

PROJETO DE LEI Nº _____/2021
De _____ de _____ de 2021.

DISPÕE SOBRE O PLANO DE
MOBILIDADE URBANA DE JOÃO PESSOA
E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

**O PREFEITO MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA, ESTADO DA PARAÍBA, FAÇO
SABER A TODOS OS HABITANTES DESTES MUNICÍPIO QUE A CÂMARA MUNICIPAL
APROVOU E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:**

CAPÍTULO I
Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei, fundamentada no Plano Diretor do Município de João Pessoa, Estado da Paraíba, institui o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa e estabelece as 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, instituída na Lei Federal Nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa tem por finalidade orientar as ações do Município de João Pessoa que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras de mobilidade da população em geral.

Art. 2º O presente Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa aplica-se a toda a extensão territorial do seu Município.

Art. 3º O Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa guarda compatibilidade com o Plano Diretor do Município, estabelecido pela Lei Complementar Nº 3 de 30 de dezembro de 1992, alterado pela Lei Complementar nº 54 de 23 de dezembro de 2008, com todos os princípios e proposições contidos na Lei federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), bem como com as normas de acessibilidade previstas no Decreto Federal nº 5.296, de 31 de outubro de 2004.

Art. 4º O Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa deverá ser revisado e atualizado em um prazo máximo de 10 anos.

Seção I
Dos Conceitos e Definições

Art. 5º Para 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;

II - **ACESSIBILIDADE UNIVERSAL**: facilidade disponibilizada às pessoas, que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

III - **ACESSO**: permite a interligação para veículos e pedestres entre logradouros públicos e propriedades públicas e privadas;

IV - **BICICLETÁRIO**: local destinado ao estacionamento de bicicletas por períodos de longa duração, com controle de acesso e grande número de vagas, podendo ser público ou privado; é considerado equipamento urbano de apoio ao sistema ciclovitário;

V - **CALÇADA**: espaço da via pública urbana destinada exclusivamente à circulação de pedestres, podendo estar no nível da via ou em nível mais elevado;

VI - **CICLOFAIXA**: espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

VII - **CICLOVIAS**: espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregado da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

VIII - **CICLOROTAS**: espaço em que a circulação de bicicletas é compartilhada com pedestres ou veículos, criando condições favoráveis para sua circulação;

IX - **DESENVOLVIMENTO ORIENTADO AO TRANSPORTE SUSTENTÁVEL (DOTS)**: é uma estratégia que integra o planejamento do uso do solo à mobilidade urbana com o objetivo de priorizar o aumento da densidade populacional junto aos eixos de transporte;

X - **FAIXA DE CIRCULAÇÃO/PASSEIO**: parte da calçada destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres;

XI - **FAIXA EXCLUSIVA E/OU PREFERENCIAL PARA O TRANSPORTE PÚBLICO**: faixa da via destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

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

XIII-**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;

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

XV - **MODOS DE TRANSPORTES ATIVOS**: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

XVI - **MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS**: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

XVII - **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 a mínima segurança contra furto;

XVIII -**PASSEIO/FAIXA DE PEDESTRES**: parte da calçada destinada a livre circulação de pedestres;

XIX- **PISTA DE ROLAMENTO**: é a parte da caixa de rua destinada à circulação dos veículos;



XX - POLO GERADOR DE VIAGEM (PGV): 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 determinação da Lei Federal nº 10.257 de 2001;

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

XXII - SISTEMA VIÁRIO: conjunto de vias de forma hierarquizada e articulada;

XXIII - TRANSPORTE INDIVIDUAL MOTORIZADO: meio de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XXIV - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

XXV - TRANSPORTE DE CARGAS: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

XXVI - VAGA: espaço destinado à paragem ou ao estacionamento de veículos;

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

CAPÍTULO II

Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

Seção I

Dos Princípios e Diretrizes

Art. 6º O Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa é 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 Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa obedece aos seguintes princípios dispostos na Lei Federal nº 12.587/2012:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômica e ambiental;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- VI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- VII - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VIII - segurança nos deslocamentos das pessoas.

Art. 7º O Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa orienta-se pelas seguintes diretrizes, em consonância com a Lei Federal nº 12.587/2012:

- I – promover a mobilidade humana e urbana;



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

III - democratização do espaço viário;

IV - prioridade aos pedestres e aos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

V - prioridade ao sistema de transporte coletivo;

VI - garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;

VII - gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;

VIII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

IX - capacitação de pessoas e desenvolvimento das instituições vinculadas à implementação do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa;

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

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

XII - promoção do acesso aos serviços básicos;

XIII - promoção do desenvolvimento sustentável;

XIV - busca por alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa;

XV - promoção de ações educativas capazes de sensibilizar e conscientizar a população sobre a importância de se atender aos princípios do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa;

XVI - priorização do investimento público destinado à melhoria do sistema viário, para a otimização do sistema de transporte público coletivo e especiais.

CAPÍTULO III

Do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa

Seção I

Do Conteúdo

Art. 8º. O Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa 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;

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;

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

GABINETE DO PREFEITO

transportes do Município, priorizando os modos de transporte que acarretam menor impacto ambiental;

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;

b) a previsão de implantação de infraestrutura para circulação de bicicletas, contemplando ciclofaixas, ciclovias e ciclorotas;

c) ações de estímulo à circulação a pé, contemplando a melhoria de travessias e de calçadas, bem como ações educativas focadas em segurança, dentre outras;

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;

VII - os serviços de transporte público em suas diversas escalas, contendo:

a) a rede estruturante do transporte público coletivo urbano e suas tecnologias;

b) a composição das linhas do sistema;

c) demais serviços de transporte público, tais como o táxi, motofrete, transporte escolar, transporte turístico, e outros possíveis serviços que vierem a ser implantados;

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;

b) implantação de terminais, estações de embarque e desembarque, bem como abrigos para pontos de parada;

IX - o Sistema de Mobilidade, composto por:

a) Sistema viário (ou infraestrutura viária);

b) Sistema de circulação de pedestres;

c) Sistema ciclovitário;

d) Sistema de transporte público;

X - o sistema viário, em conformidade com o sistema viário e de circulação previsto na legislação urbanística municipal, contendo:

