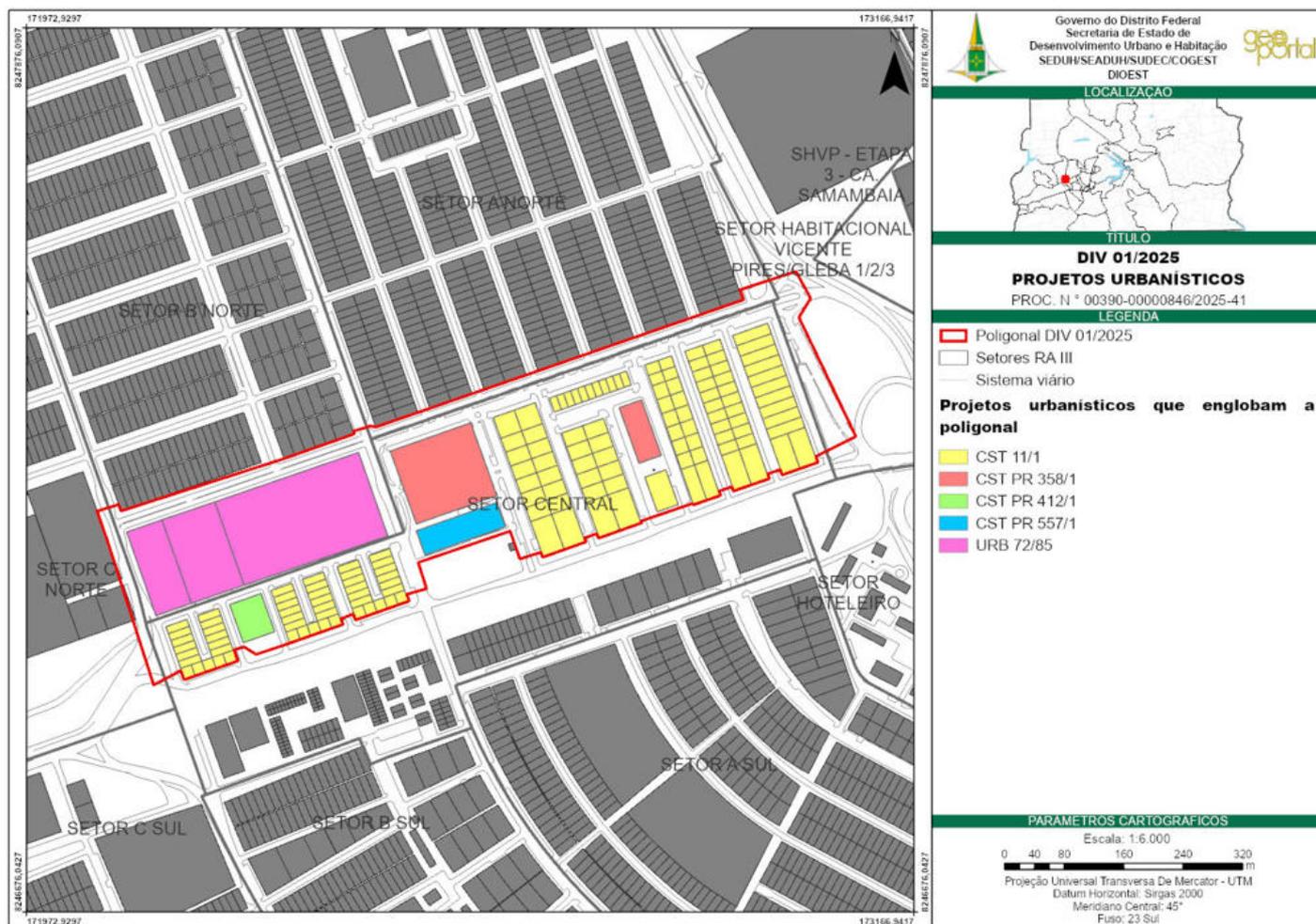


Figura 9. Projetos urbanísticos que definem a área da poligonal de estudo. Fonte: [Geoportal/SEDUH](#)

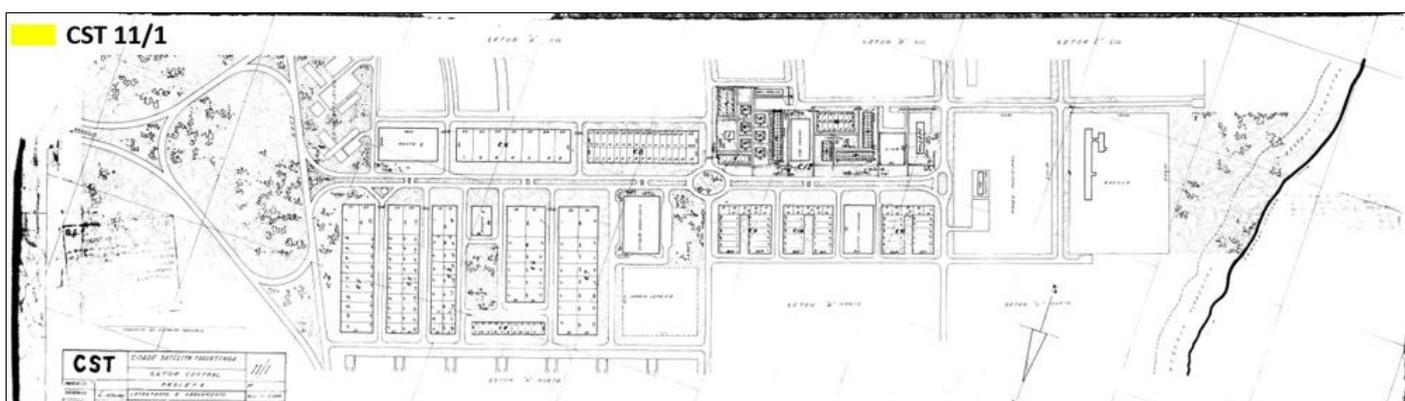


Figura 10. Projeto Urbanístico CST 11/1. Fonte: [SISDUC](#)

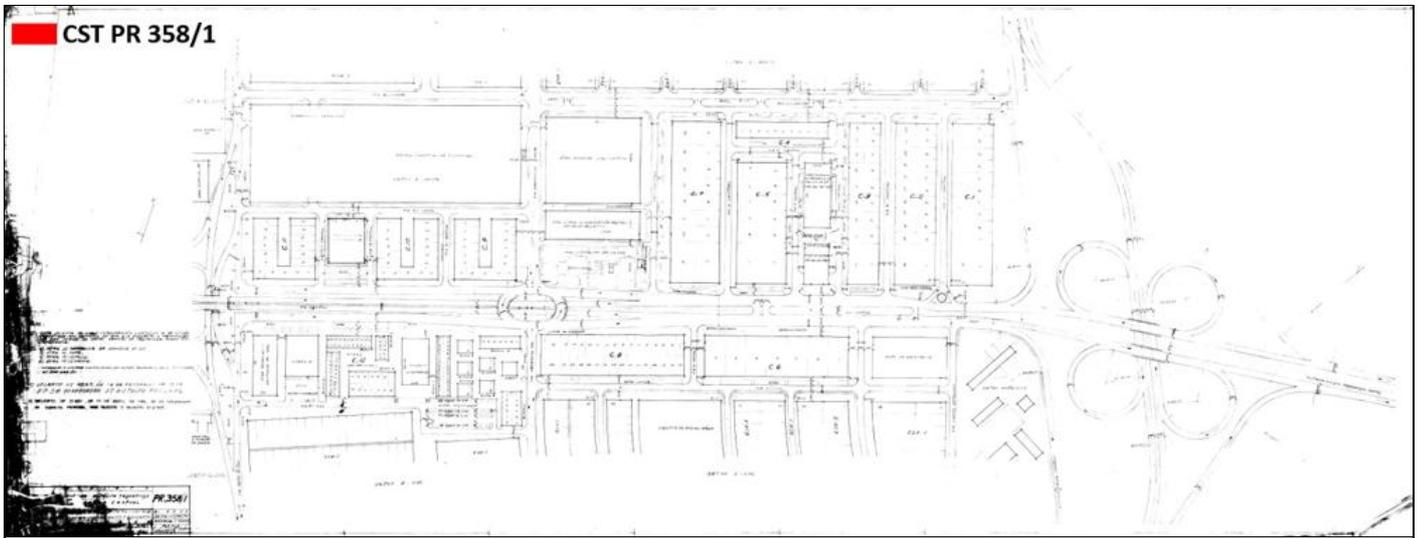


Figura 11. Projeto Urbanístico CST PR 358/1. Fonte: [SISDUC](#)

