



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

GABINETE DO DEPUTADO CHICO VIGILANTE LULA DA SILVA- PT/DF

L I D O

Em, 07/08/18

PL 2085 /2018

Secretaria Legislativa

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2018
(Autor: Deputado Chico Vigilante Lula da Silva)

Altera a Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, que Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º O art. 17 da Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, passa a vigorar acrescido do seguinte parágrafo único:

Art. 17.

Parágrafo único. Os veículos especiais destinados ao transporte de valores, conhecidos como carros-fortes, ficam autorizados a circular nas faixas de que trata o inciso I, a, deste artigo, ressalvadas as situações definidas pelos órgãos e entidades de trânsito do Distrito Federal.

Art. 2º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085 / 2018

Folha Nº 01

JUSTIFICATIVA

Tem sido muito comum no Brasil – e no Distrito Federal – não é diferente o assalto a carros-fortes, trazendo enormes prejuízos financeiros para as empresas e, principalmente, colocando em risco a vida dos trabalhadores que dão segurança para esses veículos.

Como forma de tentar minimizar a exposição dos carros-fortes que, muitas vezes, ficam presos em engarrafamentos, penso que também eles podem ser autorizados a circular pelas vias usadas apenas por ônibus, ressalvadas, é claro, aquelas situações, como a via do BRT, em que essa circulação não é possível.

O serviço prestado pelos carros-fortes é considerado de utilidade pública e já goza de algumas prerrogativas de trânsito não usufruída pelo conjunto da frota em circulação. Com efeito, o Código de Trânsito Brasileiro assim dispõe:

Art. 29. O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

VIII - os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, gozam de livre parada e

CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
PL 2085 / 2018
Folha 70 363



~~estacionamento no local da prestação de serviço, desde que devidamente sinalizados, devendo estar identificados na forma estabelecida pelo CONTRAN;~~

Entre os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, está o de transporte de valores, conforme norma do Conselho Nacional de Trânsito, que, por meio da Resolução CONTRAN nº 268, de 15 de fevereiro de 2008, assim dispôs:

Art. 3º Os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, referidos no inciso VIII do art. 29 do Código de Trânsito Brasileiro, identificam-se pela instalação de dispositivo, não removível, de iluminação intermitente ou rotativa, e somente com luz amarelo-âmbar.

§ 1º Para os efeitos deste artigo, são considerados veículos prestadores de serviço de utilidade pública:

IV - os veículos especiais destinados ao transporte de valores;

Essa matéria insere-se na competência legislativa municipal – e o Distrito Federal tem competência Legislativa sobre matéria municipal – tal como disciplinado na Constituição Federal (art. 32, § 1º):

Art. 30. Compete aos Municípios:

I - legislar sobre assuntos de interesse local;

Já a Lei Orgânica do Distrito Federal (art. 15, XXII) atribui ao Distrito Federal competência privativa para disciplinar o trânsito local, sinalizando as vias urbanas e estradas do Distrito Federal.

Por outro lado, como a matéria não está no campo das matérias de iniciativa privativa do Governador (LODF, art. 71, § 1º), entendo ser perfeitamente possível a presente iniciativa parlamentar, a fim de que a CLDF adote uma posição sobre o debate contido nesta proposição.

Quanto à disposição do Plano Diretor de Transporte (Lei nº 4.566/2011) a ser alterada, está ela assim redigida:

Art. 17. A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo:

a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085/2018

Folha Nº 02



b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;

II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.


Em face da importância da matéria, contamos com o apoio dos demais Deputados para a aprovação deste Projeto de Lei.

Sala das Sessões, de agosto de 2018.


Deputado **CHICO VIGILANTE LULA DA SILVA – PT/DF**

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085 / 2018

Folha Nº 03 



LEI Nº 4.566, DE 4 DE MAIO DE 2011

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL,
Faço saber que a Câmara Legislativa do Distrito Federal decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I
DOS OBJETIVOS GERAIS DO PLANO**

Art. 1º Regem-se por esta Lei as normas gerais básicas para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, em consonância com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e com o Estatuto das Cidades.

