



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

Lei nº \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

Data: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

**AUTÓGRAFO Nº 082 /2015**

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 004/2015**

**ORIGEM Nº 004/2015**

**EMENTA: INSTITUI O PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE – PB, ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**AUTOR: PODER EXECUTIVO**

**KSPF//...**

**AUTÓGRAFO Nº 082 /2015**

**PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 004/2015**

**ORIGEM Nº 004/2015**

**EMENTA: INSTITUI O PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE CAMPINA GRANDE – PB, ESTABELECE AS DIRETRIZES PARA O ACOMPANHAMENTO E O MONITORAMENTO DE SUA IMPLEMENTAÇÃO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

#### **CAPÍTULO I - DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 1º.** Fica instituído o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Campina Grande - PB – PLANMOB-CG – com estabelecimento das diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica com o objetivo de efetivar a Política Municipal de Mobilidade Urbana.

**Art. 2º.** O PLANMOB-CG, de que trata o art. 1º, da presente lei, tem por finalidade orientar as ações do Município de Campina Grande - PB no que se refere aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

**Art. 3º.** O PLANMOB-CG deve guardar compatibilidade com o Plano Diretor do Município de Campina Grande - PB, estabelecido pela Lei Complementar nº 003, de 09 de outubro de 2006, com as normas e condições para parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no Município, previstas pela Lei Orgânica do Município, e com as normas de acessibilidade previstas no Decreto Federal nº 5.296, de 31 de outubro de 2004.

**Art. 4º.** O PLANMOB-CG, que tem como fundamento as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, estabelecida pela Lei de Mobilidade Urbana nº 12.587/2012, cumprirá 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 nas cidades; e
- V. consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana

### Seção I - Dos Conceitos e Definições

**Art. 5º.** Para os efeitos desta Lei, ficam estabelecidos os seguintes conceitos e definições:

- I. ACESSIBILIDADE:** consiste na facilidade de acesso e uso de ambientes, produtos e serviços por qualquer pessoa e em diferentes contextos; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**
- II. ACESSIBILIDADE AMBIENTAL:** possibilidade e condições de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**
- III. ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- IV. ACESSO:** permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**
- V. ALINHAMENTO:** a linha divisória entre o lote, prédio ou terreno e o espaço público de vias e logradouros, conformando a testada;
- VI. ANEL VIÁRIO:** via que se caracteriza por circundar a malha urbana, possibilitando o tráfego de veículos de passagem sem adentrar a área central da cidade;

VII. **BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

VIII. **BIKE SHARE (BICICLETAS DE ALUGUEL):** sistemas de empréstimo de bicicletas em estações distribuídas na malha urbana das cidades muitas vezes integradas ao sistema de transporte público coletivo por ônibus. Permitindo ao usuário tomar a bicicleta em um pólo (estações de guarda da bicicleta) e entrega em outro pólo em um tempo pré determinado. Elas necessitam de uma rede de estações de atendimento, um centro de controle para sistema de cobrança e/ ou controle de uso e manutenção.

IX. **BUS RAPID SERVICE (BRS):** sistema de transporte coletivo urbano que se caracteriza pelas faixas preferenciais de ônibus, pela implantação de um conjunto de medidas que possibilitam a melhoria na qualidade do serviço do transporte público por ônibus, incluindo a racionalização das linhas, o escalonamento dos pontos de parada, a fiscalização eletrônica para controle de acesso de veículos particulares e um eficaz sistema de informação ao usuário.

X. **BUS RAPID TRANSIT (BRT):** sistema de transporte coletivo urbano ou metropolitano por ônibus de média e/ou alta capacidade, com alto desempenho e qualidade.

a. Assegurado pela velocidade operacional, *regularidade dos headways*, (intervalos de tempo entre os veículos), em pistas ou faixas exclusivas, pelo pagamento antecipado da passagem por sistemas eletrônicos;

b. embarque e desembarque em nível, sistema seguro de informação aos usuários, e pelos equipamentos tecnológicos nos ônibus estações e garagens que possibilitam o seu monitoramento em tempo real através de Centros de Controle Operacional, proporcionando regularidade, pontualidade, confiabilidade e segurança;

c. com capacidade para fluxo de 2 mil a 20 mil passageiros por hora , com velocidade de 20 km/h a 30 km/h e custo de R\$ 17 milhões a R\$26 milhões por Km construído.

XI. **CAIXA DE RUA:** conjunto de faixas, normalmente contidas entre meio-fios, que compõem as pistas veiculares do arruamento; podemos adotar esta nomenclatura

XII. **CALÇADA:** parte do logradouro, normalmente segregada e em nível diferente, destinada ao trânsito de pedestres e à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins, composta de faixa de circulação e faixa de serviço;

XIII. **CANTEIRO CENTRAL:** espaço compreendido entre os bordos internos das pistas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional e esteticamente; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

XIV. **CICLOFAIXAS:** parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica;

XV. **CICLOFAIXAS DE LAZER:** implantadas por meio de sinalização permanente ou temporária podem ser compreendidas como um programa educativo.

XVI. **CICLORROTAS ou ROTA CICLÁVEL:** caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

XVII. **CICLOVIAS:** pistas segregadas do tráfego de veículos motorizados, dimensionadas para a circulação independente de bicicletas, podem ser utilizadas para lazer ou deslocamento do trabalho e serviços, podem ligar regiões da cidade como alimentar articulações da rede de transporte do município.

XVIII. **CUL-DE-SAC:** espaço para retorno de veículos ao final de uma rua sem saída;

XIX. **DIVISÃO MODAL:** participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

XX. **ESTACIONAMENTO DISSUASÓRIO:** estacionamento público ou privado, integrado ao sistema de transporte urbano, com o objetivo de dissuadir o uso do transporte individual;

XXI. **FAIXA DE CIRCULAÇÃO/ PASSEIO:** parte da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres; (NR)

XXII. **FAIXA COMPARTILHADA:** faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

XXIII. **FAIXA DE DOMÍNIO:** superfície lindeira às rodovias e anel viário, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

XXIV. **FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS:** faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

**XXV. FAIXA PARA TRAVESSIA DE PEDESTRE:** sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via;

**XXVI. FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO:** faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

**XXVII. FAIXA DE SERVIÇO:** parte da calçada, preferencialmente permeável, adjacente ao meio-fio destinada à locação de mobiliários e equipamentos urbanos e de infraestrutura, vegetação, postes de sinalização, grelhas, rebaixo de meio-fio para acesso de veículos aos imóveis, lixeiras, postes de iluminação e eletricidade, tampas de inspeção e outros correlatos;

**XXVIII. GESTÃO DA DEMANDA ou GERENCIAMENTO DA DEMANDA:** medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

**XXIX. ILHA:** obstáculo físico, inserido na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;

**XXX. IMPEDÂNCIA:** elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres ou outras modalidades de transporte, tais como: mobiliário urbano, entradas de edificações e vitrines junto ao alinhamento, vegetação e postes de sinalização;

**XXXI. INTERSEÇÃO:** todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação;

**XXXII. LOGÍSTICA URBANA:** estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

**XXXIII. LOGRADOURO:** espaço livre, destinado à circulação pública de veículos e de pedestres, reconhecido pela municipalidade, que lhe confere denominação oficial; são as ruas, travessas, becos, avenidas, praças e pontes;

**XXXIV. MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos vários meios de transporte;

**XXXV. MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL:** realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

XXXVI. **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XXXVII. **MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XXXVIII. **OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA:** conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

XXXIX. **PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

XL. **PASSEIO / FAIXA DE PEDESTRES:** parte da calçada destinada a *livre* circulação de pedestres; (NR)

XLI. **PISO TÁTIL:** piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;

XLII. **PISTA EXCLUSIVA:** faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

XLIII. **POLÍTICA DE PREÇO:** política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

XLIV. **PÓLO GERADOR VIAGEM (PGV):** tratados anteriormente na literatura como Pólos Geradores de Tráfego (PGT), são empreendimentos ou eventos de distinta natureza que desenvolvem atividades capazes de influenciar na infraestrutura urbana e no uso do solo das áreas onde estão inseridos e de conformidade com a disposição da Lei Federal nº. 10.257 de 2001.

XLV. **RAMPA:** inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento;

XLVI. **REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** compreende os sistemas de média e alta capacidade de transporte, operados por diferentes tecnologias como ônibus, VLT e metrô;

**XLVII. RODOVIA:** estrada que converge para a malha urbana e permite conectar o Município com outras cidades ou regiões;

**XLVIII. ROTATÓRIA:** tratamento viário que organiza a trajetória dos veículos e que induz à diminuição da velocidade em cruzamentos;

**XLIX. ROTAS URBANAS DE CARGA:** são vias, rodovias eanel viário inseridos na malha urbana para fins de circulação de veículos de carga;

**L. SEPARADOR FÍSICO:** elemento que delimita o uso de determinada área;

**LI. SEÇÃO TRANSVERSAL FINAL:** largura total da via incluindo pista de rolamento, calçadas, ciclovias e canteiros centrais;

**LII. SISTEMA DE ALTA, MÉDIA CAPACIDADE:** sistemas, nas diversas modalidades de transporte, com capacidade variando entre 10.000 (dez mil) a 80.000 (oitenta mil) passageiros/hora/sentido.