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;

XI - a promoção da acessibilidade física para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

XII - a integração dos modos de transporte motorizado público e destes com os privados e os não motorizados, incluindo medidas que permitam minimizar os conflitos intermodais;

XIII - 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;



XIV - ações referentes aos polos geradores de viagens, 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;

XV - análise de polos atrativos de viagens, através de estudos técnicos da Secretaria de Mobilidade Urbana, buscando a efetiva participação do empreendedor da minimização dos impactos causados pelos respectivos equipamentos geradores de deslocamentos, estacionamentos, cargas e descargas de bens, embarque e desembarque de pessoas; XVI - 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;

XVII - a identificação dos meios institucionais que assegurem a implantação e a execução do planejamento da mobilidade urbana;

XVIII- ações para colaborar na implantação de Políticas sobre Mudanças Climáticas e Desenvolvimento Sustentável, contribuindo para redução da concentração dos gases de efeito estufa na Microrregião de João Pessoa.

Seção II

Dos Objetivos Estratégicos

Art. 9º Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, reduzindo, assim, as desigualdades e promovendo a inclusão social.

Art. 10. Diminuir a necessidade de longas viagens, proporcionando deslocamentos mais eficientes, com o fortalecimento das centralidades nas regiões.

Art. 11. Promover melhorias das condições ambientais da cidade, com a diminuição da poluição atmosférica, visual e sonora.

Art. 12. Consolidar a gestão democrática e integrada como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO IV

Do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana

Seção I

Do Transporte Ativo (Pedestres e Ciclistas)

Art. 13. São diretrizes para o aprimoramento do Transporte Ativo:

I - fomentar a mobilidade ativa, promovendo deslocamentos de forma eficiente, confortável, segura e agradável para os pedestres;

II - estabelecer rede cicloviária que não apenas atenda à demanda existente, mas que estimule a utilização da bicicleta para deslocamentos diários a trabalho ou estudo, com infraestrutura conectada, contemplando os aspectos de segurança, direcionalidade, atratividade e conforto;



III - estimular a integração modal entre o transporte por bicicleta e o transporte coletivo por ônibus.

Art. 14. As diretrizes estabelecidas no art. 13º desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - garantir qualidade de calçadas compatível com as normativas municipais e federais existentes, não só em termos projetuais, mas na efetiva fiscalização da implantação e manutenção;

II - promover a capacitação dos técnicos da fiscalização de obras e posturas para adotar procedimentos favoráveis à correta implantação e ocupação das calçadas;

III - melhorar as condições de segurança e acessibilidade nas travessias, com a incorporação de tecnologias assistivas e dispositivos de sinalização inteligentes;

IV - implantação de sinalização de segurança: faixas e semáforos para pedestres;

V - intensificação da fiscalização de existência de calçadas, obstrução de calçadas por veículos e respeito a faixas e semáforos para pedestres;

VI - realização de campanhas para garantir respeito às faixas e semáforos para pedestres, além de segurança geral no trânsito;

VII - fortalecimento da participação popular no desenvolvimento de projetos voltados a pedestres;

VIII - adotar metodologias de identificação e hierarquização de bairros em termos de relevância de mobilidade ativa;

IX - nos bairros identificados como rede referencial da mobilidade a pé, desenvolver processos de estudos mais aprofundados, em termos de pesquisas e coleta de dados, ou em termos de projetos de intervenções específicas;

X - estabelecer patamares de existência de calçadas, evidenciando rotas acessíveis aos polos geradores de viagens de proximidade (escolas, postos de saúde da família e praças municipais);

XI - publicação de cartilhas para os cidadãos sobre procedimentos para construção e reforma correta de calçadas;

XII - implantação de rede prioritária de mobilidade ativa em áreas de grande fluxo;

XIII - coordenar, com a equipe redatora do Plano Diretor do município, a inserção do Plano de Rotas Acessíveis, no que concerne à construção e reforma de passeios públicos para "garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes", de acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/2015);

XIV - adequação de procedimentos para controle junto às concessionárias para instalação, remanejamento e remoção de dispositivos e infraestrutura urbanas que atuem como barreiras;

XV - incentivar a instalação de infraestrutura para bicicletas em grandes polos geradores de viagens;

XVI - efetivar o planejamento cicloviário participativo;

XVII - implantar infraestrutura ciclável;

XVIII - implantar a rede do sistema cicloviário projetado e estabelecer a conectividade entre eixos e bairros, viabilizando a integração da bicicleta com o transporte coletivo, com implantação de paraciclos e bicicletário nos terminais de ônibus;

XIX - criar incentivos fiscais para os que cooperarem com a recuperação, acessibilidade e requalificação do passeio público, conforme padronização técnica oficial.



Seção II
Do Transporte Público

Art. 15. São diretrizes para o aprimoramento do Transporte Público:

I - priorizar os serviços de transporte público coletivo sobre os modos individuais motorizados, garantindo aos usuários conforto, segurança, acessibilidade, modicidade, eficiência e atratividade;

II - promover a integração entre os sistemas de transporte público e os demais modos de transportes;

III - incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes nas frotas de ônibus que operam na Microrregião;

IV - reorganizar a rede de linhas urbanas e terminais de integração em função da implantação de um sistema estrutural;

V - organizar frota de veículo segura, monitorada, acessível e com padrão de qualidade.

Art. 16. As diretrizes estabelecidas no art. 15 desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - garantir o papel do órgão público de fiscalizador e aplicador de sanções;

II - aprimorar o aplicativo de transporte e massificar a divulgação de seu uso;

III - incentivo à integração do transporte público por ônibus com outros modais;

IV - massificar as informações sobre as regras de integração;

V - melhorar a transparência dos custos operacionais;

VI - incluir novas formas de remuneração dos operadores, considerando indicadores de qualidade na operação;

VII - criar fontes alternativas de financiamento do transporte coletivo;

VIII - unificação do sistema de bilhetagem, considerando todos os operadores;

IX - implantação de faixas exclusivas (faixa à direita);

X - incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes nas frotas de ônibus que operam na Microrregião;

XI - implantação de um sistema de corredores centrais, com faixa exclusiva à esquerda;

Seção III
Do Sistema Viário

Art. 17. São diretrizes para o aprimoramento do Sistema Viário:

I - ampliar a conectividade da malha viária do sistema viário e adotar estratégias operacionais, proporcionando redução dos congestionamentos viários;

II - garantir a segurança viária em todos os componentes do sistema de transporte e trânsito, promovendo o respeito à vida;

III - criar regulamentação de todos os aspectos ligados à circulação e operação do transporte de cargas no município;

IV - consolidar regulamentação de Polos Geradores de Viagens;



V - racionalizar a oferta de vagas públicas de estacionamento para transporte motorizado individual.

