

Ao Setor de Protocolo Legislativo para registro
e em seguida à: **ASSP**

CCJ CEOF CAS CDC
 CSEG CAF CES CDDHCEDF
 CDESCTMAT

L I D O
Em, 23 / 3 / 2011
Estor
Assessoria de Plenário

Em, 24 / 03 / 11

MENSAGEM

Nº. 62 /2011-GAG

Brasília, 14 de março de 2011.

Itamar Pinheiro Lima
Chefe da Assessoria de Plenário

REGIME DE
URGÊNCIA

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência e ilustres pares, para encaminhar à apreciação dessa augusta Casa Legislativa o anexo Projeto de Lei, que tem por objetivo aprovar o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU/DF, e estabelecer seus fundamentos, objetivos e diretrizes.

O PDTU/DF atende às prescrições do Estatuto da Cidade, a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, em especial, a do artigo 41, § 2º, onde se determina que, “no caso de cidades com mais de quinhentos mil habitantes, deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido”, no Distrito Federal, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial- PDOT. .

A implementação do PDTU/DF está, também prevista na Lei Distrital nº 3.229, de 21 de novembro de 2003.

O Plano Diretor cuja aprovação a que se constitui importante elemento de planejamento estratégico, de cuja ausência o Distrito Federal a muito se vem ressentindo, visto que o último estudo realizado há 30 (trinta), anos pela hoje extinta Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte-GEIPOT.

O PDTU/DF representa mais que uma simples revisão do Sistema de Transporte Público Coletivo- STPC/DF, pois apresenta propostas de reformulação, tanto físicas como operacionais, de toda a rede de transporte público coletivo, assim como da malha viária de atendimento ao tráfego em geral do Distrito Federal, além de importantes proposições institucionais para o setor.



À Sua Excelência o Senhor
Deputado PATRÍCIO
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal
NESTA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 240 / 2011
Folha Nº 1 0

O PDTU/DF é, também, abrangente em termos de território, pois incorpora, em sua área de estudo, os oito municípios da Região de desenvolvimento Integrado do Distrito Federal e Entorno – RIDE que apresentam maior interação com o Distrito Federal, e recomenda integrar, com a rede do STPC/DF, os serviço rodoviário semiurbano de ligação do DF com aqueles municípios. Metodologicamente rigoroso e elaborado dentro da melhor técnica de planejamento aplicável, em termos de modos de transporte, sua análise fundamenta-se na perspectiva de desenvolvimento do território, em que transporte é elemento ativo no processo de indução de uma configuração urbana desejável.

Em resumo o PDTU/DF busca, no curto, médio e longo prazos, privilegiar soluções que melhorem de forma sensível as condições de acessibilidade e de mobilidade da população do Distrito Federal e de seu Entorno imediato, notadamente os usuários dos transportes públicos coletivos, pedestres, ciclistas e portadores de necessidades especiais.

Assim sendo, pelas razões acima elencadas, requeiro, na forma do art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, urgência na apreciação do Projeto de Lei ora proposto, assinalando convicção quanto a necessidade e propriedade de dar-se ao assunto a celeridade demanda pelo alcance social e pelos aspectos de atendimento à prescrição constitucional, incita no artigo 182, “caput” da Carta Magna pátria, de “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”, que objetiva implementar.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e aos insígnies Deputados meu respeito e consideração.


AGNELO QUEIROZ
Governador do Distrito Federal

Setor Protocolo Legislativo

PL N° 240/2011

Folha N° 20

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

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

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA:

CAPÍTULO I

DOS OBJETIVOS GERAIS DO PLANO

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

Parágrafo único. Como instrumento de planejamento, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – **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.

Art. 2º. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - 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 objetivos:

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de transporte 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 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.

§ 1º Para fins desta Lei, considera-se mobilidade urbana sustentável o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visem a proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e não motorizados de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

§ 2º A acessibilidade tem por objeto a humanização dos espaços públicos e dos serviços de transporte, estabelecendo condições para sua utilização com segurança, equidade, economia e autonomia total ou assistida.

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

I – diminuir o número de deslocamentos motorizados;

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 o transporte coletivo e a integração de seus diferentes modos;

VII – preservar Brasília como Patrimônio Histórico 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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 240/2011

Folha Nº 40

CAPÍTULO II
DAS DIRETRIZES DO PLANO

Art. 4º. São diretrizes do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - 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 a priorização da circulação dos veículos do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF e 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 e recuperação de infraestrutura de transporte voltada a atender às necessidades de melhoria da acessibilidade, informação ao público e mobilidade dos usuários;

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

VII – implantação de novas tecnologias de gestão, operação e controle de transporte coletivo, disponíveis no mercado;

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 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 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. A gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF compete à Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal.

Art. 6º. A Secretaria de Estado de Transportes na gestão do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF deverá:

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;

IV - abranger a totalidade do território do Distrito Federal, e, no que couber, dos territórios dos municípios do entorno que mantenham, com o Distrito Federal, acordos específicos de cooperação, devidamente formalizados mediante instrumentos próprios;

V – desenvolver os instrumentos legais que integram o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal em consonância com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF e o PDOT, que constituem parte do processo contínuo e integrado de planejamento e integração setorial;

VI – 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;

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

VIII – consolidar, monitorar e atualizar as informações do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF em um Banco de Dados Georreferenciado;

Art. 7º. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF será atualizado de acordo com o censo demográfico a cada (10) dez anos, e revisado a cada 5 (cinco) anos, nos termos do Art. 263, da Lei Complementar nº 803/2009 – PDOT.

CAPÍTULO IV

DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO

Art. 8º. Para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF serão desenvolvidas as seguintes ações:

I – eleição das ações e intervenções a serem implementadas prioritariamente, de forma a permitir 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 de forma integrada com os órgãos do Governo e dos municípios do Entorno;

III – adoção de mecanismos de monitoramento da implantação do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF, com o acompanhamento do desempenho da mobilidade, por meio de análise de indicadores relativos aos sistemas de transporte coletivo, modos não motorizados, de trânsito e sistema viário;

IV – implantação do sistema viário estruturador em consonância com o estabelecido no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF e com os instrumentos de política urbana, o Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT e os Planos Locais;

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

VI – intensificação da renovação e adequação da frota.

CAPÍTULO V

DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 9º. O transporte público coletivo é serviço público essencial, cuja organização e prestação compete 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. 10. O sistema de transporte coletivo deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano.

Art. 11. 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, integração e a priorização dos modos coletivos de transporte.

Art. 12. 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. 13. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - 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 de informação ao usuário com eficiência, de forma a permitir a compreensão do Sistema e o seu uso racional, com prioridade aos portadores de necessidades especiais;

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 240, 2011

Folha Nº 30

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 semafórica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;

VII – facultar a acessibilidade através 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 a otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado.