**LIII. SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA:** conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

**LIV. SISTEMA VIÁRIO:** conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;

**LV. TRINCHEIRA:** obra de construção civil destinada a servir de passagem sob um determinado local;

**LVI. TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO:** serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

**LVII. TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL:** meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

**LVIII. 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;





ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

**LIX. TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL:** serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

**LX. TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

**LXI. TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

**LXII. VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS (VLT):** sistema sobre trilhos, caracterizado que opera com carros únicos ou pequenas composições em vias exclusivas em nível, nível elevado, subterrâneo ou, ocasionalmente, em tráfego partilhado nas vias urbanas, implantado mediante estudo de viabilidade técnica sendo indicado quando o trecho de operação atingir a demanda mínima de operação de 10 a 45 mil passageiros hora/sentido podendo atingir o limite de 45 mil passageiros hora/sentido ou modificado mediante melhorias da capacidade tecnológica do material rodante, com velocidade de 20 km/h a 30 km/h e custo de R\$ 60 milhões a R\$ 79 milhões por Km construído.

**LXIII. VIA:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central;

**LXIV. VIA ARTERIAL:** via caracterizada por interseções em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias locais, possibilitando o trânsito entre as regiões da cidade;

**LXV. VIA COLETORA:** via que coleta e distribui o tráfego oriundo de vias locais, permitindo também os itinerários de transporte coletivo dentro, preferencialmente, de cada bairro;

**LXVI. VIA ESTRUTURAL:** via que constitui a ossatura principal do Sistema Viário, dando suporte ao transporte coletivo urbano;

**LXVII. VIA LOCAL:** via que dá suporte ao tráfego local;

**LXVIII. VIA MARGINAL:** via implantada às margens das rodovias, anel viário, ferrovias, cursos d'água, permitindo a circulação e acesso às edificações lindeiras, sem prejudicar a fluidez e segurança das rodovias;

**LXIX. VIA PARA PEDESTRES:** via que destina-se à circulação de pedestres, permitindo a circulação de veículos com acesso controlado, quando necessário;

LXX. **VIADUTO:** obra de construção civil destinada a transpor uma depressão de terreno ou servir de passagem superior;

**Parágrafo único.** Para efeito de complementação, serão consideradas as definições e conceitos do Plano Diretor do Município de Campina Grande - PB.

## **Seção II - Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos Gerais do PLANMOB-CG.**

**Art. 6º.** O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Campina Grande – PLANMOB-CG é o instrumento orientador e normativo de sua Política de Mobilidade Urbana, buscando garantias para a locomoção com segurança e fluidez, de todos os tipos de veículos, bem como dos pedestres em suas diversas modalidades.

**Parágrafo Único.** Nestes termos, o PLANMOB-CG obedece aos seguintes princípios:

- I. reconhecimento do espaço público como bem comum, titularizado pelo município;
- II. universalidade do direito de se deslocar e de usufruir a cidade; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- III. acessibilidade ao portador de deficiência física ou de mobilidade reduzida; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado (NR)**
- IV. desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- V. gestão democrática e controle social de seu planejamento e avaliação;
- VI. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos de transporte e serviços; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- VII. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- VIII. segurança nos deslocamentos para promoção da saúde e garantia da vida; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

IX. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação do serviço de transporte urbano. **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**Art. 7º.** O PLANMOB-CG orienta-se pelas seguintes diretrizes: **5ª DIRETRIZ Financiamento (NR)**

I. priorização dos pedestres e dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

II. criação de medidas de desestímulo à utilização do transporte individual motorizado;

III. integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito do Município;

IV. integração com as políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para seu aprimoramento;

V. mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas no Município; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

VI. priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

VII. desenvolvimento do sistema de transporte coletivo do ponto de vista quantitativo e qualitativo; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

VIII. integração dos diversos meios de transporte; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**IX.** planejamento da mobilidade urbana orientado pelo gerenciamento de demanda; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

X. estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

XI. fomento a pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e à acessibilidade no trânsito e no transporte; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

XII. busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do PLANMOB-CG;

XIII. promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do PLANMOB-CG; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

XIV. priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão do sistema viário para a implantação da rede estruturante de transporte público coletivo. **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**Art. 8º.** O PLANMOB-CG tem como objetivo geral, proporcionar o acesso amplo e democrático aos espaços públicos municipais, garantindo a acessibilidade universal e cidadã, a equidade de direitos e deveres sobre o uso dos sistemas de mobilidade, a segurança no trânsito e a livre circulação de pessoas e de mercadorias, orientada sempre para a inclusão social. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado.**

## **CAPÍTULO II - DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE CAMPINA GRANDE – PLANMOB-CG**

### **Seção I - Do conteúdo do PLANMOB-CG**

**Art. 9º.** O PLANMOB-CG contemplará:

I. os objetivos estratégicos coerentes com os princípios e diretrizes da Política Municipal de Mobilidade Urbana;

II. as metas de curto, médio e longo prazo;

**III.** monitoramento do sistema de mobilidade urbana; **4ª DIRETRIZ: Gerenciamento PlanMob. (NR)**

IV. ações e políticas que associam o uso e a ocupação do solo à capacidade de transporte, de forma a contribuir para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade e a garantir retorno social e econômico dos investimentos em infraestrutura, propondo alterações na legislação, quando necessário;



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

V. medidas que contribuam para a diminuição do impacto ambiental do sistema de mobilidade urbana, tanto na redução de emissões de poluentes locais e globais, quanto na diminuição do impacto nas áreas e atividades urbanas, bem como para a racionalização da matriz de transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado, 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR) e 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

VI. programas, projetos e infraestruturas destinados aos modos de transporte não motorizados, que deverão contemplar a sua integração aos demais modos de transporte e adequação à política municipal de promoção da saúde da população e conter:

a) a identificação das vias prioritárias para circulação de pedestres no acesso ao transporte coletivo, com vistas à sua melhoria por meio da ampliação e manutenção dos passeios; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

b) a previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas, ciclovias e ciclorrotas; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a iluminação de travessias e de calçadas, a sinalização indicativa para o pedestre, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

d) ações de estímulo ao uso da bicicleta, contemplando a sinalização indicativa para o ciclista, ações educativas focadas em segurança, implantação de paraciclos, bicicletários e sistema de informação para o deslocamento por bicicletas, dentre outras; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

VII. os serviços de transporte coletivo em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo e suas tecnologias; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

b) a composição das linhas do sistema convencional; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

c) o sistema suplementar de transporte coletivo; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

d) demais serviços de transporte coletivo, tais como o transporte escolar, o transporte fretado, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

VIII. as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana voltadas para o transporte coletivo, especificando as áreas prioritárias a serem definidas por meio de:

a) construção de vias, pistas e faixas exclusivas e preferenciais para o transporte público coletivo; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

IX. o sistema viário em conformidade com o sistema viário previsto na legislação urbanística municipal, contendo: **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

a) circulação viária;

b) sinalização viária;

c) projeto paisagístico;

d) revitalização da infraestrutura do sistema viário;

e) pavimentação;

f) áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X. Promover a acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

XI. a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

XII. a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, a partir do conceito de logística urbana, de forma a compatibilizar a movimentação de passageiros com a distribuição das cargas, respeitando e garantindo o espaço de circulação das mesmas de forma eficiente e eficaz no espaço urbano; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

XIII. ações referentes aos polos geradores de tráfego, de forma a equacionar estacionamento e operações logísticas, porém sem estimular o acesso por modos de transporte individual, e melhorar o acesso por modos de transporte coletivos e não motorizados, incluindo espaços internos para o estacionamento de bicicletas; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

XIV. política de estacionamento integrada às diretrizes do planejamento urbano municipal, que contribua para a racionalização da matriz de transportes do Município e defina as áreas de estacionamentos dissuasórios integrados ao sistema de transporte urbano; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

XV. a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana.

## Seção II - Dos Objetivos Estratégicos

**Art. 10.** O PLANMOB-CG contemplará, no mínimo, os seguintes objetivos estratégicos:

I. Tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o percentual de viagens em modos de transporte coletivos em relação ao total de viagens em modos motorizados; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

II. promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade priorizando os modos de transporte não motorizados e o transporte público coletivo urbano; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

III. promover a segurança no trânsito por meio de um amplo processo de educação para a mobilidade e estímulo ao uso dos meios de transporte coletivos e não motorizados; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

IV. assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso de modos não motorizados; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

V. tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

VI. tornar a mobilidade urbana um fator de equidade urbana.

**Art. 11.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar o transporte público mais atrativo frente ao transporte individual, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I. implantação de rede estruturante do transporte coletivo, com integração dos sistemas Não Motorizados; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

II. ampliação das ações de priorização relacionadas ao transporte coletivo no sistema viário; **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

III. modernização dos sistemas de informação relacionados ao transporte coletivo; **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

IV. ampliação da integração física e temporal, operacional e tarifária do transporte coletivo; **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

V. diversificação dos modos de transporte coletivo, mediante estudo de viabilidade técnica e de demanda, de modo a não comprometer o equilíbrio econômico financeiro do sistema de transporte público de passageiros; **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

VI. desestímulo ao uso do transporte individual de modo articulado à melhoria do transporte coletivo; **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

VII. promoção do programa de educação para a mobilidade por meio de ações educativas centradas no objetivo de mudança da percepção da população quanto aos usos do transporte individual e coletivo; **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

VIII. promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento e controle do transporte coletivo e de orientação aos usuários. **2ª DIRETRIZ Transporte (NR).**

**Art. 12.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a melhoria contínua dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias: **5ª DIRETRIZ Financiamento. (NR)**

I. fomento à implantação de sistemas de gestão da qualidade;

II. fomento a implantação do comitê de acessibilidade municipal; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

III. modernização dos métodos e processos de fiscalização dos serviços de transporte, tornando-os mais eficazes; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

IV. monitoramento sistemático do grau de satisfação da população em relação aos serviços de transporte e trânsito; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**





ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

V. disseminação de informações sobre o sistema de mobilidade urbana e sua operação, propiciando a escolha otimizada, pela população, dos meios de deslocamento; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

VI. modernização dos equipamentos e instalações relacionados ao transporte coletivo. **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**Art. 13.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de promover a segurança no trânsito, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias: **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

I. reestruturação da atividade fiscalizatória com ênfase na garantia da segurança, orientação aos usuários e operação do trânsito;

II. garantia de espaços adequados e de direitos preferenciais aos pedestres nas intervenções no sistema de mobilidade urbana; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

III. promoção da modernização tecnológica dos equipamentos de monitoramento, controle do tráfego e orientação aos usuários, com vistas à melhoria da segurança no trânsito;

IV. desenvolvimento de projetos de educação para mobilidade, com foco nos públicos mais vulneráveis, em especial, os pedestres, os idosos, os motociclistas e os jovens condutores; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

V. priorização de iniciativas, projetos e investimentos que potencializem a segurança no trânsito.

**Art. 14.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria da qualidade ambiental e estimulem o uso dos modos de transporte não motorizados, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

I. difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável, enfatizando a sua importância para o meio ambiente e qualidade de vida;

II. monitoramento da evolução tecnológica dos meios de transporte e indução da adoção de tecnologias limpas ou menos poluentes pelos prestadores de serviços de transporte público; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

III. atuação articulada com órgãos reguladores e gestores do meio ambiente, com vistas a reduzir as emissões veiculares e a poluição sonora e visual; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

IV. garantia da valorização do espaço urbano nas intervenções de mobilidade, atuando em parceria com os demais órgãos e entidades da Administração Pública;

V. estímulo ao uso de transportes não motorizados, por meio do gerenciamento da demanda, da integração aos demais modos de transporte e da melhoria da oferta de equipamentos e infraestrutura, especialmente calçadas e ciclovias. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

VI. Monitoramento das questões relacionadas a Acessibilidade no município por meio do Comitê de Acessibilidade Municipal **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

**Art. 15.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

**I.** regulação dos serviços de mobilidade urbana no sentido de torná-los economicamente viáveis, garantindo a sua qualidade para os usuários e a modicidade das tarifas; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**II.** adequação do planejamento, ordenamento e operação da logística urbana, atuando em cooperação com entidades públicas e privadas, em consonância com as políticas de uso e ocupação do solo, desenvolvimento econômico e gestão da mobilidade; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**Art. 16.** Com vistas a atingir o objetivo estratégico de tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social, o Poder Executivo priorizará as seguintes estratégias:

**I.** adequação da infraestrutura e da frota de veículos, em conformidade com os requisitos de acessibilidade universal; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

**II.** garantia de cobertura espacial e temporal para atendimento aos usuários de transporte público. **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

### **Seção III - Dos Instrumentos de Gestão**

**Art. 17.** Para viabilizar as estratégias definidas na Seção II deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão do sistema municipal de mobilidade urbana, tais como:

- I.** restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizado *em* locais e horários predeterminados; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- II.** dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizado; **2ª DIRETRIZ: Transporte e 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- III.** implantação de estacionamentos dissuasórios; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**
- IV.** controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições; **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- a)** *Fica terminantemente proibido Carga e Descarga no Centro da Cidade das 7:00 horas às 18:00 horas. (NR)*
- b)** *O inciso V do caput deste artigo, será regulamentado por Lei de Carga e Descarga pela Câmara Municipal de Campina Grande no prazo máximo de 90 (noventa) dias após essa Lei Complementar ser sancionada.(NR)*
- V.** implantação de políticas de uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte coletivo, que terão as seguintes finalidades para a efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana: **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**
- a)** permitir revisão de adensamento de áreas mediante reestruturação dos corredores de transporte. Realizado após estudos técnicos pelo órgão gestor municipal e plano de intervenções na área para garantia do desestímulo ao uso indiscriminado de veículos automotores particulares. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**
- b)** obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**
- c)** implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente destinados a modos de transporte não motorizado, que devem ser estimulados;
- d)** melhoria e ampliação da infraestrutura e da rede viária estrutural, priorizando os transportes coletivos, transportes não motorizados e as ligações regionais e perimetrais que contribuem para a desconcentração e descentralização urbanas. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**
- VI.** priorização das obras relacionadas aos projetos viários prioritários, constante da legislação urbanística municipal, associada à implantação da rede estruturante do transporte público coletivo; **2ª DIRETRIZ: Transporte e 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

VII. fiscalização com vistas a garantir a conservação e a implantação de passeios em logradouros públicos, nos termos do disposto nos artigos 20 e 21 da Lei nº 5.410, de 23 de dezembro de 2013, que instituiu o Código de Obras do Município; **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado e 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

VIII. definição de políticas de preços dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público, utilização de descontos, subsídios e desoneração tarifária e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para o transporte público, modos coletivos e não motorizados e tecnologias ambientalmente limpas; **2ª DIRETRIZ: Transporte. (NR)**

IX. estabelecimento de consórcios, convênios e acordos com municípios da Região Metropolitana de Campina Grande - PB, com vistas à gestão coordenada dos sistemas de mobilidade urbana, na forma da lei. **2ª DIRETRIZ: Transport e 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR.)**

### **CAPÍTULO III - DA SISTEMÁTICA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICAS DO PLANMOB-CG**

#### **Seção I - Do Monitoramento e da Avaliação do PLANMOB-CG**

X. **Art. 18.** O monitoramento da implementação do PLANMOB-CG, no que toca à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, será realizado pelo Comitê Técnico de Mobilidade Urbana criado pela Lei Municipal n 5.417 de 07 de fevereiro de 2014. **4ª DIRETRIZ: Gerenciamento PlanMob. (NR)**

**Parágrafo único.** O monitoramento do cumprimento do Plano de Mobilidade Urbana deverá ser apurado anualmente e divulgados no Balanço Anual da Mobilidade Urbana, a ser disponibilizado na página eletrônica da Prefeitura Municipal de Campina Grande e divulgado anualmente na realização do Seminário Cidade Expressa cuja data foi estabelecida pela Lei Municipal n 5.416 de 07 de fevereiro de 2014.



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

## Seção II - Da Revisão do PLANMOB-CG

**Art. 19.** As revisões periódicas do PLANMOB-CG serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município, e deverão contemplar minimamente:

**I.** análise da situação do sistema municipal de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos; **4ª DIRETRIZ Gerenciamento PlanMob. (NR)**

**II.** avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazo. **4ª DIRETRIZ Gerenciamento PlanMob. (NR)**

§ 1º. A avaliação do progresso da implantação do **PLANMOB-CG** a que se refere o inciso I deste artigo deverá levar em consideração os relatórios anuais de balanço efetuados pelo Comitê Técnico de Mobilidade Urbana - CTMU. **4ª DIRETRIZ Gerenciamento PlanMob. (NR)**

§ 2º. A elaboração do diagnóstico e do prognóstico a que se refere o caput deste artigo compete a uma Comissão Técnica designada pelo Prefeito Municipal. **4ª DIRETRIZ Gerenciamento PlanMob. (NR)**

**Art. 20.** As revisões do PLANMOB-CG terão periodicidade de 10 (dez) anos, incluindo ampla e democrática discussão nos Conselhos Municipais os quais tenham ligação direta com o tema Mobilidade Urbana, e com a sociedade de uma forma em geral. **4ª DIRETRIZ Gerenciamento PlanMob. (NR)**

## CAPÍTULO IV – DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS

**Art. 21.** A hierarquia viária é estabelecida em função da capacidade de tráfego, da integração com a mobilidade e malhas urbanas e da compatibilidade com os usos estabelecidos pela Lei do Plano Diretor de Campina Grande - PB, e deverá:

I - estabelecer funções diferenciadas para o sistema viário, priorizando os transportes não motorizados e coletivo;

II - estabelecer critérios para intervenções necessárias às adequações das vias existentes;

III - disciplinar os deslocamentos na malha urbana.

**Art. 22.** A abertura ou intervenção de qualquer via ou logradouro será regida pelas disposições desta Lei e Anexos integrantes, e dependerá de projeto aprovado ou elaborado pelo órgão responsável pelo planejamento urbano do município, e , *será submetido à apreciação da Câmara Municipal de Vereadores. 3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)*

§1º A necessidade de prolongamento e de alargamento das vias será analisada pelos órgãos responsáveis pelo planejamento urbano, de trânsito e transporte, considerando a relevância de cada via para o sistema de transportes.

§2º O órgão responsável pelo planejamento urbano desenvolverá os projetos de prolongamento e de alargamento das vias que necessitem de tais intervenções.

§3º O sistema viário de novos parcelamentos do solo deverá garantir a continuidade do traçado do Sistema Viário do Município, obedecendo às dimensões definidas nas diretrizes para as vias desse parcelamento e as previstas nesta Lei.

**Art. 23.** O Sistema Viário apresenta a seguinte hierarquização: *3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)*

I – Sistema Viário Urbano:

- a) Rodovia e Anel Viário;
- b) Via Estrutural;
- c) Via Arterial Principal e Via Arterial Secundária;
- d) Via Coletora;
- e) Via Local;

- f) Via Marginal;
- g) Ciclovia ou Ciclofaixa;
- h) Via de Pedestre;

§1º A estrutura hierárquica acima definida será detalhada através de Decreto do Poder Executivo em até 18 meses da publicação desta Lei.

§2º A estrutura hierárquica das vias rurais do município será estabelecida através de Decreto do Poder Executivo em até 18 meses da publicação desta Lei.

§3º A denominação de Via Arterial Principal é exclusiva para aquelas que dão acesso a outro Município.

