

**Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro - PMUS-Rio.**

**O PREFEITO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**, no uso de suas atribuições legais, e

CONSIDERANDO o disposto na Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, destacados os seus arts. 6º, 7º e 30, e na importância do transporte público como direito social fundamental para a garantia dos demais direitos sociais;

CONSIDERANDO o disposto na Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 03 de Janeiro de 2012;

CONSIDERANDO o disposto na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que estabelece as diretrizes gerais da política urbana, e dado que a política de mobilidade deve ser promovida em prol do bem público e para garantia da função social da cidade;

CONSIDERANDO a Lei Complementar nº 111, 1º de fevereiro de 2011, que dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental e institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro;

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é um instrumento indispensável para o desenvolvimento urbano sustentável do Município do Rio de Janeiro;

CONSIDERANDO que o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, ao longo de 2015, foi formulado a partir de processo participativo por meio de plataformas on-line e oficinas presenciais que contaram com a participação de 2.775 pessoas, 400 propostas e 18.300 votos em propostas;

CONSIDERANDO os estudos, distribuídos em sete relatórios, que compõem o acervo das informações que embasam e complementam este plano, disponíveis no endereço '<http://www.rio.rj.gov.br/web/pmus>';

CONSIDERANDO que os resultados do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro foram debatidos no Fórum Permanente de Desenvolvimento Estratégico do Estado do Rio realizado na ALERJ em dezembro de 2015 e no Conselho de Política Urbana da Cidade do Rio de Janeiro (COMPUR) em setembro de 2016;

CONSIDERANDO a necessidade de reservar as áreas destinadas às macroestruturas e ligações estruturais de transporte público coletivo, planejadas nos estudos que embasaram o desenvolvimento deste plano municipal de mobilidade urbana sustentável;

CONSIDERANDO a necessidade de promoção, produção e gestão de uma estrutura viária que integre todos os modos de transporte e que esteja alinhada com as necessidades da sociedade e das formas de produção de bens, de serviços e de consumo e com a prioridade para os modos ativos e os modos de transportes públicos e/ou coletivos;

## **DECRETA:**

### **CAPÍTULO I - DO PLANO DE MOBILIDADE**

Art. 1º Este Decreto institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável do Município do Rio de Janeiro - PMUS-Rio - e estabelece os objetivos e as diretrizes para sua implantação, assim como para seu monitoramento, avaliação e revisão periódica, objetivando efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável.

§ 1º O PMUS-Rio tem por finalidade orientar as ações no âmbito municipal, relativas aos modos, serviços e infraestruturas que garantam os deslocamentos de pessoas e

cargas, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da sociedade, e interagir com as demais políticas urbanas.

§ 2º O PMUS-Rio complementa e detalha a Política Urbana e Ambiental da Cidade do Rio de Janeiro, instituída pela Lei Complementar nº 111, 1º de fevereiro de 2011 em sua ação setorial;

§ 3º O Anexo I deste Decreto estabelece os conceitos e as definições que orientam a compreensão do PMUS-Rio.

Art. 2º A Autoridade Municipal de Mobilidade, Trânsito e Transporte é o Secretário Municipal de Transportes, para os fins que dispõe essa política municipal de mobilidade urbana e o Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 3º A Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro - SMTR – e a Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro - CET-Rio são responsáveis pelo desenvolvimento, integração, implementação, controle e fiscalização da política de transporte e mobilidade urbana sustentável do Município, observadas as suas competências, e serão partícipes das ações oriundas dos demais órgãos municipais e entes federativos que impactem seu território ou influenciem sua mobilidade urbana.

Art. 4º Fica instituído o Sistema Municipal de Mobilidade Urbana como o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. O Sistema Municipal de Mobilidade Urbana é consonante ao Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 5º São componentes do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana:

§ 1º Os modos de transporte urbano:

I - motorizados;

II - ativos;

§ 2º Os serviços de transporte urbano, sendo classificados da seguinte forma:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas.

II - quanto à característica do serviço:

a) individuais;

b) coletivos.

III - quanto à natureza do serviço:

- a) público;
- b) privado.

§ 3º As infraestruturas de mobilidade urbana, compostas de:

- I - vias e demais infraestruturas de circulação e apoio ao pedestre, inclusas calçadas, passeios, rampas, passarelas, ilhas, canteiros e praças;
- II - vias e demais infraestruturas de apoio à rede cicloviária e ao ciclista, inclusas ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas;
- III - vias e infraestruturas de circulação para os demais veículos, inclusas hidrovias, metroferrovias e demais sistemas sobre trilhos;
- IV - estacionamentos e bicicletários, inclusive paraciclos;
- V - terminais, estações, pontos para embarque e desembarque de passageiros e demais conexões;
- VI - terminais e pontos de carga e descarga para cargas urbanas;
- VII - sinalização viária e de trânsito, inclusas as sinalizações para ciclistas e pedestres;
- VIII - instrumentos de controle, operação, fiscalização, difusão de informações e arrecadação de taxas e tarifas;
- IX - demais equipamentos e instalações.