§ 1º Como instrumento de planejamento, o PDTU/DF tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno.

§ 2º O PDTU/DF deve ser planejado e executado em articulação com os municípios da Região do Entorno.

Art. 2º O PDTU/DF fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo os seguintes objetivos:

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Parágrafo único. Para fins desta Lei, considera-se:

I – mobilidade urbana sustentável: o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem proporcionar o acesso amplo e democrático ao

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 2085/2018
Folha Nº 04 *UMK*



espaço urbano e rural, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável;

II – acessibilidade: a humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, estabelecendo-se condições para que sejam utilizados com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida.

Art. 3º São objetivos gerais para a melhoria do transporte urbano e rural e da mobilidade no Distrito Federal e no Entorno:

I – reduzir a participação relativa dos modos motorizados individuais;

II – redefinir o modelo de circulação de veículos, em especial nas áreas de maior fluxo;

III – desenvolver e estimular os meios não motorizados de transporte;

IV – reconhecer a importância dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, com proposições adequadas às características da área de estudo;

V – proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

VI – priorizar, sob o aspecto viário, a utilização do modo coletivo de transportes e a integração de seus diferentes modais;

VII – contribuir para preservar Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;

VIII – aprimorar a gestão dos serviços do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF;

IX – apresentar soluções eficientes, integradas e compartilhadas de transporte público coletivo no Entorno.

CAPÍTULO II DAS DIRETRIZES DO PLANO

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085 / 2018

Folha Nº 04 Versão *14/18*

Art. 4º São diretrizes do PDTU/DF:

I – articulação com as políticas públicas do Governo do Distrito Federal, sobretudo com as políticas de desenvolvimento urbano;

II – adoção de medidas articuladas para a promoção dos transportes públicos, regulação da circulação do automóvel, planejamento do território, gestão ambiental e outras políticas públicas afins, garantindo-se a priorização da circulação dos veículos do STPC/DF e o modo de transporte não motorizado sobre o transporte individual motorizado;

III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;

IV – implantação do sistema integrado de transporte público de passageiros do Distrito Federal e Entorno;



V – implantação, recuperação e adaptação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, da informação ao público e da mobilidade dos usuários;

VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;

VII – fomento ao desenvolvimento e à implantação de novas tecnologias de gestão, operação e controle de transporte coletivo;

VIII – intervenções viárias que proporcionem maior fluidez e segurança à circulação de veículos, pedestres e ciclistas;

IX – implantação de medidas para ampliar o uso da bicicleta e os deslocamentos de pedestres nas viagens diárias, assegurando-se conforto e segurança para os ciclistas e para os pedestres;

X – tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

XI – regulação da oferta de vagas de estacionamento onde for necessária, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual ou privado, para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade.

CAPÍTULO III DA GESTÃO DO PLANO

Art. 5º O Poder Público promoverá o aumento da participação do transporte público coletivo no atendimento à demanda de interesse do Distrito Federal mediante:

I – melhoria da qualidade e redução do custo das viagens para o usuário dos serviços do STPC/DF;

II – restrição ao uso indiscriminado do transporte motorizado individual, em especial nas situações que levem ao congestionamento viário.

Art. 6º À Secretaria de Estado de Transportes, como órgão responsável pela gestão do PDTU/DF, compete:

I – planejar, coordenar, supervisionar, executar e avaliar a política de transporte e mobilidade e a regulamentação dos serviços de transporte urbano do Distrito Federal;

II – estabelecer metas de curto, médio e longo prazo para os transportes urbanos do Distrito Federal e de ligação com os municípios do Entorno, com vistas à melhoria da mobilidade da população;

III – definir instrumento básico da política de transporte e de orientação dos agentes públicos e privados que operam no território do Distrito Federal;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

IV – desenvolver os instrumentos legais que integram o STPC/DF em consonância com o PDTU/DF e o PDOT, que constituem parte do processo contínuo e integrado de planejamento e integração setorial;

V – manter permanentemente canais de informação e de comunicação com o usuário, de forma a divulgar as ações implementadas, facilitar a participação, democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão;

VI – manter programas de educação para a mobilidade, em consonância com o órgão de trânsito, devendo-se abordar temas como trânsito e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos;

VII – consolidar, monitorar e atualizar as informações do PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado.