Art. 18. As diretrizes estabelecidas no art. 17 desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - realização de projetos educativos visando à conscientização sobre a necessidade da mudança de comportamento em relação à escolha modal e ao respeito aos demais usuários da via, estimulando uma postura mais consciente e cidadã;

II - priorização dos horários alternativos dos serviços e intervenções nas vias, visando minimizar impactos na circulação de pedestres e veículos;

III - criação de legislação específica de controle de estacionamento em via pública e em recuo frontal de empreendimentos;

IV - criação de lei específica de Polos Geradores de Viagens (comerciais e residenciais), com mecanismos de fiscalização e controle;

V - realizar estudos de faixas reversíveis nos horários de pico nos principais corredores para veículos com dois ou mais ocupantes;

VI - modernização dos mecanismos de fiscalização e controle da zona azul;

VII - criação de legislação voltada ao transporte de cargas, com definição de rotas específicas e horários para carga e descarga;

VIII - priorizar a criação de estacionamentos junto a terminais de transporte;

IX - implantação de complementação viária de articulação regional na Região Sul;

X - implantação de complementação viária de articulação perimetral;

XI - projeção do Anel Rodoviário e incorporação do eixo da BR-230 como via urbana;

XII - implantação de sistema inteligente de ajuste e sincronização semafórica.

Seção IV

Do Planejamento Urbano

Art. 19. São diretrizes para o aprimoramento do Planejamento Urbano:

I - garantir acessibilidade aos serviços básicos e equipamentos sociais a todos os cidadãos, com a redução das desigualdades socioespaciais;

II - conter o espraiamento urbano, revertendo o atual modelo de crescimento da cidade para uma maneira compacta;

III - descentralizar a concentração de empregos, a fim de diminuir o uso de modos motorizados para acessá-los.

Art. 20. As diretrizes estabelecidas no art. 19 desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - compartilhar gestão de calçadas com a SEPLAN/PMJP;

II - incentivo à criação de novas polaridades, visando à desconcentração de empregos;

III - adoção do modelo DOTS (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Sustentável);

IV - contenção da expansão urbana com aumento de densidade habitacional em áreas internas à mancha urbana;



V - promover a diversidade de uso e ocupação do solo na escala bairro.

Seção V
Da Gestão Pública

Art. 21. São diretrizes para o aprimoramento da Gestão Pública:

I - incentivar a ampla participação de setores da sociedade civil no planejamento da mobilidade urbana;

II - promover a integração de ações e políticas intersecretariais para consolidação de abordagem integrada na gestão da mobilidade urbana em João Pessoa;

III - integrar os governos estadual, federal, e as prefeituras dos demais municípios da Microrregião de maneira cooperativa para melhoria da gestão da mobilidade urbana na Microrregião.

Art. 22. As diretrizes estabelecidas no art. 21 desta Lei serão implementadas por meio das seguintes ações:

I - realizar reuniões temáticas no Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMMU) sobre o planejamento e a gestão da mobilidade urbana;

II - promover alinhamento da gestão das atividades de mobilidade com os demais conselhos ligados à área de mobilidade urbana;

III - integração do planejamento das secretarias envolvidas com a implantação dos equipamentos públicos de serviços básicos aos das secretarias envolvidas com o planejamento urbano e de transportes;

IV - fortalecimento institucional e capacitação continuada do corpo técnico da SEMOB, com ênfase na Mobilidade Sustentável;

V - estimular a ampla participação da sociedade em todos os processos de planejamento e gestão da mobilidade urbana de João Pessoa, promovendo processos democráticos e transparentes levando em conta equidade, espacialidade, acessibilidade, representatividade e divulgação;

VI - criar organismo gestor do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa, a fim de promover abordagem integrada com outras secretarias;

VII - promover a integração e a cooperação com os governos federal e estadual e os governos municipais da região;

VIII - criação de fundo de planejamento e desenvolvimento da Mobilidade Urbana, com o objetivo de viabilizar a implantação do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa;

IX - articulação da obtenção de outras fontes de recursos a nível nacional e internacional (Gov. Federal, BIDetc).

Seção VI
Dos Instrumentos de Gestão

Art. 23. Para viabilizar as ações definidas nas Seções de I a V deste Capítulo, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:



GABINETE DO PREFEITO

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre os modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação em infraestrutura urbana destinada ao transporte não motorizado e ao transporte público coletivo, na forma da lei;

IV - destinação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;

VI - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizados, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade da qualidade do ar constatada;

VII - implementação de políticas de ordenamento, uso e ocupação do solo e de desenvolvimento urbano associadas ao sistema de transporte público coletivo, no entorno de corredores viários prioritários, no entorno de corredores de transporte coletivo e em áreas localizadas no entorno das estações de transporte coletivo existentes – ou das que vierem a ser instaladas –, que terão as seguintes finalidades, para efeito de efetivação deste Plano:

a) permissão, após a reestruturação dos corredores, da revisão do adensamento, dada a maior capacidade de suporte do sistema de transporte;

b) obtenção de recursos para ampliação e melhoria da rede estrutural de transporte público coletivo;

c) implantação e melhoria de espaços públicos, principalmente aqueles destinados aos modos de transporte não motorizados;

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 contribuam para a desconcentração e descentralização urbanas.

VIII - priorização das obras relacionadas à melhoria do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo;

IX - definição de políticas de preços públicos dos serviços de mobilidade, incluindo políticas tarifárias para o transporte público e políticas de preços de circulação e estacionamento em vias públicas, como instrumentos de direcionamento da demanda para os modos de transporte público coletivo e não motorizados;

X - priorização de intervenções públicas ou privadas voltadas para a melhoria da circulação de pedestres, incluindo a identificação de vias exclusivas de pedestres.

