

LEIS DISTRITAIS SOBRE MOBILIDADE URBANA

Legislação de incentivo ao transporte saudável

Lista de leis:

- Lei Orgânica do Distrito Federal – capítulo sobre transporte
- Lei nº 3.639/2005
- Lei nº 3.721/2005
- Lei nº 3.885/2006
- Lei nº 4.030/2007
- Lei nº 4.216/2008
- Lei nº 4.397/2009
- Lei nº 4.423/2009
- Lei nº 4.566/2011
- Lei nº 4.800/2012

Compilação feita por: Uirá Lourenço

Maio/2013

LEI ORGÂNICA DO DISTRITO FEDERAL
CAPÍTULO V
DO TRANSPORTE

Art. 335. O Sistema de Transporte do Distrito Federal subordina-se aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, defesa do meio ambiente e do patrimônio arquitetônico e paisagístico.

§ 1º O transporte público coletivo, que tem caráter essencial, nos termos da Constituição Federal, é direito da pessoa e necessidade vital do trabalhador e de sua família.

§ 2º O Poder Público estimulará o uso de veículos não poluentes e que viabilizem a economia energética, mediante campanhas educativas e construção de ciclovias em todo o seu território.

§ 3º A lei estabelecerá restrições quanto à distribuição, comercialização e consumo de bebidas, com qualquer teor alcoólico, em estabelecimentos comerciais localizados em terminais rodoviários e às margens de rodovias sob jurisdição do Distrito Federal.

Art. 336. Compete ao Distrito Federal planejar, organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre mediante licitação, os serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal, cabendo à lei dispor sobre:

I - o regime das empresas e prestadores autônomos concessionários e permissionários de serviços de transporte coletivo, observada a legislação federal;

II - os direitos dos usuários;

III - a política tarifária, com a garantia de que o custo do serviço de transportes públicos coletivos deverá ser assumido por todos que usufruem do benefício, mesmo que de forma indireta, como o comércio, a indústria e o Poder Público;

IV - a obrigação de manter serviço adequado.

§ 1º É dever do Poder Público instalar sinais sonoros em vias de acesso a estabelecimentos públicos ou privados que atendam a portadores de deficiência visual.

§ 2º A lei disporá sobre isenção ou redução de pagamento da tarifa do serviço de transportes públicos coletivos para estudantes do ensino superior, médio e fundamental da área rural e urbana do Distrito Federal, inclusive a alunos de cursos técnicos e profissionalizantes com carga horária igual ou superior a duzentas horas-aula, reconhecidos pela Fundação Educacional do Distrito Federal ou pelo Ministério da Educação e Cultura, e a aluno de faculdades teológicas ou instituições equivalentes.

Art. 337. Compete ao Poder Público planejar, construir, operar e conservar em condições adequadas de uso e segurança o sistema viário público do Distrito Federal.

Art. 338. O sistema de transporte do Distrito Federal compreende:

I - transporte público de passageiros e de cargas;

II - vias de circulação de bens e pessoas e sua sinalização;

III - estrutura operacional;

IV - transporte coletivo complementar.

Parágrafo único. O sistema de transporte do Distrito Federal deverá ser planejado, estruturado e operado em conformidade com os planos diretores de ordenamento territorial e locais.

Art. 339. É assegurada a gratuidade nos transportes públicos coletivos a pessoas portadoras de deficiência, desde que apresentem carteira fornecida por órgãos credenciados, na forma da lei.

Art. 340. O Poder Público e as empresas operadoras dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal reconhecerão as convenções e acordos coletivos de trabalho, garantindo aos trabalhadores do setor, além dos direitos previstos no art. 7º da Constituição Federal, outros que visem à melhoria da sua condição social.

Art. 341. O Poder Público não admitirá ameaça de interrupção ou deficiência grave na prestação do serviço por parte das empresas operadoras de transporte coletivo.

Parágrafo único. O Poder Público, para assegurar a continuidade do serviço ou para sanar deficiência grave em sua prestação, poderá intervir na operação do serviço, assumindo-o total ou parcialmente, mediante controle dos meios humanos e materiais, como pessoal, veículos, oficinas, garagens e outros.

Art. 342. A prestação dos serviços de transporte público coletivo atenderá aos seguintes princípios:

I - compatibilidade da tarifa com o poder aquisitivo da população;

II - conservação de veículos e instalações em bom estado;

III - segurança;

IV - continuidade, periodicidade, disponibilidade, regularidade e quantidade de veículos necessários ao transporte eficaz;

V - urbanidade e prestabilidade.