### **Seção I - Dos Princípios**

Art. 6º Sem prejuízo dos princípios estabelecidos no art. 5º da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a política municipal de mobilidade urbana sustentável será formulada e implementada com base:

- I - na promoção da política de transporte público, que considera o transporte como um direito social, garantido na Constituição Brasileira, e fundamental para a garantia dos demais direitos sociais;
- II - nos princípios constitucionais relativos à política do desenvolvimento urbano;
- III - no desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- IV - na garantia do direito à cidade e à cidadania;

V - na estruturação das políticas de transporte e de mobilidade como políticas complementares, que devem ser promovidas conjuntamente e em prol do bem público e da função social da cidade;

VI - na compatibilização entre as necessidades sociais, as diretrizes municipais de desenvolvimento urbano e as orientações normativas e técnicas para a melhoria do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana;

VII - na conexão e integração entre as redes de transporte e as redes de mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

VIII - no alinhamento com as políticas federal, estadual e metropolitana para a mobilidade urbana;

IX - na segurança para os deslocamentos das pessoas;

X - na melhoria das condições de mobilidade, acessibilidade e circulação de pedestres, ciclistas e usuários do transporte público e/ou coletivo, assim como na circulação de veículos de transporte de cargas e demais veículos.

## **Seção II - Das Diretrizes**

Art. 7º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é orientado pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II - prioridade dos modos de transporte ativo sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas;

V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e tecnologias menos poluentes;

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;

VII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

### **Seção III - Dos Objetivos**

Art. 8º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável possui os seguintes objetivos:

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

VI - integrar a política de mobilidade às demais políticas urbanas.

### **CAPÍTULO II - DA POLÍTICA DE MOBILIDADE**

Art. 9º Para a implementação e exequibilidade desse Plano Municipal de Mobilidade Urbana, o Poder Executivo Municipal deverá:

I - incentivar o uso sistemático do transporte público e de transporte ativo nas atividades cotidianas;

II - priorizar e garantir as áreas necessárias para implantação da infraestrutura de mobilidade, inclusive em novos projetos urbanos, considerando os:

a) Projetos de intervenção urbanística em áreas consolidadas;

b) Projetos de expansão urbana, considerados os novos loteamentos;

III - promover a conexão e a integração entre as redes de transporte e as redes de mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

IV - operacionalizar, no âmbito municipal, a execução das políticas federal, estadual e metropolitana para a mobilidade urbana sustentável;

V - promover elementos de transposição às barreiras observadas na cidade, tendo em vista a paisagem urbana, os diferentes modos de transporte e as distintas formas de circulação;

VI - promover um sistema de informação integrado com foco nos usuários de modos ativos e do transporte público coletivo;

VII - fortalecer a participação social no planejamento contínuo e integrado e na gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana.

### **Seção I - dos Modos Ativos**

Art. 10. A política de transporte ativo visa garantir deslocamentos com foco na promoção de percursos e usos seguros e equilibrados para pedestres, ciclistas e usuários dos demais modos ativos.

Art. 11. Para a eficácia dos deslocamentos ativos, o Poder Executivo Municipal deverá:

I - promover a gestão integrada do sistema viário, com foco na segurança dos deslocamentos ativos;

II - promover uma rede contínua para mobilidade a pé (RMP) integrada com as demais redes de mobilidade;

III - promover adequações no desenho urbano que viabilizem a implantação de uma rede contínua para mobilidade por bicicleta (RMB) com segurança viária e com rotas em trajetos lineares, integradas com as demais redes de mobilidade;

IV - ampliar e requalificar o sistema de sinalização para deslocamentos de pedestres e ciclistas;

V - promover a implantação de estrutura complementar de apoio aos modos ativos;

VI - promover intervenções urbanísticas, de forma integrada, com foco na melhoria e adequação do entorno das estações da Rede Estrutural de Transportes, tendo em vista os usos pedonais e cicloviários, os demais modos de transportes ativos, os sistemas alimentadores, a segurança viária e as normas de acessibilidade universal;

VII - promover melhoria das condições de caminhabilidade nos passeios, que observem: piso adequado, íntegro e preferencialmente padronizado; sem invasão do espaço público pelo uso privado; e com inserção de mobiliário urbano de apoio ao pedestre que não comprometam as suas condições de circulação;

VIII - promover melhorias da rede cicloviária existente, que observem: piso adequado; preferencialmente sem compartilhamento com pedestres; com condições de conforto adequadas; e com a inserção de mobiliário urbano de apoio;

IX - ampliar a oferta de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas e de equipamentos de apoio ao ciclista, promovendo a conectividade segura aos centros de bairros, aos grandes equipamentos urbanos e, sobretudo, às estações da Rede Estrutural de Transportes;

X - promover a requalificação e manutenção da infraestrutura cicloviária existente;

XI - ampliar a oferta dos postos de autoatendimento de serviços do Sistema de Bicicletas Compartilhadas, articulando, sempre que possível, às estações da Rede Estrutural de Transportes.

Parágrafo único. As ações previstas no inciso IX deverão ser consolidadas por Áreas de Planejamento, de acordo com o estabelecido nos Planos de Ação produzidos a partir do Plano Diretor Cicloviário, priorizando o equilíbrio de infraestrutura cicloviária entre as diferentes áreas da cidade.