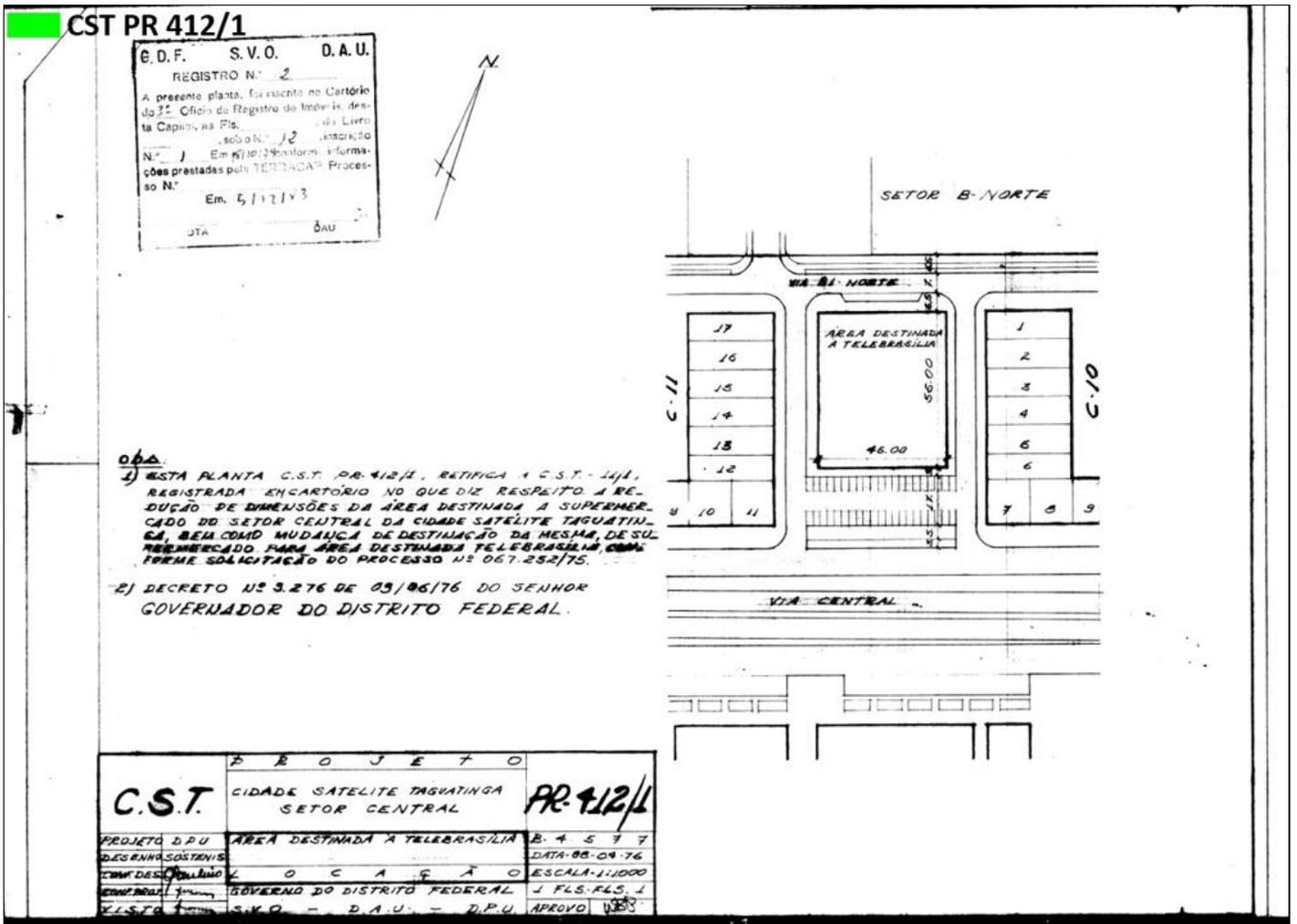


Figura 12. Projeto Urbanístico CST PR 412/1. Fonte: [SISDUC](#)

Figura 14. Projeto Urbanístico URB 72/85. Fonte: [SISDUC](#)

8.1.2. Posteriormente, foram desenvolvidos projetos e diretrizes que alteram os projetos urbanísticos anteriores, conforme visto na **Figura 15 e 16**, que devem ser considerados na definição nesta diretriz.

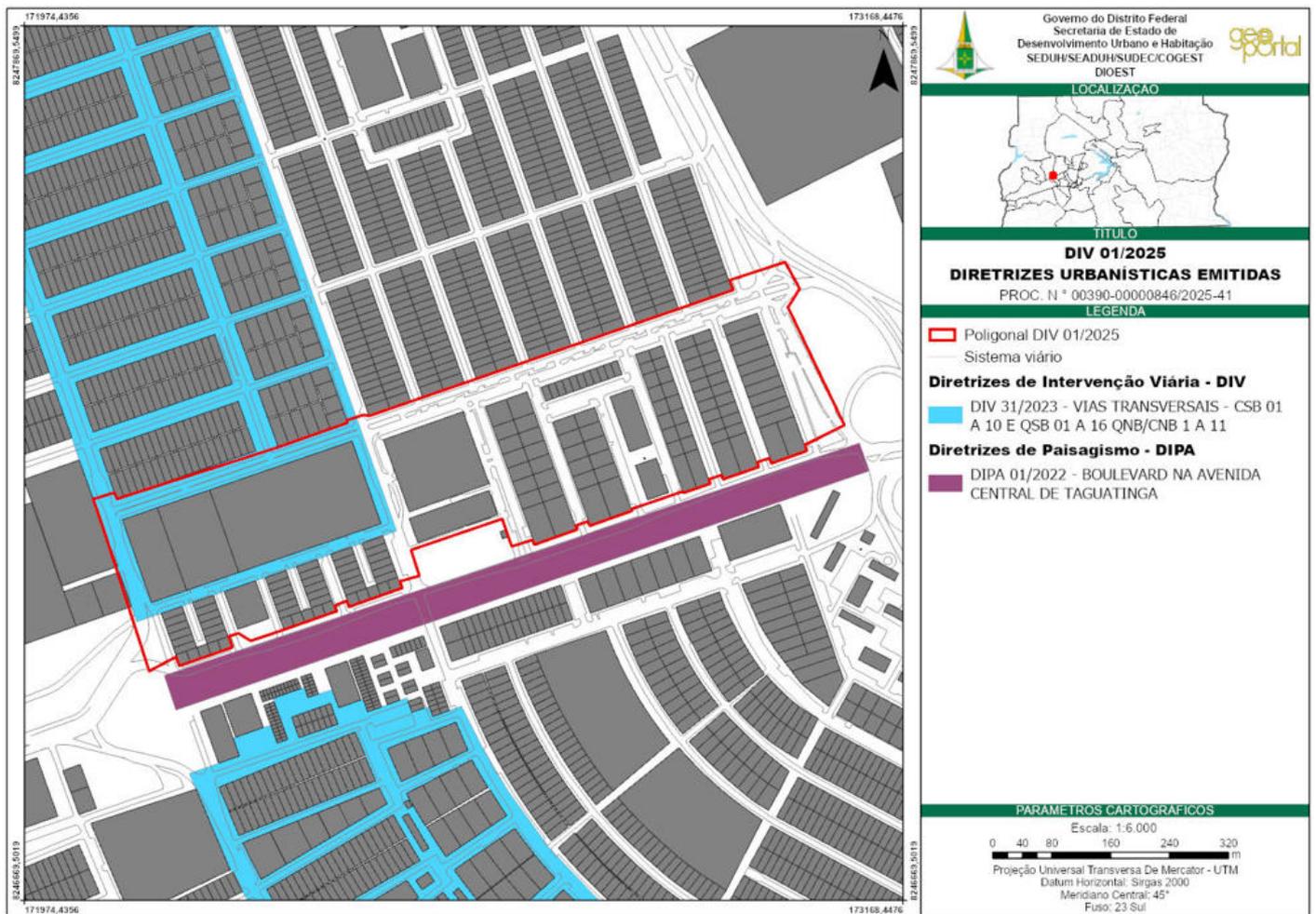


Figura 15. Diretrizes urbanísticas adjacentes a área de estudo. Fonte: [Geoportal](#)

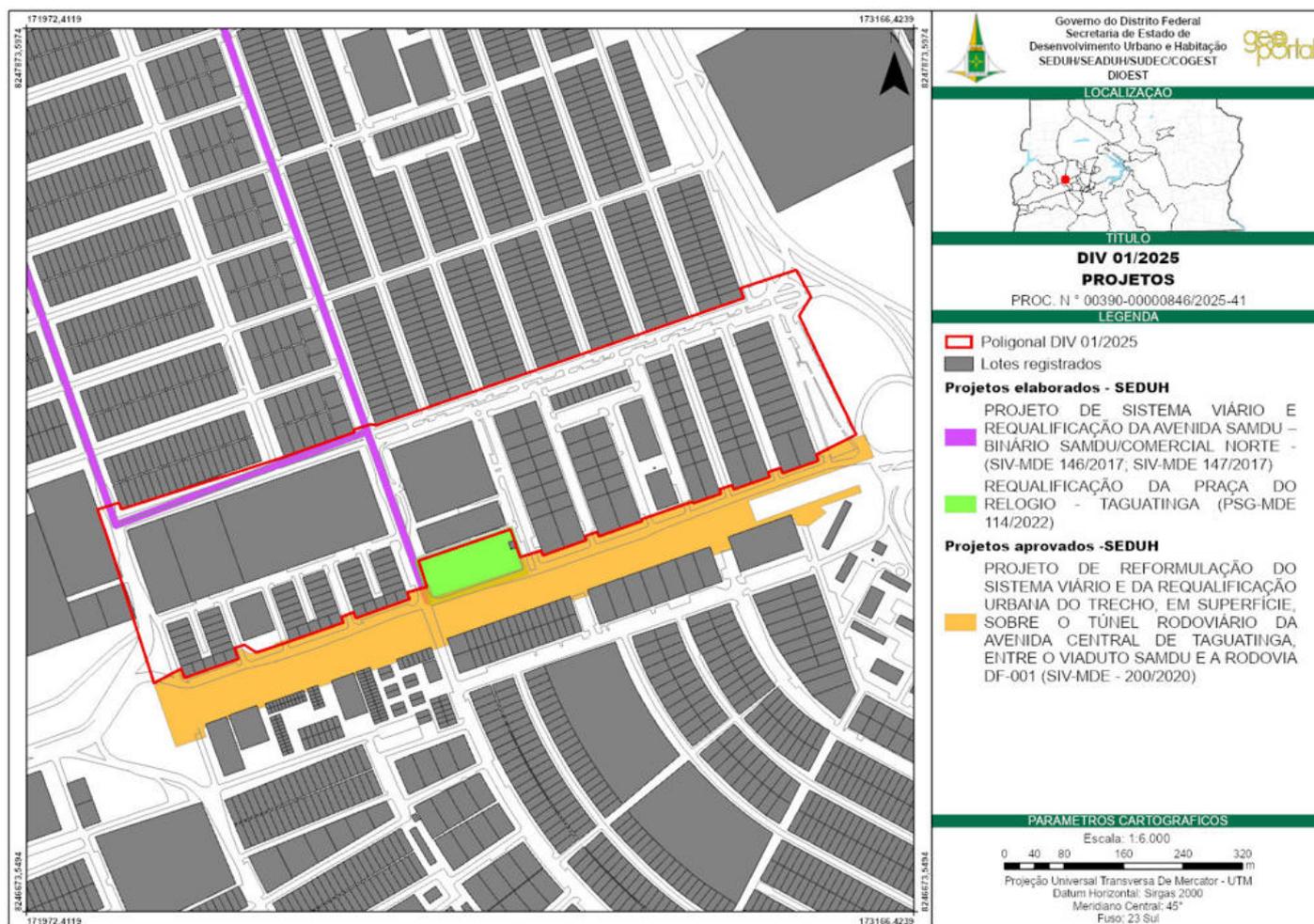


Figura 16. Projetos urbanísticos elaborados e aprovados. Fonte: [Geoportal](#)

8.1.3. Os projetos e diretrizes incidentes, na área desta Diretriz de Intervenção Viária - DIV 01/2025, são descritas de maneira resumida como:

8.1.3.1. **Projeto de Sistema Viário – SIV/MDE 146/2017 e SIV/MDE 147/2017:** requalificação das Avenidas SAMDU e Comercial Norte, no qual propõe binário viário nas duas avenidas, de forma integrada, que favoreça os modos não motorizados e o transporte coletivo, definindo a dimensão e quantidade de faixas de rolamento, sendo uma delas destinada ao transporte coletivo. Além disso, estabelece estacionamentos, pavimentação, calçadas, acessibilidade, ciclovia, mobiliário, arborização, sinalização e paradas de ônibus.