Art. 7º O PDTU/DF será atualizado por ocasião da realização do censo demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE ou a cada dez anos e revisado a cada cinco anos.

Parágrafo único. A atualização de que trata o *caput* se baseará em nova pesquisa de origem-destino por amostra de domicílios e incorporará as definições mais recentes emanadas do PDOT.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085 / 2018

Folha Nº 05 Versão 11/18

CAPÍTULO IV DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

Art. 8º Para implementação do PDTU/DF, serão desenvolvidas as seguintes ações:

I – eleição das ações e intervenções a serem implementadas prioritariamente, de forma a possibilitar a instituição de instrumentos legais que permitam maior participação e interação com os demais setores do Governo e dos municípios do Entorno envolvidos;

II – implantação de sistema permanente de planejamento das questões relativas à mobilidade, atuando-se de forma integrada com os órgãos do Governo e dos municípios do Entorno;

III – adoção de mecanismos de monitoramento da implantação do PDTU/DF, com o acompanhamento do desempenho da mobilidade, por meio de análise de indicadores relativos aos sistemas de transporte coletivo, aos modos não motorizados e ao sistema de trânsito e viário;

IV – implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido neste Plano, com os instrumentos de política urbana, com o PDOT e com os Planos Locais;

V – implantação de sistemas de controle operacional, cadastral, de bilhetagem e de informação ao usuário;

VI – intensificação da regularização, da renovação e da adequação da frota.

Art. 9º A tomada de decisão para implementar as propostas para cada um dos eixos de transporte do STPC/DF será precedida de estudos particularizados, com



precisão e nível de detalhamento superiores aos do PDTU/DF, confirmando-se sua viabilidade técnica, econômica, social e ambiental, bem assim demonstrando-se seu impacto financeiro-orçamentário sobre as contas do Distrito Federal.

CAPÍTULO V DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 10. O transporte público coletivo é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Distrito Federal, conforme art. 335, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o art. 30, V, e art. 32, § 1º, da Constituição Federal.

Art. 11. O sistema de transporte coletivo deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano e rural.

Art. 12. O sistema de transporte coletivo de passageiro compreende o conjunto de técnicas, meios, sistemas, serviços e infraestrutura utilizados racionalmente, de forma a promover a complementaridade, a integração e a priorização dos modos coletivos de transporte.

Art. 13. A racionalização do sistema de transporte coletivo de passageiro será obtida por meio da integração física, operacional e tarifária, devendo ser estabelecida a partir do conjunto de procedimentos, tecnologias e infraestrutura que constitui o Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF.

Art. 14. O PDTU/DF estabelece os seguintes objetivos para o transporte público coletivo:

I – instituir sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte integrado entre o Distrito Federal e municípios do Entorno, compatível com as especificidades dos gestores envolvidos;

II – buscar a utilização de tecnologia adequada a cada segmento da demanda;

III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

IV – implantar bilhetagem informatizada que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema;

V – implantar controle e monitoração operacional por meio do Sistema Inteligente de Transporte – ITS;

VI – priorizar a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e coordenação semaforica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;

VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;



VIII – melhorar a gestão do transporte coletivo, com o fortalecimento institucional do órgão gestor;

IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;

X – estabelecer alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários;

XI – implantar mecanismos de controle e monitoramento de custos e receitas visando otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado;

XII – atender as necessidades básicas de transporte coletivo das comunidades das zonas rurais.

Art. 15. Para melhor atender à demanda e racionalizar a oferta de transporte, deverão ser implantadas medidas operacionais de reestruturação, compreendendo, entre outras:

I – mudança do modelo operacional com a criação de linhas troncais, alimentadoras e distribuidoras integradas;

II – implantação da integração aberta e temporal;

III – ajuste dos intervalos temporais entre veículos, adequando-se a capacidade à demanda;

IV – implantação de ações de priorização da circulação dos modos coletivos em relação ao transporte individual e de carga;

V – utilização de veículos dotados de tecnologia sustentável de ponta e acesso universal;

VI – articulação com os municípios do Entorno para a implantação de um único sistema integrado de transporte coletivo.