LEI Nº 3.639, DE 28 DE JULHO DE 2005

Dispõe sobre a implantação de ciclovias nas rodovias do Distrito Federal.

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

Art. 1º Deverão ser previstas ciclovias em todos os projetos rodoviários, bem como nas estradas em fase de construção.

Parágrafo único. Para efeito deste artigo, somente serão construídas ciclovias nas estradas onde o relevo da região assim o permitir.

Art. 2º O Poder Executivo, por seu órgão competente, regulamentará e adaptará a inclusão de ciclovias nos projetos rodoviários de acordo com a situação geográfica.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 28 de julho de 2005
117º da República e 46º de Brasília

JOAQUIM DOMINGOS RORIZ

LEI Nº 3.721, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2005

DODF DE 21.12.2005

Institui no Distrito Federal a jornada Na Cidade Sem Meu Carro, bem como o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Ficam instituídos no Distrito Federal a jornada "Na Cidade Sem Meu Carro", bem como o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta, a serem comemorados no dia 22 de setembro de cada ano.

§ 1º A jornada "Na Cidade Sem Meu Carro" e o dia da Mobilidade e da Acessibilidade em favor do uso da bicicleta fica incluídos no calendário oficial de eventos do Distrito Federal.

§ 2º A adesão à jornada bem como a não utilização de automóveis no dia 22 de setembro é voluntária.

Art. 2º Compete ao Poder executivo por meio da Agência de Infra-Estrutura e Desenvolvimento Urbano e da Secretaria de Estado de Transportes organizar atividades que promovam o fomento do não uso de carros pela população, bem como incentivem utilizar o transporte alternativo ao automóvel no dia 22 de setembro de cada ano.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 19 de dezembro de 2005
118º da República e 46º de Brasília
JOAQUIM DOMINGOS RORIZ

LEI Nº 3.885, DE 07 DE JULHO DE 2006

DODF DE 11.07.2006

Assegura, na forma que especifica, política de mobilidade urbana cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta no Distrito Federal, e dá outras providências.

A GOVERNADORA DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Fica assegurada à população do Distrito Federal a Política Cicloviária de incentivo ao uso da bicicleta e à sua inserção na mobilidade urbana sustentável, de acordo com as diretrizes estabelecidas nesta Lei.

Parágrafo único. A inserção da mobilidade urbana sustentável visa proporcionar acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio de prioridades dos modos de transporte coletivo e não motorizado, sendo socialmente inclusiva e ecologicamente correta.

Art. 2º A implementação da política referida no art. 1º desta Lei deverá garantir:

- I – o desenvolvimento de atividades relacionadas com o sistema de mobilidade cicloviária e de pedestres;
- II – a promoção de ações e projetos em favor de ciclistas, pedestres e usuários de cadeiras de rodas, a fim de melhorar as condições para o deslocamento;
- III – a qualidade de vida nas cidades do Distrito Federal, por intermédio de ações que favoreçam o caminhar e o pedalar;
- IV – o acesso à tecnologia: bicicleta e mobiliário;
- V – a eliminação de barreiras urbanísticas aos ciclistas;
- VI – a implementação de infra-estrutura cicloviária, ciclovia, ciclofaixa, faixa compartilhada, bicicletário, paraciclo, sinalização e similares;
- VII – a inserção da bicicleta no sistema viário e a integração ao sistema de transporte público existente no Distrito Federal;
- VIII – o incentivo a campanhas educativas voltadas para o uso da bicicleta.

Art. 3º A política a que se refere o art. 1º tem por objetivos, entre outros:

- I – aumentar a consciência sobre os efeitos indesejáveis da utilização indiscriminada do automóvel particular, para reduzir seu uso em distâncias curtas e aumentar sua ocupação;
- II – estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo;
- III – criar uma atitude favorável aos deslocamentos não motorizados;
- IV – promover o caminhar e o pedalar como modo de deslocamento;
- V – estimular o planejamento espacial e territorial para deslocamentos não motorizados – Plano Diretor baseado na proximidade e na acessibilidade;
- VI – estimular o desenvolvimento de projetos e obras de infra-estrutura para não motorizados;
- VII – implementar melhorias de infra-estrutura que favoreçam os deslocamentos a pé e em bicicleta;
- VIII – incentivar a criação de associações de pedestres e ciclistas;
- IX – estimular a conexão das cidades, por meio de rotas de longa distância seguras para o deslocamento entre as cidades, e para o turismo e o lazer – vias verdes, vias exclusivas para não motorizados.

