

ANEXO I

PROJETO BÁSICO DESCRIÇÃO DAS REDES DE TRANSPORTES REGIONAIS – RTRs E DAS INFORMAÇÕES RELEVANTES SOBRE O ATUAL SISTEMA DE TRANSPORTES DO MUNICÍPIO

1. Apresentação

2. Definições

3. Forma e Procedimentos Gerais da Concessão

4. Da Definição da Concessionária

5. Do Direito de Exploração

5.1. Das Linhas e Serviços de Linhas

5.1.1. Inter-regiões

5.1.2. Região Centro

5.1.3. Intra-regiões

5.2. Dos Corredores Estruturais (BRTs) - Competência da Operação

5.3. Dos Terminais Urbanos

5.4. Das Regiões

6. Atuação do Poder Concedente e Direitos e Deveres dos Concessionários

6.1. Atuação do Poder Concedente: Auditoria, Fiscalização da Operação e Planejamento dos Serviços

7. Redes de Transportes Regionais

7.1. Descrição Operacional, Geográfica e Equipamentos Vinculados

7.1.1. Classificação Operacional

7.1.2. Delimitação Geográfica das Regiões

7.1.3. Mapas das RTRs

7.1.4. Listagem de Linhas e Serviços de Linhas por RTR

7.1.5. Listagem dos Terminais Urbanos Consolidados por RTR

7.1.6. Projeção da Taxa Anual de Crescimento Demográfico no Município do Rio de Janeiro

7.1.7. Caracterização dos Corredores Estruturais (BRTs) Projetado

7.2. Caracterização Econômica

7.2.1. Gratuidades

7.2.2. Bilhete Único

7.3.3. Política Tarifária Vigente

8. Sistema de Bilhetagem Eletrônica

9. Sistema de Informações

10. Sistema Atual de Transporte Público Sob Responsabilidade do Município do Rio de Janeiro

11. Ações Atuais na Administração do Sistema de Transportes Coletivos por Ônibus- STCO-RJ

12. Informações Complementares

13. Estudos Adicionais

1. Apresentação

1.1. O presente Anexo destina-se, precipuamente, a oferecer uma descrição da Forma e Procedimentos da Concessão, Atuação do PODER CONCEDENTE, Direitos e Deveres das CONCESSIONÁRIAS, dos preceitos da PROPOSTA TÉCNICA, do Período de Transição do sistema atual por PERMISSÃO para o novo sistema por CONCESSÃO, dispostos nos itens 3, 4, 5, 6 e 7, além da descrição Geográfica e Operacional - linhas, serviços de linha e dados operacionais relevantes - das **RTRs** objeto desta licitação, que se encontra no item 8 adiante, no qual são enumeradas as linhas/serviços de linhas que atualmente integram cada RTR, sendo cada linha e serviços de linha vinculado somente a uma única RTR . Ainda nesse item é apresentado o mapa geográfico do Município, com destaque para as delimitações geográficas da RTR em questão.

1.2. A descrição operacional contida no item 8 deste Anexo corresponde, em cada RTR, ao sistema de linhas atualmente em operação do Município, devidamente enquadradas nos Padrões Funcionais, constantes do Anexo VIII do edital, e nas condicionantes operacionais das RTRs.

1.3. Constam também do item 7 informações genéricas sobre características fundamentais do modelo de transportes das RTRs, a abranger:

- (i) A classificação das linhas e serviços de linhas, delimitação geográfica das regiões, mapas com linhas e serviços de linhas;
- (ii) Os equipamentos vinculados (terminais) e o crescimento da demanda por região ao longo do período da concessão;
- (iii) A caracterização dos corredores estruturais sob a (BRTs) ;
- (iv) A demonstração das gratuidades em vigor;
- (v) O delineamento geral do sistema de bilhete único;
- (vi) A política tarifária aplicada no Município, bem como a receita atual por região.

1.4. O item 9 tece considerações acerca do sistema de bilhetagem atualmente em vigor e o item 10 menciona a relação entre a CONCESSIONÁRIA e o PODER CONCEDENTE na prestação das informações para o controle e a avaliação dos SERVIÇOS prestados.

1.5. Integra também este Anexo uma descrição genérica do Sistema de Transporte Público, item 11, sob responsabilidade do Município do Rio de Janeiro, sem pretensão exaustiva, destinada a evidenciar a existência de outras modalidades de transporte, cujo impacto e interferência com os SERVIÇOS licitados deverão ser mensurados pelas próprias CONCESSIONÁRIAS.

1.6. São abordadas no item 12, de forma resumida, as ações que a Prefeitura do Rio de Janeiro, através da Secretaria Municipal de Transportes - SMTR vem empreendendo na busca de um Sistema Racionalizado e Integrado, objetivo maior nos Sistemas de Transportes Públicos.

1.7. O presente Anexo oferece ainda informações cujo conhecimento pelos CONCORRENTES se mostra relevante para a prestação dos SERVIÇOS. Estas informações complementares encontram-se descritas no item 13 adiante. Estudos adicionais, item 14, serão de inteira responsabilidade dos LICITANTES.

2. Definições

As definições utilizadas no presente Anexo encontram-se no Anexo X - Glossário do Edital.

3. Forma e Procedimentos Gerais da Concessão

3.1. O Sistema de Transportes Coletivos por Ônibus - STCO-RJ será operado por Redes de linhas constituídas, predominantemente, pela lógica regional, em regime de Concessão, conforme os critérios estabelecidos no CONTRATO.

3.2. A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar a criação, alteração ou extinção de serviços de linhas, obedecendo ao definido nos PADRÕES FUNCIONAIS, Anexo VIII.

3.3. O PODER CONCEDENTE determinará as modificações operacionais que julgar necessárias em cada RTR, visando a progressiva racionalização do sistema.

Tais modificações, nas linhas e serviços poderão abranger: criação ou extinção, modificações de itinerário, secção ou prolongamento, formação de sistemas tronco-alimentados etc. As modificações a serem impostas respeitarão o equilíbrio econômico de cada RTR.

3.4. O PODER CONCEDENTE determinará, respeitadas as condições de equilíbrio econômico de cada RTR, os Padrões Tecnológicos da composição da frota de cada tipo de linha e serviço, no que diz respeito tanto à capacidade veicular quanto aos itens de conforto, segurança e acessibilidade.

3.5. O PODER CONCEDENTE poderá determinar, às suas expensas, a instalação de Sistemas Inteligentes de Transportes – ITS – (sigla do inglês *Intelligent Transportation System*) nos veículos, com a finalidade de melhor fiscalizar a operação do sistema.

4. Da Definição da Concessionária

O critério de julgamento da licitação se pauta de acordo com o estabelecido no item 16 no corpo de edital.

5. Do Direito de Exploração

5.1. Das Linhas e Serviços de Linhas

Referente às intervenções a serem praticadas após o início de operação da CONCESSIONÁRIA vencedora.

5.1.1. Inter-regiões

Linhas de criação ou alteração exclusiva do PODER CONCEDENTE, poderá a CONCESSIONÁRIA solicitar tão somente alterações nos serviços de linhas a ela vinculados.

Delegação de Concessão Compartilhada entre as RTRs inseridas no percurso da linha, sendo operadas pro-rata extensão percorrida em cada região.

5.1.2. Região Centro

Linhas de criação ou alteração exclusiva do PODER CONCEDENTE, com delegação vinculada à CONCESSIONÁRIA da região de origem da linha.

As linhas e serviços de linha Região Centro serão operadas exclusivamente pela CONCESSIONÁRIA da região de origem da linha, independente do fato dessas percorrerem outras regiões, com ou sem captação de passageiros.

Poderá a CONCESSIONÁRIA solicitar tão somente alterações nos serviços de linhas a ela vinculados.

5.1.3. Intra-regiões

As linhas e serviços de linha intra-regiões serão de delegação vinculada à CONCESSIONÁRIA da região onde operam.

Poderá a CONCESSIONÁRIA solicitar criações ou extinção de linhas, bem como propor criação ou alterações nos serviços de linhas a ela vinculados.

5.2. Dos Corredores Estruturais (BRTs) - Competência da Operação

Fica estabelecido que a operação, quando da implantação dos corredores já previstos ou os que vierem a ser implantados, se dará exclusivamente pelo(s) concessionário(s) da(s) região(ões) em que o corredor passar, de forma integral ou proporcional, se for o caso, operados pro-rata, segundo o mercado atendido em cada região.

Serão de concessão compartilhada quando abranger mais de uma RTR e de concessão exclusiva quando estiver limitada a apenas uma RTR.

Tal exclusividade se aplica tão somente para a tecnologia BRTs, excluindo-se todas as demais que vierem a ser implementadas no Município do Rio de Janeiro.

No caso de concessão compartilhada, as CONCESSIONÁRIAS deverão se associar para operação do corredor de sua responsabilidade.

Os sistemas necessários à operação e controle do corredor deverão estar centralizados em um Centro de Controle Operacional (CCO) que ficará sobre a responsabilidade das CONCESSIONÁRIAS envolvidas, caso o corredor seja de operação compartilhada. Obrigatoriamente, neste CCO, deverá ser disponibilizado um espaço, cuja área será definida quando da implantação do BRT, para as instalações que o PODER CONCEDENTE julgar necessárias alocar.