8.1.3.2. **Projeto de Paisagismo – PSG/MDE 114/2022:** requalificação dos espaços públicos da Praça do Relógio, definindo espaços acessíveis, como calçadas, rotas acessíveis e renovação de mobiliário urbano.

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.

8.1.3.4. **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.

8.1.3.5. **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.

9. CONFIGURAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO

9.1. A poligonal está inserida em área com **Linha de Transporte de Alta Densidade**, conforme definida pela LUOS. A área está inserida no raio de 600m da área de influência da estação do metrô (**Figura 17**). É contemplada com linhas de ônibus de alta densidade por meio das Avenidas: Central, Comercial Norte e Samdu, possui pontos de ônibus distribuídos próximo a sua área, concentrados na Avenida Central.

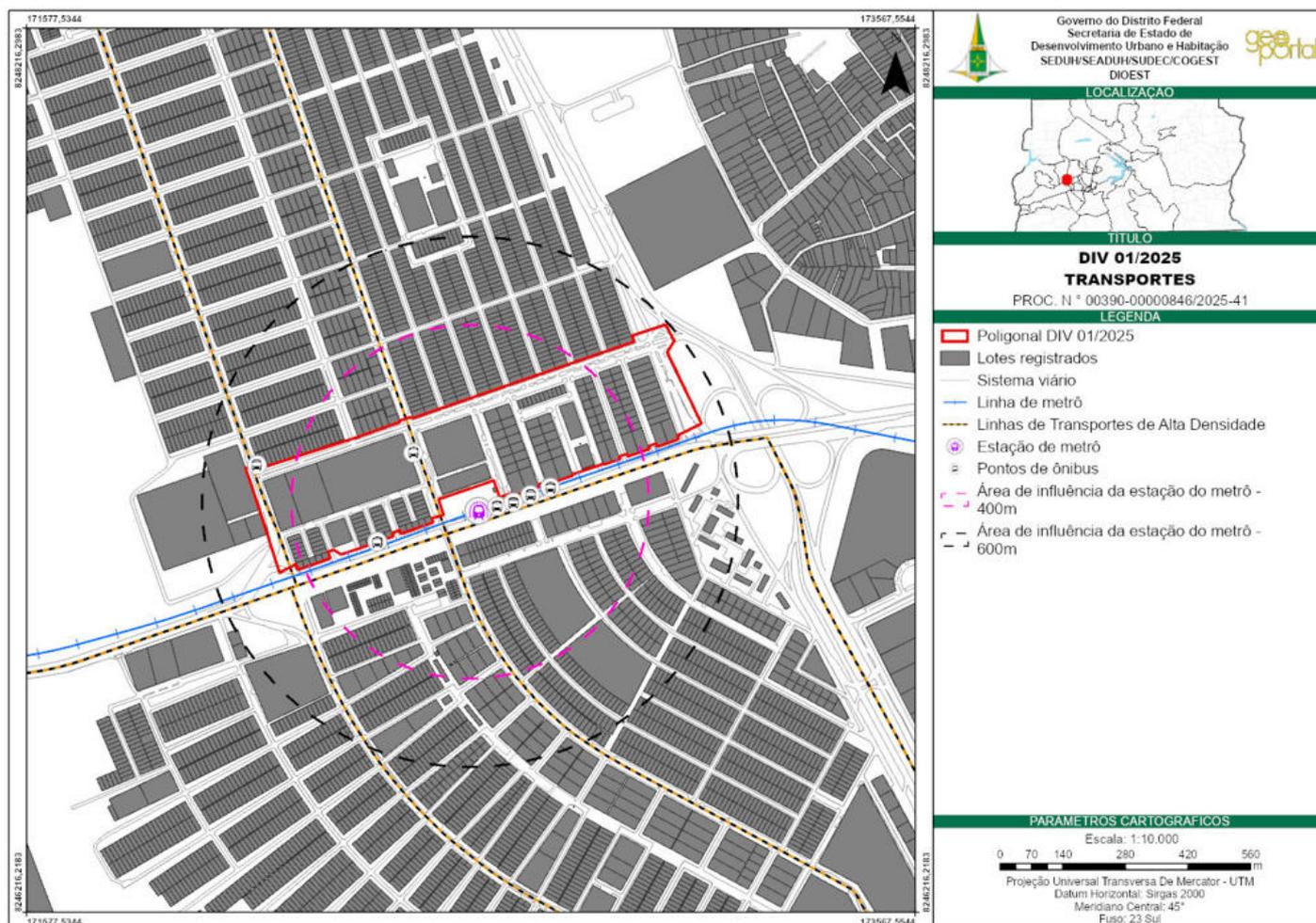


Figura 17. Caracterização do transporte na área de estudo. Fonte: [Geoportal](#)

9.2. A diversidade e o porte das atividades existentes atraem um grande volume de veículos, que demandam por áreas de estacionamento. Em análise realizada por esta diretoria, foi constatado que a maioria dos estacionamentos inseridos na poligonal não foram previstos nos projetos citados anteriormente (**tópico 8.1**), demonstrados na **Figura 18**.

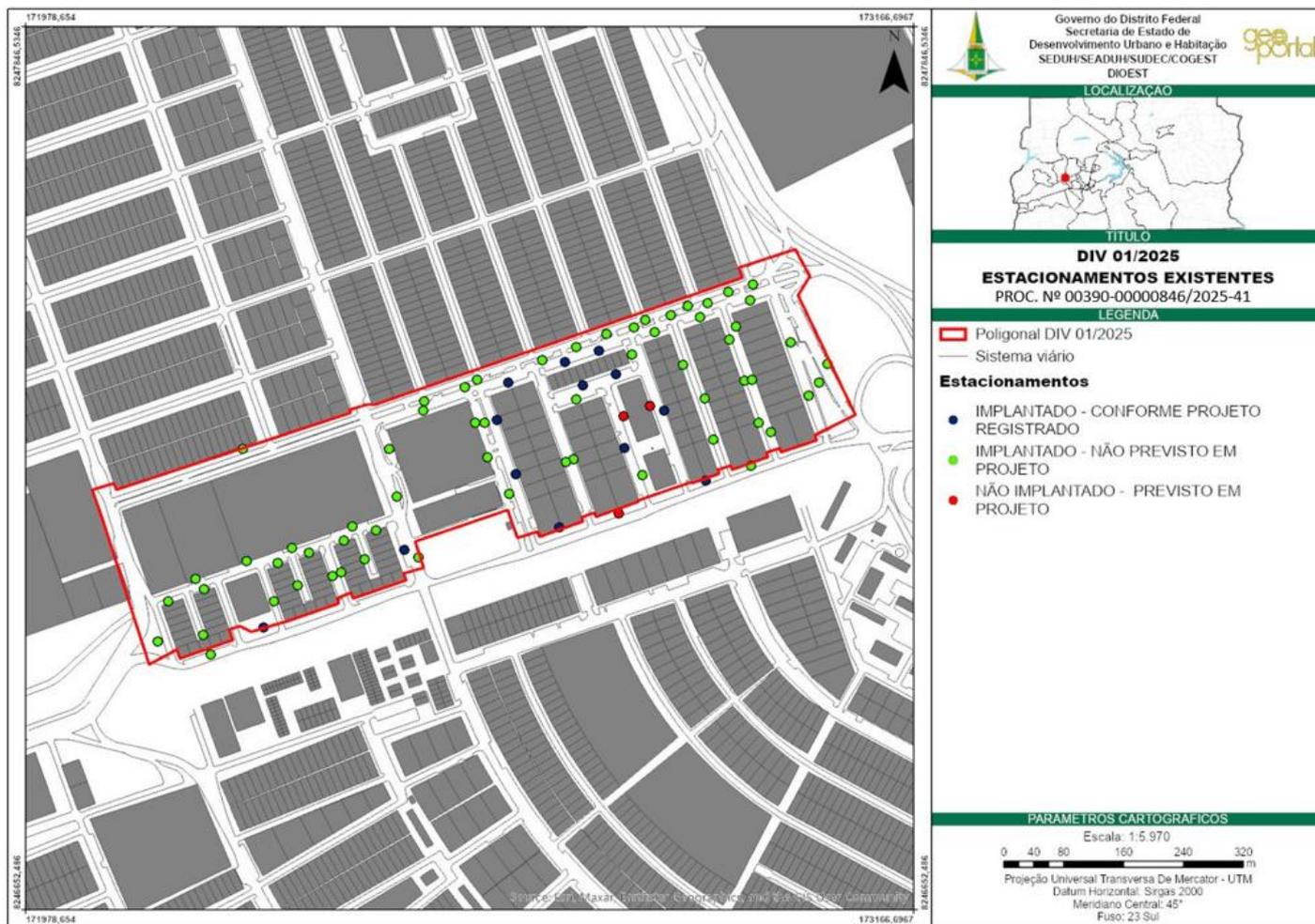


Figura 18. Situação dos estacionamentos. Fonte: SEDUH/DIOEST

9.3. Em relação as vias da poligonal de estudo, a maioria delas foram previstas em projeto, conforme destacado na **Figura 19**.