## **Seção II - do Transporte de Passageiros**

Art. 12. O município promoverá esforços, junto às demais esferas da administração pública, para efetivação de uma política de integração tarifária para todos os modos da Rede Básica de Transportes - RBT.

Art. 13. A Rede de Transporte de Passageiros neste município obedecerá a seguinte hierarquização, conforme definições previstas no Anexo I:

I - Rede Estrutural de Transportes - RET;

II - Rede Complementar de Transportes - RCT;

III - Rede Suplementar de Transportes - RST;

§ 1º As redes supramencionadas são compostas por sistemas e subsistemas de transportes, com classificação funcional prevista em regulamentação específica.

§ 2º A Rede Estrutural de Transportes e a Rede Complementar de Transportes formam a Rede Básica de Transportes - RBT e são destinadas ao transporte público e coletivo remunerado de passageiros, sendo planejadas e operadas sob a ótica do direito social, como previsto na Constituição Federal.



Art. 14. O município ampliará a cobertura de atendimento à população e às oportunidades urbanas pela Rede Estrutural de Transportes, através da promoção de novas ligações previstas nos traçados apresentados no Anexo II.

Art. 15. Para a efetividade e a eficácia do transporte de passageiros, o Poder Executivo Municipal deverá:

I - garantir a acessibilidade universal e a segurança viária na utilização da RBT;

II - ampliar a cobertura da RBT;

III - promover a racionalização do sistema de transporte público por ônibus e demais sistemas da RCT;

IV - ampliar a rede de corredores com faixas de circulação prioritária para o transporte público coletivo;

V - implantar e requalificar os terminais urbanos;

VI - promover a integração física plena entre os diferentes modos da RBT;

VII - regulamentar os modos de transporte público e coletivo remunerados de passageiros e os modos componentes da Rede Suplementar de Transporte;

VIII - melhorar a qualidade, o desempenho e o nível de serviço da RBT, bem como de seus pontos de parada, estações e terminais;

IX - promover adequação tecnológica com vistas a reduzir o impacto na emissão de ruídos, poluentes e partículas;

X - regulamentar as áreas destinadas a estacionamento de curto e médio prazo para os diversos modos da RST nas principais centralidades do município.

### **Seção III - da Circulação Urbana**

Art. 16. A política de tráfego e circulação terá como premissa fundamental a requalificação viária e a gestão de velocidades com foco na redução do número de acidentes.

Art. 17. O município estabelecerá as conexões, ligações e complementações viárias necessárias ao bom desempenho da circulação e à garantia da plena mobilidade dos diversos modos no espaço público.

Art. 18. O Plano de Diretrizes Viárias deverá prever a implantação das grandes ligações viárias municipais, articuladas, sempre que possível, às novas ligações de transporte público coletivo.

Art. 19. A aprovação do licenciamento de empreendimentos considerados pelos geradores de viagens fica condicionada à análise dos impactos viários e de transportes.

Art. 20. Os programas e projetos viários integradores serão implementados para promoção de usos compartilhados dos logradouros e deverão considerar a diversidade de usos do espaço viário.

Parágrafo único. São considerados programas e projetos integradores as iniciativas de criação de zonas 30 e de ruas completas, de requalificação integrada das aproximações da Rede Estrutural de Transportes, de implantação de ruas de lazer, de melhoria da segurança viária e da circulação urbana e outros a serem elencados nos planos locais e subsetoriais.

Art. 21. As ações de gestão de demanda de viagens serão implantadas visando o uso eficaz de cada modo e do espaço viário destinado à circulação e ao estacionamento.

§ 1º As soluções de demanda de viagens de maior impacto na circulação urbana serão acompanhadas de Plano de Gestão da Demanda e serão previstas em regulamentação específica.

§ 2º As soluções de demanda de viagens de maior impacto na circulação urbana serão acompanhadas de Plano de Gestão da Demanda e serão previstas em regulamentação específica.

#### **Seção IV - dos Planejamentos Subsetorial e Local da Mobilidade**

Art. 22. Os seguintes Planos Subsetoriais serão desenvolvidos, conforme definições contidas no Anexo I, considerando o seu caráter de complementaridade desta Política Municipal de Mobilidade Urbana:

I - Plano Diretor Cicloviário (PDC);

II - Plano de Gestão e Operação do Transporte de Cargas (PGOTC);

III - Plano de Gestão da Demanda (PGD);

IV - Plano de Diretrizes Viárias (PDV).

Art. 23. Planos Locais de Mobilidade serão desenvolvidos de modo a operacionalizar, no nível local, as políticas municipais e metropolitanas de transporte e circulação, seguindo as diretrizes definidas neste PMUS-Rio.

Parágrafo único. Os Planos Locais de Mobilidade serão integrados, sempre que possível aos Planos Regionais previstos na Lei Complementar nº 111, de 1º de Fevereiro de 2011, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro, e aos Planos de Estruturação Urbana.