Art. 14. Para melhor atender à demanda e racionalizar a oferta de transporte deverão ser implantadas medidas operacionais de reestruturação, na forma do anexo I, mapa 1, 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 – redução dos intervalos entre veículos, adequando 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 de ponta e acesso universal;

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

Art. 15. 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. 16. A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

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

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

b) melhoria viária, através 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 as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores, priorizando a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias adjacentes ao canteiro central, expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.

Art. 17. A rede de terminais deverá ser remodelada de forma a se adequar ao modelo operacional integrado, devendo possuir:

I – sistema de informação ao usuário acessível às pessoas portadoras de necessidades especiais, por intermédio de painéis informativos e de mensagens variáveis, mapas, mensagens sonoras e escritas, com a participação de servidores e estagiários destinados a 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 as demandas dos portadores de necessidades especiais.

CAPÍTULO VI

DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Art. 18. O transporte não motorizado tem por objetivo fundamental:

I – priorizar o transporte coletivo e não motorizado no conjunto das políticas de transporte e circulação;

II – garantir acessibilidade aos sistemas de locomoção assegurando maior inclusão social afim de que a mobilidade seja igual para todos.

Art. 19. 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 do espaço viário seguro e confortável para o pedestre e o ciclista;

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

III – realização de campanhas educativas, informativas e publicitárias.

Art. 20. 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.

Art. 21. O modo ciclovitário tem por fundamento:

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

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

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

IV – promoção de programas educacionais de respeito ao ciclismo;

V – elaboração de manual para uniformização dos projetos cicloviários.

Art. 22. O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno - PDTU/DF apresenta os seguintes fundamentos para os pedestres:

I – elaborar normas de implantação de calçadas, travessias e pontos de parada;

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

III – fiscalizar o uso e ocupação das calçadas;

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

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

VI – lançar programas educativos voltados à segurança de pedestres;

VII – requalificar os espaços públicos de calçadas, passeios e travessias de pedestre, destinando-os ao uso primordial pelos caminhantes, respeitando seus desejos de deslocamento, de acesso, de espera pelo transporte coletivo e de permanência.

CAPÍTULO VII

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 23. Constituem objetivos fundamentais do Sistema Viário:

Setor Protocolo Legislativo

PL N° 2401/2011

Folha N° 12

I - assegurar que o sistema viário estruturador e de transporte seja constituído pelas estradas vicinais e a 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;

V - sistematizar a coleta, análise e 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.

Art. 24. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte, na forma do anexo II, mapa 2, compreende:

I - Eixo Oeste:

a) EPIG – Estrada Parque Indústrias Gráficas, na forma do anexo III, figura 1;

b) ESPM – Estrada Setor Policial Militar, na forma do anexo III, figura 2;

c) Avenida Hélio Prates, na forma do anexo III, figura 3;

d) Avenida Comercial, na forma do anexo III, figura 4;

e) Avenida Central;

f) Avenida SAMDU, na forma do anexo III, figura 5;

g) EPCT - Estrada Parque Contorno (Pistão Norte e Sul), na forma do anexo III, figura 6;

h) EPCL - Estrada Parque Ceilândia, na forma do anexo III, figura 7;

i) Via Interbairros, na forma do anexo III, figura 8;

j) Via do Parque Nacional, na forma do anexo III, figura 9;

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 240, 2011

Folha Nº 13 (2)

k) Via do Centro Administrativo, na forma do anexo III, figura 10;

l) Estações. As estações de transferência serão localizadas no canteiro central da via expressa para operação dos ônibus com porta do lado esquerdo. As paradas existentes à direita serão mantidas para a operação das linhas alimentadoras e remanescentes. Junto de cada estação serão construídas passarelas para pedestres, possibilitando o acesso às estações e a travessia segura da via. Nos trechos de via onde não houver faixa exclusiva, serão implantadas estações de transferência ou paradas nas calçadas para operação dos ônibus à direita. Em alguns casos, a travessia dos pedestres será realizada nas faixas de pedestres, devidamente sinalizadas.

II - Eixo Sul:

a) DF-480 e DF-065 -EPIP – Estrada Parque Ipê, na forma do anexo III, figura 11;

b) BR-040, na forma do anexo III, figura 12;

c) EPIA - Estrada Parque Indústria e Abastecimento, na forma do anexo III, figuras 13, 14 e 15;

d) EPDB - Estrada Parque Dom Bosco, na forma do anexo III, figura 16;

e) EPAR - Estrada Parque Aeroporto, na forma do anexo III, figura 17;

f) Av. Santa Maria e Av. Alagados em Santa Maria e vias internas do Gama, na forma do anexo III, figura 18;

g) Estações, na forma do anexo III, figura 19.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 240 / 2011

Folha Nº 140

III - Eixo Sudoeste:

a) EPNB – Estrada Parque Núcleo Bandeirante, na forma do anexo III, figura 20;

b) EPCT – Estrada Parque Contorno, na forma do anexo III, figura 21;

c) Av. Recanto das Emas, na forma do anexo III, figuras 22/23;

d) Via de ligação entre Recanto das Emas e Samambaia, na forma do anexo III, figura 24;

e) Ligação entre Riacho Fundo I e Núcleo Bandeirante, na forma do anexo III, figura 25.

IV - Eixo Norte:

- a) BR-020 EPIA, na forma do anexo III, figura 26;
- b) Av. Independência, na forma do anexo III, figura 27;
- c) Vias urbanas de Sobradinho I, Sobradinho II e Planaltina, na forma do anexo III, figura 28;
- d) 4ª Ponte do Lago Paranoá - Ligação L4 Norte a Sobradinho, na forma do anexo III, figuras 29/30;
- e) Estações. As estações de transferência estarão localizadas no canteiro central da via expressa, para operação de ônibus com porta do lado esquerdo. As paradas existentes à direita serão mantidas para a operação das linhas alimentadoras e remanescentes. A existência do corredor de ônibus ininterrupto torna insegura a travessia de pedestres em nível na via. Assim, a solução adequada será a travessia de pedestres em desnível, adotando passarelas aéreas junto às estações de transferência.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 240 1/2011

Folha Nº 15

V - Área Central:

- a) Implantação do modo ferroviário – Linha Aeroporto JK – TAS – TAN, na forma do anexo III, figura 31;
- b) Implantação do modo rodoviário - Corredor W3, na forma do anexo III, figura 32;
- c) Eixo Monumental, na forma do anexo III, figura 33;
- d) W4 e W5. Nas Avenidas W4 e W5, de forma complementar ao sistema, irão operar as linhas alimentadoras e distribuidoras, com veículos de menor capacidade e portas do lado direito, em tráfego compartilhado. Na interseção com o Eixo Monumental, será implantada uma obra de arte especial, para permitir a ligação direta da área ao norte do eixo com aquela ao sul;
- e) Ligação da Via L2 Norte com a L4 Norte. Conforme o realizado na Asa Sul, será complementada a ligação da L2 Norte com a L4 norte, mediante implantação de pista dupla com canteiro central e duas faixas de rolamento por sentido, além de

calçadas;

f) A expansão da rede ferroviária. O metrô terá sua rede estendida no Plano Piloto - até o final da Asa Norte (terminal de integração) - e nas Regiões Administrativas de Ceilândia e Samambaia. Implantação de linha que circulará no Eixo Monumental fazendo a ligação da Rodoferroviária à Esplanada dos Ministérios.