Art. 16. São medidas de infraestrutura para a reestruturação do transporte coletivo:

I – implantação do Sistema Inteligente de Transporte – ITS;

II – adoção de medidas de incentivo à integração entre os modos coletivos, bicicleta e automóvel particular, por meio da implantação de estacionamentos e paraciclos ou bicicletários, próximos aos terminais e estações de integração;

III – instituição de rede viária básica estrutural de transporte coletivo;

IV – expansão e implantação de infraestrutura ferroviária e rodoviária.

Art. 17. A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo:

a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;

Setor Protocolo Legislativo
 PL Nº 2085 / 2018
 Folha Nº 06 Versão 10/2018



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;

II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.

Art. 18. A rede de terminais deverá ser remodelada de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir:

I – sistema de informação ao usuário, inclusive acessível às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de agentes públicos para esclarecer dúvidas e informar sobre o STPC/DF;

II – estrutura de controle operacional dos veículos que operam no Sistema, visando à melhoria da mobilidade de passageiros e veículos;

III – características físicas e operacionais que facilitem o transbordo dos usuários, com menor distância a ser percorrida entre o embarque e o desembarque, em condições de segurança, proteção e acessibilidade universal;

IV – sistema viário de acesso aos terminais de integração e pontos de parada dotado de condições seguras de circulação e conforto, priorizando-se as demandas das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

CAPÍTULO VI DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 19. O transporte não motorizado tem por objetivo fundamental garantir acessibilidade às funções urbanas e aos sistemas de locomoção, assegurando-se maior inclusão social no conjunto das políticas de transporte e circulação.

Art. 20. O transporte não motorizado, realizado a pé ou por bicicletas e, eventualmente, por outros veículos de propulsão humana, deve ser incentivado para uso nas atividades diárias, por intermédio de diferentes ações:

I – criação e adequação de espaço viário seguro e confortável para o pedestre, o ciclista e a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida;

II – adoção de medidas de uso e ocupação do solo que favoreçam a redução das necessidades de deslocamentos motorizados;

III – realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias.

Art. 21. Compõem o modo ciclovitário:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formado por ciclovias, ciclofaixas e faixas ou áreas compartilhadas;

II – bicicletários e paraciclos para estacionamento de bicicletas.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085/2018

Folha Nº 07



Art. 22. O modo ciclovitário tem por fundamento:

I – a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos e rurais como elemento da mobilidade sustentável e como forma de redução do custo da mobilidade das pessoas e redução da poluição ambiental;

II – a integração aos modos coletivos de transporte com a construção de bicicletários e paraciclos junto às estações e terminais;

III – a construção e a incorporação de ciclovias e de sinalização específica;

IV – promoção de campanhas de educação para o trânsito, voltadas para a presença de ciclistas nas vias;

V – a uniformização dos projetos ciclovitários;

VI – implantação do Sistema de Bicicletas Públicas.

Art. 23. O PDTU/DF apresenta os seguintes fundamentos para os pedestres:

I – requalificar e padronizar os espaços públicos de calçadas, passeios, travessias e pontos de parada, mantendo-os livres e acessíveis, destinando-os ao uso primordial pelos usuários e respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência;

II – definir áreas prioritárias para implantação de calçadas e travessias, observando-se normas técnicas de acessibilidade;

III – tratar locais críticos para pedestres, com medidas moderadoras de tráfego voltadas à redução de velocidade dos veículos e à melhoria ambiental do espaço urbano;

IV – implantar passarelas, semáforos de pedestres ou faixas de pedestres;

V – lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres.