§4º A atual representação da hierarquização do Sistema Viário está no Anexo I, constante desta Lei.

## **CAPÍTULO V– DAS VIAS ARTERIAIS, COLETORAS E LOCAIS**

**Art. 24.** As vias públicas conforme sua classificação, deverão obedecer às seguintes seções transversais finais mínimas: **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

- I. Arteriais, seção transversal final de, no mínimo, 40,00 m (quarenta metros);
- I. Coletoras, seção transversal final de, no mínimo, 33,00 m (trinta e três metros);
- II. Locais, seção transversal final de, no mínimo, 12,00 m (doze metros);

§1º. O perfil das seções transversais finais das vias consta do Anexo II desta lei.

§2º. As opções de cruzamentos e esquinas e de traçado de curvas das vias consta do Anexo III desta lei.

## CAPÍTULO VI – DAS CALÇADAS

**Art. 25.** As Calçadas Públicas serão compostas de faixa de circulação e faixa de serviço e atender as normas técnicas de acessibilidade em um prazo máximo de 5 anos a partir da promulgação dessa lei. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

**Art. 26.** A faixa de *circulação terá largura mínima de 1,20 m livre de obstáculos, destinando-se* exclusivamente ao trânsito de pedestres, não podendo ser atribuído outro uso, mesmo que temporário, e deverá ter inclinação transversal máxima de 2% (dois por cento), ter permanente manutenção, superfície regular, firme, estável e antiderrapante, sob qualquer condição, e deverá evitar trepidação que prejudique a livre circulação. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

§1º Consideram-se materiais adequados para acabamento nas faixas de circulação:

- a) *Cimento com Cascalhinho com espessura mínima de 5cm; (NR)*
- b) *Placa pré-moldada de concreto com espessura mínima de 5cm; (NR)*

§2º Quando o acabamento for executado, *as juntas, ranhuras ou sulcos não poderão ser no sentido longitudinal, só transversal*, não poderá ter espessuras largas, nem profundidades que comprometam a utilização de cadeiras de rodas ou outros equipamentos com rodízios.

§3º *É vedado o uso de qualquer outro material que não esteja relacionado ao parágrafo 1º e suas alíneas do caput deste Artigo, ressaltando-se às áreas de preservação histórica conforme Decreto Estadual nº 25.139 de 28.06.2014. (NR)*

**Art. 27.** A faixa de serviço *terá largura mínima de 0,80 m e* conforme sua definição, deverá ser contígua ao meio-fio para uso específico de infraestrutura, instalação de mobiliário urbano tipo postes de iluminação, sinalização de trânsito, árvores, lixeiras e arborização. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

**Art. 28.** *Quando da reforma das calçadas, deverão ser atendidas as características definidas no artigo 26.* **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

**Parágrafo único:** A estrutura das calçadas existentes, suas reformas, com prazos e ajustes necessários e as novas serão detalhadas através de Decreto do Poder Executivo em até 18 meses da publicação desta Lei.



**Art. 29.** É vedada a implantação e abertura de portas, portões e grades, com ocupação parcial ou total da calçada, independente da forma de acionamento. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

**Art. 30.** Em lotes de esquina é vedada a instalação de acessos a garagens e recuos frontais a menos de 5 (cinco) metros de distância da esquina. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

**Art. 31.** Para *pólos geradores de viagem* com fluxo intenso de entrada e saída de veículos motorizados, deverá ser apresentado as entidades responsáveis de trânsito e planejamento urbano projeto de circulação de veículos e de pedestres, com a indicação dos locais de acesso de pedestres separado dos acessos dos veículos motorizados. **3ª DIRETRIZ: Circulação e Sistema Viário. (NR)**

**Art. 32.** Para cumprimento da prioridade aos transportes não motorizado *e coletivo, nos principais corredores, as calçadas prioritariamente deverão adequar-se às normas técnicas.* **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado. (NR)**

## **CAPÍTULO VII - DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

**Art. 33.** Criar as condições de financiamento para projetos executivos do PlanMob – CG a Curto e Médio e Longo Prazo.

**Art. 34.** O Poder Executivo Municipal segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de plano plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados em cada período, para aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços, de acordo com a Lei Federal nº 12.587/2012, do artigo 25 do capítulo 5º.

**Art. 35.** Os recursos e as fontes de financiamento propostos no Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande podem ser oriundos de recursos e fontes internos e/ou externos.

**Art. 36.** Os recursos O principal corredor de transporte da cidade, via Estrutural, Avenida Mal. Floriano Peixoto, deverá ser priorizado para uso do transporte coletivo.

**Art. 37.** Os corredores de transporte da cidade, como a Avenida Almirante Barroso, a Avenida Juscelino Kubistchek, a Avenida Francisco Lopes de Almeida, a Rua Aprígio Veloso, a Rua Sargento Hermes Ferreira e a Avenida Pres. Getúlio Vargas deverão ser priorizados para uso do transporte coletivo.

**Art. 38.** O município deverá alocar áreas para servirem à implantação de Pontos de Apoio e Terminais para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano.

**Parágrafo Único:** As áreas a serem disponibilizadas pelo Município, de que trata o *caput* do presente artigo, serão designadas mediante parecer técnico *pela entidade de Trânsito e Transportes do Município* e estabelecidas mediante decreto. (NR)

**Art. 39.** O município de Campina Grande se agrupará aos municípios circunvizinhos para, juntos com o Governo do Estado, alocar áreas a fim de implantar Terminais para o Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Campina Grande.

**Art. 40.** Fica criado o Taxi Acessível, que funcionará mediante interesse de qualquer taxista, desde que já seja lotado no atual quadro da STTP. **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado.** (NR)

**Parágrafo Único.** Os critérios técnicos para funcionamento do Táxi Acessível serão estabelecidos através de Portaria emitida pela autarquia de trânsito e transportes públicos.

**Art. 41.** Fica criada a Comissão Municipal de Acessibilidade, *com a finalidade melhorar a acessibilidade no Município.* **1ª DIRETRIZ: Transporte Não Motorizado.** (NR)

**Parágrafo único.** O chefe do Poder Executivo definirá através de decreto o funcionamento dessa Comissão, dentro de um prazo máximo de 6 meses após a aprovação desta lei.

**Art. 42.** O município criará uma comissão para realizar estudos técnicos acerca do Terminal de Passageiros Cristiano Lauritzen, apontando caminhos para melhor aproveitamento da área.



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

**Art. 43.** O município deverá realizar estudo técnico para diagnosticar a atual situação do terminal Aeroviário Presidente João Suassuna com a finalidade de definir a expansão do atual equipamento ou a realocação do mesmo para área mais afastada do centro urbano do município.

**Art. 44.** O município deverá utilizar o atual espaço da rede ferroviária que corta a malha viária urbana como rede de transporte coletivo de passageiros, mediante estudo prévio de demanda o qual definirá o modal a ser adotado.

Parágrafo Único: Qualquer projeto de transporte no espaço da rede férrea deverá ser elaborado com ação paralela de urbanização do entorno com enfoque para o transporte não motorizado.

**Art. 45.** O município deverá alocar área para implantação de um terminal de cargas, a fim de otimizar o transporte de cargas na área urbana.

**Art. 46.** O município deverá realizar Pesquisa Domiciliar de Transporte dentro do prazo máximo de 5 anos após a publicação desta lei.

**Art. 47.** Esta lei entrará em vigor na data da sua publicação.

**Art. 48.** Revogam-se as disposições em contrário.

Sala das Sessões da Câmara Municipal de Campina Grande “Casa de Félix Araújo”, realizada em 09 de Abril de 2015.

O PRESENTE AUTÓGRAFO é cópia do que foi aprovado  
no plenário em Sessão do dia 09 de abril de 2015.

Secretaria de Apoio Parlamentar da

Câmara Municipal de Campina Grande “Casa de Félix Araújo”

Em 09/04/2015

\_\_\_\_\_  
Secretário - S.A.P.

\_\_\_\_\_  
Presidente

\_\_\_\_\_  
1º Secretário

## ANEXO I

### 5.1 - Diretrizes Gerais

O Plano de Mobilidade de Campina Grande aponta para adequação de vias ao atendimento dos fluxos de pessoas, com acessibilidade garantida, e cargas. Compatibilizará o conjunto de vias urbanas com o Plano de Transporte, formando um Sistema Viário abrangente e funcional. O Plano facilitará a circulação de pessoas e bens com segurança, garantirá o abastecimento, distribuição e escoamento da produção da cidade e equacionará a movimentação e armazenamento de cargas, com redução de impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente. Especificamente para os transportes públicos, o Plano recomenda o fornecimento de condições básicas de circulação para todos os usuários, dando-lhes acesso fácil, seguro e pleno, à cidade, incluindo os locais de emprego, educação, compras, serviços públicos, tratamento de saúde, lazer e todos os aspectos de convívio social. O Plano harmoniza o atendimento às necessidades dos usuários com as características da cidade e os valores cívicos que se quer para a cidade no futuro, mediante as seguintes diretrizes.

a) Reconhecendo a importância e a funcionalidade da circulação não motorizada, o Plano proporcionará, à população, calçadas e calçadões adequados para que sua circulação a pé seja conveniente e segura, sem obstáculos e de acordo com a norma brasileira aplicável, a NBR-9050, que garante a acessibilidade a todos os cidadãos. Proporcionará, ainda, mediante o desenho apropriado das vias e outros espaços públicos e pela engenharia de tráfego, cruzamentos mais seguros e velocidades veiculares compatíveis com a segurança dos pedestres.