Art. 24. As seguintes regulamentações especiais serão desenvolvidas, considerando o seu caráter de complementariedade para a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável:

I - Regulamentação do Estudo de Impacto Viário e de Transportes;

II - Regulamentação de Polos Geradores de Viagens;

III - Regulamentação das Áreas de Especial Interesse da Mobilidade Urbana Sustentável (AEIM), considerando o potencial para a criação de setores de emissão controlada de gases do efeito estufa, setores de melhoria e requalificação da mobilidade, setores submetidos a Planos de Gestão da Demanda (PGDs), setores submetidos a sistemas tarifários especiais, setores destinados ao desenvolvimento de políticas de TOD (Transit Oriented Development) e setores destinados à reorganização do sistema de logística de distribuição de cargas, entre outros;

IV - Projetos Aprovados de Alinhamento das ligações estruturantes do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana e daquelas prioritárias definidas no Plano de Diretrizes Viárias e nos Planos Locais de Mobilidade.

Parágrafo único. São consideradas ligações estruturantes do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana da Rede Estrutural de Transporte, atual e planejada, assim como outras ligações e conexões a serem previstas nos Planos Locais de Mobilidade, sem prejuízo do disposto na Lei Complementar 111/2011.

### CAPÍTULO III - DA IMPLANTAÇÃO E REVISÃO

Art. 25. O financiamento da mobilidade será realizado através de recursos com origem nas receitas públicas, em fluxo contínuo, de acordo com a implantação das diretrizes e propostas deste plano.

Art. 26. O Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, instituído pela Lei nº 6.320 de 16 de janeiro de 2018, apoiará o financiamento da mobilidade urbana sustentável em seus múltiplos aspectos.

Art. 27. Fica instituído o Comitê Técnico Permanente para Desenvolvimento Integrado do PMUS-Rio, com a finalidade de acompanhar e apoiar o desenvolvimento das diretrizes e propostas contidas neste plano.

§ 1º O Comitê Técnico Permanente para Desenvolvimento Integrado do PMUS-Rio será coordenado pela Secretaria Municipal de Transportes e composto pelos órgãos municipais responsáveis pelas políticas de trânsito, urbana, ambiental, de conservação, pela Casa Civil e pelo Gabinete do Prefeito.

§ 2º Poderão integrar e/ou participar das reuniões do Comitê de que trata o “caput”, convidados de outros órgãos públicos das diferentes esferas de governo, bem como representações da sociedade civil com atuação relacionada à Política de Mobilidade Urbana Sustentável e aos temas correlatos.

Art. 28. Fica instituído o Observatório Interdisciplinar da Mobilidade Urbana Sustentável, órgão da SMTR integrado a sua instância de planejamento, com o objetivo de promover as ações e estudos para subsidiar o processo de planejamento, elaboração de projetos, monitoramento e avaliação das diretrizes e propostas deste PMUS-Rio, dos planos locais de mobilidade e dos demais planos subsetoriais.

§ 1º As competências e a estrutura funcional do Observatório da Mobilidade Urbana Sustentável serão regulamentadas por ato normativo próprio para este fim.

§ 2º Entre outras atribuições, o Observatório será responsável pela definição de indicadores de acesso e desempenho para monitoramento e avaliação do PMUS-Rio.

Art. 29. A SMTR realizará a revisão decenal do PMUS-Rio, apoiadas pelos demais órgãos municipais e entidades da sociedade civil organizada, nos moldes da Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012 e da Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro.

## CAPÍTULO IV - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 30. A SMTR e a CET-Rio deverão editar atos normativos complementares com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das diretrizes e propostas contidas no PMUS-Rio.

Art. 31. O conjunto de Estudos, Ações, Projetos e Normatizações decorrentes da implementação deste decreto, e nele mencionados, serão disponibilizados em meio público através do site oficial da Prefeitura do Município do Rio de Janeiro.

Art. 32. Este Decreto entra em vigor na data da sua publicação.

Rio de Janeiro, 03 de abril de 2019 - 455º da Fundação da Cidade.

*MARCELO CRIVELLA*

D.O. RIO 04.04.2019

### ANEXO I

#### **Para os fins deste Decreto, considera-se:**

- I - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- II - centralidades - o mesmo que Centros de Alcance: grandes centros de atração da cidade, polarizados pela grande quantidade e variedade de atividades econômicas, geração de emprego e concentração de usos institucionais, de comércio e de serviços;
- III - educação para o trânsito - o mesmo que educação para a mobilidade: conjunto de ações que tem por objetivo desenvolver as faculdades intelectuais, morais e físicas do homem, com o objetivo de formar indivíduos mais conscientes para a reflexão sobre o exercício da ética e da cidadania no uso do espaço público, desenvolvendo posturas e

atitudes para a construção de um ambiente urbano democrático através da equidade na apropriação do espaço viário, seja do pedestre, do ciclista ou do condutor. Busca, portanto, aprofundar as questões relacionadas ao tema trânsito e mobilidade, através do trabalho sistemático e contínuo, adaptando o ser humano à circulação viária em todos os seus aspectos, em prol da verdadeira transformação do comportamento, baseada na conscientização e na mudança de normas sociais para alcance de um trânsito mais humano;

IV - Estudo de Impacto Viário e de Transportes: documento de caráter técnico-científico que avalia a capacidade de suporte do logradouro e suas vias adjacentes, no que tange aos fluxos motorizados e ativos, ou de sua saturação, face à implantação de novos empreendimentos polos geradores de viagem;

V - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

VI - mobilidade urbana sustentável: resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos ativos e modos coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável;