5.3. Dos Terminais Urbanos

Fica estabelecido que a operação, manutenção e ampliação dos terminais hoje existentes, caberão à concessionária da região onde estão localizados., pelo prazo da concessão .

Os terminais da Região 1 (item 8.1.2) serão de responsabilidade compartilhada entre as concessionárias que os utilizarem.

5.4. Das Regiões

Delimitadas pelos Bairros, correspondendo cada região a uma RTR e a um lote, exceção feita à Região 1, de uso comum, portanto não caracterizando um lote para efeitos de licitação, sendo suas linhas internas, RTR-1, incluídas no lote atribuído a Concessionária da Região 2/ RTR-2.

6. Atuação do Poder Concedente e Direitos e Deveres das Concessionárias

6.1. Atuação do PODER CONCEDENTE: Auditoria, Fiscalização da Operação e Planejamento dos SERVIÇOS.

Entre outros pontos, estão explicitados no ANEXO III – Requisitos Mínimos, no corpo do Edital e no Contrato de Concessão:

- a) os padrões mínimos de operação,
- b) as ações de planejamento, fiscalização e auditoria.

7. Redes de Transportes Regionais – RTRs

7.1. Descrição Operacional, Geográfica e Equipamentos Vinculados

7.1.1. Classificação Operacional

As linhas têm sua Classificação Operacional, bem como a descrição dos Tipos de Serviços de linha atrelados, definidos nos Padrões Funcionais, ANEXO VIII - Regulamentos, com base:

a) Nos Parâmetros Funcionais e Hierárquicos:

- troncais principais, troncais secundárias, alimentadoras e interbairros.

b) Nas Áreas Geográficas de Operação:

- Radiais Sul, Radiais Norte/Oeste, Diametrais, Auxiliares Sul, Auxiliares Norte I, Auxiliares Norte II, Auxiliares Norte III, Auxiliares Oeste, Auxiliares Centro.

c) Nas Características de Demanda e do Material Rodante:

- Convencionais, Executivas I e Executivas II.

d) Na Movimentação pelas Regiões Operacionais:

- Intra-regiões, Inter-regiões e Região Centro

Os Serviços de Linha se subdividem em:

a) Serviços Complementares:

- Viagem Parcial (VP), Variante (SV), Rápido (SR) e Direto (SD).

b) Serviços Eventuais e

c) Serviços Noturnos.

7.1.2. Delimitação Geográfica das Regiões

Delimitadas pelos Bairros, correspondendo cada região a uma RTR e a um lote, exceção feita a Região 1. Apresentadas também as Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento (APs) envolvidas para melhor identificação.

(i) Região 1 – compreendendo os **Bairros**:

Centro, Cidade Nova, Estácio, Gamboa, Pça. da Bandeira, Santo Cristo e Saúde

Regiões Administrativas envolvidas: Portuária (I R.A.), Centro (II R.A.), Rio Comprido (III R.A.) e Tijuca (VII R.A.)

Áreas de Planejamento envolvidas: AP-1 e AP- 2.2

- A região central - Região 1 - é área de operação comum, sendo a operação de suas linhas internas atribuídas aos operadores da Região 2.

(ii) Região 2 – compreendendo os **Bairros**:

Alto da Boa Vista, Andaraí, Botafogo, Catete, Catumbi, Copacabana, Cosme Velho, Flamengo, Gávea, Glória, Grajaú, Humaitá, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Laranjeiras, Leblon, Leme, Maracanã, Rio Comprido, Rocinha, São Conrado, Santa Teresa, Tijuca, Urca, Vidigal e Vila Isabel.

Regiões Administrativas envolvidas: Rio Comprido (III R.A.), Botafogo (IV R.A.), Copacabana (V R.A.), Lagoa (VI R.A.), Tijuca (VIII R.A.), Vila Isabel (IX R.A.), Santa Teresa (XXIII R.A.) e Rocinha (XXVII R.A.).

Áreas de Planejamento envolvidas: AP-1, AP-2.1 e AP- 2.2.

(iii) Região 3 - compreendendo os Bairros:

Abolição, Acari, Água Santa, Anchieta, Bancários, Barros Filho, Benfica Bonsucesso, Brás de Pina, Cachambi, Cacuia, Caju, Cavalcanti, Cidade Universitária, Cocotá, Coelho Neto, Colégio, Complexo do Alemão, Cordovil, Costa Barros, Del Castilho, Encantado, Eng. Leal, Engenho da Rainha, Engenho de Dentro, Engenho Novo, Freguesia, Galeão, Guadalupe, Higienópolis, Honório Gurgel, Inhaúma, Irajá, Jacaré, Jacarezinho, Jardim América, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Lins e Vasconcelos, Mal. Hermes, Mangueira, Manguinhos, Maré, Maria da Graça, Méier, Moneró, Olaria, Parada de Lucas, Parque Anchieta, Parque Columbia, Pavuna, Penha, Penha Circular, Piedade, Pílares, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Quintino Bocaiúva, Ramos, Riachuelo, Ribeira, Ricardo de Albuquerque, Rocha, Rocha Miranda, Sampaio, São Cristóvão, São Francisco Xavier, Tauá, Todos os Santos, Tomás Coelho, Turiaçú, Vasco da Gama, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vigário Geral, Vila da Penha, Vila Kosmos, Vista Alegre e Zumbi.

Regiões Administrativas envolvidas: Portuária (I R.A.), São Cristóvão (VII R.A.), Ramos (X R.A.), Penha (XI R.A.), Inhaúma (XII R.A.), Méier (XIII R.A.), Irajá (XIV R.A.), Madureira (XV R.A.), Ilha do Governador (XX R.A.), Anchieta (XXII R.A.), Pavuna (XXV R.A.), Jacarezinho (XXVIII R.A.), Complexo do Alemão (XXIX R.A.), Complexo da Maré (XXX R.A.) e Vigário Geral (XXXI R.A.).

Áreas de Planejamento envolvidas: AP-1, AP-3.1, AP-3.2 e AP-3.3

(iv) Região 4- compreendendo os Bairros:

Anil, Barra da Tijuca, Bento Ribeiro, Camorim, Campinho, Cascadura, Cidade de Deus, Curicica, Freguesia de Jacarepaguá, Gardenia Azul, Grumari, Itanhangá, Jacarepaguá, Joá, Madureira, Osvaldo Cruz,

Pechincha, Pça Seca, Recreio dos Bandeirantes, Tanque, Taquara, Vargem Grande, Vargem Pequena e Vila Valqueire.

Regiões Administrativas Envolvidas: Jacarepaguá (XVI R.A.), Barra da Tijuca (XXIV R.A.) e Cidade de Deus (XXXIV R.A.)

Áreas de Planejamento envolvidas: AP-4

(v) Região 5- compreendendo os **Bairros:**

Barra de Guaratiba, Bangu, Campo dos Afonsos, Campo Grande, Cosmos, Deodoro, Gericinó, Guaratiba, Inhoaíba, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Paciência, Padre Miguel, Pedra de Guaratiba, Realengo, Santa Cruz, Santíssimo, Senador Camará, Senador Vasconcelos, Sepetiba e Vila Militar.

Regiões Administrativas envolvidas: Bangu (XVII R.A.), Campo Grande (XVIII R.A.), Santa Cruz (XIX R.A.), Guaratiba (XXVI RA) e Realengo (XXXIII R.A.)

Áreas de Planejamento envolvidas: AP-5.1, AP-5.2 e AP-5.3

Na figura abaixo, se encontram apresentadas as regiões correspondentes a cada RTR no Município do Rio de Janeiro.