CAPÍTULO V
Do Polo Atrativo de Viagens

Art. 24. Considera-se polo atrativo de viagens todo empreendimento permanente que, devido ao porte, à atividade ou à localização, gere interferência significativa no entorno em relação ao trânsito de veículos ou pessoas, grande demanda por vagas de veículos ou adequações em outros sistemas de mobilidade urbana.



Parágrafo único. Nenhum projeto de edificação que possa transformar-se em polo atrativo de viagens poderá ser aprovado sem prévia anuência do órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e sem que do projeto conste área para estacionamento e indicação das vias de acesso adequadas, em obediência ao artigo 93 do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 25. A concessão de alvará de construção ou de outra licença urbanística cabível para obra ou atividade que seja enquadrada como polo gerador de viagens depende de pagamento prévio de contrapartida de mobilidade urbana e/ou de medidas compensatórias equivalentes.

§ 1º Contrapartida de mobilidade urbana é a importância devida pelo empreendedor cuja obra ou atividade seja enquadrada como polo atrativo de viagens, destinada ao custeio de estudos, pesquisas, projetos, obras e serviços voltados para segurança viária, infraestrutura, sistemas de circulação em geral e acessibilidade, e entendida como compensação pelo impacto do empreendimento a ser instalado, mitigando-se os efeitos locais da implantação e da operação do equipamento no trânsito de pessoas e veículos.

§ 2º O cálculo do valor da contrapartida de mobilidade urbana considera critérios como localização do empreendimento, área construída, natureza da atividade e número estimado de viagens geradas, conforme legislação específica de uso e ocupação do solo.

§ 3º O montante da contrapartida de mobilidade urbana representa no mínimo 1% (um por cento) e no máximo 3% (três por cento) do custo estimado do empreendimento enquadrado como polo atrativo de viagens, nos termos da regulamentação complementar a ser editada pela Secretaria de Mobilidade Urbana do município de João Pessoa, no prazo máximo de 90 (noventa) dias.

§ 4º Estão isentos do pagamento de contrapartida de mobilidade urbana os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração direta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios.

Art. 26. A Lei Orçamentária Anual consignará recursos em programa de trabalho e dotação orçamentária específica com a finalidade de execução da contrapartida de mobilidade urbana.

§ 1º Os recursos de que trata o caput são movimentados pela Secretaria de Mobilidade Urbana ou órgão que venha a sucedê-la, a partir de autorização do Comitê de Mobilidade Urbana.

§ 2º Fica criada fonte de receita própria relacionada à Contrapartida de Mobilidade Urbana vinculada ao programa de trabalho e à dotação orçamentária referidos no caput.

§ 3º O cumprimento da finalidade estabelecida no caput dá-se pelo desenvolvimento de estudos, pesquisas e projetos e pela realização de obras e serviços relacionados à infraestrutura de mobilidade urbana.

Art. 27. A dotação orçamentária a que se refere o art. 26 tem como fontes de receita:



I – a cobrança da Contrapartida de Mobilidade Urbana, inclusive multas, correção monetária e juros;

II – os valores provenientes de convênios, consórcios, contratos, acordos ou outros ajustes celebrados com órgãos, entidades, organismos ou empresas nacionais ou internacionais, inclusive com outras esferas da federação;

III – doações de recursos de pessoas físicas e jurídicas ou de organismos e entidades públicas ou privadas nacionais ou internacionais;

IV – empréstimos ou operações de financiamentos internos ou externos;

V – outras receitas que lhe forem atribuídas por legislação;

VI – outros valores destinados no orçamento do município de João Pessoa.

Art. 28. Os processos em andamento nos órgãos e nas entidades do município de João Pessoa antes da regulamentação do polo atrativo de viagens estão submetidos à legislação anterior, salvo se o empreendedor optar pela incidência do disposto nesta Lei no prazo de até 180 dias a contar da data de sua publicação.

CAPÍTULO VI

Do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana

Art. 29. Fica criado o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana que dará suporte financeiro às políticas públicas de melhoria da mobilidade urbana e do transporte público.

§ 1º O Fundo servirá para proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de forma segura e sustentável, priorizando, nessa ordem, as pessoas, os meios de transporte não motorizado, o transporte coletivo e os automóveis.

§ 2º O Fundo de que trata o *caput* deste artigo será administrado pela Secretaria de Mobilidade Urbana, tem natureza contábil-financeira, sem personalidade jurídica e rege-se pela legislação pertinente.

Art. 30. Constituirão receitas do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana:

I - dotações orçamentárias consignadas, anualmente, no Orçamento Municipal e Créditos Adicionais que lhe sejam destinados;

II - dotações federais ou estaduais, não reembolsáveis, a ele especificamente destinadas;

III - receitas decorrentes de contrapartidas estabelecidas para mitigar e/ou compensar os impactos na mobilidade urbana, decorrentes de empreendimentos imobiliários, que somente poderão ser aplicadas para o fim a que se destinam e conforme previsto nesta Lei;

IV - produto de Operações de Crédito celebrados com organismos nacionais ou internacionais, desde que destinados para os fins previstos nesta Lei;

V - subvenções, contribuições, transferências e participações do Município em convênios, contratos e consórcios, relativos à finalidade desta Lei;

VI - doações de qualquer natureza, públicas ou privadas, de pessoas físicas ou jurídicas;

VII - o resultado da aplicação de seus recursos;

VIII - recursos decorrentes de valor de outorga, objeto de procedimentos licitatórios vinculados ao sistema de mobilidade urbana e de transporte público;



GABINETE DO PREFEITO

IX - recursos decorrentes de multas oriundas da aplicação de infração administrativa, imposta aos operadores do sistema de transporte coletivo, aos permissionários de serviço de táxi e demais modais de transporte de passageiros;

X - recursos decorrentes do preço público a ser pago como contrapartida pelo direito de uso intensivo do sistema viário urbano, em percentual base de 1% (um por cento) sobre o valor total cobrado dos passageiros nas viagens realizadas por meio de aplicativos ou plataformas de comunicação.