VII - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

VIII - modos de transporte ativo: modo de transporte à propulsão humana;

IX - Plano Diretor Cicloviário (PDC): documento de caráter técnico-científico que tem por objetivo orientar a condução das ações de planejamento, implantação e avaliação de infraestruturas para a circulação e estacionamento de bicicletas, gestão e adequação do sistema viário, incentivos e programas de educação de forma a contribuir para a promoção do uso da bicicleta;

X - Planos Locais de Mobilidade (PLM): documentos de caráter técnico-científico, aplicados a perímetros pré-definidos, que têm por objetivo a condução de ações de planejamento e implantação de soluções que visam reorganizar os diversos tipos de circulação, promovendo inovações de melhoria das relações da Rede de Transportes de Passageiros (RTP) com o espaço urbano. Reavaliam os espaços públicos, tendo em vista a gestão integrada da mobilidade para o trânsito, formas de circulação e os

diferentes modos de transporte motorizados e ativos. Podem apoiar-se em técnicas de desenho urbano e geométrico na sua elaboração e, sempre que possível, serem desenvolvidos de forma articulada aos Planos Regionais e aos Planos de Estruturação Urbana;

XI - Plano de Gestão e Operação de Transporte de Cargas (PGOTC): documento de caráter técnico-científico que tem por objetivo a condução das ações de planejamento e de implantação de soluções para o transporte de mercadorias na circulação e sua distribuição e guarda na área urbana;

XII - Plano de Gestão da Demanda (PGD): documento de caráter técnico-científico, que tem por objetivo a condução das ações de planejamento e a implantação de soluções que visem restringir e gerenciar a demanda veicular por viagens, devendo ser acompanhado de diagnóstico e prognóstico prévio obrigatório, com posterior regulamentação. Desdobra-se em versão de caráter informativo, através de publicação em linguagem acessível à população, para fins de sua orientação acerca dos instrumentos e ações adotadas pelo Plano. O PGD deve ser realizado para implantação de medidas ou intervenções com maior impacto sobre a cidade e a mobilidade urbana, associadas à restrição da demanda, como rodízio veicular, criação de polígonos com restrição de usos por tipologia veicular ou de acordo com faixas horárias; sistemas de cobrança pelo uso de vias e/ou áreas urbanas.

XIII - Plano de Diretrizes Viárias (PDV): documento de caráter técnico-científico que tem por objetivo a condução das ações de planejamento e de implantação de soluções para melhorar a conectividade viária de acordo com princípios do PMUS-Rio, estabelecendo nova hierarquia viária do município;

XIV - Pólo Gerador de Viagens (PGV) - o mesmo que Polo Atrativo de Trânsito, Pólo Gerador de Trânsito e Pólo Gerador de Tráfego: empreendimento que, devido ao porte, à atividade ou à localização, gera interferência significativa no entorno em relação ao trânsito de veículos ou pessoas, grande demanda por vagas de estacionamento e paradas de veículos, ou a necessidade de adequações em outros sistemas de mobilidade urbana, como o sistema de transportes e de logística e distribuição de cargas urbanas;

XV - Projeto Urbano e Geométrico: documento de caráter técnico,

elaborado segundo técnicas de desenho urbano e geométrico, que define e organiza, pelo menos, os elementos físicos constituintes do espaço público e necessários à gestão da mobilidade para os diferentes modos motorizados e ativos;

XVI - Rede de Mobilidade a Pé (RMP): rede composta por calçadas, travessias e transposições, para a garantia da circulação universal e segura de pedestres, estimulando o uso;

XVII - Rede de Mobilidade por Bicicleta (RMB): rede composta por infraestruturas cicloviárias e equipamentos de apoio para incentivar o uso regular da bicicleta. Trata-se de um sistema organizado, com rotas interligadas entre si, estabelecendo uma rede de trajetos complementares ao sistema de transportes de média e alta capacidade e aos principais centros de comércio, serviços e lazer bem como aos equipamentos públicos comunitários de saúde, educação, cultura e esportes;

XVIII - Rede Estrutural de Transportes (RET): rede de transporte público e coletivo de passageiros, que se desenvolve preferencialmente em via segregada do tráfego geral, com estações e terminais de embarque definidos e exclusivos, com veículos de maior capacidade, regularidade dos serviços, com cobrança de tarifa pré-embarque e subordinados a procedimento licitatório. Compõem esta rede os seguintes modos de transporte: metrô, trem, barcas, BRT e VLT, assim como outros modos, decorrentes de inovações tecnológicas que correspondam a suas características funcionais;

XIX - Rede Complementar de Transportes (RCT): rede de transporte público e coletivo de passageiros, com pontos de embarque definidos, operada com veículos de menor capacidade e subordina-se a procedimento licitatório ou subordinado a licenciamento compulsório. Compõem esta rede os seguintes modos de transporte: ônibus, microônibus, vans, camionetas, teleféricos e bondes de baixa capacidade, entre outros modos;

XX - Rede Básica de Transportes (RBT): rede de transporte público e coletivo de passageiros, formada pela Rede Estrutural de Transportes e Rede Complementar de Transportes, funcionando de forma organizada em um grande e único sistema;

XXI - Rede Suplementar de Transportes (RST): rede de apoio aos deslocamentos de passageiros, realizada sob a ótica da contratação privada ou da concessão e/ou permissão e/ou autorização por sua natureza de serviço de transporte de utilidade pública, sem a obrigatoriedade de prestação de serviço continuado à sociedade.