Art. 25. A consolidação do sistema viário do Distrito Federal com as características físicas compatíveis com a função de cada via, conforme constituído no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – 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 descontinuidades 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. 26. 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.

CAPÍTULO VIII

DA POLÍTICA DE ESTACIONAMENTO

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 0401/2011

Folha Nº 16

Art. 27. Constituem diretrizes para a política de estacionamentos:

I – demarcação de áreas públicas de estacionamento, alterando a sinalização horizontal e vertical visando 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/restrição nas vias públicas e implantação de estacionamentos privados;

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

Art. 28. São partes integrantes do PDTU/DF:

I - Anexo I – Mapa 1;

II - Anexo II – Mapa 2;

III – Anexo III – Figuras 1 a 33;

Art. 29. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 30. Revogam-se as disposições em contrário.

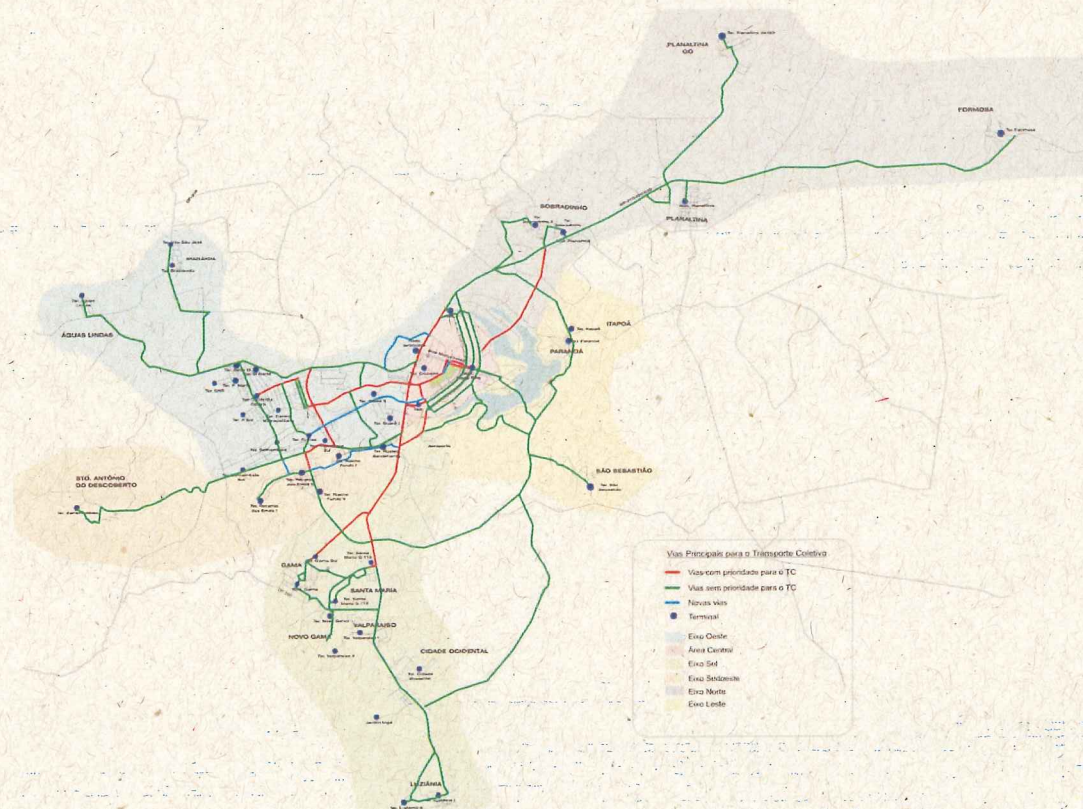
Setor Protocolo Legislativo

Ph Nº 240 / 2011

Folha Nº 17 0

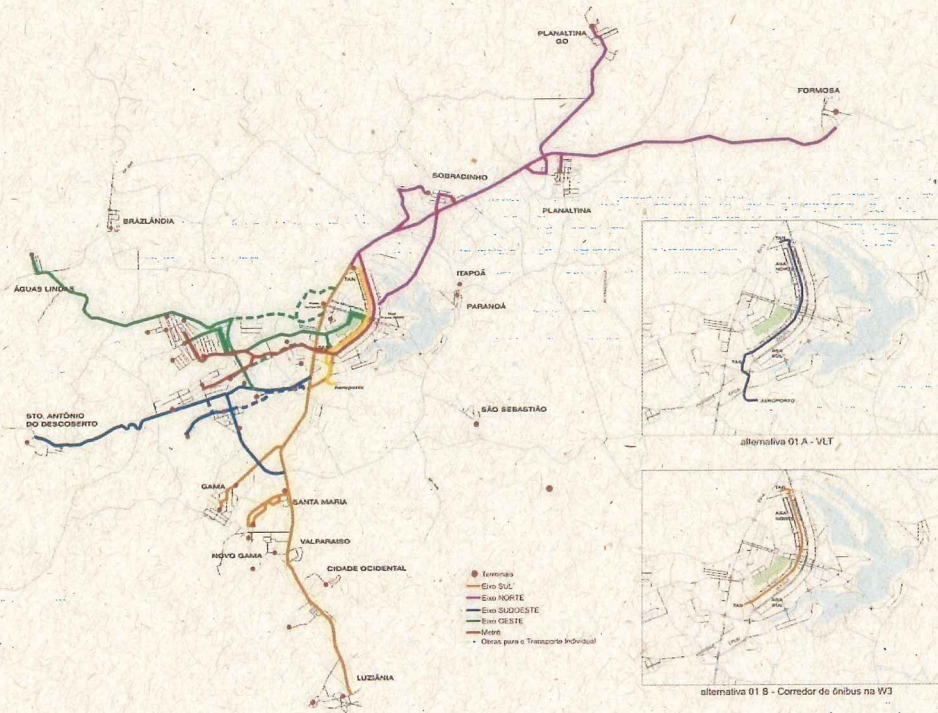
ANEXO I

ANEXO I - Mapa 1: Eixos Rodoviários Estruturantes de Transporte Público Coletivo Distrito Federal e Municípios do Entorno - Alternativa 2