b) O clima, o regime de chuvas e a topografia de Campina Grande, proporcionam condições adequadas para o uso da bicicleta como veículo de transporte e recreação. Este modo de transporte é responsável por mais de 4% das viagens. Esta situação requer a construção de uma rede cicloviária e outras adaptações para a segurança e conveniência de circulação de ciclistas. O PlanMob prevê a elaboração de um plano e implantação da rede cicloviária.

c) Realizar o planejamento da rede viária e da circulação de pessoas e bens considerando as características físicas da região, as ligações internas entre bairros da

área urbana e as ligações intermunicipais, priorizando o transporte não motorizado e transporte público coletivo.

d) As pessoas são o centro dos trabalhos, mas as atividades econômicas são importantes para a vida da cidade. O sistema viário se organizará em uma rede hierarquizada, abrangente e funcional. O Plano de Circulação preservará as áreas residenciais de tráfego de passagem e ligará diretamente as diversas áreas de atração de viagens.

e) As poucas amenidades que a cidade oferece aos residentes e visitantes, tais como o Centro Histórico da cidade, Parque da Criança, Parque do Povo, Açude Velho e de Bodocongó, devem ser preservadas e realçadas pelo sistema de mobilidade urbana. Assim, a preservação das visitas e o patrimônio histórico-cultural, impõem cuidados com respeito à estética das vias e estruturas e da composição e fluxos de trânsito. Isso requer que se limite o acesso de veículos motorizados em certas áreas, e em outras, se permita o acesso a somente pedestres, ciclistas e ônibus.

f) Há micro-áreas e edificações deterioradas, sem valor histórico, em áreas como Parque Evaldo Cruz, Feira Central Largo da Estacao localizada no Bairro do Quarenta, entre outras, onde se precisa implantar atividades renovadoras. Para recuperar essas áreas, é necessário provê-las de acesso aos transportes públicos e eliminar concentrações excessivas ou impróprias de veículos, e substituir edificações deterioradas por áreas aprazíveis para a população e atividades que valorizem o entorno. O Plano prevê melhorias no sistema de circulação que ajudarão a recuperar zonas que têm sido prejudicadas pela concentração de veículos públicos ou privados e ainda, facilitar a circulação do transporte público de pedestres e de ciclistas, na cidade.

g) O planejamento dos transportes em Campina Grande visa promover a mobilidade das pessoas em uma região urbana de elevada densidade de população. Muitos bairros de Campina Grande têm mais de 5.000 residentes por km<sup>2</sup> e outros chegam a 10.000 residentes/km<sup>2</sup>. Essa elevada densidade, em conjunto com o uso misto do solo em que se mesclam residências com atividades comerciais, educacionais e de serviços, faz com que muitos dos afazeres diários da população sejam realizados a pé ou de bicicleta comprovando a necessidade de se planejar o sistema viário priorizando os meios não motorizados e transporte público coletivo.

h) Embora a grande maioria do transporte público do Município de Campina Grande consista de viagens por ônibus dos residentes do próprio Município, há um número razoável de transferências do transporte intermunicipal. O Plano prevê um esquema de circulação dos ônibus municipais que facilitará os transbordos de usuários de outros municípios. Ele prevê, também, uma tecnologia de controle de tarifas aberta à integração tarifária entre os transportes urbanos e os intermunicipais para as cidades do entorno.

i) As ações da Prefeitura no transporte urbano se concentrarão: no planejamento do sistema de transporte público e de trânsito; na operação do sistema de trânsito; na implantação e manutenção da infra-estrutura viária, e no gerenciamento e fiscalização do sistema. A propriedade e a operação dos veículos de transporte público regulamentados, ônibus, táxis, moto-táxis e outros, continuarão a cargo do setor privado, sob controle e fiscalização do setor público.

j) Em Campina Grande, mais de 44% das viagens superiores a 500 metros são feitas a pé e 27 % de ônibus. Reconhecendo a importância desses dados e o princípio da prioridade das pessoas em relação aos veículos, o sistema viário privilegiará o transporte não motorizado sobre o motorizado e o pedestre sobre todos os outros modos. O coletivo sobre o individual.

l) A rede viária de Campina Grande é radial e descontínua, resultado do natural desenvolvimento da cidade nos dois últimos séculos. O Centro da cidade já não é o único lugar de interesse e sub-centros estão surgindo junto com outros pólos de atração de viagens, fruto da modernização da cidade. Novas linhas de desejo de viagem evidenciam as descontinuidades das vias e os caminhos obrigatórios em direção à área central provocam congestionamentos e percursos desnecessários. Para amenizar esses impasses, o Plano estabelecerá ações para eliminar os pontos de descontinuidades viárias e os estrangulamentos, que geram congestionamentos.

m) Novas ligações entre pólos geradores de viagem serão implementadas, permitindo ligações diretas, sem passar pelo Centro. O complemento e melhoramento de partes de vias já existentes e que já são usadas como caminhos alternativos, permitirá que se façam viagens mais curtas com a transformação desses caminhos alternativos em novas rotas importantes da cidade. Essas ações exigirão provavelmente, pequenas cirurgias urbanas para a adequação da malha urbana aos conceitos e exigências do

século XXI; entretanto, tais intervenções se pautarão na modicidade e preservação do meio ambiente, evitando-se as grandes obras e grandes estruturas de concreto que ferem permanentemente o meio urbano, transformam agressivamente a cidade, poluem visualmente e, em geral, retiram parte de suas características naturais.

n) as vias , incluindo-se as calçadas, serão progressivamente adaptadas aos novos conceitos de circulação e melhoradas de forma a garantir a prioridade para os pedestres, ciclistas e o transporte público. As novas vias que forem surgindo com o natural crescimento da área urbana já serão feitas dentro dos novos padrões de circulação e segurança das pessoas.

o) Há vários locais, em Campina Grande, onde têm ocorrido acidentes veiculares com vítimas em atropelamentos, nos últimos anos. Outros tantos pontos são identificados como perigosos e há relatos de ocorrência com danos materiais. Isso evidencia que, nesses locais, há inadequações localizadas de engenharia em relação ao uso atual ou ao projeto executado, que precisam ser corrigidas. Com o aumento do fluxo de pessoas e veículos é provável que os acidentes venham a aumentar se não forem tomadas providências para a correção dos problemas. O Plano prevê um conjunto de ações voltadas especificamente para o tratamento desses pontos críticos e a redução de acidentes, de forma prioritária.

p) O tempo de viagens das pessoas em Campina Grande, tem aumentado significativamente com os saturamentos e as dificuldades da rede viária. Este aumento de tempo se traduz em aumento dos custos do transporte coletivo urbano e o conseqüente aumento das tarifas, o aumento do estresse dos motoristas e perdas consideráveis para a economia urbana, com o crescer da poluição e do consumo irracional de combustíveis. O Plano prioriza a fluidez do tráfego e, em especial, o transporte coletivo, com o uso de faixas e vias exclusivas para os ônibus onde se torne necessário, de forma a reduzir os tempos de viagens de toda a população e a poluição ambiental.

q) As ruas de Campina Grande são descontínuas e seguem a estruturação da cidade ocorrida de forma natural. Atualmente, a Avenida Floriano Peixoto forma um único grande corredor estrutural de transporte que corta toda a cidade e para onde concorrem todos os fluxos de viagens de veículos, tanto do transporte coletivo como automóveis. O Plano trata a rede viária como um Sistema estruturando o sistema

Viário se estrutura de maneira a formar novos corredores com alternativas de tráfego com ligações diretas entre bairros. A consequência do tratamento sistêmico da rede viária e seu complemento consiste em garantir vias de acesso adequadas às áreas prioritariamente residenciais. Complementariamente o planejamento de linhas de transporte com ligações diretas entre bairros sem passagem pelo terminal central são realizadas com base em pesquisas de desejos de deslocamentos da população contribuindo para a retirada de fluxos desnecessários na região central.

r) Campina Grande por ser cidade localizada em entroncamento de duas importantes rodovias federais BR 230 e BR 104 terá rodoanel viário para que o tráfego de passagem não circule por dentro da área urbana do município.

## **5.2 Desdobramento das Ações Estratégicas:**

### **5.2.1 PRIMEIRA DIRETRIZ: Transporte não Motorizado**

Objetivo: Assegurar que as intervenções viárias no Sistema de Mobilidade Urbana estimulem o uso do Transporte NÃO motorizado.

#### **Estratégia 1: Promover o uso dos transportes NÃO motorizados.**

O município deve adotar políticas de incentivo ao uso da bicicleta. Com destinação de parte do espaço viário para a bicicleta, seja por meio de construção de vias segregadas ou de políticas de compartilhamento do espaço entre os diversos modos. Não só a implantação da infraestrutura cicloviária é necessária mas também ações educativas de comportamento no trânsito e de respeito ao ciclista. A viabilidade da bicicleta como sistema de transporte depende de outros fatores, além da rede de ciclovias, tais como: estacionamentos e paraciclos, condições reais de acesso à ciclovia, integração com o Sistema de Transporte Público e fortalecimento da cultura da bicicleta. É importante que a população perceba o modo bicicleta como algo atrativo, saudável, rápido, seguro e barato.

Medidas a serem adotadas:

- Elaborar Plano Cicloviário para a cidade. Em cumprimento a Lei Municipal 5.172/2012. ( curto prazo ), o qual inclui :



- 1) Análise da pesquisa, desenvolvida pela STTP em 2014 , com identificação das rotas de deslocamento dos ciclistas para as atividades casa/trabalho e vice versa.( curto prazo).
- 2) Estabelecer a forma de desenho urbanístico para a ciclovia existente ao redor do Açude Velho com ligação para rua Almeida Barreto e bairro de José Pinheiro.( curto prazo).
- 3) Montar programa permanente de educação para os ciclistas com enfoque no comportamento no trânsito e respeito ao ciclista.
- 4) Implantação do Sistema de *Bike Share* Ação de médio prazo

### **Estrategia 2: Promover acessibilidade.**

O município deve adotar medidas de promoção da acessibilidade nos deslocamentos por meios não motorizados e no transporte público coletivo.