Art. 4º As ações de implementação da Política Cicloviária e do uso da bicicleta serão coordenadas pelo Poder Executivo, garantida a participação de usuários, de representantes da sociedade civil organizada e de profissionais com atuação voltada para essa área.

Art. 5º O Poder Executivo instituirá campanha publicitária de educação para a implementação da Política Cicloviária, especialmente quanto à aplicação de normas de uso da bicicleta.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 07 de julho de 2006
118º da República e 47º de Brasília
MARIA DE LOURDES ABADIA

LEI Nº 4.030, DE 16 DE OUTUBRO DE 2007

Institui o Dia do Ciclista no Distrito Federal 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:

Art. 1º Fica instituído, no Distrito Federal, o Dia do Ciclista, que será comemorado anualmente, no dia 26 de outubro.

Parágrafo único. O evento de que trata o *caput* fica incluído no calendário de comemorações e festividades oficiais do Distrito Federal.

Art. 2º Os órgãos públicos promoverão festividades, debates, palestras e outros eventos, com vistas a difundir o respeito e a prática do ciclismo na cidade.

Parágrafo único. As festividades, os debates, as palestras e os eventos de que trata o *caput*, sempre que possível, devem ser harmonizados com a programação realizada no Distrito Federal.

Art. 3º (VETADO).

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de outubro de 2007
119º da República e 48º de Brasília

JOSÉ ROBERTO ARRUDA

LEI Nº 4.216, DE 6 DE OUTUBRO DE 2008

Dispõe sobre o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô e dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e sobre pneus – VLPs e dá outras providências.

O Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do § 6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º É autorizado o transporte de bicicletas ou de similares com propulsão humana nas composições do metrô, dos veículos leves sobre trilhos – VLTs e dos veículos leves sobre pneus – VLPs, no âmbito do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte e como contribuição ao desenvolvimento sustentável da mobilidade.

§ 1º A autorização contida no *caput* abrange todo o período de funcionamento dos meios de transporte citados.

§ 2º Em cada viagem, poderão ser transportados até cinco bicicletas ou similares.

§ 3º O limite contido no parágrafo anterior não se aplica aos dias e horários de baixa utilização desses meios de transporte pelos demais usuários.

Art. 2º As empresas concessionárias dos serviços de que trata o art. 1º desta Lei reservarão o último vagão de cada composição para uso preferencial dos passageiros que tragam consigo bicicletas ou similares com propulsão humana.

§ 1º As empresas concessionárias deverão afixar placas ou dísticos que facilitem o acesso dos ciclistas às estações e aos vagões.

§ 2º As empresas concessionárias terão prazo de sessenta dias para adotar as medidas necessárias ao fiel cumprimento desta Lei.

Art. 3º É vedada a utilização das bicicletas ou similares nas dependências das estações, incluindo-se as rampas e passarelas, e no interior dos vagões.

Parágrafo único. Os passageiros com bicicletas ou similares deverão mantê-los próximos ao corpo de modo a evitar transtornos aos demais usuários.

Art. 4º Os passageiros que não tragam consigo bicicletas ou similares terão preferência no embarque.

Art. 5º Crianças com bicicletas ou similares deverão estar acompanhadas pelos pais ou por seus responsáveis.

Art. 6º A fiscalização dos termos desta Lei ficará a cargo da Secretaria de Transporte do Distrito Federal ou de órgão ou entidade específica a ela vinculada, desde que oficialmente delegada.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 9 de outubro de 2008

DEPUTADO ALÍRIO NETO

Presidente

LEI Nº 4.397, DE 27 DE AGOSTO DE 2009

Dispõe sobre a criação do Sistema Ciclovitário no âmbito do Distrito Federal 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:

Art. 1º Fica criado o Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, como incentivo ao uso de bicicletas para o transporte no Distrito Federal, contribuindo para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

Parágrafo único. O transporte por bicicletas deve ser incentivado em áreas apropriadas e abordado como modo de transporte para as atividades do cotidiano, devendo ser considerado modal efetivo na mobilidade da população.