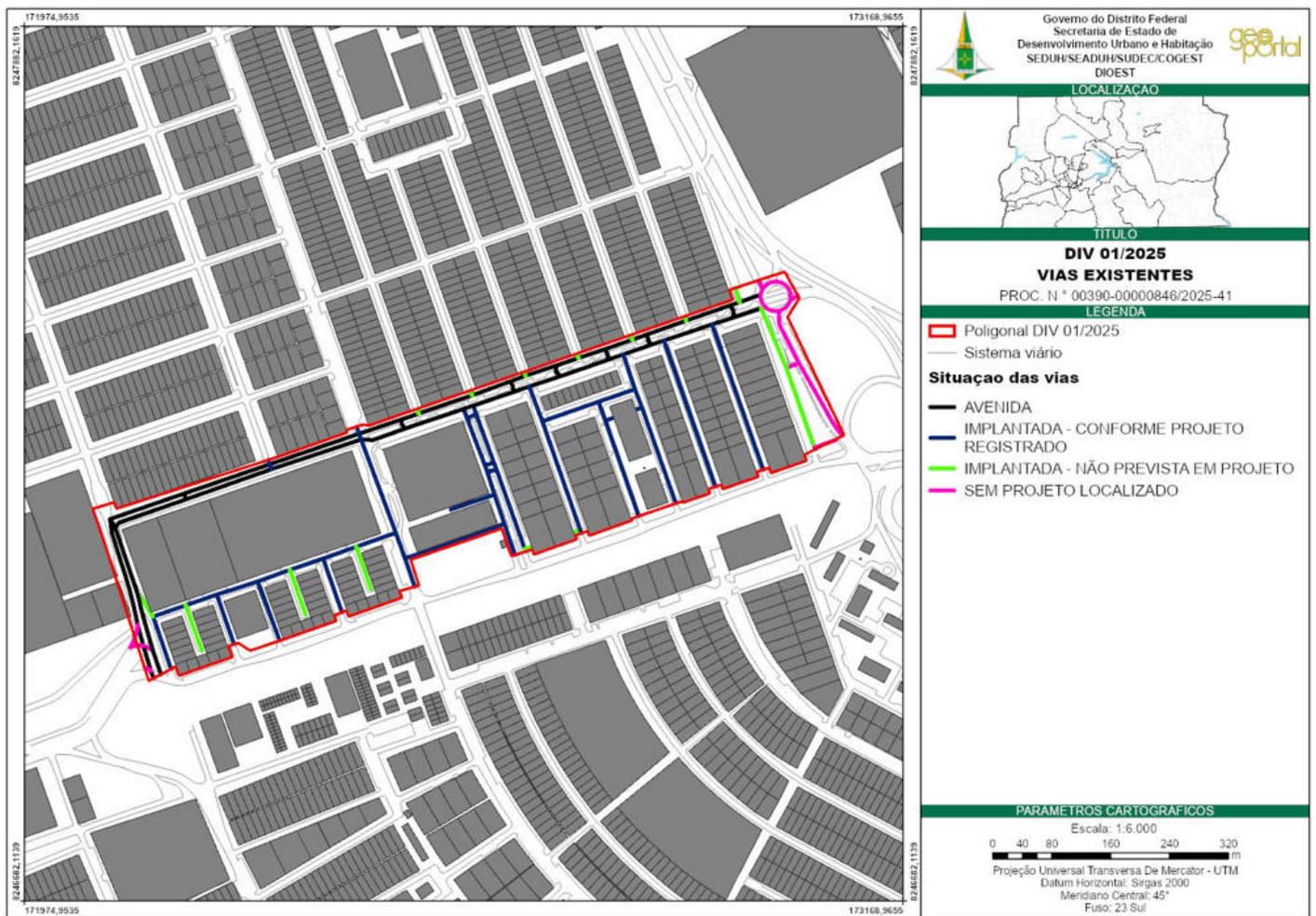


Figura 19. Situação das vias. Fonte: SEDUH/DIOEST

9.4. A área de estudo não dispõe de qualquer tipo de sistema cicloviário, além da ciclovia existente na parte superior do Túnel Rei Pelé, na Avenida Central (**Figura 20**).

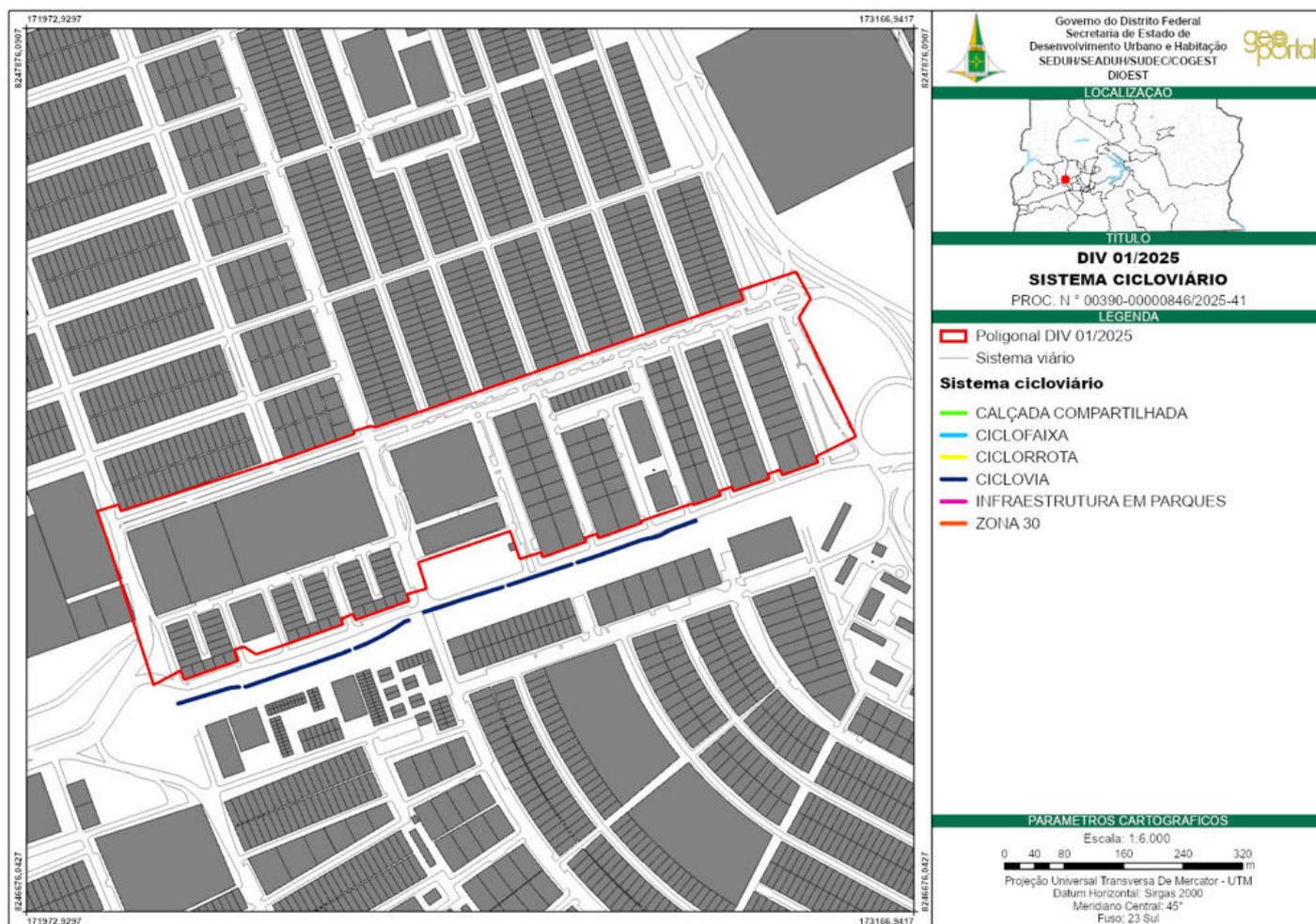


Figura 20. Caracterização do sistema cicloviário da área de estudo. Fonte: [Geoportal](#)

10. RELATÓRIO FOTOGRÁFICO

10.1. Após vistoria técnica realizada por esta Diretoria, foi possível apontar as principais demandas da área, identificando inconsistências quando comparado aos projetos registrados, assim como elementos da infraestrutura urbana, como: deterioração de mobiliários, calçadas e asfaltos, desníveis em calçadas, entre outros. Ao todo foram feitos 85 (oitenta e cinco) registros fotográficos, divididos de acordo com as vias, conforme destacado nas figuras a seguir:

10.2. Avenida das Palmeiras

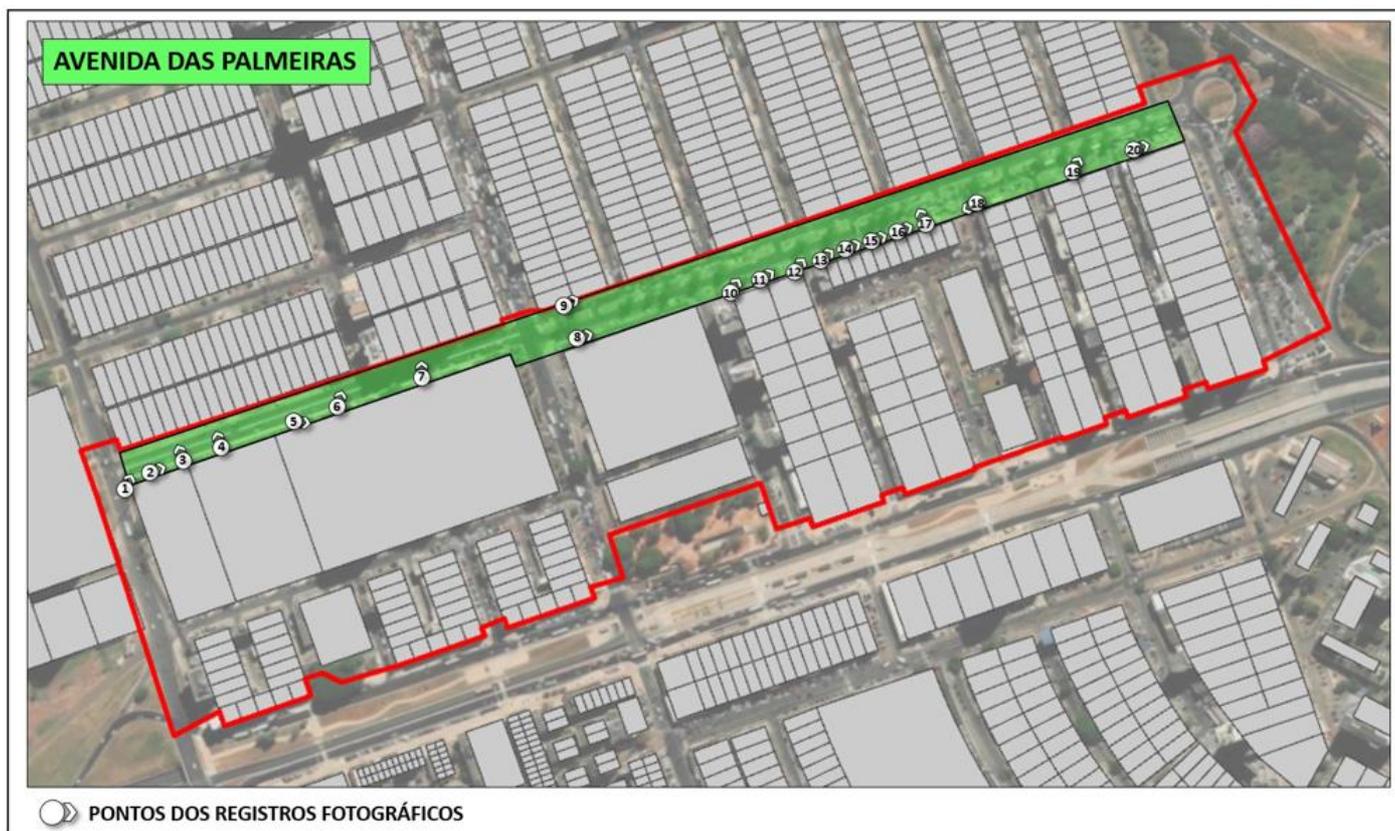


Figura 21. Indicação dos registros fotográficos na Avenida das Palmeiras. Fonte: SEDUH/DIOEST.