Medidas a serem adotadas:

- Criar Comissão de Acessibilidade, desenvolver estudos com a finalidade de tornar Campina Grande uma cidade acessível.( curto prazo)
- Elaborar projetos para tornar acessível o entorno das instituições que trabalham com deficientes físicos em Campina Grande para promover segurança nos deslocamentos a pé para as mesmas. ( curto e médio prazo)
- Promover a acessibilidade universal nos Terminais de Integração Existentes e futuros do Sistema de Transporte Público. ( Médio e Longo Prazo)
- Promover a acessibilidade universal nos veículos do transporte público ( em andamento)

### **Estratégia 3: Adequar as calçadas para caminhadas**

A maioria das calçadas em Campina Grande não está em condições satisfatórias. É comum encontrar-se buracos, degraus, rampas inacessíveis, piso com revestimento inadequado, obstáculos nas faixas de passeio que deveriam estar livres. Nesse contexto, tornam-se urgentes as ações para padronização e melhoria das calçadas.

Medidas a serem adotadas:

- Elaborar Plano de Gerenciamento de Calçadas o qual inclui :

1) Cartilha de padronização das calçadas, com programas educativos junto a diversos setores da sociedade . ( curto prazo )

2) Requalificação das calçadas existentes com definição de áreas a serem iniciados os trabalhos, sendo prioritárias as áreas com maiores concentrações de pedestres:

NÚCLEO CENTRAL, entorno dos Terminai de Integração Centro e Malvinas, ao longo dos corredores prioritários para transporte coletivo , Almirante Barroso, Juscelino Kubstchek, Francisco Lopes, avenida Marechal Floriano Peixoto, avenida Aprígio Veloso, rua Sargento Hermes Ferreira e avenida Getúlio Vargas ( trecho).Pontos com altas taxas de acidentes envolvendo pedestres.( curto e médio prazo ).

3) Calçadas a alargar. Algumas ruas na área central estão com volume de pedestres muito elevado (Verificado em Pesquisa Volumétrica/2014). Inicialmente calçadas da rua Marquês do Herval , lado direito da via no sentido do tráfego. Calçada em frente ao prédio dos Correios ambas no núcleo central.

Em outras vias as larguras das calçadas são visivelmente insuficientes, nestes casos a medida é possível por meio da retirada de vagas de estacionamento nas vias públicas. Calçada da rua Padre Ibiapina e Major Juvino do Ó na área central.( curto e médio prazo ).

4) Criar Programas e Campanhas Municipais de incentivo a caminhadas a pé. (médio prazo ).

#### **Estratégia 4: Ordenar os veículos de Tração Humana e Animal**

- Promover cadastramento de todas as pessoas que executam as atividades de transporte de tração animal e humana por parte da Secretaria Municipal de Assistência Social para identificar o perfil e nível de renda dos operadores. A finalidade é traçar programa municipal de educação para habilitar esses cidadãos a exercerem a função dentro das normas de trânsito e ao meio ambiente.( curto e médio prazo)

- Promover o disciplinamento do uso dos veículos de tração animal por meio da restrição de local e horário ( Ação de curto e médio)
- Revisar e fazer cumprir Lei Municipal nº 5.212/12 ( ação de médio e longo prazo)

## 5.2.2 SEGUNDA DIRETRIZ: **Transporte Público Coletivo e Transporte Comercial**

Objetivo: Tornar o **Transporte Público Coletivo** mais atrativo frente ao individual e Estruturar o Transporte Comercial

### **Estrategia 1 : Corredores de Transporte Coletivo por ônibus**

Devido a importância do transporte coletivo para melhoria da mobilidade urbana é necessário tornar o transporte público uma alternativa viável e atraente para os usuários atuais e futuros em Campina Grande. Devido a importância do transporte coletivo para melhoria da mobilidade urbana é necessário tornar o transporte público uma alternativa viável e atraente para os usuários atuais e futuros em Campina Grande. A solução será a criação de medidas de priorização do sistema. Quando o transporte coletivo atingir demanda significativa, ou estiver operando em vias que provoque atrasos em desatendimento aos princípios instituídos na Lei de Mobilidade Urbana e capítulo do Plano de Mobilidade sobre Transporte Público, o Poder Público Municipal desenvolverá projeto de implantação de faixas de rolamento exclusivas do tipo BRS ou BRT nas: vias estruturantes, arteriais principais, arteriais secundárias, ou naquelas que impliquem conexão entre centralidades urbanas e pontos de interesse específico. O tipo de priorização será determinado por estudo de viabilidade técnica para cada região que sofrerá intervenção.

Os corredores exclusivos do transporte coletivo deverão prever a requalificação e/ ou construção das calçadas de acesso ao transporte público coletivo e faixa de instalação de mobiliário urbano compatível com o serviço a ser prestado.

Com esta medida a velocidade operacional aumenta e conseqüentemente o tempo de percurso diminui. Este tipo de serviço operacional trará vantagens para o usuário porque será mais moderno, terá uma identificação da linha mais clara, o embarque será mais rápido e seguro. Reduzirá custos dos sistema trazendo manutenção para o equilíbrio econômico financeiro do sistema de transporte e da tarifa.



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

Promoverá um equilíbrio no espaço viário trazendo segurança para o trânsito de uma forma geral pois o projeto contemplará melhorias não apenas para o sistema de transporte público mas requalificará todo o entorno dos locais de implantação dos corredores com sinalização viária diferenciada, semaforização especial, controle de velocidade da via, requalificação de calçadas e travessias diminuindo o risco de atropelamentos, diminuição do risco de acidentes de trânsito por meio da implantação dos binários para comportar os corredores dentre outros benefícios.

Medidas a serem adotadas:

- Criar os projetos executivos do tipo BRS ou BRT de acordo com estudo de viabilidade técnica **inicialmente** para os seguintes corredores de transporte:
  - Av. Floriano Peixoto
  - Av. Assis Chateaubriand
  - Av. Sergipe
  - Av. Elpídio de Almeida
  - Av. Vigário Calixto
  - Av. Aprígio Nepomuceno
  - Av. Pedro Otávio
  - Av. Getúlio Vargas
  - Sgt. Hermes Ferreira Ramos
  - Av. Francisco Lopes de Almeida
  - Av. Almirante Barroso
  - Av. Portugal
  - Rua João Suassuna
  - Av. Dom Pedro I
  - Av. XV de Novembro
  - Av. Manoel Tavares
  - Av. Severino Cabral (Av. Brasília)

## **Estrategia 2: Reestruturação do Sistema Ônibus**

Medidas a serem adotadas:

- Elaborar projeto técnico para criar linhas de onibus interligando bairros sem obrigatoriamente passar pelo centro da cidade. ( curto e médio prazo).
- Criar linhas troncais para racionalizar a frota de ônibus que se dirige à área central. ( curto e médio prazo).
- Criar linhas mais curtas dentro do próprio bairro para alimentar o sistema troncal. ( curto e médio prazo).
- Elaborar e desenvolver projeto de nova programação visual para a frota da cidade de acordo com as novas áreas de operação. Preparar ordem de serviço para as empresas operadoras adaptarem a frota. ( curto e médio prazo).
- Elaborar projeto de revitalização de sinalização, programação visual e modernização e acessibilidade dos equipamentos de apoio (Pontos de Embarque e Desembarque de Passageiros). ( curto e médio prazo).
- Desenvolver nova tecnologia de controle operacional para informar os horários de chegada e saída dos veículos nos principais pontos de embarque e desembarque. ( curto,médio e longo prazo).
- Criar Plano de Informação aos usuários do Transporte Público Coletivo. (curto, médio e longo prazo).

## **Estrategia 3: Pontos de Apoio e Terminais de Transporte**

Medidas a serem adotadas:

- Estabelecer pontos estratégicos para localização de pontos de apoio. Estes pontos servem para os operadores de transporte, motoristas, poderem efetuar a parada de ajuste no quadro de horário e também efetuarem suas necessidades fisiológicas durante a jornada de trabalho. Para efetivação da ação são necessárias: ( curto, médio e longo prazo).
  - 1) Escolha técnica do melhor local para ponto terminal de linha
  - 2) Decreto assinado pelo chefe do Poder Executivo tornando essas áreas de interesse público.

### 3) Desenvolvimento de projeto executivo e execução.

- Estabelecer pontos estratégicos para localização de Terminai de Transporte localizados em bairros onde será necessário criar linhas troncais, linhas dentro dos próprios bairros para alimentar as linhas troncais. ( curto, médio e longo prazo).
- Estabelecer pontos estratégicos para localização de Terminai de Transporte Metropolitanos os quais servirão de ponto de integração para as linhas que vem dos municípios do entorno de Campina Grande. Alguns desses pontos estão localizados fora da área do município de Campina Grande, nestes casos requerendo ação de parceria com o Governo do estado pois a operação é de transporte Intermunicipal. ( curto, médio e longo prazo).