Art. 2º O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal será formado por:

I – rede viária para o transporte por bicicletas, formada por ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e rotas operacionais de ciclismo;

II – locais específicos para estacionamento: bicicletários e paraciclos.

Art. 3º O Sistema Ciclovitário do Distrito Federal deverá:

I – articular o transporte por bicicleta com o Plano Diretor de Transporte urbano, viabilizando os deslocamentos com segurança, eficiência e conforto para o ciclista;

II – implementar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nos terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

III – implantar trajetos ciclovitários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda a que se comprometem atender;

IV – agregar aos terminais de transporte coletivo urbano infraestrutura apropriada para a guarda de bicicletas;

V – permitir acesso e transporte, em vagão especial, no Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos de ciclistas com suas bicicletas;

VI – promover atividades educativas visando à formação de comportamento seguro e responsável no uso da bicicleta e, sobretudo, no uso do espaço compartilhado;

VII – promover o lazer ciclístico e a conscientização ecológica.

Art. 4º Caberá ao Governo do Distrito Federal, por meio dos órgãos competentes, consolidar o programa de implantação do Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, considerando as propostas contidas no Planos Diretores e de Desenvolvimento Setorial.

Art. 5º A ciclovie será constituída de pista própria para a circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego geral, e atenderá ao seguinte:

I – ser totalmente segregada da pista de rolamento do tráfego geral, calçada, acostamento, ilha ou canteiro central;

II – poderá ser implantada nas laterais da faixa de domínio das vias públicas, no canteiro central, em terrenos marginais às linhas férreas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros locais de interesse;

III – ter traçado e dimensões adequados para a segurança do tráfego de bicicletas e possuirá sinalização de trânsito específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres.

Art. 6º A ciclofaixa consistirá numa faixa exclusiva destinada à circulação de bicicletas, delimitada por sinalização específica, em interseções com circulação de veículos e pedestres, utilizando parte da pista ou da calçada.

Parágrafo único. A ciclofaixa poderá ser adotada quando não houver disponibilidade de espaço físico ou de recursos financeiros para a construção de uma ciclovia, desde que as condições físico-operacionais do tráfego motorizado sejam compatíveis com a circulação de bicicletas.

Art. 7º A faixa compartilhada poderá utilizar parte da via pública, desde que devidamente sinalizada, permitindo a circulação compartilhada de bicicletas com o trânsito de veículos motorizados ou pedestres, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro.

§ 1º A faixa compartilhada deverá ser utilizada somente em casos especiais, para dar continuidade ao sistema cicloviário ou em parques, quando não for possível a construção de ciclovia ou ciclofaixa.

§ 2º A faixa compartilhada poderá ser instalada na calçada, desde que autorizada e devidamente sinalizada pelo órgão executivo de trânsito, nos casos em que não comprometer a mobilidade segura e confortável do pedestre.

Art. 8º Os terminais e estações de transferência do Sistema de Transporte coletivo, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos; os edifícios públicos, as indústrias, as escolas, os centros de compras, os condomínios, os parques e outros locais de grande fluxo de pessoas deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos como parte da infra-estrutura de apoio a esse modal de transporte.

§ 1º O bicicletário é o local destinado para estacionamento de longa duração de bicicletas e poderá ser público ou privado.

§ 2º O paraciclo é o local destinado ao estacionamento de bicicletas de curta e média duração em espaço público, equipado com dispositivos para sua instalação.

Art. 9º A elaboração de projetos de construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 4.000m² (quatro mil metros quadrados), deve contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como paraciclos no seu interior.

Art. 10. O Governo do Distrito Federal deverá viabilizar a implantação de locais reservados para bicicletários, em um raio de 100 (cem) metros dos terminais e estações de ônibus, Metrô e VLT – Veículo Leve sobre Trilhos e corredores de transporte coletivo, dando prioridade às estações localizadas nos cruzamentos com vias estruturais.

Parágrafo único. A segurança do ciclista e do pedestre é condicionante na escolha do local e mesmo para a implantação de bicicletários.

Art. 11. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.

Art. 12. O Executivo poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos terrenos marginais às linhas férreas, Metrô e VLT em trechos urbanos, de interesse turístico, nos acessos às zonas industriais, comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica.

Parágrafo único. Os projetos dos parques lineares previstos nos Planos Diretores e nos Planos de Desenvolvimento setoriais deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.