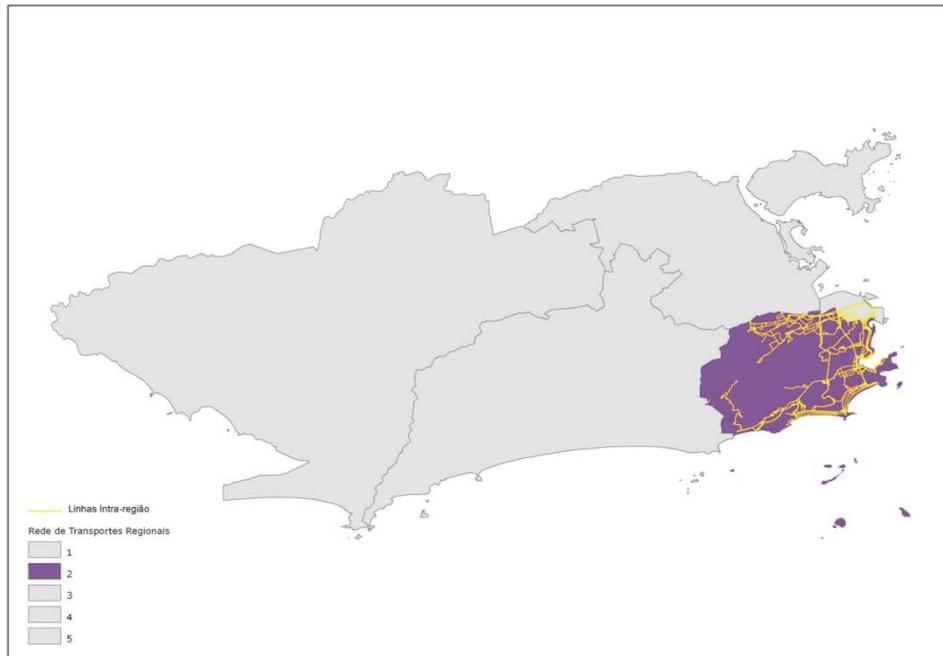


7.1.3. Mapas das RTRs

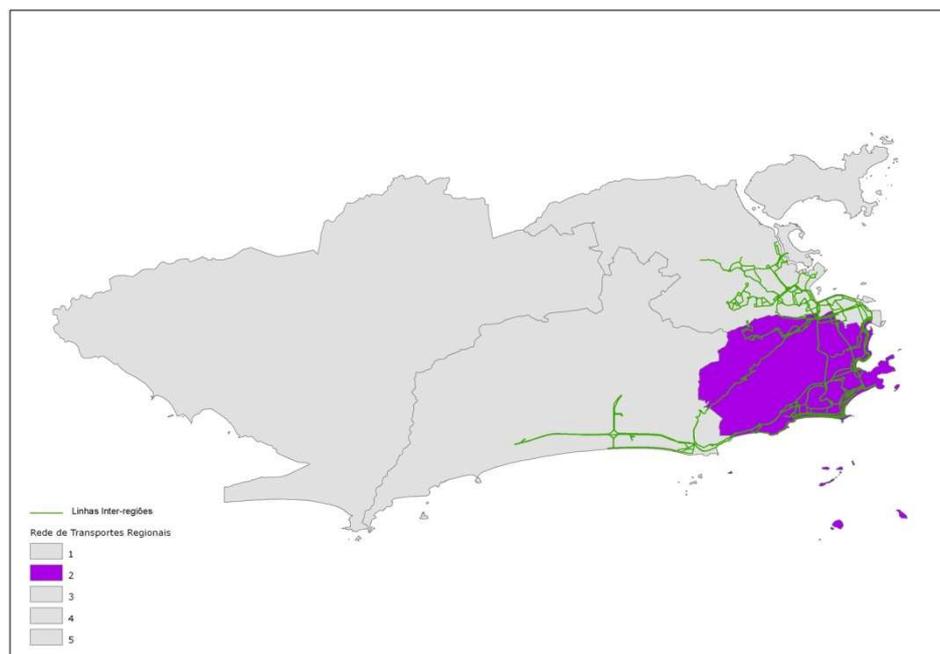
Nas figuras abaixo são apresentadas as linhas que compõem cada RTR, por linha intra-região, inter-região, região centro e geral.