CAPÍTULO VII DO SISTEMA VIÁRIO

Protocolo Legislativo
PL Nº 2085 / 2018
Folha Nº 07 Versão *[assinatura]*

Art. 24. Constituem objetivos fundamentais do sistema viário:

I – assegurar que o sistema viário estruturador e de transporte seja constituído pelas estradas vicinais e pela rede ferroviária, de forma adequada e prioritária ao transporte coletivo;

II – desenvolver e implementar planos de mobilidade e circulação locais, com medidas como hierarquização viária, revisão da circulação, adequação da geometria, sinalização, articulação com sistema viário principal, e de proteção aos pedestres e ciclistas;

III – implementar soluções viárias que priorizem os modos não motorizados e o transporte coletivo;

IV – definir uma rede viária articulada e hierarquizada que elimine os gargalos físicos e operacionais e propicie condições apropriadas para os usuários da via;



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

V – sistematizar a coleta, a análise e a divulgação dos dados estatísticos de acidentes;

VI – adotar o uso de dispositivos eletrônicos de controle de infrações de trânsito;

VII – mobilizar a sociedade em prol da segurança de trânsito e promover campanhas educativas para a sensibilização de condutores, passageiros e pedestres com relação ao comportamento no trânsito;

VIII – reduzir os impactos sobre a permeabilidade do solo, a arborização e o meio ambiente.

Art. 25. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte compreende:

I – Eixo Oeste:

- a) EPIG – Estrada Parque Indústrias Gráficas;
- b) ESPM – Estrada Setor Policial Militar;
- c) Avenida Hélio Prates;
- d) Avenida Comercial;
- e) Avenida Central;
- f) Avenida SAMDU;
- g) EPCT – Estrada Parque Contorno (Pistão Norte e Sul);
- h) EPCL – Estrada Parque Ceilândia;
- i) Via Interbairros;
- j) Via do Parque Nacional;
- k) Via do Centro Administrativo;
- l) estações de transferência;

II – Eixo Sul:

- a) DF-480 e DF-065 – EPIP – Estrada Parque Ipê;
- b) BR-040;
- c) EPIA – Estrada Parque Indústria e Abastecimento;
- d) EPDB – Estrada Parque Dom Bosco;
- e) EPAR – Estrada Parque Aeroporto;
- f) Av. Santa Maria e Av. Alagados em Santa Maria e vias internas do Gama;
- g) estações;

III – Eixo Sudoeste:

- a) EPNB – Estrada Parque Núcleo Bandeirante;

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 2085/2018

Folha Nº 08



- b) EPCT – Estrada Parque Contorno;
 - c) Av. Recanto das Emas;
 - d) Via de ligação entre Recanto das Emas e Samambaia;
 - e) Ligação entre Riacho Fundo I e Núcleo Bandeirante;
- IV – Eixo Norte:
- a) BR-020 – EPIA;
 - b) Av. Independência;
 - c) Vias urbanas de Sobradinho I, Sobradinho II e Planaltina;
 - d) 4ª Ponte do Lago Paranoá – Ligação da L4 Norte a Sobradinho;
 - e) estações de transferência;
- V – Área Central:
- a) implantação do modo ferroviário – Linha Aeroporto JK – TAS – TAN;
 - b) implantação do modo rodoviário – Corredor W3;
 - c) Eixo Monumental;
 - d) operação de linhas alimentadoras e distribuidoras nas avenidas W4 e W5;
 - e) ligação da Via L2 Norte com a L4 Norte;
 - f) expansão da rede ferroviária.

Art. 26. A consolidação do sistema viário do Distrito Federal com as características físicas compatíveis com a função de cada via, conforme constituído no PDTU/DF, tem como objetivos específicos:

I – planejar e operar o tráfego de maneira a ordenar a circulação, reduzir acidentes e minimizar os conflitos entre veículos e pedestres;

II – desenvolver sistema de orientação de tráfego, de forma que usuários evitem rotas congestionadas;

III – realizar intervenções viárias urbanas para eliminar discontinuidades e gargalos;

IV – adotar políticas de desestímulo ao uso do automóvel nas áreas centrais;

V – estabelecer parâmetros mais restritivos em áreas com problemas de congestionamentos.