Setor Protocolo Legislativo
Ph N° 040 / 2011
Folha N° 180

ANEXO II - Mapa 2: Eixos estruturantes

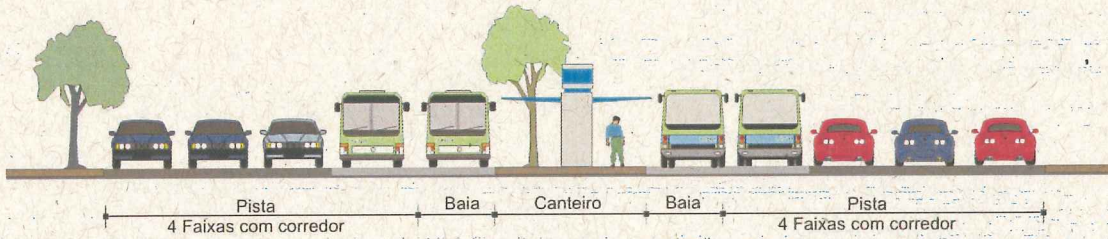


Setor Protocolo Legislativo

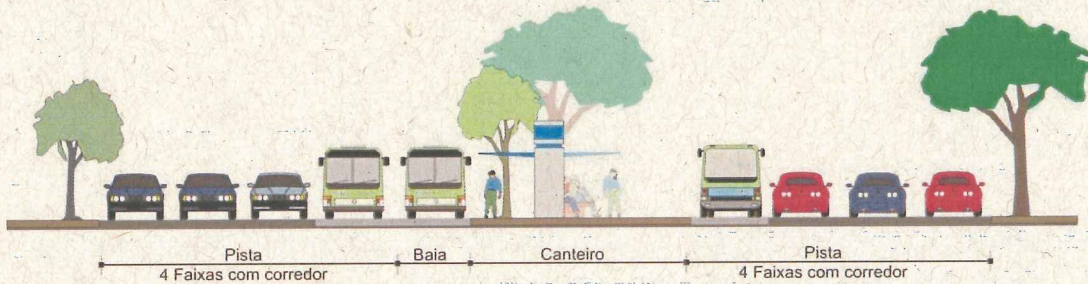
PL Nº 240/2011

Folha Nº 19

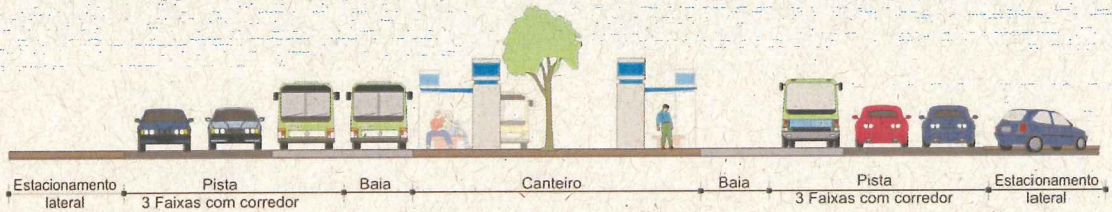
ANEXO III - Figura 1: Seção esquemática da EPIG



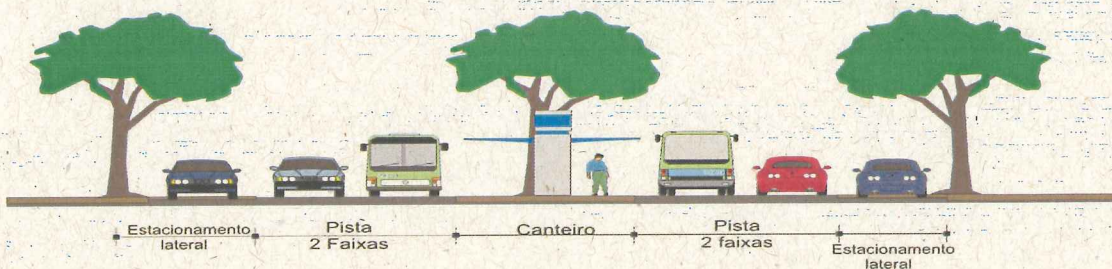
ANEXO II - Figura 2: Seção esquemática da ESPM



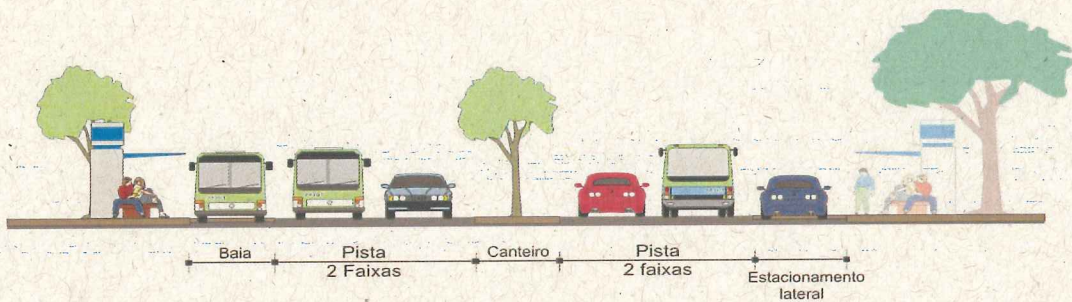
ANEXO III - Figura 3: Seção esquemática da Hélio Prates



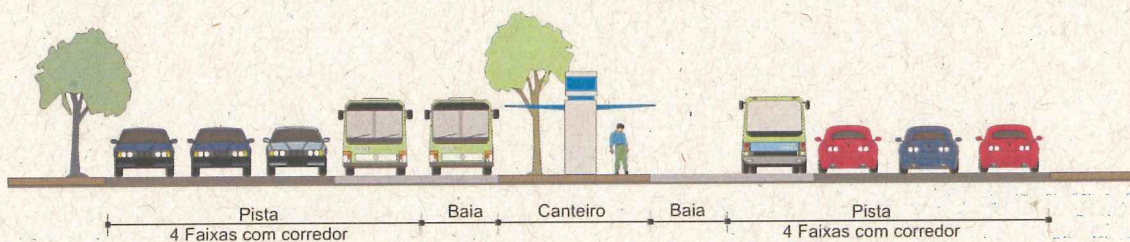
ANEXO III - Figura 4: Seção esquemática da Av. Comercial



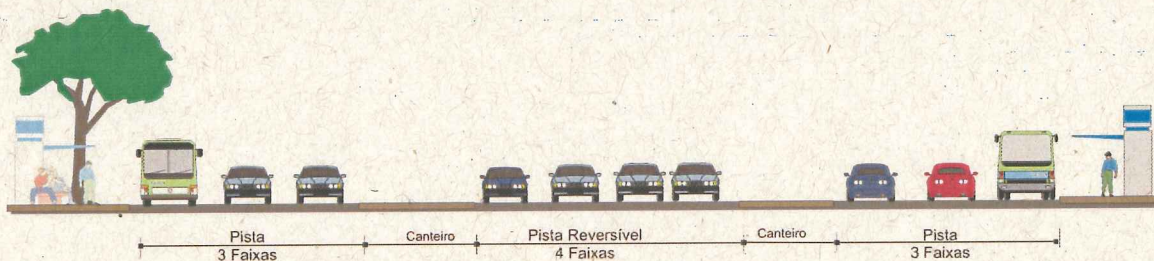
ANEXO III - Figura 5: Seção esquemática da Av. SAMDU