RTR-1/ RTR-2

Linhas Intra-região



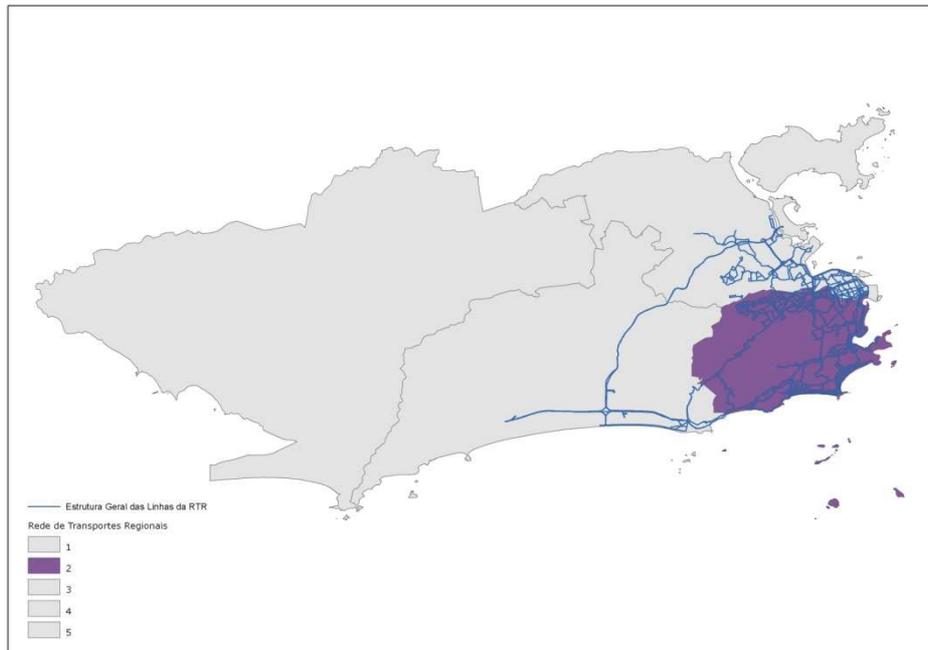
Linhas Inter-regiões



Linhas Região Centro

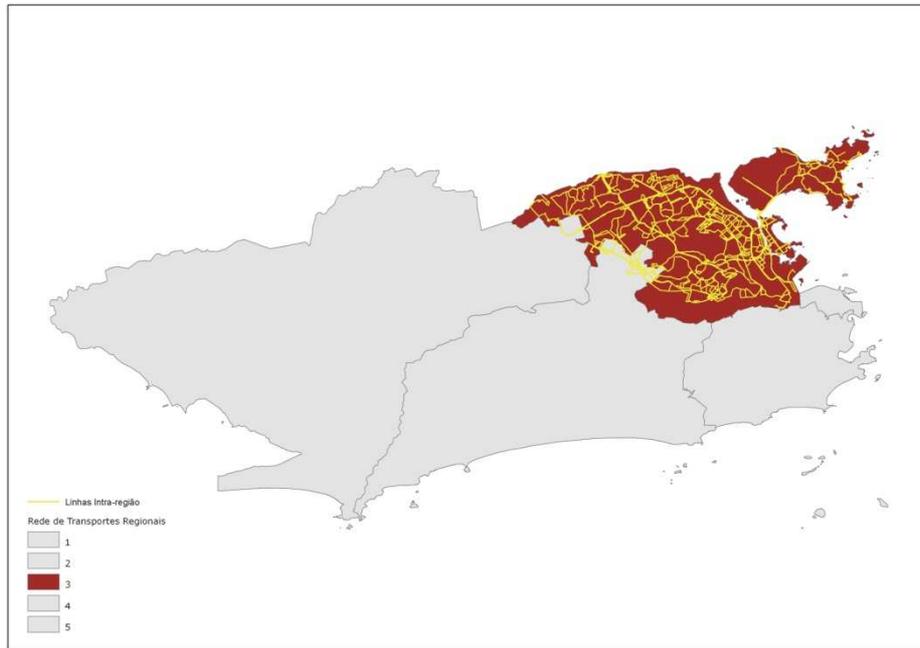


Estrutura Geral das Linhas da RTR-1/RTR-2

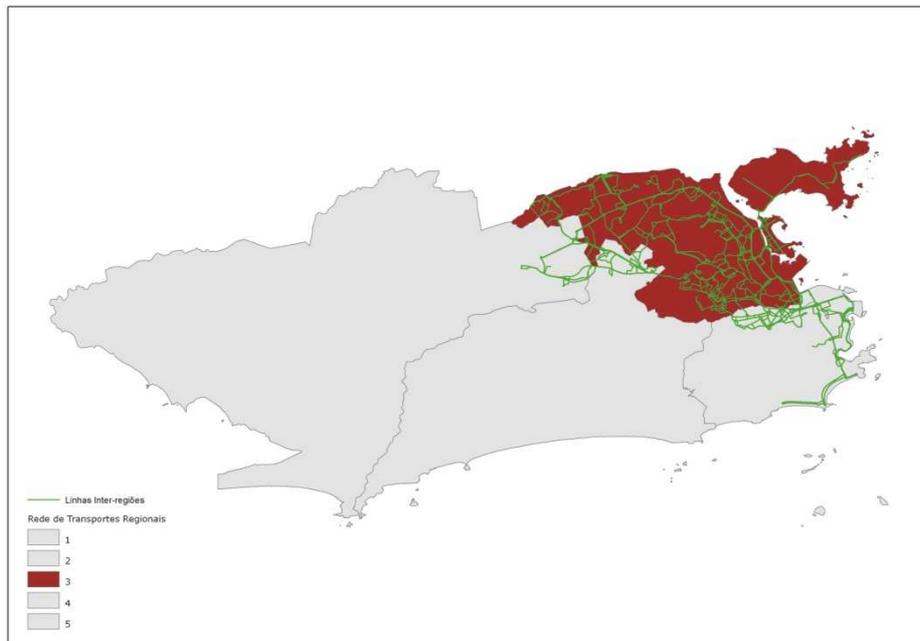


RTR-3

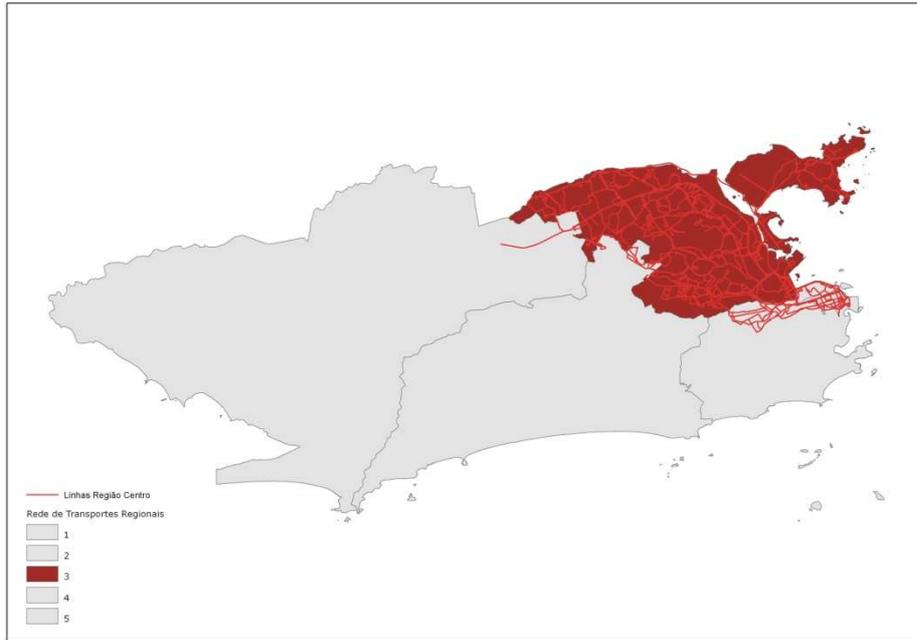
Linhas Intra-região



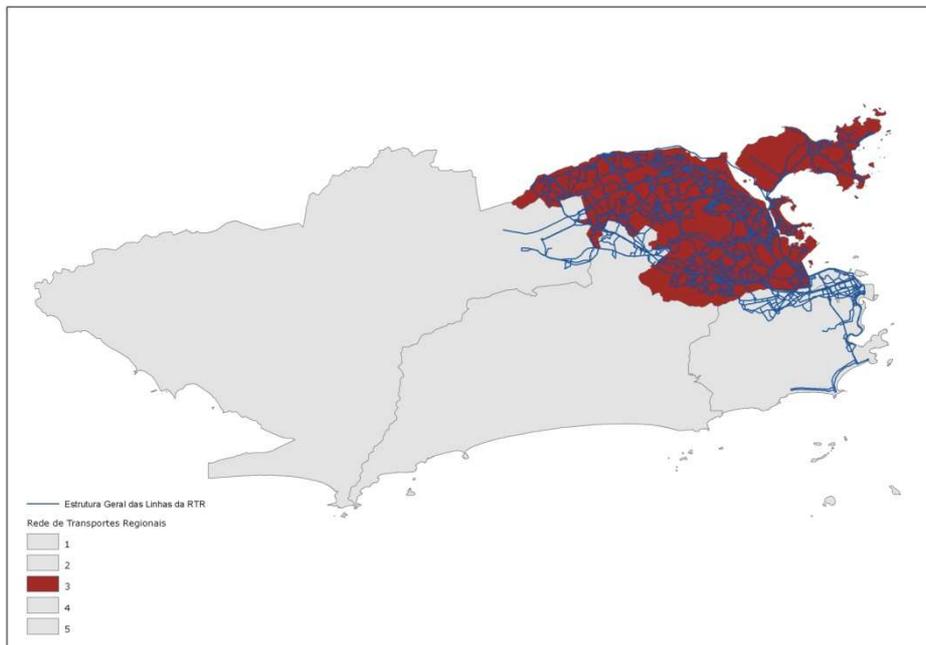
Linhas Inter-regiões



Linhas Região Centro

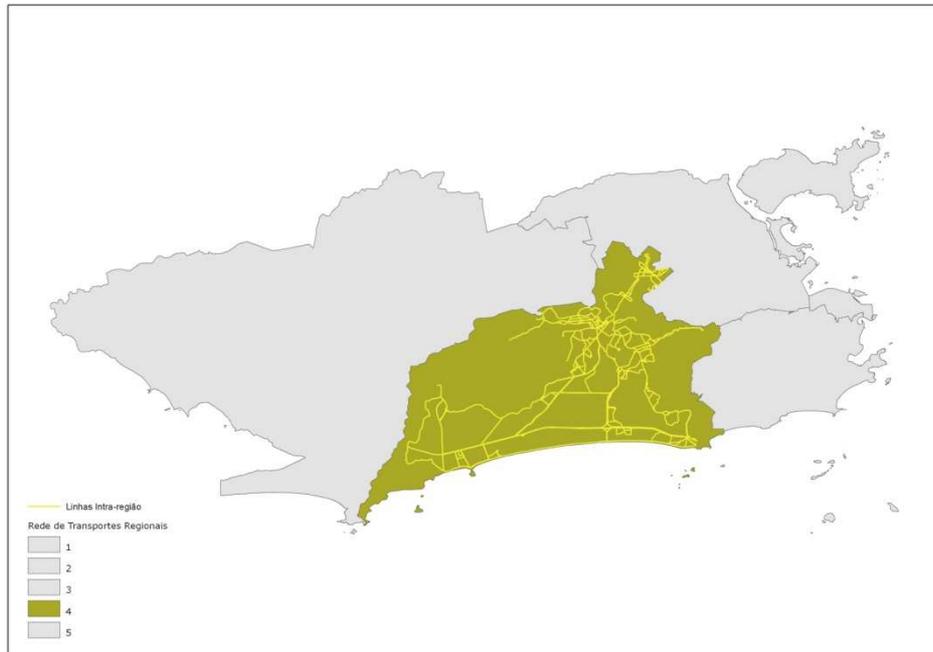


Estrutura Geral das Linhas da RTR-3

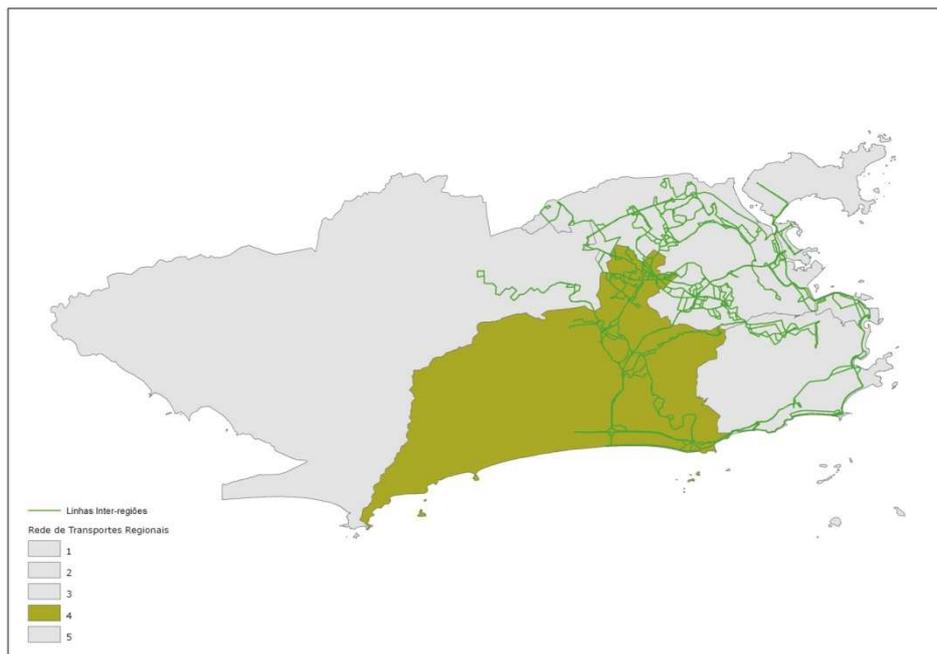


RTR-4

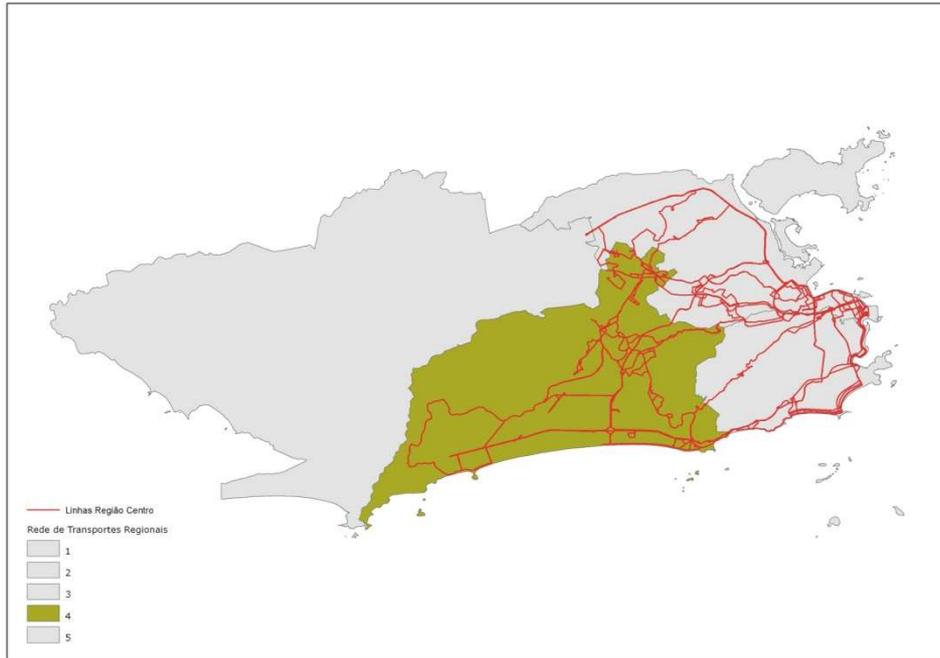
Linhas Intra-região



