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, micro-ônibus, 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.

Assinado Digitalmente por EMPRESA MUNICIPAL DE ARTES GRÁFICAS S/A - 68.697.333/0001-55
Data: Quinta-feira, 4 de Abril de 2019 às 3:44:14
Código de Autenticação: d0f2f5e5