Art. 13. A implantação e operação dos bicicletários, em imóveis públicos ou privados, deverão ter controle de acesso, a ser aprovado pelo órgão executivo de trânsito.

Art. 14. Nas ciclovias, ciclofaixas e locais de trânsito compartilhado, poderão ser permitidos, de acordo com regulamentação pelo órgão executivo de trânsito, além da circulação de bicicletas:

I – circulação de veículos em atendimento a situações de emergência, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e respeitando-se a segurança dos usuários do sistema cicloviário;

II – utilização de patins, patinetes e *skates* nas pistas onde sua presença não seja expressamente proibida;

III – circulação de bicicletas, patinetes ou similares elétricos, desde que desempenhem velocidades compatíveis com a segurança do ciclista ou do pedestre onde exista trânsito partilhado.

Art. 15. O Governo do Distrito Federal deve manter ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como deverá promover campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Art. 16. Os eventos ciclísticos, utilizando via pública, somente podem ser realizados em rotas, dias e horários autorizados pelo órgão executivo de trânsito, a partir de solicitação expressa formulada pelos organizadores do evento.

Art. 17. As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 18. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 19. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 27 de agosto de 2009
121º da República e 50º de Brasília

JOSÉ ROBERTO ARRUDA

LEI Nº 4.423, DE 10 DE NOVEMBRO DE 2009

(Autoria do Projeto: Deputado Reguffe)

Institui a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público.

O Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do § 6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º Fica instituída a obrigatoriedade da instalação de estacionamento de bicicletas em locais de grande fluxo de público no Distrito Federal.

Art. 2º Para fins desta Lei, entendem-se como locais de grande fluxo de público os seguintes:

I – órgãos públicos distritais;

II – parques;

III – *shopping centers*;

IV – supermercados;

V – instituições de ensino das redes pública e privada;

VI – agências bancárias;

VII – igrejas e locais de cultos religiosos;

VIII – hospitais;

IX – instalações desportivas;

X – museus e outros de natureza cultural, como teatros, cinemas e casas de cultura;

XI – indústrias.

Art. 3º A segurança dos ciclistas e pedestres é fator determinante para a definição do local da implantação do estacionamento de bicicletas.

Art. 4º O órgão competente do Governo do Distrito Federal concederá licença para construção aos estabelecimentos especificados no art. 2º desta Lei somente quando, no projeto de construção, constar área reservada para estacionamento de bicicletas.

Parágrafo único. Os estacionamentos deverão ter, no mínimo, 10 (dez) vagas para bicicletas.

Art. 5º As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 3 de dezembro de 2009

DEPUTADO CABO PATRÍCIO
Presidente em exercício

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 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

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;

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.

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 semafórica 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;

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 cicloviário:

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. 22. O modo cicloviário 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 cicloviários;

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

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;

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;
- 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.

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.

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.)

LEI Nº 4.800, DE 29 DE MARÇO DE 2012

(Autoria do Projeto: Deputado Rôney Nemer)

Dispõe sobre a instalação de bicicletários no Distrito Federal e dá outras providências.

O Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do § 6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de Projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º É obrigatória a instalação de bicicletários nos seguintes estabelecimentos localizados no Distrito Federal:

- I – agências bancárias;
- II – estações do metrô;
- III – estabelecimentos de ensino públicos e privados;
- IV – clínicas, hospitais, centros de saúde e Unidades de Pronto-Atendimento – UPAs;
- V – edifícios que abrigam órgãos públicos;
- VI – supermercados e *shopping centers*;
- VII – parques;
- VIII – outros estabelecimentos que atraiam grande quantidade de pessoas.

Parágrafo único. Aos estabelecimentos listados acima é concedido prazo de dois anos para adequação aos dispositivos desta Lei.

Art. 2º A criação e a recuperação de estacionamentos públicos no Distrito Federal deverão prever obrigatoriamente a implantação de bicicletários.

Art. 3º Os suportes utilizados nos bicicletários do Distrito Federal deverão:

- I – sustentar a bicicleta pelo quadro em dois pontos de apoio;
- II – impedir que a bicicleta gire e tombe sobre sua roda dianteira;
- III – permitir que a bicicleta seja presa pelo quadro e por uma ou ambas as rodas;
- IV – ser instalados a, no mínimo, 75 centímetros de distância uns dos outros.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 3 de abril de 2012
124º da República e 52º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

Este texto não substitui o publicado no *Diário Oficial do Distrito Federal*, de 9/4/2012.