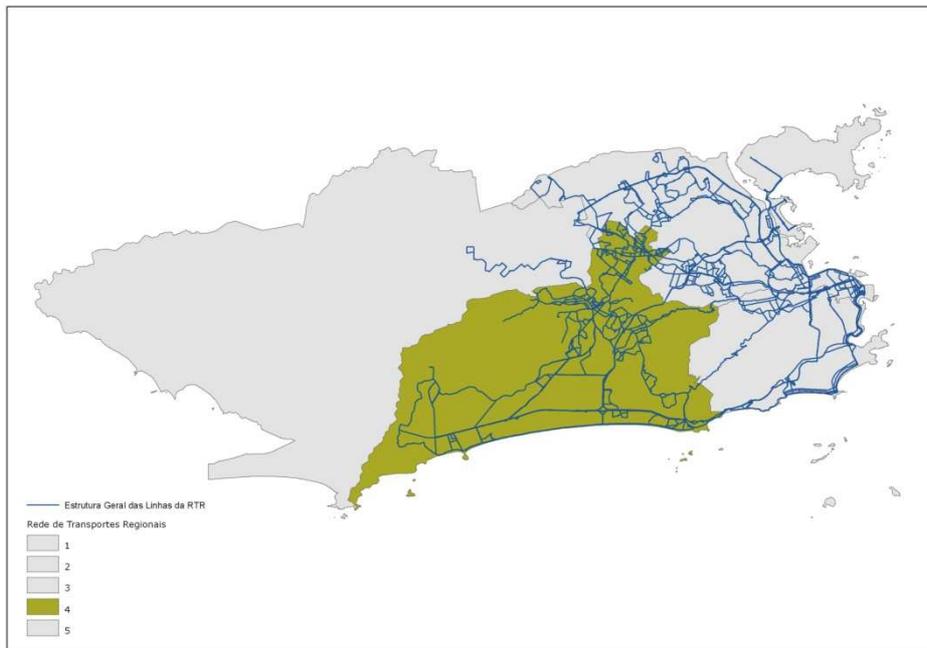
Linhas Inter-regiões



Linhas Região Centro

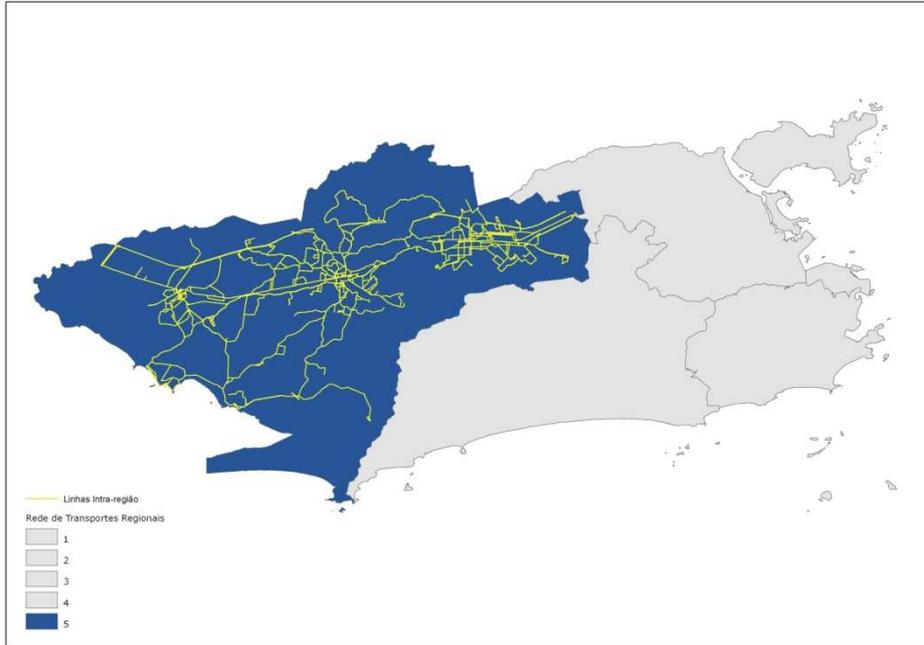


Estrutura Geral das Linhas da RTR-4

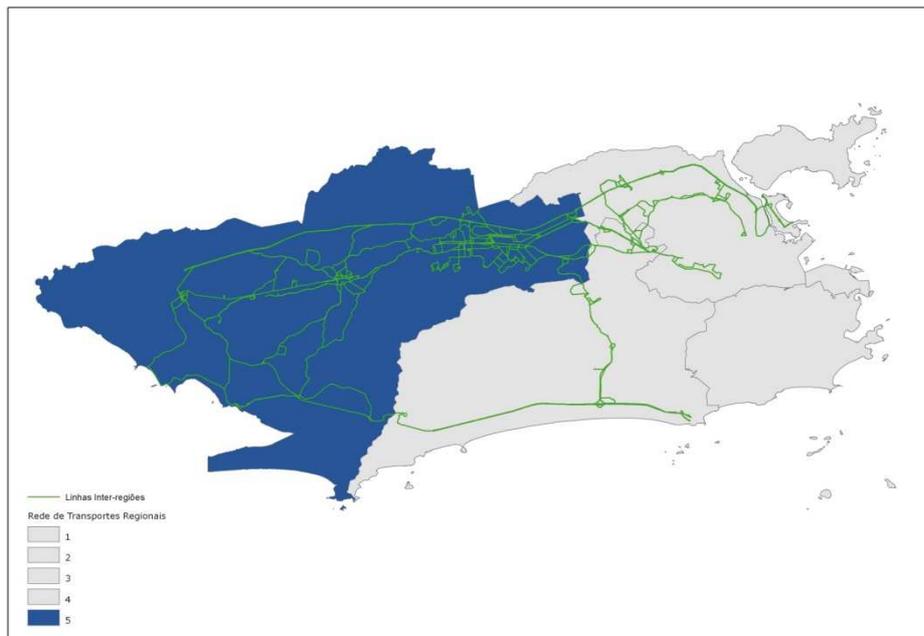


RTR-5

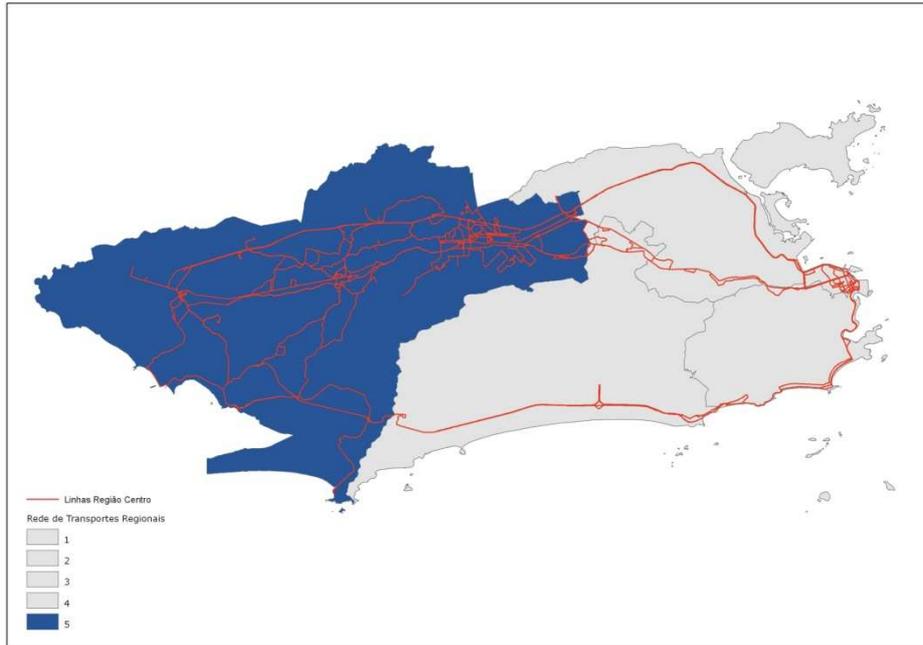
Linhas Intra- região



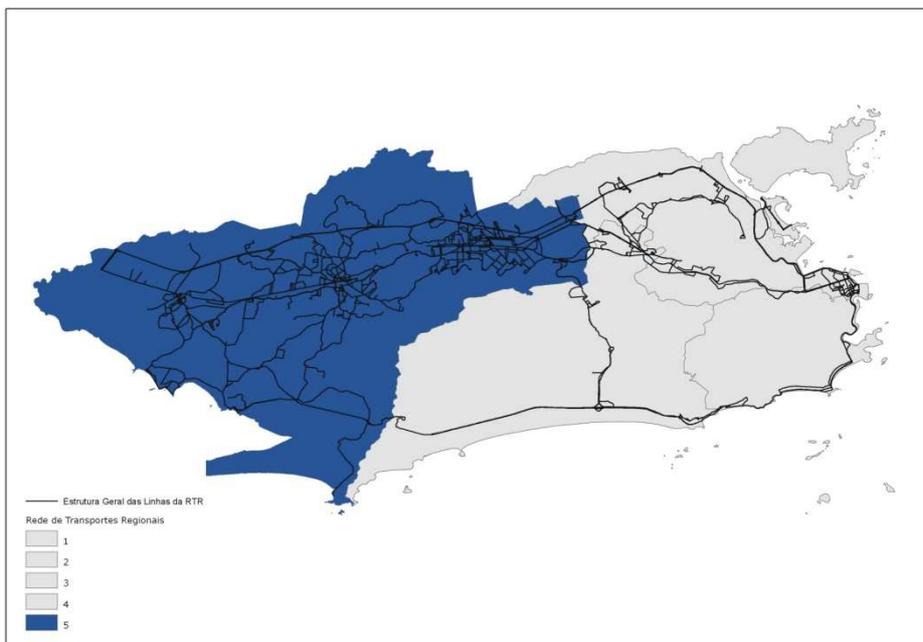
Linhas Inter-regiões



Linhas Região Centro



Estrutura Geral das Linhas da RTR-5



7.1.4. Listagem de Linhas e Serviços de Linhas por RTR:

As tabelas com informações de frota e dados operacionais encontram-se em meio digital conforme descrito no item 12 deste anexo.