Nestes modos, o contratante ou usuário exerce total ou parcialmente o direito de escolha sob os termos da operação. Tais modos não contemplam, necessariamente, a ótica do direito ao transporte como previsto no art. 6º da Constituição Federal.

Compõe esta rede os seguintes modos de transporte: táxis, mototáxis, fretamentos de serviços escolares, condominiais e turísticos, Sistema de Bicicletas Compartilhadas, shuttles entre outros modos;

XXII - Rede de Transportes de Passageiros (RTP): rede composta por todos as redes, sistemas e modos de transporte de passageiros da cidade, funcionando de forma organizada em um grande sistema;

XXIII - Sistema de Bicicletas Compartilhadas (SBC): serviço de utilidade pública orientado ao transporte, caracterizado pela oferta de bicicletas para uso compartilhado, disponibilizadas em vias públicas ou em estações da rede de transportes;

XXIV - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado com itinerários e preços fixados pelo poder público;

XXV - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

XXVI - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

XXVII - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

XXVIII - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXIX - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede;

XXX - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos, e/ou integrantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro;

XXXI - Via: superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

## ANEXO II

**Parte I - Descrição das propostas de ligações previstas para a ampliação da Rede Estrutural de Transportes (RET), em sugestão de traçado e modo de transporte. Os estudos complementares e detalhamento das soluções apresentadas devem ser realizados por ocasião da implementação de cada ligação. São elas:**

Ligação 01. A ligação proposta inicia-se no Terminal Deodoro, segue pela Estrada Marechal Alencastro até alcançar a Avenida Brasil, onde continua até Santa Cruz. Em Santa Cruz, quando termina a Avenida Brasil, continua até encontrar-se com o BRT Transoeste e a Rede Ferroviária, em Terminal Intermodal Rodoferroviário.

Ligação 02. Ligação proposta que complementa o Anel Viário Estrutural Municipal, conectando o Transbrasil ao Transoeste, em Terminal Intermodal Rodoferroviário. Parte do entroncamento da Avenida João XXIII com a Avenida Brasil e segue pelo Caminho Margem do Itá, cruza a Rua do Império e as Estradas de Sepetiba e Santa Veridiana, chegando até o entroncamento da Estrada da Pedra com a Avenida Dom João VI.

Ligação 03. Ligação proposta entre Magarça e a Estrada de Jacarepaguá, por uma via paralela às avenidas das Américas e Dom João VI. Inicia-se no entroncamento da Avenida Dom João VI e Estrada do Magarça e segue, cruzando a Estrada do Mato Alto, até a interseção da Estrada da Matriz com a Estrada da Ilha, havendo ainda uma variante saindo do Terminal Mato Alto, pela Estrada da Matriz, até a citada interseção. A partir deste ponto, segue por trecho da Estrada da Ilha e seu prolongamento através do Maciço da Pedra Branca, integrando os bairros de Vargem Grande, Recreio dos

Bandeirantes, Camorim e Jacarepaguá aos BRTs Transolímpica e Transcarioca e à Linha Amarela, e segue até encontrar à Estrada de Jacarepaguá.

Ligação 04. Ligação proposta para conectar o bairro de Sepetiba à Avenida Brasil. Inicia-se no entroncamento da Estrada do Piaí com a Estrada Santa Veridiana e segue por trecho desta última, desviando-se à direita em direção à Estrada da Pedra, na altura da Estação Vendas de Varanda do BRT Transoeste. A partir deste ponto, encontra a Estrada de Paciência, seguindo pelo norte até a Estrada dos Palmares, e por esta em trecho até alcançar a Avenida Brasil.

Ligação 05. Corredor proposto na Estrada de Sepetiba para ligar aquele bairro ao projeto do Anel Viário, a Estrada da Pedra, e ao Centro de Campo Grande, fazendo conexão com o BRT Transoeste, na Estação Curral Falso.

Ligação 06. Ligação proposta para conectar a Estrada do Piaí em Guaratiba à Avenida Brasil em Campo Grande, através da Estrada do Magarça. Inicia-se na Estrada da Pedra e segue pela Avenida Dom João VI até a estação Magarça do BRT Transoeste, a partir da qual continua pela Estrada do Magarça até Campo Grande. Em Campo Grande, acessa a Estrada do Monteiro, cruza com o BRT Transoeste, segue pela Avenida Maria Teresa, Estrada do Rio do A até encontrar a Estrada Rio/São Paulo, pela qual prossegue em direção à interseção com a Avenida Brasil junto ao Viaduto Oscar Britto.

Ligação 07. Ligação proposta para conexão da Pedra de Guaratiba à Avenida Brasil. Na Pedra de Guaratiba, inicia-se pela Estrada da Matriz até a Avenida Dom João VI, na altura da Estação BRT Mato Alto. A partir deste ponto, segue pelas Estradas do Mato Alto, da Cachamorra e Avenida Dom Sebastião I, chegando ao Terminal Intermodal de Campo Grande. Continua, em Campo Grande, cruzando a linha ferroviária através do viaduto Avenida Cesário de Melo, seguindo ao norte até alcançar a Avenida Brasil.