#### **Estrategia 4: Taxi e Mototaxi**

Medidas a serem adotadas:

- Adequar a forma legal de contratação dos serviços de taxi e mototáxi no município (***após curto prazo***), ***desde que apreciada pela Câmara Municipal.(NR)***
- Reestruturar os locais de parada na área central para que os espaços físicos existentes nas vias públicas sejam equânimes para todos os munícipes. Observa-se grandes áreas nas vias públicas reservados a taxis sem o a devida utilização por parte da categoria. ( curto prazo).
- Execução de curso de reciclagem, de relações inter pessoais e comportamento no trânsito para as categorias com a finalidade de prestar um melhor serviço à população. ( curto prazo).
- Efetuar fiscalização e constante vigilância para coibir o transporte clandestino de passageiros que circulam na cidade trazendo prejuízos para os sistemas de taxi e mototáxi regulamentados pelo município.( curto prazo e ação contínua).

#### **Estrategia 5: Transporte Comercial**

Medidas a serem adotadas:

- Criação de Legislação Municipal para regulamentação dos Serviços de Carga e Descarga no Município mediante discussão com técnicos da STTP-CG

- Restrição para a circulação dos veículos de carga, veículos pesados, no corredor estruturante da cidade avenida Floriano Peixoto e nos futuros corredores de transporte coletivo. ( curto prazo e ação contínua).
- Na Área Central, deve ser reforçada a fiscalização de carga/descarga e o uso de Veículo Urbano de Carga , acima de 4 toneladas para cumprimento da sinalização de restrição já adotada na cidade.( curto prazo e ação contínua).
- Estabelecimento de área para construção de centro de distribuição de cargas no Complexo Aluísio Campos, associado a um Centro de Distribuição de Carga. Intermodal. ( longo prazo).

### **Estrategia 6: Transporte por Fretamento**

Medidas a serem adotadas:

- Revisão da legislação municipal de 1998 sobre o transporte de fretamento mediante discussão com técnicos da STTP-CG
- O Transporte por Fretamento deverá operar na cidade com cadastro junto ao órgão gerenciador do Sistema de Transporte Público de Passageiros. As rotas de transporte por fretamento, deverão ser aprovadas pela STTP no sentido de não se sobreponem com as rotas urbanas do sistema convencional de transporte da cidade. ( curto prazo).

### **Estrategia 7: Transporte Ferroviário**

Ao longo dos últimos anos, o município vem discutindo o que fazer com a atual rede ferroviária que corta parte da cidade no sentido sul /noroeste.

O atual traçado da rede não coincide com os grandes eixos de deslocamento por transporte coletivo atual da cidade. Considerando a importância do espaço viário dentro da área urbana da cidade alguns pontos merecem reflexão:

Medidas a serem adotadas:

- 1) Em parceria com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte – DNIT a construção de um contorno ferroviário da cidade, em um arco de Sul para Noroeste , a partir do Complexo Aluísio Campos exclusivamente para o transporte de carga.Com isto elimina-se a passagem dos trens de cargas na



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

- cidade, minimizando os conflitos urbanos e visando a melhoria da segurança de pessoas, veículos e trens, bem como a ordenação do tráfego nas vias públicas , tipo cruzamento com avenida João Wallig, cruzamento com a avenida Assis Chateaubriand , avenida Costa e Silva dentre outros pontos com diverso problemas de tráfego. ( longo prazo ).
- 2) Efetuar trabalho de reassentamento da população envolvida em invasões que existem na faixa de domínio da rede férrea , trecho que corta a parte urbana da cidade, pois estas invasões impedem qualquer utilização do entorno da rede férrea. ( médio Prazo ).
  - 3) Efetuar pesquisa domiciliar de transporte na cidade para diagnosticar e fazer projeção futura de demanda para identificar o impacto de deslocamento futuro no sentido sul/ noroeste após a implantação do Complexo Aluísio Campos e assim se definir qual o melhor modal de transporte que se adequará para no futuro ocupar o espaço da faixa de domínio da rede ferroviária . ( médio e longo prazo).
  - 4) Direcionar uma ocupação para as margens da linha férrea para evitar novas invasões até surgimento de demanda para instalação de estrutura de transporte público coletivo adequada a malha por meio de:
    - Implantação de uma ciclovia nas margens de todo o trecho urbano da malha férrea mediante estudos técnicos e em pontos específicos próximos a Pólos Geradores de Viagens, instalar sistema Bike Shares e paraciclos. ( médio e longo prazo).Criar calçada adequada a prática de caminhadas e instalação de academias populares onde estudos indicarem viabilidade. ( médio e longo prazo).

### 5.2.3 TERCEIRA DIRETRIZ: **Circulação e Sistema Viário**

Objetivo: Deixar a **Cidade mais Humanizada** por meio da Segurança Viária e do Trânsito.

O congestionamento representa uma ameaça à viabilidade econômica dos centros urbanos. Portanto, haverá investimentos para a reestruturação do sistema viário no



sentido de aumentar a capacidade do sistema atual para todos os usuários, promovendo assim a equidade do mesmo. Esta equidade requer a priorização do Transporte coletivo e do transporte não motorizado mesmo em detrimento do transporte individual.

As intervenções viárias que estão sendo propostas pela STTP são necessárias porque a quantidade de veículos individuais aumenta ano a ano e durante os picos da manhã e tarde, em decorrência do aumento no fluxo de veículos, congestionamentos são identificados. Estes localizados principalmente nas rotatórias existentes na cidade. Entre o Cenário Atual e o futuro a situação tende a piorar se não se realizar nenhuma intervenção.

Campina Grande nos últimos anos tem sido palco de um número elevado de acidentes de trânsito, principalmente envolvendo motocicletas. Programa de Segurança Viária que envolva todos os agentes executivos do trânsito é de fundamental importância para a cidade e para as cidades do entorno.

### **Estratégia 1: Humanizar o Núcleo Central**

Medidas a serem adotadas:

- Executar projeto de Humanização do Centro desenvolvida pela STTP no ano de 2013. Projeto este desenvolvido em parceria com o Detran/ PB e Universidade Federal de Campina Grande – Deptº de Engenharia Civil /Área de Transportes.( curto e médio prazo).
- Ordenar as paradas de transporte coletivo no eixo estrutural de transporte da cidade , avenida Marechal Floriano Peixoto. As paradas devem ser realocadas da Praça da Bandeira e Damas para o trecho das ruas: Maciel Pinheiro e Venâncio Neiva, com a finalidade de eliminar o entrelaçamento entre ônibus e veículos particulares da referida avenida no trecho Damas até o Teatro Municipal Severino Cabral.(curto prazo).
- Criar 2 faixas exclusivas para ônibus em determinados trechos do corredor da Avenida Marechal Floriano Peixoto, conforme projeto desenvolvido pela STTP. A medida é necessária para ordenar o tráfego misto existente na avenida, principalmente nos horários de pico.(curto prazo).

- Criar 2 faixas exclusivas para ônibus, próximo ao canteiro central, ao longo do corredor da Avenida Marechal Floriano Peixoto. Esta acontecerá quando a frota de veículos(ônibus) estiver toda adaptada com veículos operando com portas dos dois lados da carroceria. O tráfego ficará mais ordenado e trará segurança para os pedestres. Os semáforos serão inteligentes para trabalharem em sincronismo, dando prioridade ao transporte coletivo. Os canteiros terão que receber tratamento especial para servirem de estação de embarque e desembarque de passageiros. (médio prazo).
- Estabelecer zona com velocidade operacional de 30 km/hora para que o tráfego de bicicletas seja seguro em todo núcleo central. Estabelecimento de locais para instalação de paraciclos. (curto e médio prazo).
- Lançar campanha de segurança ao pedestre na Avenida Floriano Peixoto no trecho da Feira Central, com enfoque para os dias de feira, principalmente aos sábados quando o fluxo de pedestres aumenta e estes são alvo de acidentes de trânsito com atropelamentos. (curto, médio e longo prazo).
- Abrir o tráfego de passagem na rua Deputado José Tavares. A importância desta abertura é para promover alternativa de tráfego de passagem para rua Afonso Campos até a avenida Jiló Guedes /avenida Canal.( médio prazo).

## **Estratégia 2: Modernizar a política de Estacionamentos na cidade .**

Medidas a serem adotadas:

- Eliminar o estacionamento nas vias públicas, inicialmente nas principais ruas do núcleo e área central, quando os mesmos estiverem prejudicando a capacidade viária, conforme estudo técnico. (curto e médio prazo).
- Estabelecer regras claras para instalação de estacionamentos privados e edifícios garagem, mesmo fora das vias públicas, com a finalidade de analisar o impacto no fluxo de tráfego na via onde estará o estabelecimento. (curto e médio prazo).
- Reestruturar o sistema Zona Azul com implantação de cobrança mais moderna que promova e fiscalize a rotatividade dos veículos nas vias. (curto e médio prazo).

- Criar bolsões de estacionamento próximos e integrados aos principais terminais e corredores de transporte para que as pessoas possam fazer um dos trechos da viagem com transporte individual e complementá-la com o transporte coletivo. Esta medida é adotada em diversos lugares do mundo e tem a objetivo de retirar veículos individuais das áreas centrais para diminuir congestionamentos. Estes tipos de estacionamentos são denominados de *Park & Ride*. ( longo prazo).

### **Estratégia 3: Promover a Segurança Viária**

Medidas a serem adotadas:

- Preparar plano de ação, com base nos dados estatísticos de acidentes de trânsito, para minimizar e até zerar aqueles acidentes de trânsito que podem ser evitados. Este plano deverá seguir os seguintes passos: ( curto, médio e longo prazo).
  - 1) Levantar dados dos acidentes de trânsito, identificando os pontos críticos.
  - 2) Analisar as prováveis causas dos acidentes. Elaborar e implantar projeto de engenharia de tráfego para eliminar as causas.
  - 3) Após implantação, continuar monitorando os pontos para identificar se a medida adotada foi suficiente para solucionar o problema.
- Implantar sinalização semafórica com focos repetidores em locais onde a visibilidade não é suficiente. ( curto e médio prazo).
- Implantar sinalização semafórica com focos específicos para pedestres em locais com grande fluxo de pedestres e onde houver necessidade para assegurar maior segurança para os pedestres. ( curto, médio e longo prazo).
- Implantar sistema de fiscalização eletrônica para controle de velocidade nas vias que operam com velocidade operacional alta e trazem risco de atropelamento. Inicialmente nas avenidas Manoel Tavares, Marechal Floriano Peixoto, trecho compreendido entre a rotatória da avenida Dinamérica e a rotatória da avenida do canal de Bodocongó, avenida Dinamérica entre outras que estudos técnicos recomendem. ( curto e médio prazo).