Não integram o rol de linhas e serviços de linhas por RTR os serviços de integração operados diretamente pelas Concessionárias de serviços públicos de transporte metroviário e ferroviários (Metrô e Supervia).

7.1.5. Listagem dos Terminais Urbanos Consolidados por RTR

RTR	TERMINAL
1	Terminal da Misericórdia (Praça XV)
	Terminal Padre Henrique Otti (Santo Cristo)
	Terminal Procópio Ferreira (Central)
	Terminal Subterrâneo - Av. Alfredo Agache
	Terminal Jamil Amiden
2	Terminal do Cosme Velho
	Terminal da PUC (Gávea)
	Terminal Rodoviário da Usina - Carlos Manes Bandeira
3	Terminal Américo Ayres (Méier)
	Terminal Arquiteto Pacciello (Méier)
	Terminal Arquiteto Marlo Costa e Souza (Pavuna)
	Terminal sob o Viaduto João XXIII (Penha Circular)
	Terminal da Integração (Ribeira)
	Terminal Rodoviário Enock Anselmo dos Santos (Amarelinho)
	Terminal Rodoviário da Lobo Júnior
4	Terminal da Joatinga (Barra)
	Terminal da Alvorada (Barra)
	Terminal do Terreirão (Recreio)
	Terminal Deputado José de Souza Marques (Cascadura)
	Terminal Arquiteto Julius Sass (Anil)
	Terminal Rodoviário Urbano de Madureira
	Terminal de Cascadura (N. Senhora do Amparo)
	Terminal de Curicica
5	Terminal da Serrinha (Campo Grande)
	Terminal Rodoviário Urbano de Santa Cruz (Terminal Álvaro Alberto)

7.1.6. Projeção da Taxa Anual de Crescimento Demográfico no Município do Rio de Janeiro

Projeção da população, segundo as Regiões Administrativas -2011-2020

Regiões Administrativas	Bairros	2011	%	2012	%	2014	%	2015	%	2016	%	2020
Total		5 972 313	0,3%	5 989 354	0,6%	6 023 437	0,3%	6 040 479	0,3%	6 061 560	1,4%	6 145 886
I -Portuária	Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde	32 268	-2,0%	31 622	-4,1%	30 329	-2,1%	29 683	-2,1%	29 070	-8,4%	26 616
II - Centro	Centro	27 005	-3,3%	26 110	-6,9%	24 319	-3,7%	23 424	-3,3%	22 651	-13,7%	19 559
III - Rio Comprido	Catumbi, Cidade Nova, Estácio e Rio Comprido	58 596	-2,1%	57 343	-4,4%	54 837	-2,3%	53 584	-2,2%	52 407	-9,0%	47 697
IV - Botafogo	Botafogo, Catete, Cosme Velho, Flamengo, Glória, Laranjeiras e Urca	203 538	-1,5%	200 417	-3,1%	194 175	-1,6%	191 054	-1,6%	187 963	-6,6%	175 602
V - Copacabana	Copacabana e Leme	137 569	-1,5%	135 480	-3,1%	131 301	-1,6%	129 211	-1,6%	127 140	-6,5%	118 859
VI - Lagoa	Gávea, Humaitá, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Leblon, São Conrado	155 056	-1,1%	153 282	-2,3%	149 734	-1,2%	147 960	-1,2%	146 127	-5,0%	138 796
VII - São Cristóvão	Benfica, Mangueira, São Cristóvão e Vasco da Gama	52 239	-2,7%	50 806	-5,6%	47 939	-3,0%	46 506	-2,8%	45 217	-11,4%	40 061
VIII - Tijuca	Alto da Boa Vista, Praça da Bandeira e Tijuca	150 508	-1,7%	147 883	-3,5%	142 634	-1,8%	140 010	-1,8%	137 462	-7,4%	127 270
IX - Vila Isabel	Andaraí, Grajaú, Maracanã e Vila Isabel	156 860	-1,6%	154 310	-3,3%	149 209	-1,7%	146 658	-1,7%	144 155	-6,9%	134 146
X - Ramos	Bonsucesso, Mangueiras, Olaria e Ramos	142 956	-0,6%	142 145	-1,1%	140 523	-0,6%	139 712	-0,7%	138 769	-2,7%	134 999
XI - Penha	Brás de Pina, Penha e Penha Circular	293 867	-0,8%	291 418	-1,7%	286 520	-0,9%	284 070	-0,9%	281 412	-3,8%	270 777
XII - Inhaúma	Del Castilho, Engenho da Rainha, Higienópolis, Inhaúma, Maria da Graça e Tomás Coelho	110 376	-1,6%	108 601	-3,3%	105 050	-1,7%	103 275	-1,7%	101 531	-6,9%	94 556
XIII - Méier	Abolição, Água Santa, Cachambi, Encantado, Engenho de Dentro, Engenho Novo, Jacaré, Lins de Vasconcelos, Méier, Piedade, Pilares, Riachuelo, Rocha, Sampaio, São Francisco Xavier e Todos os Santos	340 341	-1,5%	335 144	-3,1%	324 749	-1,6%	319 552	-1,6%	314 396	-6,6%	293 769
XIV - Irajá	Colégio, Irajá, Vicente de Carvalho, Vila Cosmos, Vila da Penha e Vista Alegre	176 193	-1,4%	173 777	-2,8%	168 943	-1,4%	166 526	-1,5%	164 096	-5,9%	154 373
XV - Madureira	Bento Ribeiro, Campinho, Cascadura, Cavalcanti, Engenheiro Leal, Honório Gurgel, Madureira, Marechal Hermes, Oswaldo Cruz, Quintino Bocaiuva, Rocha Miranda, Turiaçu e Vaz Lobo	340 989	-0,9%	337 767	-1,9%	331 323	-1,0%	328 101	-1,0%	324 670	-4,2%	310 949
XVI - Jacarepaguá	Anil, Curicica, Freguesia (Jacarepaguá), Gardênia Azul, Jacarepaguá, Pechincha, Praça Seca, Tanque, Taquara e Vila Valqueire	537 909	1,1%	543 976	2,2%	556 111	1,1%	562 179	1,0%	567 859	4,0%	590 583
XVII - Bangu	Bangu, Padre Miguel e Senador Camará	446 341	0,4%	448 269	0,9%	452 124	0,4%	454 051	0,3%	455 484	1,3%	461 214
XVIII - Campo Grande	Campo Grande, Cosmos, Inhoaíba, Santíssimo e Senador Vasconcelos	591 039	1,7%	601 142	3,4%	621 349	1,6%	631 452	1,6%	641 506	6,3%	681 722
XIX - Santa Cruz	Paciência, Santa Cruz e Sepetiba	362 892	1,3%	367 593	2,6%	376 995	1,2%	381 697	1,2%	386 212	4,7%	404 273
XX - Ilha do Governador	Bancários, Cacuia, Cidade Universitária, Cocotá, Freguesia (Ilha do Governador), Galeão, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Moneró, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Ribeira, Tauá e Zumbi	209 849	-0,2%	209 473	-0,4%	208 719	-0,2%	208 343	-0,3%	207 735	-1,2%	205 304
XXI - Ilha de Paquetá	Paquetá	3 310	-0,4%	3 297	-0,8%	3 270	-0,4%	3 256	-0,5%	3 240	-2,1%	3 173
XXII - Anchieta	Anchieta, Guadalupe, Parque Anchieta e Ricardo de Albuquerque	156 857	0,0%	156 891	0,0%	156 959	0,0%	156 993	-0,1%	156 849	-0,4%	156 273
XXIII - Santa Teresa	Santa Teresa	34 132	-1,8%	33 522	-3,6%	32 303	-1,9%	31 693	-1,9%	31 104	-7,6%	28 747
XXIV - Barra da Tijuca	Barra da Tijuca, Camorim, Grumari, Itanhangá, Joá, Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande e Vargem Pequena	318 295	5,6%	336 177	10,6%	371 942	4,8%	389 824	5,7%	411 938	21,5%	500 394
XXV - Pavuna	Acari, Barros Filho, Coelho Neto, Costa Barros, Parque Columbia e Pavuna	200 197	0,0%	200 263	0,1%	200 394	0,0%	200 460	-0,1%	200 297	-0,3%	199 645
XXVI - Guaratiba	Barra de Guaratiba, Guaratiba e Pedra de Guaratiba	172 753	5,0%	181 375	9,5%	198 620	4,3%	207 242	5,1%	217 716	19,2%	259 610
XXVII - Rocinha	Rocinha	71 818	2,1%	73 361	4,2%	76 448	2,0%	77 991	2,1%	79 602	8,1%	86 046
XXVIII - Jacarezinho	Jacarezinho	28 681	-2,2%	28 044	-4,5%	26 771	-2,4%	26 134	-2,3%	25 540	-9,3%	23 166
XXIX - Complexo do Alemão	Complexo do Alemão	61 404	-0,6%	61 020	-1,3%	60 250	-0,6%	59 865	-0,7%	59 426	-3,0%	57 670
XXX - Maré	Maré	129 114	1,0%	130 467	2,1%	133 173	1,0%	134 526	0,9%	135 786	3,7%	140 827
XXXI - Vigário Geral	Cordovil, Jardim América, Parada de Lucas e Vigário Geral	#DIV/0!										
XXXIII - Realengo	Campo dos Afonsos, Deodoro, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Realengo e Vila Militar	234 965	-0,3%	234 332	-0,5%	233 068	-0,3%	232 436	-0,4%	231 553	-1,5%	228 020
XXXIV - Cidade de Deus	Cidade de Deus	34 395	-1,0%	34 049	-2,0%	33 357	-1,0%	33 011	-1,1%	32 647	-4,5%	31 192

Fonte de dados: Armazen de Dados - IPP - PCRJ

Fonte dos dados brutos: IBGE/Censo Demográfico de 1980, 1991 e 2000; Ministério da Saúde (SIM).