Ligação 08. Ligação proposta entre o Terminal Jardim Oceânico na Barra da Tijuca até a Estação Boiúna do BRT Transolímpica na Taquara. Parte do Terminal pela Avenida

Nuta James, cruza o Canal de Marapendi e segue pela Avenida Mário Veiga de Almeida, atravessa a Lagoa da Tijuca, onde encontra a Estrada do Itanhangá. A partir deste ponto segue pela Avenida Engenheiro Souza Filho, pela Estrada de Jacarepaguá e pela Avenida Geremário Dantas até o Bairro Pechincha e, deste ponto, segue por esta via até a Estação BRT Tanque do Transcarioca, havendo também uma variante que, a partir do Pechincha segue em direção ao oeste até a Taquara e continua até alcançar a Estação Boiúna do BRT Transolímpica.

Ligação 09. Ligação proposta entre o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, até o Terminal Aroldo Melodia, na Ilha do Fundão, em traçado aproximado ao da Linha Amarela.

Ligação 10. Ligação proposta entre a Avenida Presidente Vargas e o Terminal Sulacap. O trajeto inicia-se, na Avenida Presidente Vargas, no bairro Centro, passando pelo Viaduto dos Pracinhas para acessar a Avenida Francisco Bicalho. Em seguida, percorre a Rua Francisco Eugênio, acessando os bairros de São Cristóvão e Benfica. Prossegue pela Avenida Dom Hélder Câmara até alcançar o Viaduto de Cascadura. A partir desse ponto, acessa a Avenida Ernani Cardosos até a Estrada Intendente Magalhães e, passando pelo bairro Vila Valqueire, percorre a Avenida Alberico Diniz, no bairro Jardim Sulacap, onde alcança o Terminal Sulacap.

Ligação 11. Ligação proposta para a extensão da Linha 2 do Metrô, considerando os seguintes pontos de percurso: Estação Estácio do Metrô, Praça da Cruz Vermelha, Largo da Carioca e Praça XV.

Ligação 12. Ligação do Leblon a Del Castilho, passando pelos seguintes locais: Gávea (Praça Santos Dumont), Tijuca (Rua Uruguai), Andaraí, Vila Isabel (Praça Barão de Drummond), Grajaú, Sampaio e Del Castilho.

Ligação 13. A proposta liga o corredor do Terminal e Estação Jardim Oceânico ao Terminal Alvorada. A partir da Avenida Fernando Mattos, acessa a Praça Professor José Bernardino, e desce ao sudeste até alcançar a Avenida do Pepê e, por esta, até a

Avenida Lúcio Costa e a Avenida Ayrton Senna até chegar ao Terminal Alvorada. Esta ligação propõe o atendimento da orla da Barra da Tijuca, integrando-a ao Terminal Alvorada e Terminal e Estação Jardim Oceânico.

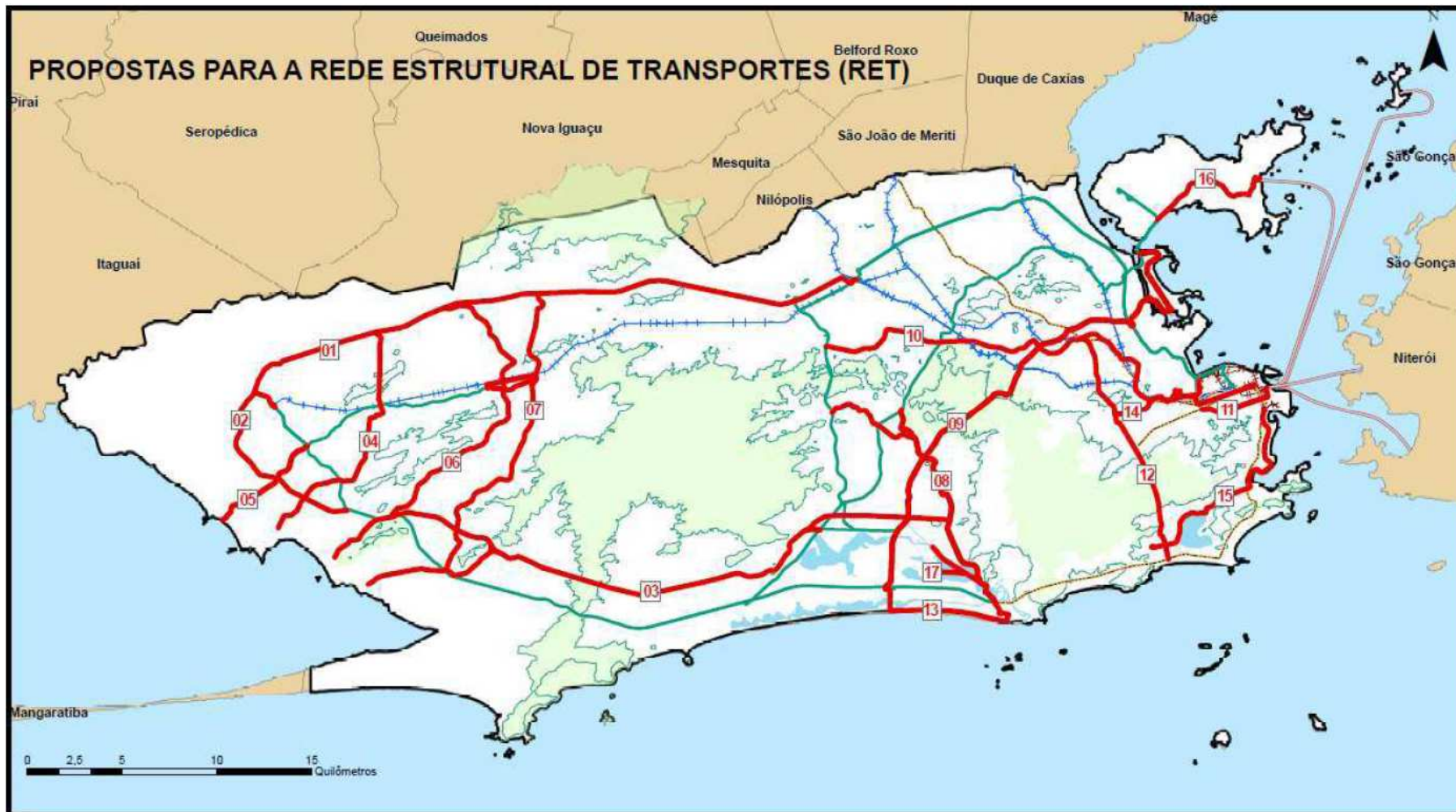
Ligação 14. Ligação proposta entre a Praça Barão de Drummond e a Rodoviária Novo Rio, passando pelo Boulevard 28 de Setembro, Avenida Professor Manuel de Abreu e cruzando as avenidas Presidente Castelo Branco, onde acessa a Estação Maracanã. Deste ponto segue pela Avenida Bartolomeu de Gusmão, pela Rua General Herculano Gomes e pela Avenida Pedro II, as ruas São Cristóvão, Francisco Eugênio, e General Luís Mendes de Moraes, por fim alcançando a Via Binário do Porto.