Figura 22. Registros fotográficos da Avenida das Palmeiras. Vistas 1 a 12. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.2.1. **Vista 1:** travessia de pedestre próxima da curva, com risco de colisões de veículos.
- 10.2.2. **Vista 2:** ausência de tratamento paisagístico nos canteiros próximo a calçada;
- 10.2.3. **Vista 3, 4, 7, 9 e 11:** calçada não acessível, com desníveis, obstáculos e diferentes tipos de revestimento;
- 10.2.4. **Vista 5:** abrigos de ônibus necessitando de manutenção;
- 10.2.5. **Vista 6:** calçada não acessível, com desníveis, obstáculos e diferentes tipos de

pavimentação e utilizada como estacionamento;

10.2.6. **Vista 8:** estacionamento não previsto em projeto registrado, necessita de requalificação; calçada não acessível, com diferentes tipos de pavimentação e deteriorada;

10.2.7. **Vista 10:** estacionamento previsto em projeto, necessita de requalificação;

10.2.8. **Vista 12:** travessia de pedestre próxima da curva, com risco de colisões de veículos;



Figura 23. Registros fotográficos da Avenida das Palmeiras. Vistas 13 a 20. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.2.9. **Vista 13:** estacionamento implantado conforme projeto registrado, necessita de requalificação e sinalização;

10.2.10. **Vista 14:** calçada não acessível, com desníveis, obstáculos e diferentes tipos de pavimento;

10.2.11. **Vista 15:** ocupação de área pública, obstruindo parte da calçada;

10.2.12. **Vista 16:** calçada não acessível danificada, com obstáculos; estacionamento necessitando de requalificação;

10.2.13. **Vista 17:** estacionamento não previsto em projeto, implantado em local destinado a canteiro central e que se repete no decorrer da Avenida Palmeiras;

10.2.14. **Vista 18:** travessia de pedestre próxima da curva, com risco de colisões de veículos;

10.2.15. **Vista 19:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação e sinalização; calçada não acessível, deteriorada.

10.2.16. **Vista 20:** calçada não acessível, rampa de acesso PNE deteriorada; ocupação de área pública ocupando parte da calçada;

10.3. **Avenida Samdu Norte**

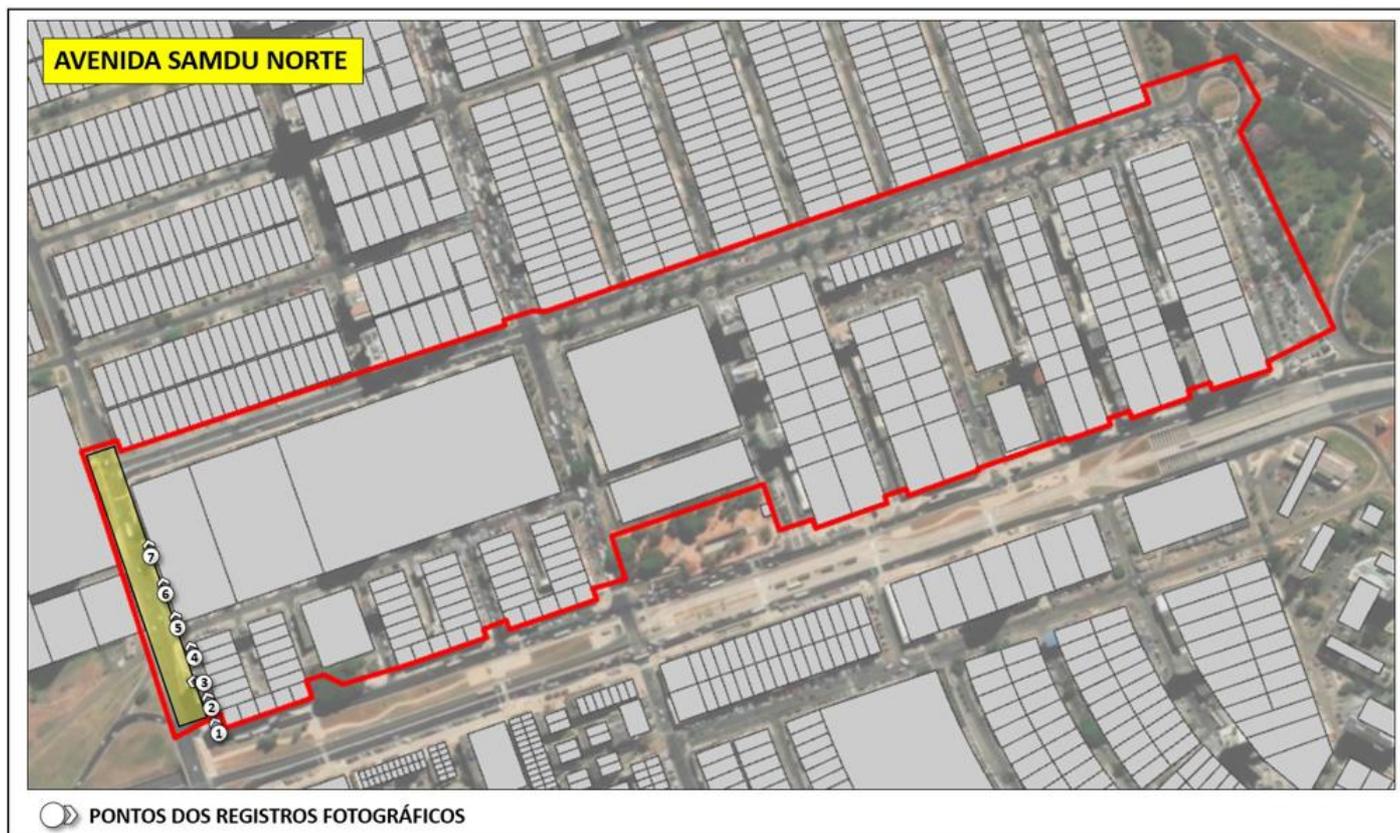


Figura 24. Indicação dos registros fotográficos da Avenida Samdu Norte. Fonte: SEDUH/DIOEST



Figura 25. Registros fotográficos da Avenida Samdu Norte. Vista 1 a 7. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.3.1. **Vista 1 e 2:** calçada não acessível, apresenta desníveis e obstáculos;
- 10.3.2. **Vista 3:** estacionamento não previsto em projeto, sinalização horizontal com pouca visibilidade; asfalto deteriorado;
- 10.3.3. **Vista 4:** ausência de travessia de pedestre e rampa de acesso PNE ao outro lado da calçada;
- 10.3.4. **Vista 5:** calçada não acessível, com obstáculos e sem rampa de acesso PNE;
- 10.3.5. **Vista 6 e 7:** calçada com obstáculo;
- 10.3.6. **Avenida Comercial**

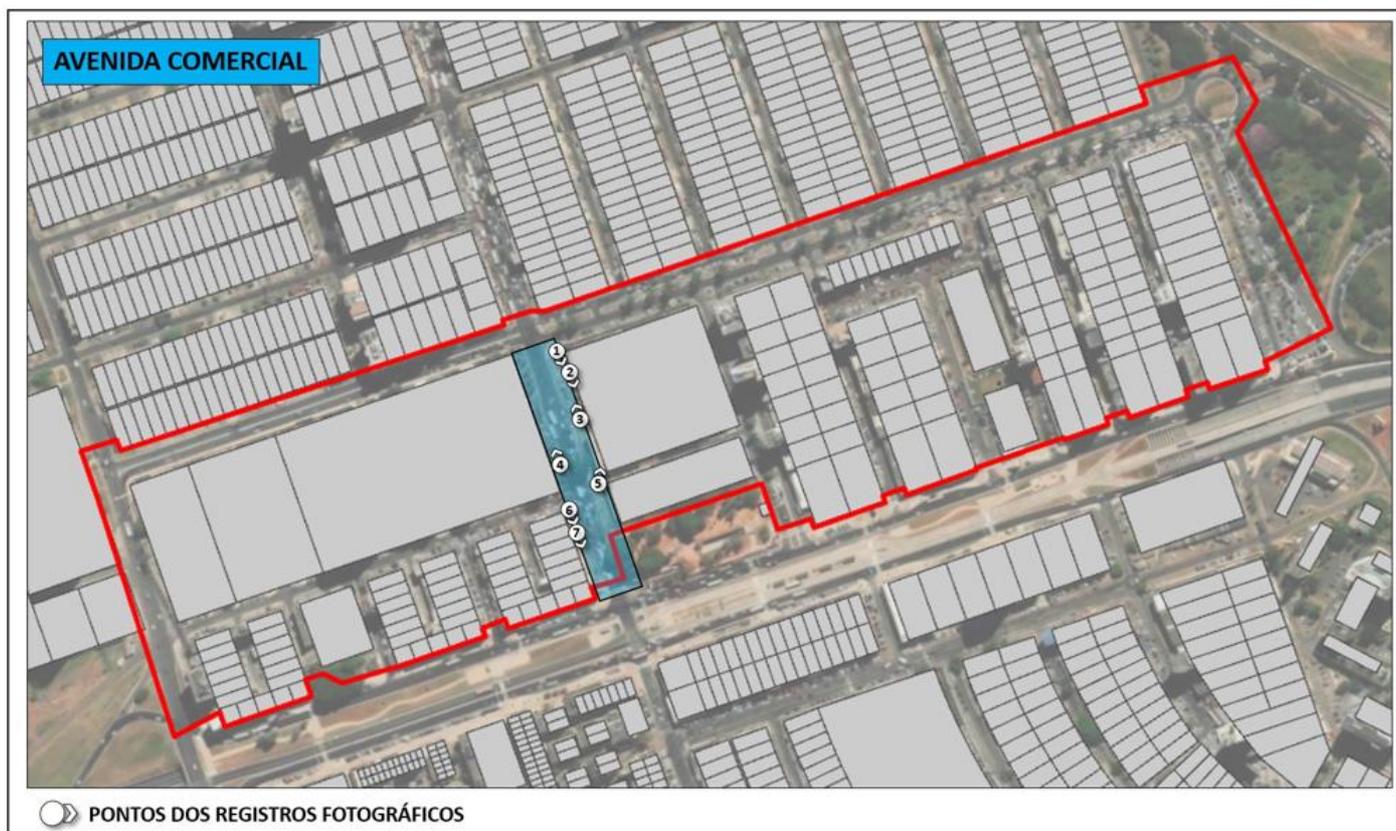


Figura 26. Indicação dos registros fotográficos da Avenida Comercial. Fonte: SEDUH/DIOEST