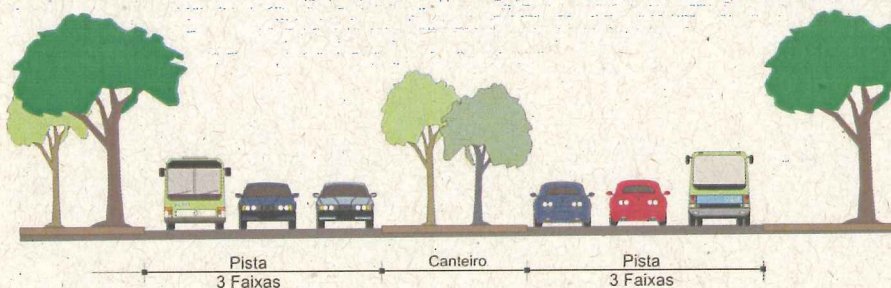
ANEXO III - Figura 6: Seção esquemática do Pistão Norte e Sul



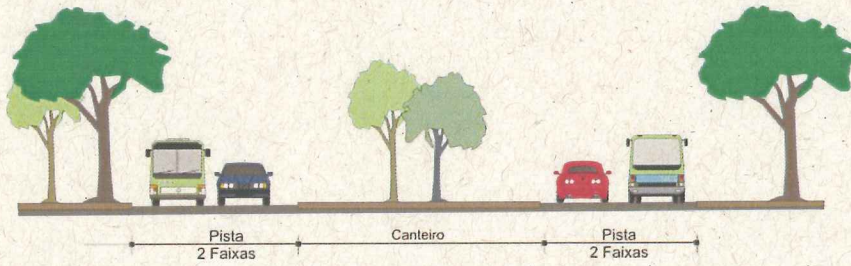
ANEXO III - Figura 7: Seção esquemática da EPCL



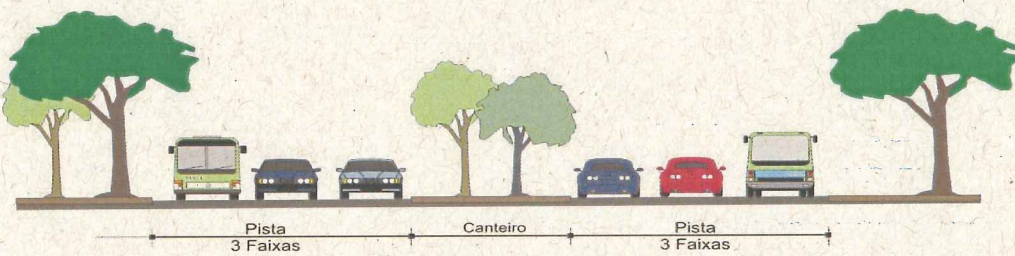
ANEXO III - Figura 8: Seção esquemática da Via Interbairros



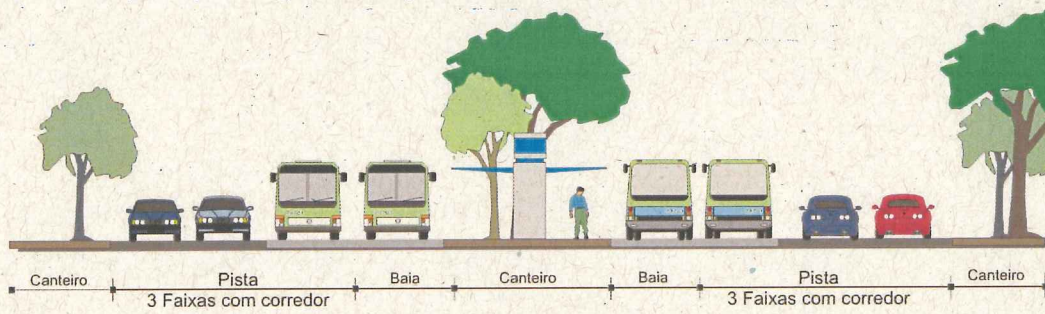
ANEXO III - Figura 9: Seção esquemática da Via do Parque Nacional



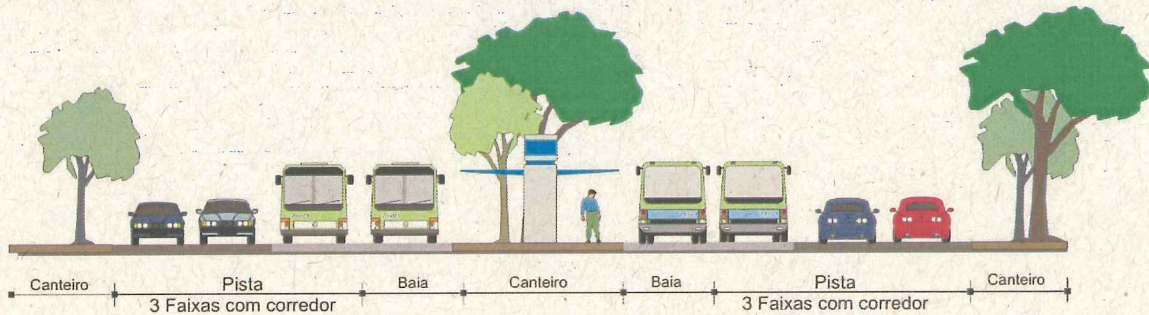
ANEXO III - Figura 10: Seção esquemática da Via do Centro Administrativo