Ligação 15. Ligação proposta entre a Gávea e o Centro, passando pelo Jardim Botânico, Humaitá, Botafogo, Flamengo e Glória.

Ligação 16. Ligação proposta na Ilha do Governador, passando pelos seguintes locais: Estrada do Galeão, Estrada da Cacuia, Rua Capitão Barbosa e Terminal de Barcas do Cocotá.

Ligação 17. Ligações hidroviárias na Lagoa da Tijuca, conectando a estação do Metrô Jardim Oceânico ao loteamento Península, ao Barra Shopping e ao Downtown. A ligação, ainda, propõe variante conectando Rio das Pedras àquela estação Jardim Oceânico e ao sistema BRT, no terminal de mesmo nome.

Parte II - Mapa das propostas de ligações para a ampliação da Rede Estrutural de Transportes (RET):





**Propostas para a Rede Estrutural de Transportes (RET):**

- |   |   |
|---|---|
| 01 - Deodoro/Santa Cruz                                     | 10 - Sulacap/Centro                               |
| 02 - Trecho 6 do Anel Viário                                | 11 - Estácio/Praça XV                             |
| 03 - Magarça/Estrada de Jacarepaguá                         | 12 - Leblon/DeI Castilho                          |
| 04 - Sepetiba/Avenida Brasil                                | 13 - Jardim Oceânico/Avenida Lúcio Costa/Alvorada |
| 05 - Sepetiba/Anel Viário/Estrada da Pedra                  | 14 - Rodoviária/Vila Isabel                       |
| 06 - Estrada do Piaí/Campo Grande (centro)/Avenida Brasil   | 15 - Gávea/Centro                                 |
| 07 - Estrada da Matriz/Campo Grande (centro)/Avenida Brasil | 16 - Corredor BRT Transcarioca/Cocotá (Barcas)    |
| 08 - Jardim Oceânico/Freguesia/Estrada da Boiúna            | 17 - Ligação Hidroviária na Lagoa da Tijuca       |
| 09 - Alvorada/Ilha do Fundão                                |   |

OBS.: Este anexo I do PMUS relaciona as principais propostas de ligações para a RET, em sugestão de traçado e modo de transporte. Os estudos complementares e detalhamento das soluções sugeridas devem ser realizados por ocasião da implementação de cada ligação.

**Legenda:**

- |                                    |                                       |                         |                           |
|------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| <b>RET EXISTENTE EM CONSTRUÇÃO</b> | <b>LIGAÇÕES PROPOSTAS</b>             | <b>OUTROS ELEMENTOS</b> |                           |
| — Rede de BRT                      | — Novas ligações propostas para a RET | — Isolinha - 100 metros | — Limite municipal do Rio |
| — Rede de metrô                    | — Rede de barcas                      | — Lagoas                | — Municípios do entorno   |
| — Rede de trem                     | — Rede de VLT                         | — Maciços               |                           |



**PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES

Escala: 1:200.000

Sistema de Projeção: Universal Transversa de Mercator (UTM) - SMTR; Relatórios PMUS-Rio, IPP, South American Datum 1969