

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 polos 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, 3 de abril de 2019; 455º ano da fundação da Cidade.
MARCELO CRIVELLA

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 inclusa 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;