ANEXO III - Figura 11: Seção esquemática da DF480 e DF065



ANEXO III - Figura 12: Seção esquemática da BR-040

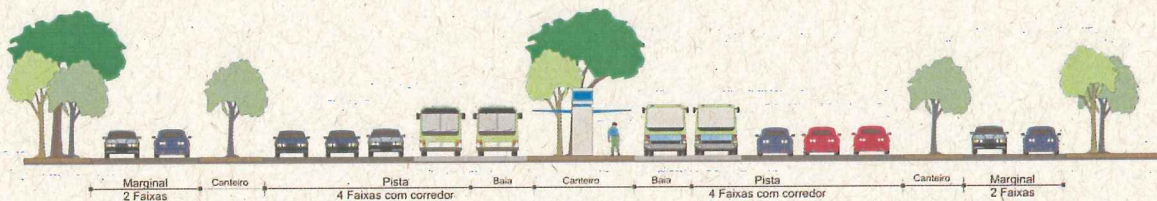


Setor Protocolo Legislativo

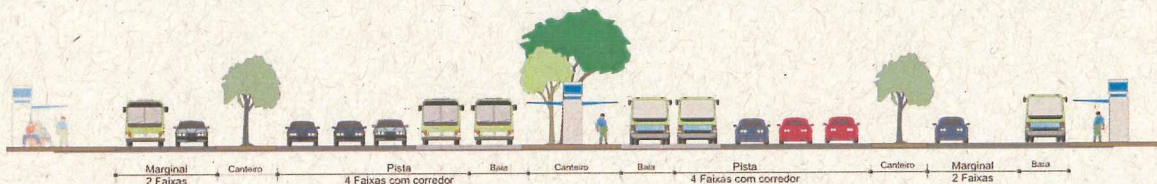
PL Nº 240 / 2011

Folha Nº 22

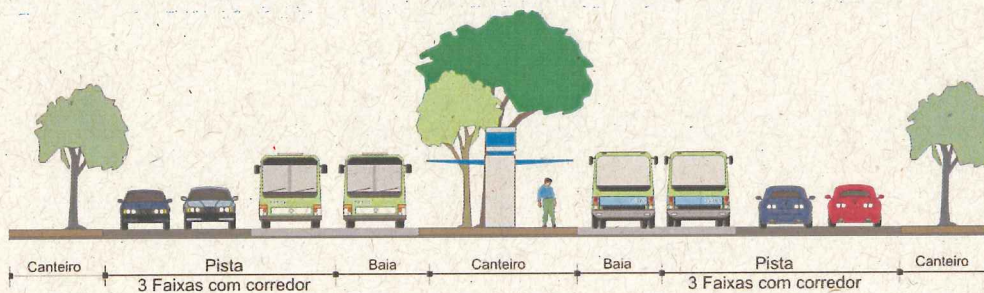
ANEXO III - Figura 13: Seção esquemática da EPIA (Catetinho ao Park Way)



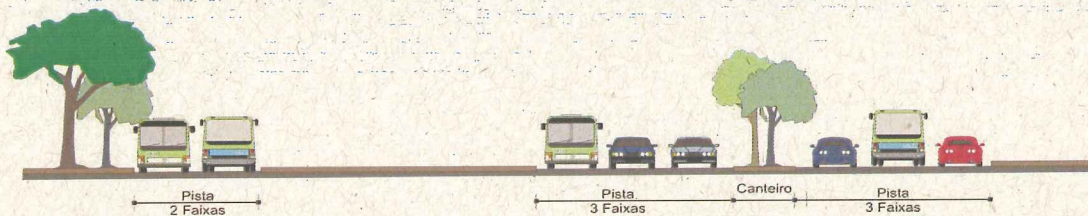
ANEXO III - Figura 14: Seção esquemática da EPIA (Park Way ao Eixo Monumental)



ANEXO III - Figura 15: Seção esquemática da EPIA (Eixo Monumental ao TAN)



ANEXO III - Figura 16: Seção esquemática da EPDB

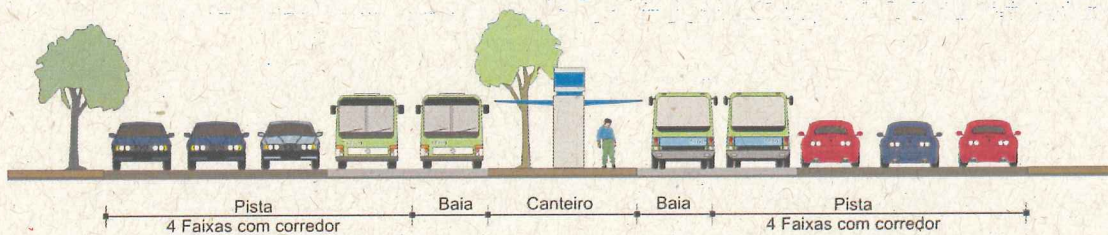


Sector Protocolo Legislativo

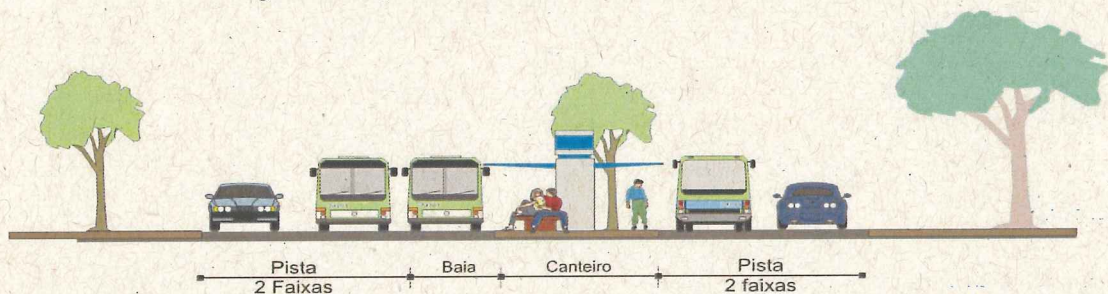
PL Nº 840 / 2011

Folha Nº 23

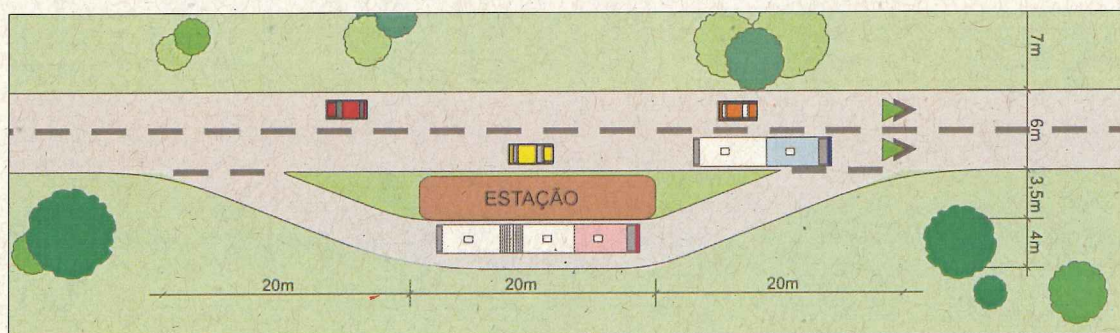
ANEXO III - Figura 17: Seção esquemática da EPAR



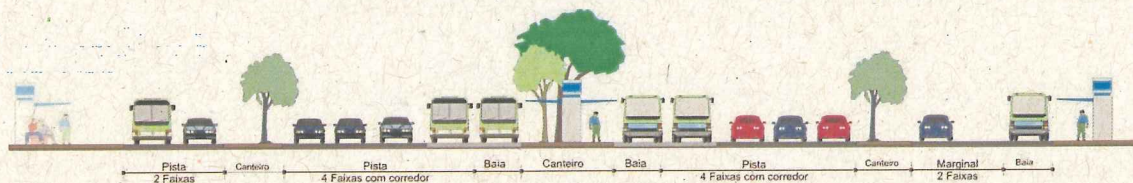
ANEXO III - Figura 18: Seção esquemática das vias internas do Gama e Santa Maria