- Implantar sistema de fiscalização eletrônica para avanço de semáforo nos cruzamentos que mesmo com sinalização adequada, continuam com acidentes de trânsito. Estes pontos serão identificados com base nos dados da estatística de acidentes de trânsito. ( curto e médio prazo).
- Lançar campanha de travessia de pedestre em locais, com base nos dados estatísticos de acidentes de trânsito, para prevenir os atropelamentos nos pontos críticos. (curto, médio e longo prazo ).

#### Estratégia 4: **Aprimorar a fluidez do trânsito**

Medidas a serem adotadas:

- Desenvolver estudos para resguardar legalmente a fluidez de tráfego e a segurança viária, quando da construção de novos empreendimentos atratores de viagem a serem construídos na cidade, para que não venham causar impacto no sistema viário. ( médio prazo).
- Elaborar e implantar projetos de engenharia e de operação de tráfego para eliminar os gargalos e promover a segurança dos pedestre, ciclista e demais veículos nas rotatórias das avenidas Juscelino Kubstchek, Aprígio Veloso, Parque da Criança, avenida Vigário Calixto e em pontos onde houver necessidade técnica . ( curto e médio prazo).
- Desapropriar trecho de lote particular no cruzamento da rua João Moura com Miguel Couto. (curto prazo ).
- Elaborar projeto para construir ponte sobre o canal, margem da rua Severino Verônica no bairro da Conceição , no cruzamento com a rua Frei Martinho. Esta medida viabilizará tornar a rua Vigolvinho Vanderlei com operação em mão única de direção. Esta medida irá beneficiar o transporte coletivo , o pedestre e os ciclistas , gerando assim mais segurança viária.( médio prazo).
- Elaborar projeto para construir trincheira na rua Miguel Couto. A entrada para a trincheira será após o cruzamento com a rua João Moura, dando oportunidade aos veículos que descem a rua Dr. João Moura, optarem por efetuar o tráfego para o bairro do Catolé ou seguirem para rua Almeida Barreto.O término da trincheira será após o cruzamento com a rua Almeida Barreto chegando nas imediações da Estação Velha. ( longo prazo ).

- Elaborar projeto para efetuar drenagem , quando não existir, e pavimentar vias que servirão de binários, inicialmente nas ruas Aprígio Nepomuceno com Pedro Otávio, Sergipe com Assis Chateaubriand, Elpídio de Almeida com Vigário Calixto, Odon Bezerra com Alagoas dentre outras que surjam na cidade.( curto, médio e longo prazo )
- Elaborar projeto para efetuar drenagem , quando não existir, e pavimentar vias para criar alças para interligar bairros sem passar pela área central. Inicialmente nas ruas Silva Jardim, Antonio Telha, Ascendino Moura, Amaro Coutinho , Monteiro Lobato, Franklin Araújo, Henrique Dias e outras que os projetos técnicos recomendem. .( curto, médio e longo prazo), ***ponte sobre o Canal das Piabas deveria ser alargada para comportar duas faixas de rolamento e área reservada para a circulação de pedestre.(NR)***
- Deverá ser criado o Rodoanel – trecho Sudeste o qual fará a interligação entre a BR 230 ( saída para J.Pessoa ) e BR 104 ( saída para Caruaru ), na altura da Fazenda Maria Daluz e nas imediações da Serra do Castanho no município de Queimadas.

No trecho Sudoeste será necessária a interligação entre a BR 104 ( saída para Lagoa Seca) e BR 230 ( saída para o sertão ) após São José da Mata. Cortando a PB 148 que dá acesso ao Município de Boqueirao, prolongamento da Av. Juscelino Kubitschek, Fazenda Campo de Boi, Estreito, margeando o riacho Logradouro. O trecho leste fará a ligação entre as BRs 230 e 104 , saídas para J.Pessoa e Lagoa Seca respectivamente. Passando na altura da fazenda Maria da Luz e cortando a PB 095 que dá acesso ao município de Massaranduba seguindo no sentido de Lagoa Seca . ( longo prazo).

#### **5.2.4 QUARTA DIRETRIZ: Gerenciamento do PlanMob CG**

Objetivo: Criar ambiente favorável, dentro dos órgãos da Prefeitura Municipal de Campina Grande para operacionalizar o Plano de Mobilidade Urbana.

Não se pode concluir este trabalho sem uma análise geral da situação institucional dos atores públicos envolvidos na questão da Mobilidade Urbana em Campina Grande. O gerenciamento da Mobilidade Urbana, envolvendo o transporte público como importante fator da mobilidade, o transporte não motorizado, a

acessibilidade, aspectos do trânsito ligados a segurança viária e engenharia de tráfego são itens importantes que precisam de ações e medidas de planejamento contínuas e de monitoramento constantes. Inicialmente é necessário aprimorar o nível organizacional e de capacitação técnica do quadro de servidores para desenvolvimento de métodos mais adequados de planejamento e gestão dos sistemas de transporte, de trânsito e de todos os itens referentes ao tema Mobilidade Urbana. Constatou-se ainda que os órgãos municipais que gerenciam a mobilidade Urbana contam com reduzido corpo técnico voltado ao exame das variáveis que envolvem a Mobilidade Urbana.

De uma forma em geral mesmo os projetos mais bem elaborados, tem poucas chances de resultado positivo, se não estiver calcado em uma estrutura eficiente de gestão, que possa implementar as diretrizes propostas, com o devido monitoramento e as atualizações que se fazem necessárias.

### **Estratégia 1: Aperfeiçoar a Gestão Pública**

Medidas a serem adotadas:

- Realizar concurso público para contratar engenheiros, arquitetos ou outros técnicos de áreas afins que tenham conhecimento específico nas áreas de trânsito, transportes e planejamento urbano.( curto prazo).
- Promover cursos de capacitação para os novos contratados.( curto prazo).
- Realizar curso de reciclagem para os agentes de trânsito da STTP com enfoque na cidadania do trânsito.( curto prazo).
- Realizar curso de reciclagem para os fiscais e técnicos das secretarias de Obras e de Serviços Urbanos e Meio Ambiente sobre a Lei da Mobilidade Urbana e sobre as diretrizes propostas neste documento.( curto prazo).

#### **5.2.4 QUINTA DIRETRIZ: Fontes de Financiamento do PlanMob CG**

**Estratégia 1: Prever e Buscar Fontes de Financiamento Internos/Externos**

**Criação de Projetos de acordo com os objetivos e diretrizes contidos no Planmob-CG para efetivação das Ações de Curto, Médio e Longo prazos com**

**recursos internos e externos para melhoria das condições de mobilidade da cidade.**

## **RECURSOS INTERNOS**

Para executar as ações propostas, que se dão em conformidade com as Diretrizes e Objetivos, elege-se como recursos e fontes internas: recursos próprios municipais; Plano Plurianual e Lei de Diretrizes Orçamentárias.

Projetos de mobilidade de curto médio e longo prazos que estiverem dentro da capacidade orçamentária do município poderão ser desenvolvidos em caráter interno.

## **RECURSOS E FONTES EXTERNAS REMETEM A:**

Política Nacional da Mobilidade Urbana: Apresentação de projetos técnicos nos Programas Específicos do Ministério das Cidades com contrapartida municipal ou a fundo perdido.

### **Outras Fontes de Financiamento:**

**Criação de Projetos específicos para captação de recursos federais junto a ministérios federais que possuem programas correlacionados a transportes.**

Fundo Nacional do Idoso – Lei 12.231/10 aplica recursos em programas e Ações relativos ao idoso que pode ser usado para receber destinações dos orçamentos públicos e custear as gratuidades desse segmento social nos transportes públicos com repasses para prefeituras.

Plano Nacional de Educação – Lei 10.172/11 Lei que fixou o transporte escolar PNATE e tem o objetivo de estabelecer o acesso a escola a alunos da zona rural e em regiões ribeirinhas os recursos são oriundos do Fundo Nacional de Educação e repassados as prefeituras. A Lei n. 12.852/13 dispôs no artigo 11 que o direito ao programa suplementar de transporte suplementar de transporte escolar será



ESTADO DA PARAÍBA  
CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE  
(Casa de Félix Araújo)

progressivamente estendido ao jovem estudante do ensino fundamental, médio e superior no campo e na cidade.

Ministério da Saúde: possui programas específicos para as secretarias de saúde municipais destinados ao transporte de deficientes com imobilidade total.

**Possibilidade de financiamentos junto a instituições privadas que possuem programas de financiamentos diversificados que incluem projetos de transportes dentre eles:**

Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES)

Banco Mundial (BM)

**Possibilidade de Parcerias Público Privadas:**

Criação de projetos ou implantação de estruturas com financiamentos de órgãos, entidades ou empresas que gerem impactos ou necessitem aperfeiçoamento do sistema de mobilidade da cidade que desejem estabelecer parcerias dentro das normas e legislações federais, estaduais e municipais vigentes.

Sala das S. da Câmara Municipal de Campina Grande, “Casa de Félix Araújo”.

Campina Grande, 08 de abril de 2015.