§ 1º Os recursos oriundos desta Lei serão depositados em conta bancária específica da Secretaria de Mobilidade Urbana do município de João Pessoa.

§ 2º Os recursos incorporados ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, com destinação específica, poderão ser depositados em contas individualizadas, vinculadas aos respectivos projetos.

Art. 31. Os recursos do Fundo Municipal de Mobilidade Urbana serão aplicados em:

I - planejamento e desenvolvimento de projetos e execução vinculados à instrumentos de gestão, a questão de mobilidade e melhoria da mobilidade urbana do Município de João Pessoa;

II - execução de programas, projetos e operação, destinados a garantir maior mobilidade urbana, melhor eficiência do transporte coletivo de passageiros e maior fluidez do trânsito, tais como:

a) desapropriação de imóveis para expansão da malha viária, construção de equipamentos públicos e outras finalidades;

b) execução de equipamentos públicos e obras viárias voltadas para a melhoria da mobilidade urbana, como: terminais rodoviários, abrigos de passageiros, abertura de vias, dentre outros;

c) investimentos no sistema de mobilidade urbana, tais como: aquisição de equipamentos, realização de serviços para a melhoria da sinalização viária, sinalização semafórica, fiscalização eletrônica, monitoramento e o controle operacional do trânsito e do transporte;

d) outros programas, projetos e operações, vinculados a mobilidade urbana e ao transporte público;

III - desenvolvimento, execução de projetos e execução, de obras destinados a garantir a mobilidade de idosos, pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

IV - desenvolvimento e execução de projetos e obras destinados a reduzir os acidentes e melhorar a segurança viária;

V - subsídios das tarifas públicas dos serviços de transporte coletivo urbano;

VI - auxiliar, quando o orçamento do Fundo permitir, no subsídio das despesas administrativas, tais como:

a) aquisição de material necessário para equipar o órgão municipal incumbido da execução da política municipal de mobilidade e transporte público;

b) capacitação e aperfeiçoamento dos servidores municipais ligados à mobilidade e ao transporte público;

c) desenvolvimento e aperfeiçoamento do planejamento, administração e controle de ações envolvendo transporte público;

d) atendimento de despesas diversas, de caráter de urgência e inadiáveis, necessárias à execução da política municipal de mobilidade e transporte público;



e) aquisição ou locação de veículos ou ainda contrato de prestação de serviços de transporte, para fiscalização ou serviço administrativo, vinculado ao setor de mobilidade urbana e transporte público;

VII - execução dos projetos e obras previstos no Plano de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único: A aplicação dos recursos de natureza financeira dependerá:

I - da existência de disponibilidade monetária em conta especial oriunda das receitas especificadas;

II- de aprovação prévia pelo Comitê de Mobilidade Urbana, conforme determinações desta Lei.

CAPÍTULO VII

Monitoramento, Avaliação e Revisão Periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa

Seção I

Do Monitoramento e da Avaliação

Art. 32. Fica instituído o Comitê Técnico de Monitoramento da Implementação do PlanMob João Pessoa, composto por membros da sociedade civil e representantes de órgãos e secretarias do poder executivo, sob a coordenação da Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana.

Parágrafo único. Caberá ao comitê técnico instituído no caput deste artigo o monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa, no que se refere à operacionalização das estratégias nele previstas e aos seus resultados em relação às metas de curto, médio e longo prazo, mediante apuração anual que deverá ser divulgada à população.

Art. 33. Para atender à necessidade de monitoramento da implementação do Plano de Mobilidade, fica criada uma Comissão de Mobilidade Urbana na Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de João Pessoa – SEMOB-JP, formada por três membros.

Parágrafo único. Caberá a Comissão de Mobilidade Urbana, junto com a Diretoria de Planejamento, coordenar o desenvolvimento de estudos específicos sobre políticas de mobilidade urbana, que irão subsidiar planos, programas e projetos.

Seção II

Da Revisão Periódica do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa

Art. 34. As revisões periódicas do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa serão precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana da Microrregião 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 da Microrregião, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos;



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.

Art. 35. As revisões do Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa terão periodicidade de até 10 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.

CAPÍTULO VIII

Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. O Poder Executivo deverá promover atualizações e adequações na Legislação Municipal com base no Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa.

Art. 37. A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e efetividade das disposições deste Plano.

Art. 38. Esta lei entra em vigor na data da sua publicação.

PAÇO DO GABINETE DA PREFEITURA DE JOÃO PESSOA-PB, em ____ de ____ de 2021.



CÍCERO DE LUCENA FILHO
PREFEITO

ANEXO I

Diretrizes Gerais para os Eixos Temáticos

A fim de aderir o conteúdo às exigências da Política Nacional de Mobilidade, enquadraram-se às diretrizes gerais nos seguintes eixos temáticos, sendo estes:

- Eixo Temático I: Transporte Ativo;
- Eixo Temático II: Transporte Público;
- Eixo Temático III: Sistema Viário;
- Eixo Temático IV: Planejamento Urbano; e
- Eixo Temático V: Gestão Pública.

Eixo Temático I: Transporte Ativo

Em João Pessoa, ainda há grande quantidade de vias que não possuem calçadas ou que as possuem parcialmente, prejudicando a circulação de pessoas na cidade. A maior concentração dessa deficiência da infraestrutura está na região sul da cidade. Em levantamento realizado em campo para obtenção do índice de caminhabilidade em pontos de interesse distribuídos pela cidade, foi obtido valor de 1,33 pontos, e, em outra amostra mais direcionada ao Centro da cidade, foi de 1,54 pontos, em uma escala de 0 a 3, revelando uma condição apenas “suficiente” de caminhabilidade. Poucos segmentos de calçada da amostra oferecem condições minimamente aceitáveis para a circulação e travessia segura e confortável de pedestres.

As ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados não abrangem de maneira suficiente o território, frente ao porte da cidade, apresentando, ainda, falhas em sua conectividade, o que requer necessidade de ampliação da rede de infraestrutura cicloviária nas áreas de menor poder aquisitivo, contemplando o Centro. Além disto, não há incentivos à integração modal da bicicleta com o transporte coletivo por ônibus.