Figura 27. Registros fotográficos da Avenida Comercial. Vista 1 a 7. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.3.7. **Vista 1:** estacionamento não previsto em projeto, ausência de pavimentação adequada e sinalização; calçada necessitando de reparos;

10.3.8. **Vista 2:** a implantação do estacionamento de forma inadequada que removeu a calçada;

10.3.9. **Vista 3:** calçadas e acesso ao estacionamento necessita de reparos;

10.3.10. **Vista 4:** calçada necessita de reparos pontualmente;

10.3.11. **Vista 5:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação; em frente a edificação não há calçada que permita a circulação de pedestres; a calçada próximo a via está deteriorada, parte dela por motivo do crescimento agressivo das raízes da árvore existente;

10.3.12. **Vista 6:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação; calçada danificada, necessita de reparos;

10.3.13. **Vista 7:** obstáculos ocupando parte da calçada; calçada necessita de reparos;

10.4. **Rua do Corpo de Bombeiros**

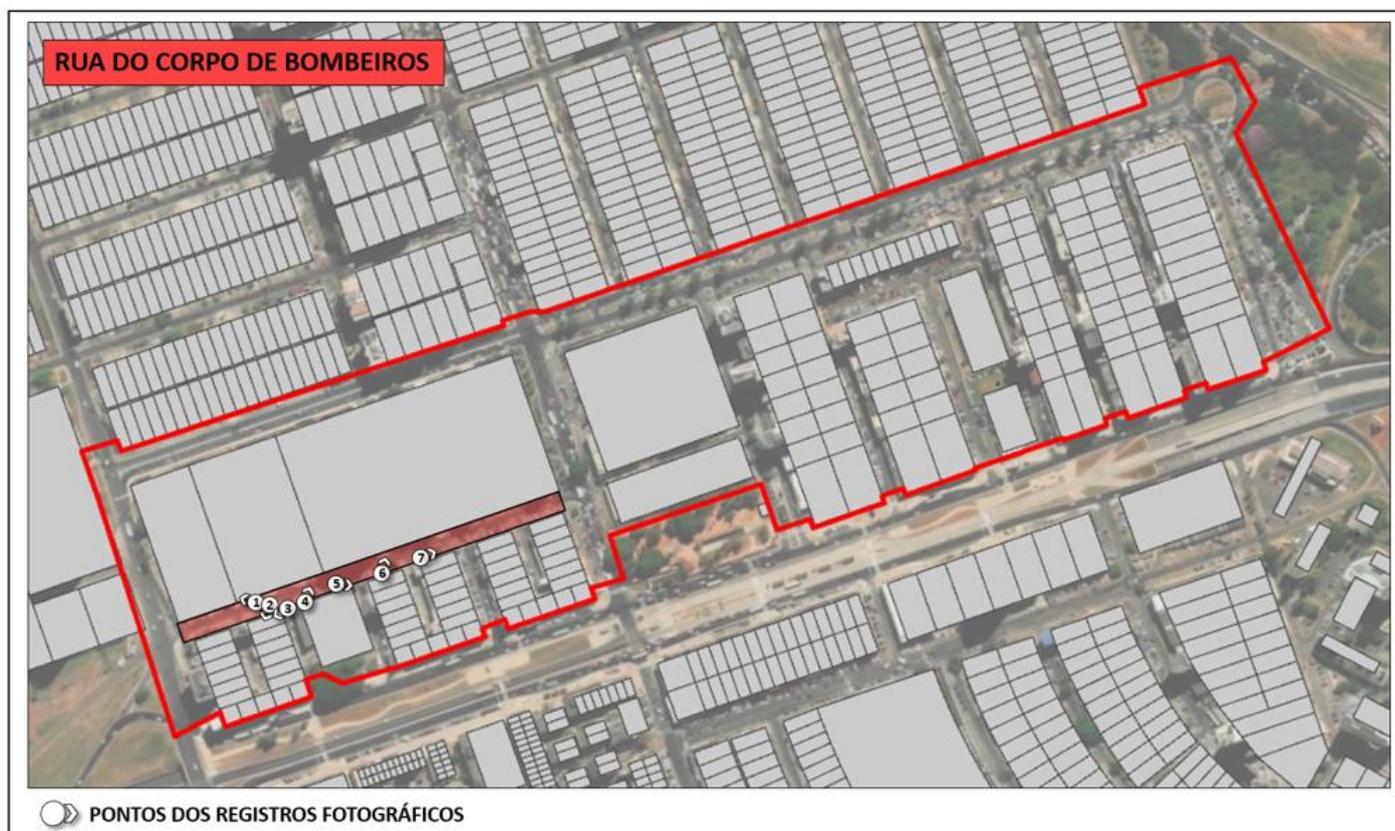


Figura 28. Indicação dos registros fotográficos da Rua do Corpo de Bombeiros. Fonte: SEDUH/DIOEST



Figura 29. Registros fotográficos da Rua do Corpo de Bombeiros. Vista 1 a 7. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.4.1. **Vista 1:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de sinalização; asfalto deteriorado;

10.4.2. **Vista 2:** calçada não acessível, dimensões inadequadas;

10.4.3. **Vista 3:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação;

10.4.4. **Vista 4:** calçada não acessível, com obstáculos; estacionamento não previsto em projeto necessita de requalificação;

10.4.5. **Vista 5:** calçada não acessível, deteriorada, com obstáculos; ausência de mobiliário urbano (lixeira);

10.4.6. **Vista 6:** estacionamento não previsto em projeto, ausência de sinalização; calçada não acessível, com desníveis;

10.4.7. **Vista 7:** estacionamento não previsto em projeto, ausência de sinalização e pavimentação danificada; calçada não acessível, com desníveis;

10.5. Vias locais

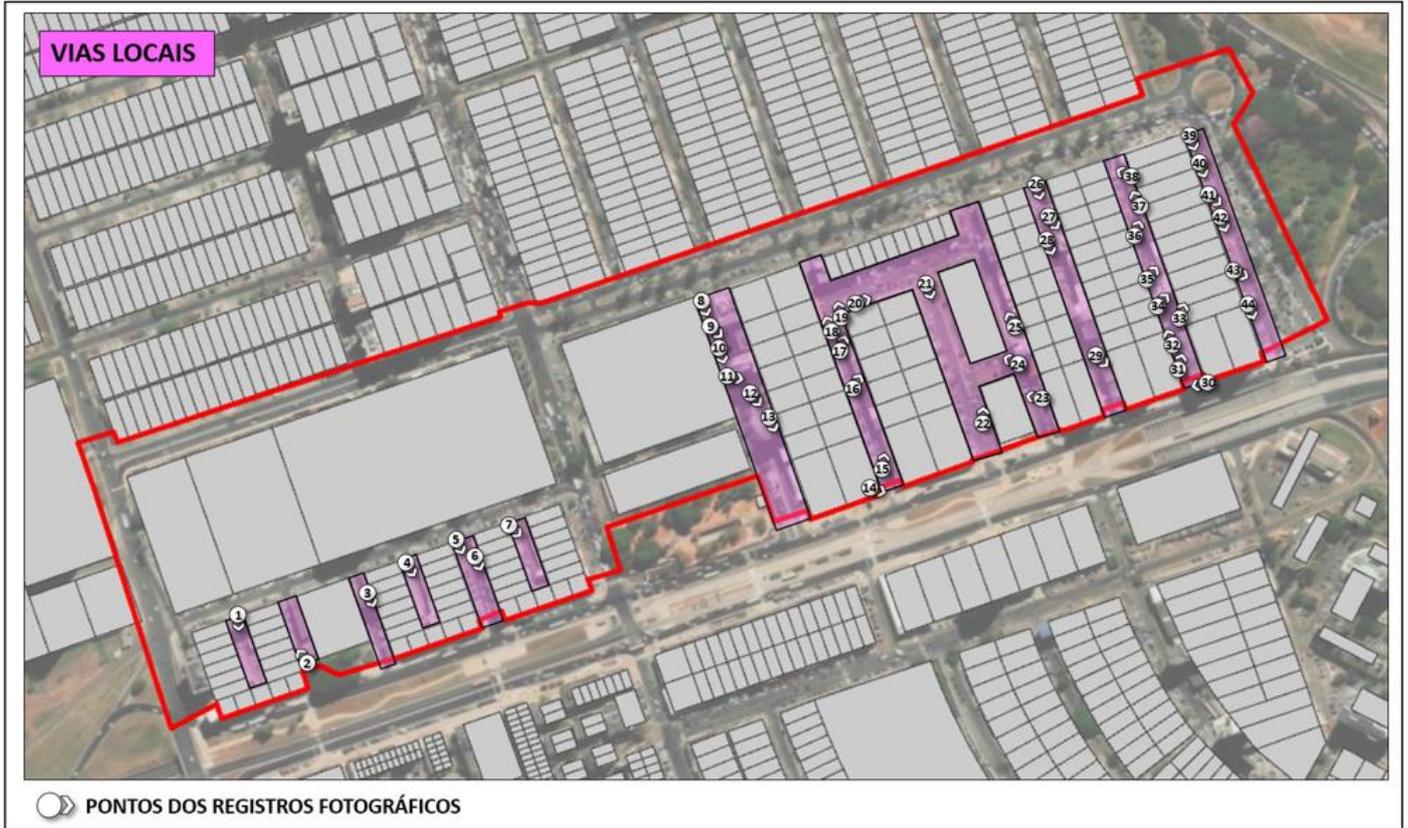


Figura 30. Indicação dos registros fotográficos das vias locais. Fonte: SEDUH/DIOEST