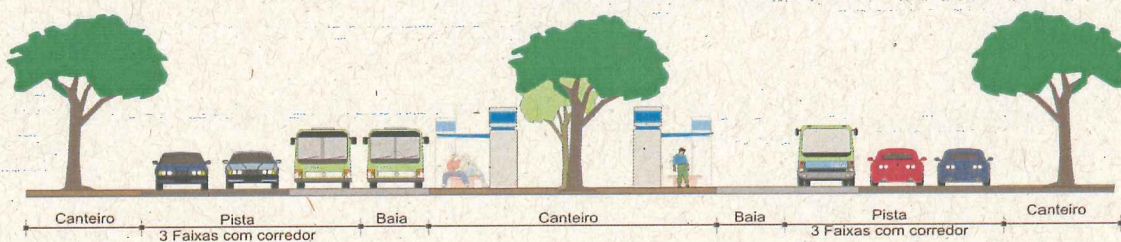
ANEXO III - Figura 19: Detalhe da estação no trecho urbano



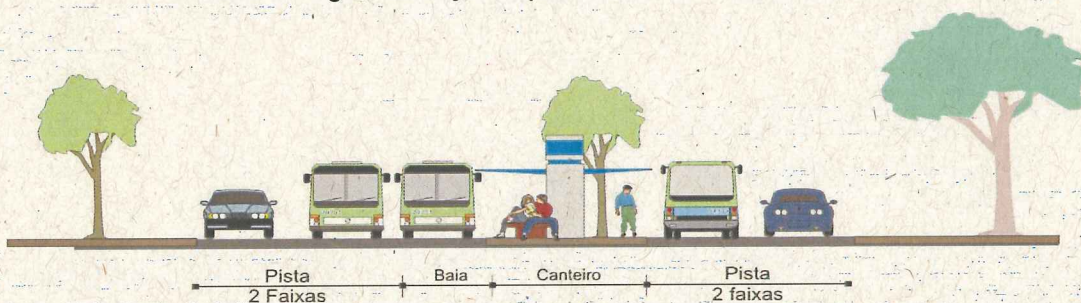
ANEXO III - Figura 20: Seção esquemática da EPNB



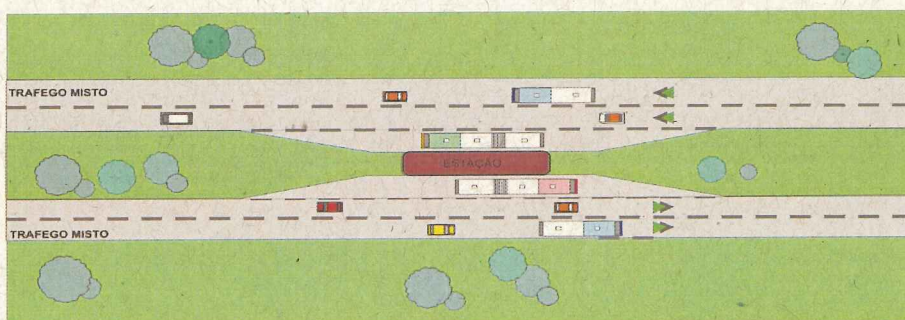
ANEXO III - Figura 21: Seção esquemática da EPCT



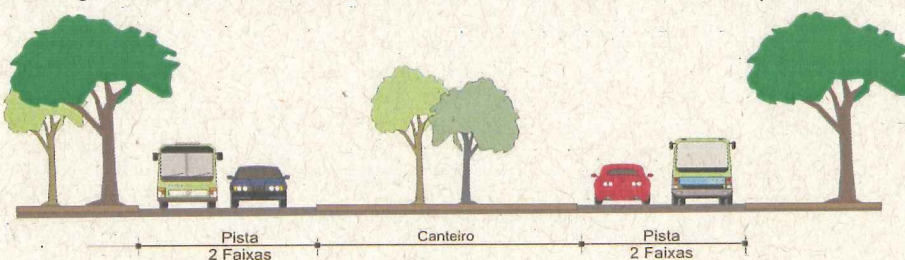
ANEXO III - Figura 22: Seção esquemática da Av. Recanto das Emas



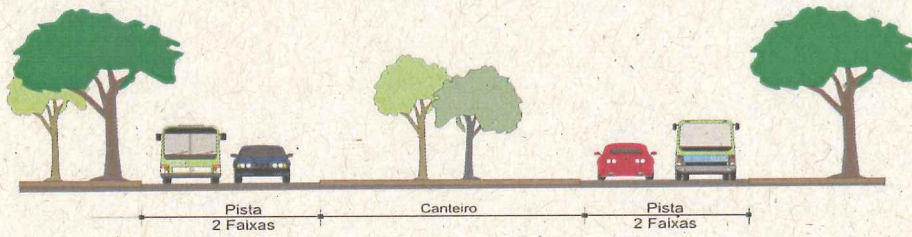
ANEXO III - Figura 23: Detalhe esquemático da estação nas vias com faixa preferencial para o transporte coletivo



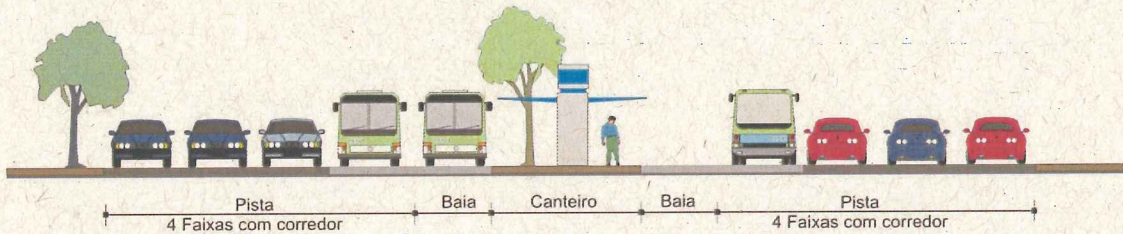
ANEXO III - Figura 24: Seção esquemática da Via de ligação entre Recanto das Emas e Samambaia



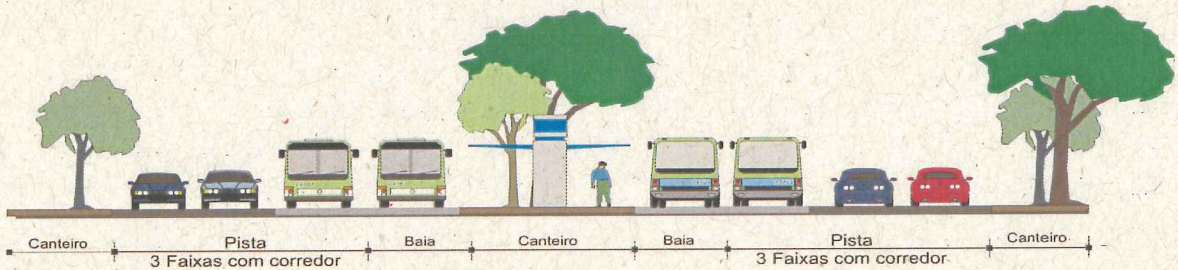
ANEXO III - Figura 25: Seção esquemática da Ligação entre Riacho Fundo I e Núcleo Bandeirante