Diante desta problemática, os objetivos específicos referentes ao transporte ativo são:

- Fomentar a mobilidade ativa, promovendo deslocamentos de forma eficiente, confortável, segura e agradável para os pedestres;
- Estabelecer rede cicloviária que não apenas atenda à demanda existente, mas que estimule a utilização da bicicleta para deslocamentos diários a trabalho ou estudo, com infraestrutura conectada, contemplando os aspectos de segurança, direcionalidade, atratividade e conforto;
- Estimular a integração modal entre o transporte por bicicleta e o transporte coletivo por ônibus.

Medidas a serem adotadas:

- Garantir qualidade de calçadas compatível com as normativas municipais e federais existentes, não só em termos projetuais, mas na efetiva fiscalização da implantação e manutenção;
- Promover a capacitação dos técnicos da fiscalização de obras e posturas para adotar procedimentos favoráveis à correta implantação e ocupação das calçadas;
- Melhorar as condições de segurança e acessibilidade nas travessias, com a incorporação de tecnologias assistivas e dispositivos de sinalização inteligentes;
- Implantação de sinalização de segurança: faixas e semáforos para pedestres;
- Intensificação da fiscalização de existência de calçadas, obstrução de calçadas por veículos e respeito a faixas e semáforos para pedestres;



- Realização de campanhas para garantir respeito às faixas e semáforos para pedestres, além de segurança geral no trânsito;
- Fortalecimento da participação popular no desenvolvimento de projetos voltados a pedestres;
- Adotar metodologias de identificação e hierarquização de bairros em termos de relevância de mobilidade ativa;
- Nos bairros identificados como rede referencial da mobilidade a pé, desenvolver processos de estudos mais aprofundados, em termos de pesquisas e coleta de dados, ou em termos de projetos de intervenções específicas;
- Estabelecer patamares de existência de calçadas, evidenciando rotas acessíveis aos polos geradores de viagens de proximidade (escolas, postos de saúde da família e praças municipais);
- Criação de comitê gestor de calçadas, coordenado pela SEMOB, com participação de representantes das demais secretarias envolvidas (SEPLAN, SEDURB, SEMAM e SEINFRA);
- Publicação de cartilhas para os cidadãos sobre procedimentos para construção e reforma correta de calçadas;
- Implantação de rede prioritária de mobilidade ativa em áreas de grande fluxo;
- Coordenar, com a equipe redatora do Plano Diretor do Município, a inserção do Plano de Rotas Acessíveis, no que concerne à construção e reforma de passeios públicos para “garantir acessibilidade da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida a todas as rotas e vias existentes”, de acordo com o Estatuto da Pessoa com Deficiência (Lei Federal nº 13.146/2015);
- Adequação de procedimentos para controle junto às concessionárias para instalação, remanejamento e remoção de dispositivos e infraestrutura urbanas que atuem como barreiras;
- Incentivar a instalação de infraestrutura para bicicletas em grandes polos geradores de viagens;
- Efetivar o planejamento cicloviário participativo;
- Implantar 100,6 km de infraestrutura ciclável;
- Implantar a rede do sistema cicloviário projetado e estabelecer a conectividade entre eixos e bairros, viabilizando a integração da bicicleta com o transporte coletivo, com implantação de paraciclos e bicicletário nos terminais de ônibus (Rede de Complementação - 45 km de infraestrutura ciclável).

Eixo Temático II: Transporte Público

Atualmente, em João Pessoa, há um sistema de transporte preferencialmente radial por ônibus em direção à área central, desencadeando tempos de viagens demasiados para os usuários, com dispêndio significativo de parte de seu tempo produtivo diário, concorrendo para efeitos nocivos à sustentabilidade e à qualidade de vida da população. Não suficiente a isto, o cenário é ainda mais impactado pelo aumento da frota de automóveis verificado na circulação urbana nos últimos anos, aumentando os congestionamentos, a irregularidade da programação horária das linhas de ônibus e os acidentes de trânsito, além de aumentar a poluição sonora e ambiental, entre outros impactos negativos. Na Pesquisa de Opinião acerca do transporte público na Microrregião, considerando a qualidade geral do serviço prestado, 11,9% dos entrevistados avaliam como muito ruim, 22% como ruim, 41% como regular, 23,6% como bom e 1,5% como muito bom.

Além disso, observa-se que, na Microrregião, o transporte público carece de integração efetiva entre outros modos, verificando-se a integração efetiva, física e tarifária apenas na combinação ônibus-ônibus, o que se mostrou como elemento comprometedor da mobilidade.



Considerando os pontos críticos do sistema e os preceitos de sustentabilidade estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana, os objetivos específicos para o transporte público são:

- Priorizar os serviços de transporte público coletivo sobre os modos individuais motorizados, garantindo aos usuários conforto, segurança, acessibilidade, modicidade, eficiência e atratividade;
- Promover a integração entre os sistemas de transporte público e os demais modos de transportes;
- Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes nas frotas de ônibus que operam na Microrregião;
- Reorganizar a rede de linhas urbanas e terminais de integração em função da implantação de um sistema estrutural.

Medidas a serem adotadas:

- Garantir o papel do órgão público de fiscalizador e aplicador de sanções;
- Aprimorar o aplicativo de transporte e massificar a divulgação de seu uso;
- Incentivo à integração do transporte público por ônibus com outros modais;
- Massificar as informações sobre as regras de integração;
- Melhorar a transparência dos custos operacionais;
- Incluir novas formas de remuneração dos operadores, considerando indicadores de qualidade na operação;
- Criar fontes alternativas de financiamento do transporte coletivo;
- Unificação do sistema de bilhetagem, considerando todos os operadores;
- Implantação de faixas exclusivas (faixa à direita):
 - Complementação do corredor Tancredo Neves;
 - Ligação entre Corredor Pedro II e o T. Aeroclube;
 - Ligação entre os Terminais Pedro II e Aeroclube;
 - Ligação centro-orla;
 - Beira Rio – ligação com Altiplano;
 - Ligação Hilton Souto Maior e UFPB;
 - Ligação região sul com o T. 2 de Fevereiro;
 - Ligação região sul com o T. Cruz das Armas;
 - Implantação de Terminais de Integração;
 - Reorganização da rede.
- Incentivar o desenvolvimento científico-tecnológico e o uso de energias renováveis e menos poluentes nas frotas de ônibus que operam na Microrregião;
- Implantação de um sistema de seis corredores centrais, com faixa exclusiva à esquerda:
 - Corredor Cruz das Armas (Terminal Cruz das Armas);
 - Corredor Pedro II (Terminal Pedro II);
 - Corredor Epitácio;
 - Corredor Tancredo Neves (Terminal Aeroclube);
 - Corredor Hilton Souto Maior; e
 - Corredor BR-230 (entre Terminal Cruz das Armas e Aeroclube).
- Implantação de corredor central, com faixa exclusiva à esquerda, na BR-230 (entre Terminal Cruz das Armas e Aeroclube).