Cálculo e tabulação: IBGE-ENCE (convênio IPP / IBGE / SCIENCE 2002)

Estimativa dos autores (Kaizô Iwakami Beltrão, Ana Amélia Camarano, Solange Kanso e Sonoe Sugahara)

7.1.7. Caracterização dos Corredores Estruturais (BRTs) Projetados

Sistemas tronco-alimentados, implantados ao longo de vias com elevado volume de viagens por ônibus, e com possibilidade de ultrapassagem nas estações. Serão operados em vias segregadas do tráfego geral, destinando-se a atender demanda elevada, constituídos por linhas troncais (paradora e expressa), operadas por ônibus articulados e alimentadas por um sistema de ônibus a ser definido a partir da racionalização do sistema atual de ônibus. Deverão se integrar físico e tarifariamente aos modais de grande capacidade.

Os BRTs a serem implantados terão o PODER CONCEDENTE como responsável pela execução de toda a infraestrutura viária necessária ao seu perfeito funcionamento, ficando a futura Concessionária responsável pela compra do material rodante, bem como a implantação dos sistemas necessários ao perfeito funcionamento do corredor.

Caberá ao PODER CONCEDENTE a responsabilidade pelo detalhamento de todo esquema operacional necessário para implantação deste sistema tronco-alimentado, que, obrigatoriamente, deverá ser implantado pela CONCESSIONÁRIA.

A CONCESSIONÁRIA será a responsável pela manutenção do corredor troncal, dos sistemas e estações.

No Município, estão projetados ou em fase de projeto os seguintes BRTs:

- **BRT TRANSCARIOCA**

O projeto básico deste BRT já se encontra elaborado. Constitui-se numa ligação franca e direta entre as regiões Norte da Cidade e a Barra da Tijuca, como um sistema tronco-alimentado. Irá operar em via segregada do tráfego geral, se estendendo da Barra da Tijuca até a Penha, atravessando as RTRs 4 e 3 e com extensão aproximada de 28 km, ao longo dos quais utiliza as principais artérias dos bairros atravessados.

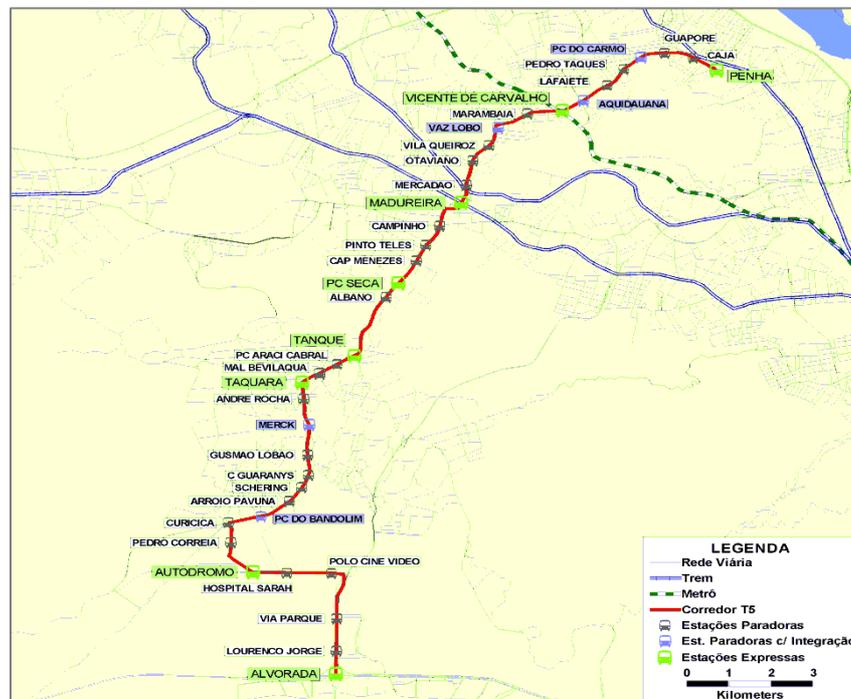
O corredor irá atravessar os bairros/ localidades da Barra da Tijuca, Curicica, Cidade de Deus, Taquara, Tanque, Praça Seca, Campinho, Madureira, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Praça do Carmo, Penha Circular e Penha.

Destina-se a atender demanda elevada, cuja expectativa inicial é de cerca de 380.000 passageiros/dia, sendo constituído por duas linhas troncais (paradora e expressa). A integração com os meios de transporte sobre trilhos também foi priorizada, com a previsão de estações integradas àqueles modos. Isto ocorreu tanto nos cruzamentos com a SUPERVIA - ramais Deodoro e Belford Roxo, em Madureira, e Gramacho, na Penha - como com a Linha 2 do METRÔ, em Vicente de Carvalho.

Estão previstos dois terminais, Alvorada e Penha, além de 6 estações duplas (expresso/ paradoras) e 30 estações simples (paradoras).

O início de operação do trecho Barra da Tijuca - Madureira está previsto para julho de 2012.

BRT TRANSCARIOCA



▪ **BRT TRANSOESTE**

Ligação entre a Zona Oeste e a Barra da Tijuca com a implantação de um sistema tronco alimentado, racionalizando o sistema de transporte atual por ônibus, além de implantar o túnel da Grota Funda e parte do Anel Viário da Cidade do Rio de Janeiro. Atravessa as RTR's 5 e 4, tendo início no entroncamento da Estrada da Pedra em Guaratiba com a Av. das Américas e final no Jardim Oceânico na Barra da Tijuca.

O corredor irá atravessar os bairros de Guaratiba, Barra de Guaratiba, Recreio dos Bandeirantes e Barra da Tijuca.

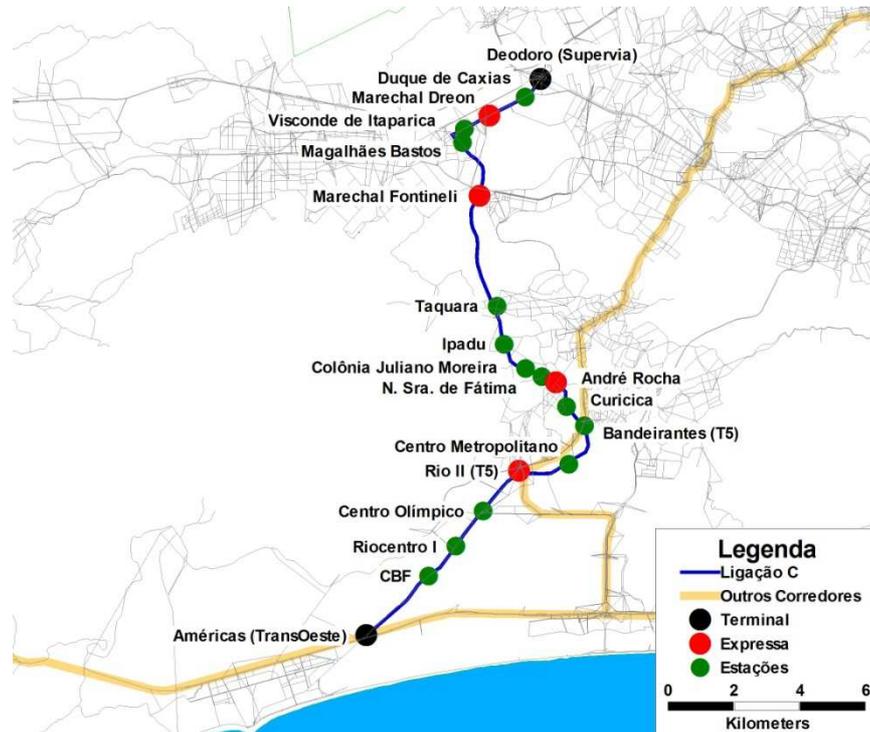
A sua extensão é de aproximadamente 40 km, se desenvolvendo em quase a sua totalidade ao longo da Av. das Américas. Destina-se a atender demanda atual de aproximadamente 135.000 passageiros/dia, com previsão de se constituir de pelo menos duas linhas troncais (paradora e expressa) atendidas, inicialmente, por 24 estações paradoras e 5 estações expressa/paradoras. Os terminais inicialmente projetados deverão se localizar no Jardim Cinco Marias e no Jardim Oceânico.