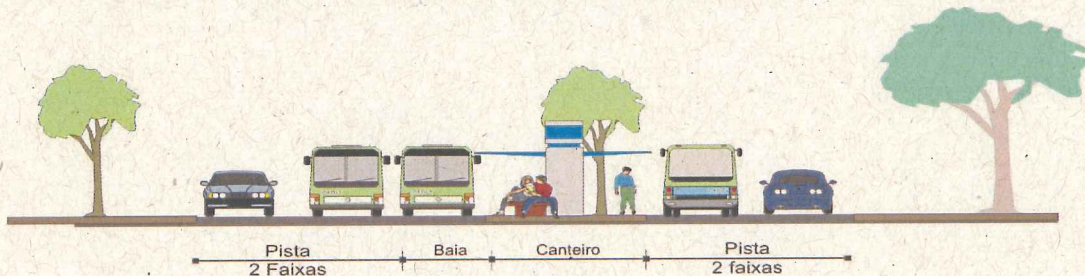
ANEXO III - Figura 26: Seção esquemática do BR-020



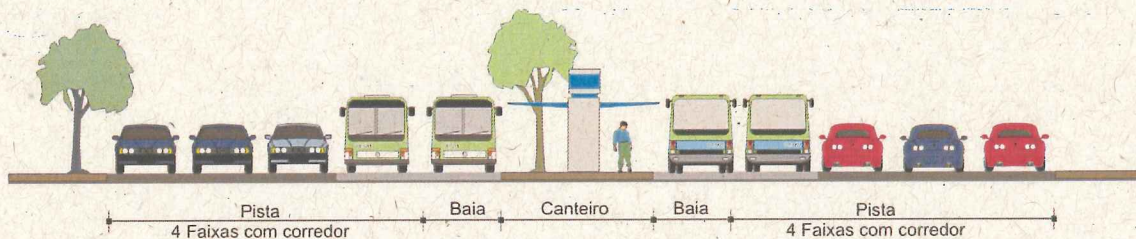
ANEXO III - Figura 27: Seção esquemática da Av. Independência



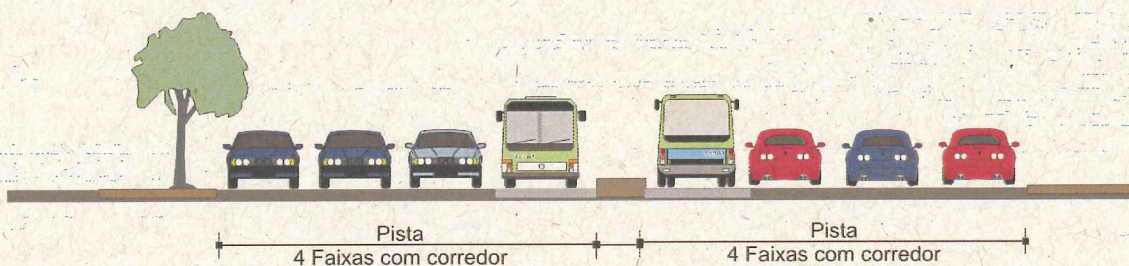
ANEXO III - Figura 28: Seção esquemática das vias internas de Sobradinho e Planaltina



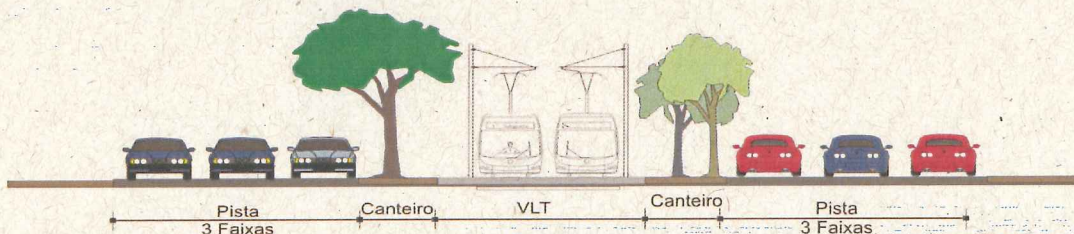
ANEXO III - Figura 29: Seção esquemática da via de ligação L4 Norte a Sobradinho



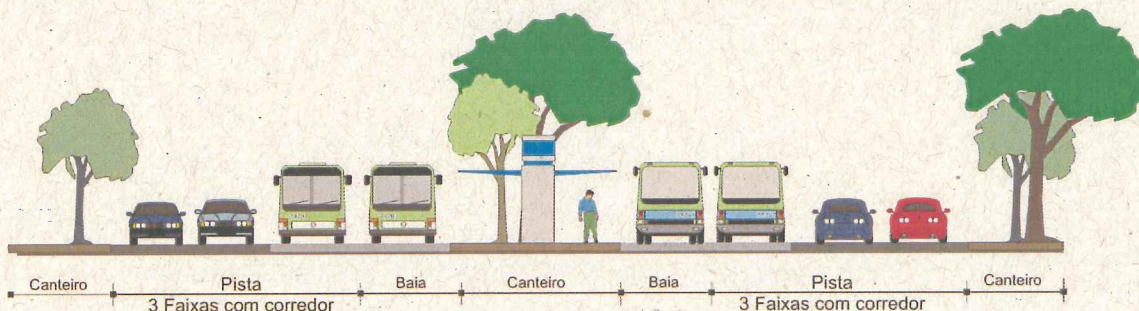
ANEXO III - Figura 30: Seção esquemática da ponte no Lago Norte



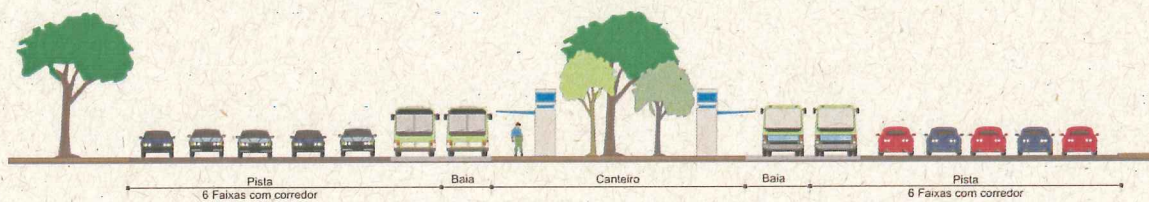
ANEXO III - Figura 31: Seção esquemática da W3 com o VLT



ANEXO III - Figura 32: Seção Esquemática da W3 com o Corredor de ônibus



ANEXO III - Figura 33: Seção esquemática do Eixo Monumental



Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 240, 2011

Folha Nº 28