Eixo Temático III: Sistema Viário



GABINETE DO PREFEITO

Considerando o sistema viário da Microrregião, ficaram claros a relevância e o papel articulador da BR-230 no contexto regional e urbano em João Pessoa. Ao se analisar o carregamento de transporte individual motorizado na hora pico manhã, a rodovia concentra grandes volumes de viagens entre os municípios da Microrregião e as regiões da Av. Epitácio Pessoa e Nordeste em João Pessoa, em ambos os sentidos. Seu nível de serviço foi considerado péssimo em alguns trechos. Outros gargalos detectados foram conexões de bairros ao Sul, articulações com a região Sudeste, conexões radiais Sul-Centro, ligação Leste-Oeste (Av. Epitácio Pessoa e Av. Senador Ruy Carneiro) e a conexão Norte-Centro.

A respeito dos acidentes de trânsito nas vias, observou-se elevada quantidade de acidentes com motociclistas, atingindo um índice de 2,8 mortes por milhão de viagens, contra 0,6 mortos/milhão de pedestres e 0,1 mortes/milhão de condutores de automóveis.

No Diagnóstico, também se constatou que João Pessoa necessita fortalecer a legislação atinente ao transporte de carga, além de desenvolver estudos que evidenciarão especificidades da movimentação de carga ainda não consolidadas pela prefeitura.

Outro ponto relevante da problemática, detectado nos eventos de participação social, é a necessidade de aprimoramento dos procedimentos de análise de implantação de Polos Geradores de Viagens, de forma a reduzir os impactos negativos gerados na área de influência, considerando toda a legislação local correlata. Nos eventos de participação social, também foi levantada, por parte da população, a importância do equacionamento da utilização do espaço urbano, dando preferência ao uso por modos sustentáveis e controlando o espaço destinado ao estacionamento de veículos motorizados individuais.

Com isso, os objetivos específicos do PDMU referentes a este eixo temático são:

- Ampliar a conectividade da malha viária do sistema viário e adotar estratégias operacionais, proporcionando redução dos congestionamentos viários;
- Garantir a segurança viária em todos os componentes do sistema de transporte e trânsito, promovendo o respeito à vida;
- Criar regulamentação de todos os aspectos ligados à circulação e operação do transporte de cargas no município;
- Consolidar regulamentação de Polos Geradores de Viagens;
- Racionalizar a oferta de vagas públicas de estacionamento para transporte motorizado individual.

Medidas a serem adotadas:

- Realização de projetos educativos visando à conscientização sobre a necessidade da mudança de comportamento em relação à escolha modal e ao respeito aos demais usuários da via, estimulando uma postura mais consciente e cidadã;
- Priorização dos horários alternativos dos serviços e intervenções nas vias, visando minimizar impactos na circulação de pedestres e veículos;
- Criação de legislação específica de controle de estacionamento em via pública e em recuo frontal de empreendimentos;
- Criação de lei específica de Polos Geradores de Viagens (comerciais e residenciais), com mecanismos de fiscalização e controle;
- Realizar estudos de faixas reversíveis nos horários de pico nos principais corredores para veículos com dois ou mais ocupantes;
- Modernização dos mecanismos de fiscalização e controle da zona azul;



GABINETE DO PREFEITO

- Criação de legislação voltada ao transporte de cargas, com definição de rotas específicas e horários para carga e descarga;
- Priorizar a criação de estacionamentos junto a terminais de transporte;
- Implantação de complementação viária de articulação regional na Região Sul:
 - Ligação Geisel/Gervásio Maia;
 - Ligação Mangabeira/Valentina;
 - Elevação Ponte Mangabeira/Valentina.
- Implantação de complementação viária de articulação perimetral:
 - Viaduto Saffa S. Abel da Cunha;
 - Ligação Eptácio Pessoa/Rui Carneiro;
 - Nova Ligação Jd. Cidade Universitária/Portal do Sol;
 - Ligação UFPB: Altiplano e Bancários;
 - Ponte Torre – UFPB.
- Implantação do Anel Rodoviário e incorporação do eixo da BR-230 como via urbana.
- Implantação de plano de mobilidade específico para o Centro histórico de João Pessoa.

Eixo Temático IV: Planejamento Urbano

Referente aos aspectos urbanos, João Pessoa experimentou nos últimos anos um acelerado processo de urbanização que influenciou a ocupação do solo e o espraiamento da ocupação, gerando maiores demandas por transporte, contribuindo para a elevação dos custos de mobilidade, e, conseqüentemente, de tempos médios de viagem, exigindo maiores investimentos nos sistemas de infraestrutura. Observou-se também que há questões críticas sobre desigualdade urbana, relacionadas à pobreza e à desigualdade de renda, com importantes reflexos espaciais.

Desta forma, os objetivos específicos relacionados ao planejamento urbano, no que tange à mobilidade urbana, são:

- Garantir acessibilidade aos serviços básicos e equipamentos sociais a todos os cidadãos, com a redução das desigualdades socioespaciais;
- Conter o espraiamento urbano, revertendo o atual modelo de crescimento da cidade para uma maneira compacta;
- Descentralizar a concentração de empregos, a fim de diminuir o tempo médio de deslocamentos diários da população.