Deverá se integrar com os outros dois BRT's a serem implantados: TRANSCARIOCA e TRANSOLIMPICO.

O detalhamento do projeto básico de transportes está em fase de conclusão, sendo que a previsão de término das obras e entrada em operação do BRT é em maio de 2012.

O detalhamento do projeto básico está em fase de conclusão, sendo que a previsão de conclusão das obras e entrada em operação do BRT é em dezembro de 2014.

BRT TRANSOLÍMPICO



7.2. Caracterização Econômica

7.2.1. Gratuidades.

As gratuidades legalmente amparadas referentes ao serviço objeto da presente CONCESSÃO serão obrigatoriamente cumpridas, mediante utilização de equipamento validador do Bilhete Eletrônico, perfeitamente adequado ao Sistema de Bilhetagem implantado no MUNICÍPIO, interoperável com os demais sistemas de transporte em operação no âmbito da Cidade do Rio de Janeiro em todos os veículos da frota determinada.

7.2.2. Bilhete Único

Substituirá o modelo em vigência, onde os ônibus do atual Sistema Coletivo de Transporte Regular operam por meio de uma tarifa modal, podendo ainda os serviços com Ar Condicionado operarem com preços diferenciados, além das linhas Executivas, que também apresentam preços próprios.

As regras de implantação do Bilhete Único, bem como a nova política tarifária, estarão reguladas pelo sistema do Bilhete Único, onde constam os princípios, o modelo tarifário, repartição de receitas, prazos de implantação, utilização dos direitos de viagem, os fatores e a periodicidade da revisão tarifária, entre outras normas estabelecidas.

7.2.3. Política Tarifária Vigente

A política tarifária vigente distingue dois Sistemas de Transportes Coletivos por Ônibus (STCO), o Sistema Convencional e o Sistema Especial e três grupos tarifários, assim descritos:

- Sistema Convencional

O Sistema Convencional é composto de ônibus tipo urbano com ou sem Ar Condicionado sendo operado por ônibus tipo Urbano, Micromaster e Microônibus.

O subsistema sem Ar Condicionado possui uma tarifa única para todas as linhas, cujo valor é de R\$ 2,35 (dois reais e trinta e cinco centavos) desde 06 de fevereiro do corrente. Há ainda a integração tarifária ônibus-ônibus, em 28 linhas que servem à Barra da Tijuca, e com outros sistemas estruturais de TC como o Metrô, trens suburbanos (Supervia) e com as barcas da baía de Guanabara (Barcas S.A.).

Estas integrações tarifárias prevêm uma redução de 20% (vinte por cento) da soma das tarifas integradas no caso ônibus-ônibus e 30% (trinta por cento) no caso do Metrô, dos trens e das barcas, esta última com operação

nas linhas que servem ao terminal de Cocotá, na Ilha do Governador a um preço de R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos).

O subsistema Com Ar Condicionado tem a tarifa estabelecida de acordo com a extensão da linha. As tarifas vigentes são:

Quilometragem	Tarifa (R\$)
< 30,0	2,50
30,1 até 50,0	2,70
50,1 até 70,0	2,90
70,1 até 90,0	3,00
> 90,0	4,70

Neste subsistema também há tarifa integrada ônibus-ônibus e também com o Metrô.

- Sistema Especial

O Sistema Especial é composto por ônibus tipo rodoviário, com ou sem Ar Condicionado.

Opera linhas radiais, cujas tarifas variam de R\$ 8,50 (oito reais e cinquenta centavos) a R\$ 12,60 (doze reais e sessenta centavos) para os ônibus dotados de Ar Condicionado e de R\$ 6,50 (seis reais e cinquenta centavos) a R\$ 11,00 (onze reais) para os ônibus Sem Ar Condicionado ou Com o Ar Condicionado inoperante.

- Sistema Intermunicipal

O Sistema Intermunicipal é gerido pelo Governo do Estado e não será aqui descrito, pois não faz parte do escopo deste edital.

O Sistema de Transporte bem como a Política Tarifária Vigente, poderá ser alterada pelo PODER CONCEDENTE para atender os objetivos da concessão.

8. Sistema de Bilhetagem Eletrônica

Todos os ônibus do atual sistema coletivo de transportes regular operam por meio do sistema de bilhetagem eletrônica, o que diversifica os valores cobrados na utilização do serviço de transporte e permite a criação de integrações temporais entre os diversos serviços de transporte da cidade.

A Bilhetagem Eletrônica possibilita, ainda, o fornecimento diário de dados sobre as viagens realizadas, sobre o número de passageiros transportados e sobre as gratuidades. A Bilhetagem Eletrônica, com o uso do cartão eletrônico, proporciona maior segurança aos USUÁRIOS e aos CONCESSIONÁRIOS, ao diminuir, de maneira expressiva, o volume de dinheiro dentro dos ônibus.

As modalidades de cartões eletrônicos utilizados atualmente são os seguintes:

- a) Cartão de Vale-Transporte: cartões adquiridos pelos empregadores ou pessoas jurídicas de direito público e fornecidos aos beneficiários do vale-transporte.
- b) Cartão Usuário ao Portador: cartão que pode ser adquirido por qualquer USUÁRIO do serviço de transporte.
- c) Cartão de Benefício: cartões utilizados pelos beneficiários de gratuidades.
- d) Cartão de Bilhete Único Metropolitano: cartões adquiridos pelos empregadores ou pessoas jurídicas de direito público e fornecidos aos beneficiários do vale-transporte utilizados nas integrações entre a rede de Transporte Metropolitana e a rede Municipal.

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica obedecerá o estabelecido na Lei 3167 de 2000 e suas alterações.

9. Sistema de Informações

Ressalvado o contrato e o eventual plano de contas, as CONCESSIONÁRIAS deverão possuir infra-estrutura e logística para disponibilizar ao PODER CONCEDENTE, todas as informações relativas à Balanço, Balancete e demais

informações pertinentes à verificação econômica e financeira das CONCESSIONÁRIAS e ao movimento de passageiros pagantes ou não pagantes, conforme descrito no Anexo III deste Edital.

10. Sistema Atual de Transporte Público sob Responsabilidade do Município do Rio de Janeiro

O atual Sistema de Transporte Público regulado pelo Município do Rio de Janeiro é composto pelos seguintes sistemas:

- (i) pelo Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus - STCO – RJ, objeto da presente licitação;
- (ii) pelo Sistema de Transportes Público Local – STPL, sistema de transporte suplementar ao Sistema Ônibus;
- (iii) pelo Sistema de Táxi;
- (iv) pelo Sistema de Transporte Escolar, que busca garantir a segurança e o conforto dos estudantes, além de proporcionar a redução dos problemas de circulação no entorno das escolas, fator importante para a melhoria das condições do trânsito;
- (v) pelo Sistema de Transporte Complementar, que opera em áreas de difícil acesso, conhecido como “Cabritinhos”.

11. Ações Atuais na Administração do Sistema de Transportes Coletivos por Ônibus - STCO-RJ

Tem por fim criar uma rede de transporte integrada, através, entre outras ações, da:

- Correta verificação dos padrões de eficiência, eficácia e equidade na operação dos serviços das atuais permissionárias, buscando sempre, na definição de novos serviços de linhas, aumento e/ou renovação de frotas e etc, a sua maior otimização operacional sem perda na qualidade ofertada;
- Revisão dos Padrões Técnicos (a tecnologia veicular), dos Padrões Funcionais (o regulamento das modificações operacionais), do Código Disciplinar (direitos e

deveres na operação) e estudos para a Padronização das Pinturas dos Coletivos, visando a facilidade de identificação e escolha do deslocamento desejado;

- Criação, ainda em estudos finais, de diversos corredores para ônibus, tipo BRT's, por exemplo: Corredor da Ilha do Governador – ligação Ilha x Centro, Corredor Transcarioca – ligação Barra x Penha, Corredor TransOeste – ligação Santa Cruz x Barra; Corredor Transolímpico – ligação Barra x Deodoro, etc., os quais certamente terão por fim um transporte mais dinâmico e racionalizado.
- Incremento da estrutura de fiscalização dos modais rodoviários, com objetivos de garantir a qualidade e o equilíbrio econômico do sistema e não permitindo o transporte clandestino

12. Informações Complementares

Constituem parte integrante deste Anexo os seguintes documentos, disponibilizados em meio digital, a serem retirados juntamente com o presente Edital:

- Dados e Parâmetros Operacionais do Sistema de Transporte Coletivo do Rio de Janeiro, contendo informações sobre:
 - a) a descrição dos itinerários da rede atual e sua extensão;
 - b) o número de viagens/ hora pico de cada linha/serviços de linhas (constantes da planilha com a listagem de linhas e serviços de linhas por RTR);
 - c) o tempo de viagem de cada linha/ serviços de linhas (constantes da planilha com a listagem de linhas e serviços de linhas por RTR);
 - d) mapa digitalizado da rede e sistema viário;
 - e) planilha com a listagem de linhas e serviços de linhas por RTR.

13. Estudos Adicionais

Estudos Complementares de Demanda (dados da Pesquisa de Origem e Destino, Demanda horária das linhas e serviços, por sentido, na hora pico e entre-pico, etc); Estimativas de Receitas; Rede Matemática; etc; serão de responsabilidade do Licitante, se assim achar necessário.