Art. 27. Caberá aos órgãos responsáveis estabelecer e executar plano de ação para inspeção diária nos pontos de maior movimento e em horários de pico, identificando e corrigindo interferências no sistema viário e em suas condições de segurança.

Parágrafo único. Os órgãos competentes desenvolverão planos de ações com diretrizes para a execução de obras e realização de eventos que interfiram na circulação viária.

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 2085 / 2018
Folha Nº 08 de 110



CAPÍTULO VIII DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO

Art. 28. Constituem diretrizes para a política de estacionamentos:

I – demarcação de áreas públicas de estacionamento, alterando-se a sinalização horizontal e vertical com vistas ao ordenamento, ao aumento do número de vagas e à regulamentação;

II – identificação de áreas com problemas na relação entre oferta e demanda de estacionamento;

III – elaboração de estudo para regulamentar as operações de carga e descarga;

IV – elaboração de estudo para solucionar problemas de demanda de estacionamento: limitação, implantação ou restrição nas vias públicas e implantação de estacionamentos privados;

V – articulação com demais órgãos do governo para elaboração conjunta de políticas.

CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 29. Como instrumento de planejamento e suporte a decisões estratégicas do Governo do Distrito Federal quanto à provisão de infraestrutura de transporte para atender às necessidades de acessibilidade e mobilidade das pessoas, o PDTU/DF não limita as formulações possíveis para transporte no Distrito Federal.

§ 1º Alterações nas redes de transporte estudadas poderão ser aceitas a qualquer tempo mediante análise do impacto sobre elas de propostas de:

I – novos trechos de sistema viário ou novas características para trechos existentes;

II – novas soluções tecnológicas para os corredores de transporte coletivo existentes;

III – incorporações de soluções técnicas para tratamento de questões setoriais específicas de transporte;

IV – nova infraestrutura de desenvolvimento econômico e social de interesse do Distrito Federal.

§ 2º Tais propostas apenas serão incorporadas ao PDTU/DF mediante confirmação de sua viabilidade técnica, econômica e ambiental, demonstrado seu impacto financeiro-orçamentário sobre as contas do Distrito Federal.

Art. 30. O Distrito Federal estabelecerá com os entes da federação com jurisdição sob os transportes públicos coletivos de interesse da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE mecanismos jurídicos que deem sustentação a soluções institucionais para integrar o STPC/DF ao serviço rodoviário interestadual semiurbano de ligação com o Distrito Federal, assim como aos serviços internos dos municípios da mesma região.

**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL**

Art. 31. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 32. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 4 de maio de 2011
123º da República e 52º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

Este texto não substitui o publicado no *Diário Oficial do Distrito Federal*, de 5/5/2011.

(Nota: os anexos podem ser consultados no *Diário Oficial do Distrito Federal*, de 5/5/2011.)

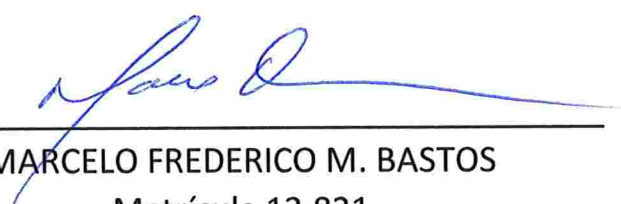
Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 2085/2011
Folha Nº 09/11

Assunto: Distribuição do Projeto de Lei nº 2.085/18 que “Altera a Lei nº 4.566, de 4 de maio de 2011, que *“Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências”*”.

Autoria: Deputado (a) Chico Vigilante Lula da Silva (PT)

Ao SPL para indexações, em seguida ao SACP, para conhecimento e providências protocolares, informando que a matéria tramitará, em análise de mérito e admissibilidade, na CEOF (RICL, art. 64, II, “a” e “s”) e, em análise de admissibilidade na CCJ (RICL, art. 63, I).

Em 08/08/18



MARCELO FREDERICO M. BASTOS
Matrícula 13.821
Assessor Especial

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 2085/2018
Folha Nº 10 *lll*