Medidas a serem adotadas:

- Compartilhar gestão de calçadas com a SEPLAN/PMJ;
- Incentivo à criação de novas polaridades, visando à desconcentração de empregos;
- Adoção do modelo DOTS (Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Sustentável);
- Contenção da expansão urbana com aumento de densidade habitacional em áreas internas à mancha urbana;
- Promover a diversidade de uso e ocupação do solo na escala bairro.

Eixo Temático V: Gestão Pública

No aspecto da gestão pública da mobilidade urbana, observou-se certo descompasso entre as atividades de planejamento urbano/uso do solo e de planejamento da mobilidade urbana, tornando-se ainda mais grave devido à cidade se encontrar em revisão de seu Plano Diretor. Também se constatou falta de integração entre as Secretarias de Saúde, Educação e Meio Ambiente, na discussão e na abordagem da mobilidade urbana de João Pessoa.



GABINETE DO PREFEITO

A nível regional, inexistem ações conjuntas operacionais e institucionais com a administração dos municípios da Microrregião, culminando, assim, em significativa pressão nos serviços públicos da capital paraibana, particularmente no serviço de transporte, devido à existência de grande interação da população que reside nos demais municípios da Microrregião.

Nos eventos de participação social, discutiu-se a necessidade de maior integração institucional entre órgãos e entidades de âmbito estadual e federal no aspecto da mobilidade, além de ter sido demandado maior envolvimento da sociedade civil no planejamento da mobilidade urbana.

Levando em conta a problemática observada e o que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana quanto à participação social, os objetivos específicos referentes à gestão pública são:

- Promover a integração de ações e políticas intersecretariais para consolidação de abordagem integrada na gestão da mobilidade urbana em João Pessoa;
- Integrar os governos estadual e federal e as prefeituras dos demais municípios da Microrregião de maneira cooperativa para melhoria da gestão da mobilidade urbana na Microrregião;
- Incentivar a ampla participação de setores da sociedade civil no planejamento da mobilidade urbana.

Medidas a serem adotadas:

- Realizar reuniões temáticas no Conselho Municipal de Mobilidade Urbana (CMMU) sobre o planejamento e a gestão da mobilidade urbana;
- Promover alinhamento da gestão das atividades de mobilidade com os demais conselhos ligados à área de mobilidade urbana;
- Integração do planejamento das secretarias envolvidas com a implantação dos equipamentos públicos de serviços básicos ao das secretarias envolvidas com o planejamento urbano e de transportes;
- Fortalecimento institucional e capacitação continuada do corpo técnico da SEMOB, com ênfase na Mobilidade Sustentável;
- Estimular a ampla participação da sociedade em todos os processos de planejamento e gestão da mobilidade urbana de João Pessoa, promovendo processos democráticos e transparentes levando em conta equidade, espacialidade, acessibilidade, representatividade e divulgação;
- Criar organismo gestor do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de João Pessoa, a fim de promover abordagem integrada com outras secretarias;
- Promover a integração e a cooperação com os governos federal e estadual e os governos municipais da região;
- Captação de recursos alternativos, como arrecadação de multas, pedágio urbano, substituição de melhorias físicas exigidas pela implantação de PGVs por recursos financeiros doados à prefeitura usados localmente e com foco em mobilidade urbana;
- Criação de fundo de planejamento e desenvolvimento da Mobilidade Urbana;
- Articulação da obtenção de outras fontes de recursos a nível nacional e internacional (Gov. Federal, BID etc.).



MENSAGEM Nº 189/2021

De 25 de novembro de 2021

Ao

Excelentíssimo Senhor

Vereador **VALDIR JOSÉ DOWSLEY**

Presidente da Câmara Municipal de João Pessoa

Nesta

Senhor Presidente,

Tenho a honra de submeter, por intermédio de Vossa Excelência, amparado pelo artigo 27, inciso III c/c artigo 5º, XL da Lei Orgânica do Município de João Pessoa, a apreciação da Egrégia Câmara Municipal de João Pessoa, o Projeto de Lei que **“DISPÕE SOBRE O PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE JOÃO PESSOA E DA OUTRAS PROVIDÊNCIAS”**.

O texto, ora apresentado, aborda pontos específicos e indispensáveis no tocante a inserir a Cidade de João Pessoa na Política Nacional de Mobilidade Urbana, permitindo investimentos federais, regionais e internacionais, abordando e fixando diretrizes gerais, com seus respectivos objetivos e medidas a serem adotadas pelo poder público.

Aponta direcionamentos que abrangem considerações acerca do transporte ativo, transporte público, sistema viário, planejamento urbano e gestão pública da mobilidade na Microrregião de João Pessoa.

Por fim, o presente Projeto de Lei de Mobilidade Urbana, fixa os princípios no âmbito municipal inseridos na política das diretrizes da legislação nacional, buscando consolidar a visão de mobilidade que ainda é recente na gestão dos municípios brasileiros, visto que a Política Nacional de Mobilidade foi instituída somente no ano de 2012.

Diante do exposto e com a convicção de que as razões aqui apresentadas farão com que a presente matéria mereça a aprovação dos ilustres membros dessa Casa, também responsáveis pelos interesses maiores do desenvolvimento da Capital paraibana, e frente ao patente significado social deste ato, submeto ao crivo desse Poder Legislativo o presente Projeto de Lei.



CÍCERO DE LUCENA FILHO
PREFEITO



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA
SECRETARIA DE GESTÃO GOVERNAMENTAL

OFÍCIO Nº680/2021 – GS/SEGGOV

João Pessoa-PB, 25 de novembro de 2021.

Ao
Excelentíssimo Senhor
Vereador **Valdir José Dowsley**
Presidente da Câmara Municipal de João Pessoa.
Nesta

Assunto: Mensagem nº 189/2021.

Senhor Presidente,

Com os meus cordiais cumprimentos, observando determinação do Senhor Prefeito, encaminho a Vossa Excelência, em anexo, submetendo à consideração dessa Egrégia Casa Legislativa, a Mensagem nº 189/2021, referente ao Projeto de Lei que **“Dispõe sobre o Plano de Mobilidade Urbana de João Pessoa e dá outras Providências”**.

Atenciosamente,

DIEGO TAVARES DE ALBUQUERQUE
Secretário
Secretaria de Gestão Governamental - SEGGOV