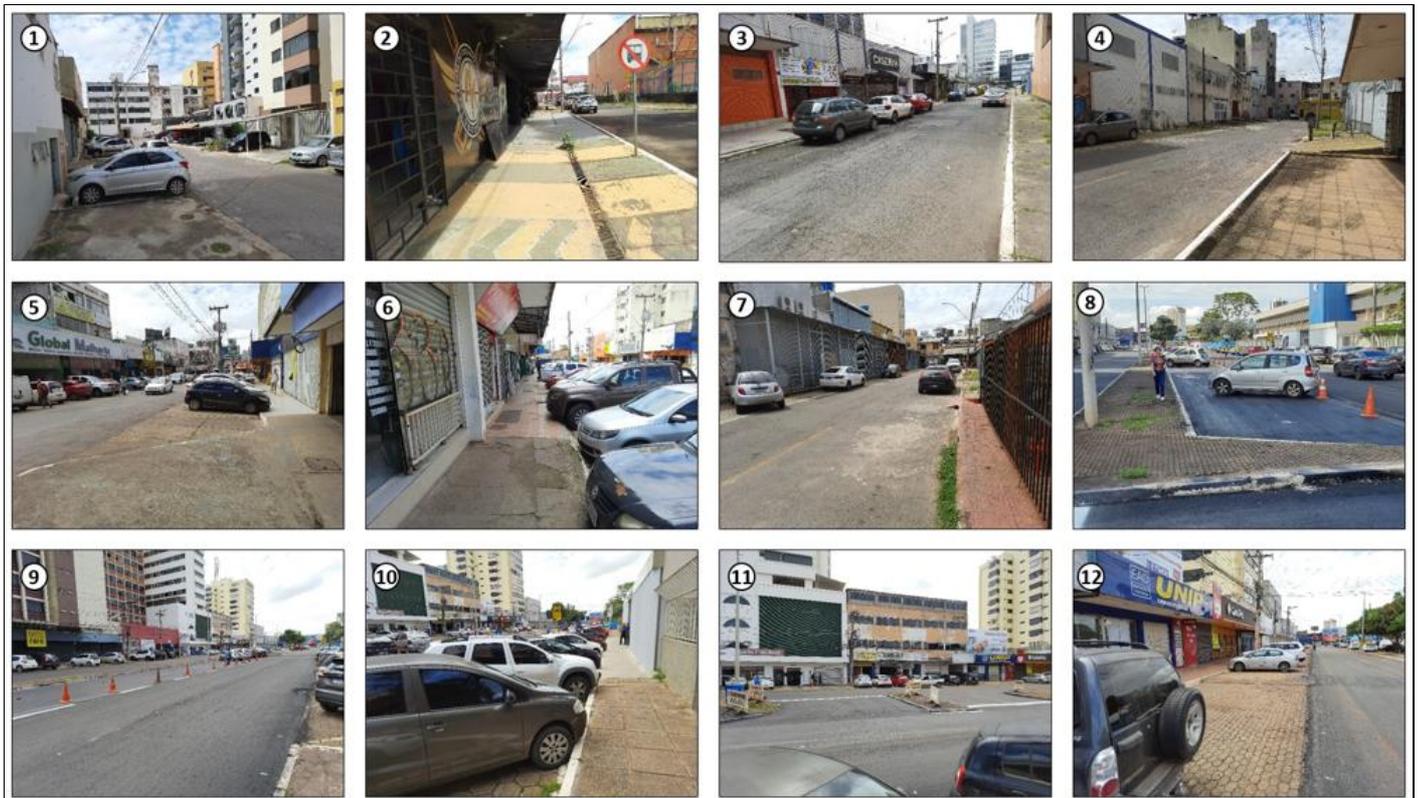


Figura 31. Registros fotográficos das vias locais. Vista 1 de 12. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.5.1. **Vista 1:** via não prevista em projeto; ausência de calçadas e desníveis acentuados; veículos estacionados nas áreas destinadas a circulação dos pedestres; avanço de edificações em área pública;

10.5.2. **Vista 2:** calçada não acessível, com desníveis. Alguns pontos necessitando de manutenção;

10.5.3. **Vista 3:** veículos estacionados ao decorrer da via; calçadas não acessíveis, com desníveis, diferentes tipos de pavimento e obstáculos;

10.5.4. **Vista 4:** via não prevista em projeto; ausência de calçadas, desníveis acentuados e obstáculos; veículo estacionado em local inapropriado;

10.5.5. **Vista 5:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação; calçadas com diferentes tipos de pavimentação;

10.5.6. **Vista 6:** calçada deteriorada, com diferentes tipos de pavimento;

10.5.7. **Vista 7:** via não prevista em projeto; avanço da edificação em área pública; veículos estacionados em locais inapropriados; ausência de calçadas;

10.5.8. **Vista 8:** calçada deteriorada; novo estacionamento implantado, não previsto em projeto, ainda sem sinalização;

10.5.9. **Vista 9:** novo estacionamento implantado, não previsto em projeto, ainda sem sinalização; asfalto requalificado;

10.5.10. **Vista 10:** estacionamento não previsto em projeto, com ausência de sinalização; calçada com diferentes pavimentações;

10.5.11. **Vista 11 e 12:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação;

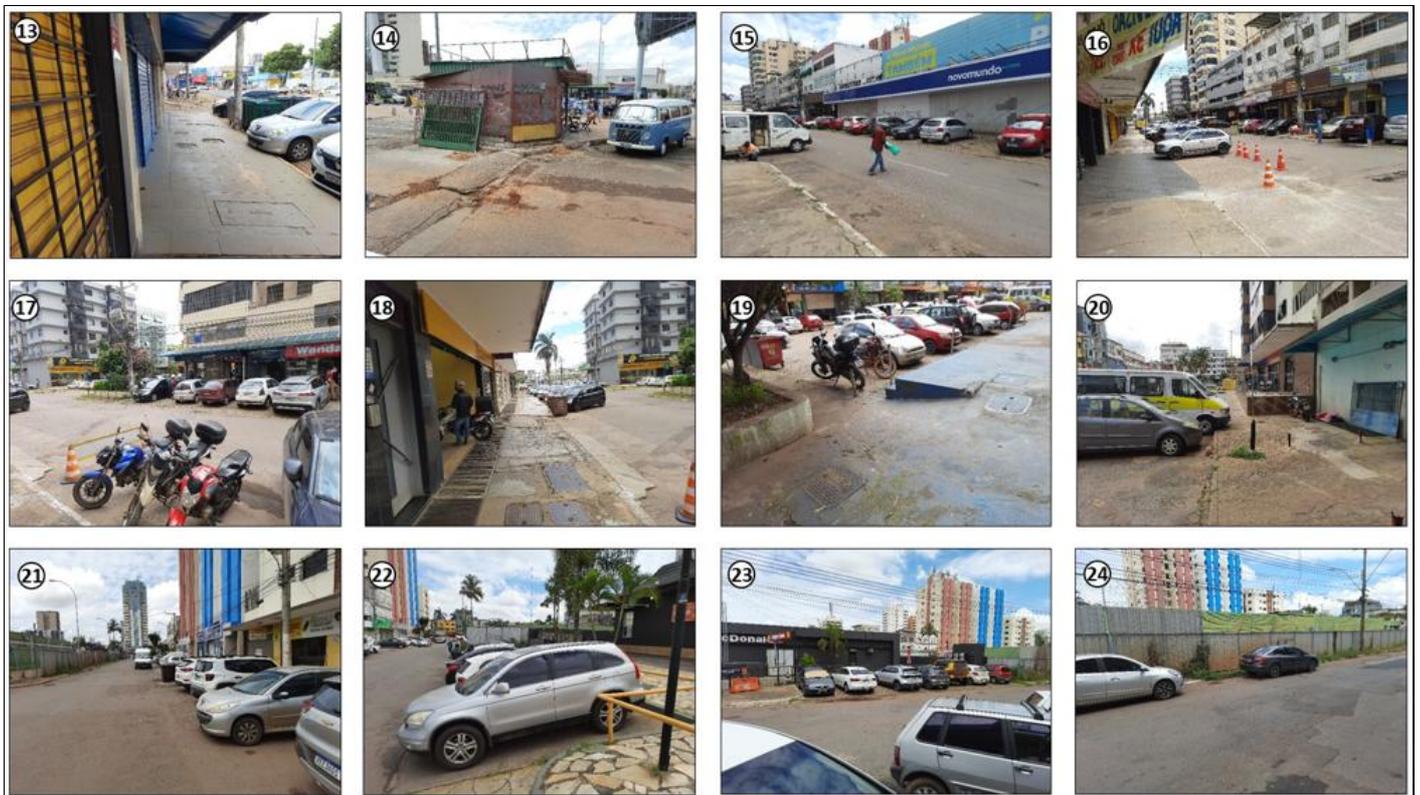


Figura 32. Registros fotográficos das vias locais. Vista 13 a 24. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.5.12. **Vista 13:** calçada não acessível, com diferentes tipos de pavimentação, desníveis e obstáculos;

10.5.13. **Vista 14:** pavimentação asfáltica deteriorada; estacionamento para requalificação;

10.5.14. **Vista 15, 16 e 17:** estacionamentos não previstos em projeto, necessitam de requalificação;

10.5.15. **Vista 18:** calçada não acessível, pavimentação deteriorada e com desníveis;

10.5.16. **Vista 19:** calçada não acessível, rampa sem acessibilidade e pavimentação danificada; estacionamento não previsto em projeto, para requalificação;

10.5.17. **Vista 20:** ocupação de área pública, espaço mínimo para calçada; estacionamento para requalificação;

10.5.18. **Vista 21:** calçadas não acessíveis, espaço mínimo para caminhabilidade; estacionamento previsto em projeto, porém necessita de requalificação;

10.5.19. **Vista 22 e 23:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação;

10.5.20. **Vista 24:** foi previsto estacionamento na via, porém a área pública foi cercada, veículos estacionam no decorrer da via; ausência de calçada;

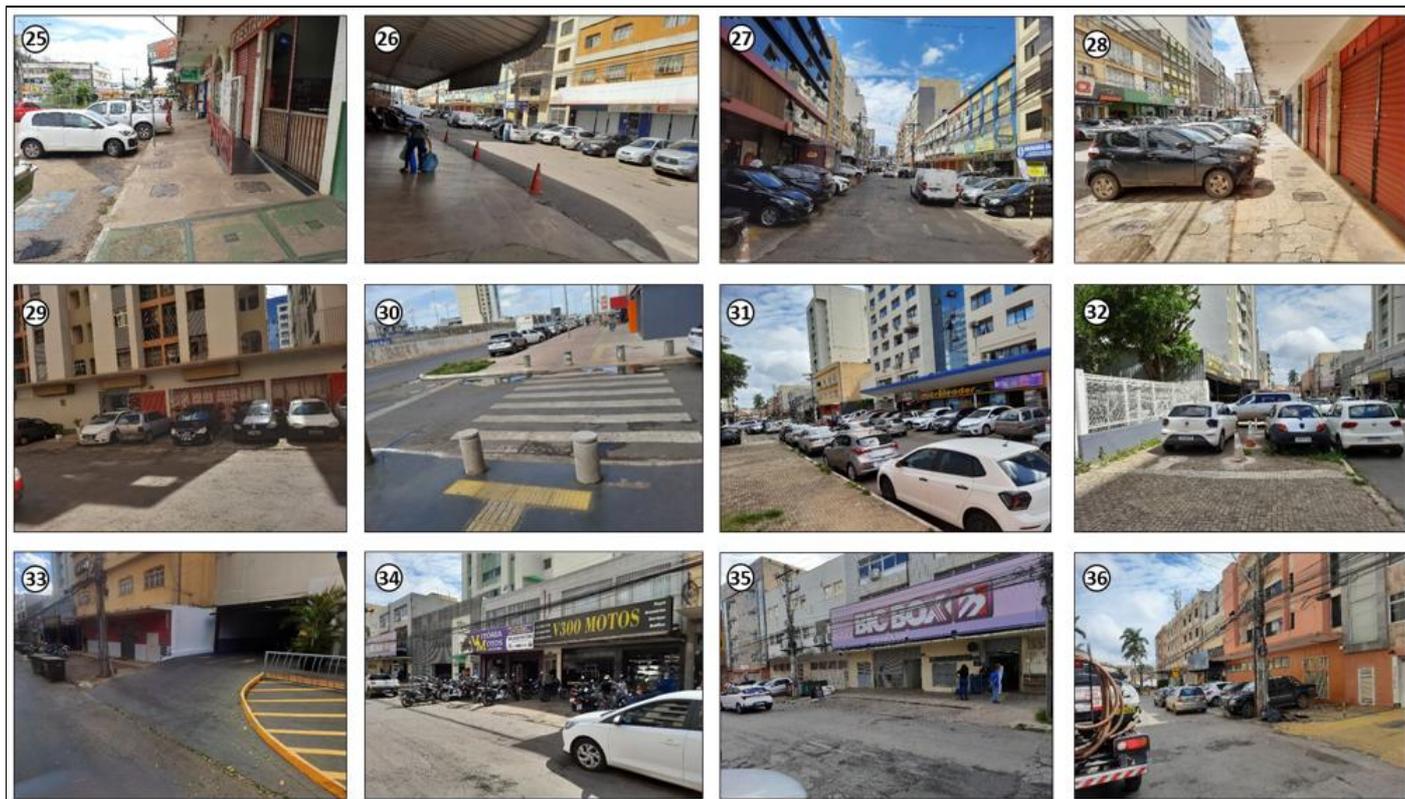


Figura 33. Registros fotográficos das vias locais. Vista 25 a 36. Fonte: SEDUH/DIOEST

10.5.21. **Vista 25:** calçada não acessível, com desníveis e obstáculos;

10.5.22. **Vista 26:** calçada utilizada para veículos de clientes da loja; estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação;

10.5.23. **Vista 27:** estacionamentos não previstos em projeto, necessita de requalificação;

10.5.24. **Vista 28:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação; calçada não acessível, deteriorada;

10.5.25. **Vista 29:** estacionamento não previsto em projeto, removendo a calçada;

10.5.26. **Vista 30:** travessia de pedestre próxima da curva, com risco de colisões de veículos;

10.5.27. **Vista 31:** veículos estacionados no decorrer da via, estacionamentos não previstos em projeto;

10.5.28. **Vista 32:** calçada ocupada por veículos;

10.5.29. **Vista 33:** calçada não acessível, com desníveis, acesso de veículo ao edifício interfere na caminhabilidade; estacionamento não previsto em projeto, lixeiras interferem ao seu acesso;

10.5.30. **Vista 34:** calçada obstruída por motocicletas; veículos estacionados no decorrer da via;

10.5.31. **Vista 35:** área para carga e descarga não prevista em projeto, calçada não acessível, com desníveis e obstáculos;

10.5.32. **Vista 36:** estacionamento não previsto em projeto, interfere na circulação da calçada;

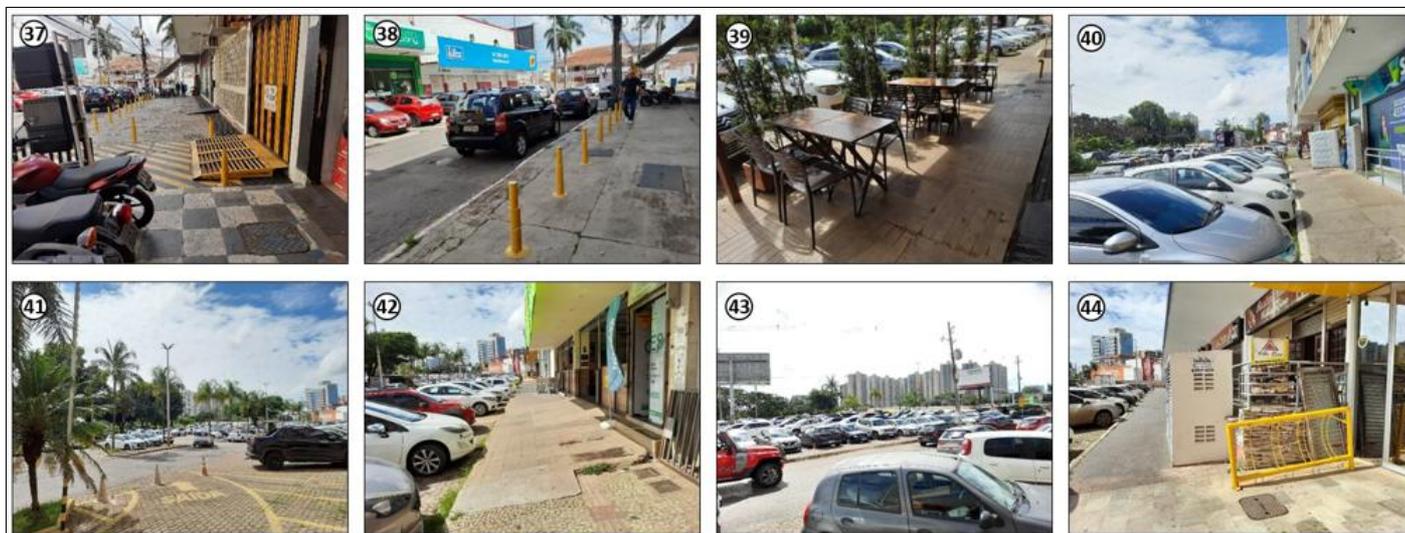


Figura 34. Registros fotográficos das vias locais. Vista 37 a 44. Fonte: SEDUH/DIOEST

- 10.5.33. **Vista 37:** calçada não acessível, com obstáculos;
- 10.5.34. **Vista 38:** calçada necessitando de reparos; veículos estacionados ao decorrer da via;
- 10.5.35. **Vista 39:** ocupação de calçada;
- 10.5.36. **Vista 40:** estacionamento não previsto em projeto; calçada necessitando de reparos;
- 10.5.37. **Vista 41:** estacionamento não previsto em projeto, necessita de requalificação; calçada não acessível, com desníveis;
- 10.5.38. **Vista 42:** calçada não acessível, com diferentes tipos de pavimentação, desníveis e obstáculos; estacionamento não previsto em projeto, para requalificar;
- 10.5.39. **Vista 43:** área de estacionamento extensa, não previsto em projeto, para requalificar;
- 10.5.40. **Vista 44:** calçada com obstáculos e desníveis;

11. DIAGNÓSTICO

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

11.1.1. **Estacionamentos:** A maior parte dos estacionamentos implantados do Setor Central não constam nos projetos de urbanismo, sido criados a partir da necessidade de vagas para a região. 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. Além disso, nota-se veículos estacionados em locais inapropriados, como calçadas, canteiros centrais e paralelos com a via, sem qualquer planejamento, prejudicando o fluxo de veículos.

11.1.2. **Vias:** Ao contrário dos estacionamentos, a maior parte das vias foram implantadas de acordo com os projetos registrados, com alguns problemas relacionados a infraestrutura, como a deterioração do asfalto, reparos novos e antigos em conjunto, causando desníveis acentuados e ausência de sinalização horizontal e vertical.

11.1.3. **Calçadas:** As calçadas do setor não são acessíveis, a pavimentação apresenta características de materiais antigos, já desgastados e de diferentes tipologias. Apresenta desníveis acentuados, além de obstáculos que interferem na circulação do pedestre, em alguns pontos as calçadas não possuem dimensão mínima para circulação, ou não existem, fazendo com que o pedestre circule na via pública.

11.1.4. **Acessibilidade:** Muitos espaços encontram-se inacessíveis, principalmente para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, como as causas já mencionadas no tópico “7.2.1.3. Calçadas”, onde além disso, foi observado a ausência de pisos táteis, rampas de acesso, sinalização e vagas reservadas.

11.1.5. **Mobiliário urbano:** Há falta de mobiliário urbano, como lixeiras, paraciclos, quiosques, postes de sinalização, etc. Assim como a necessidade de manutenção dos já existentes, como lixeiras e abrigos de ônibus;

11.1.6. **Sinalização:** Apresenta ausência de sinalização, horizontal e vertical, além das já existentes estarem desgastadas ou não visíveis.

11.1.7. **Ciclovias:** A poligonal de estudo não apresenta nenhum meio de infraestrutura cicloviária, como ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas ou calçadas compartilhadas, com exceção da ciclovia existente no trecho em superfície sobre o túnel rodoviário da Avenida Central de Taguatinga.

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. 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, 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 contendam 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 9050/2020](#);

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, quando possível, 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. Instalar quiosques com o dimensionamento previsto na Lei 4.257 de 2008.

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 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”;

14.3. 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;

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 01/2025;

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 09:47, 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 10:35, 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 10:35, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=162374547 código CRC= **5E5E2297**.

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

00390-00000846/2025-41

Doc. SEI/GDF 162374547