



OFÍCIO Nº. 892/2025-GP

Cajazeiras – PB, 16 de dezembro de 2025.

A sua Excelência, o Senhor,
LINDBERG LIRA DE SOUZA
CÂMARA MUNICIPAL DE CAJAZEIRAS
Ed. Francisco Matias Rolim – Casa Otacílio Jurema

Assunto: Encaminhamento de Projeto de Lei complementar para apreciação legislativa.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Cumprimentando-o cordialmente, sirvo-me do presente para encaminhar a Vossa Excelência o Projeto de Lei complementar, que Dispõe sobre o Sistema Viário Urbano e Municipal do município de Cajazeiras - PB e dá outras providências.

A referida proposta tem por finalidade preencher uma lacuna histórica na legislação municipal, ao estabelecer parâmetros técnicos e legais para a hierarquização, dimensionamento, traçado, classificação funcional e integração da malha viária municipal com os demais sistemas de mobilidade e infraestrutura urbana;

Certa de contar com a colaboração dos nobres Vereadores para a célere tramitação e aprovação do presente Projeto de Lei Complementar, renovo meus votos de elevada estima e consideração.

Cordialmente,

MARIA DO SOCORRO DELFINO PEREIRA
Prefeita Constitucional



MENSAGEM ____/2025

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Senhores Vereadores da Câmara Municipal de Cajazeiras,

Submetemos à elevada apreciação desta Egrégia Casa Legislativa o presente Projeto de Lei complementar do Sistema Viário do Município de Cajazeiras, elaborada no contexto do processo de revisão e modernização do arcabouço urbanístico municipal, conduzido em conformidade com o Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, com os princípios estabelecidos pelo Plano Diretor Municipal e com as diretrizes técnicas e territoriais identificadas no diagnóstico técnico-participativo realizado no âmbito da revisão.

Trata-se de um instrumento normativo inédito no ordenamento urbanístico local, cuja elaboração visa preencher uma lacuna histórica na legislação municipal, ao estabelecer parâmetros técnicos e legais para a hierarquização, dimensionamento, traçado, classificação funcional e integração da malha viária municipal com os demais sistemas de mobilidade e infraestrutura urbana.

A construção desta norma observou referenciais técnicos nacionais e internacionais, modelos consagrados de legislação viária, bem como as especificidades físicas, topográficas, territoriais e socioeconômicas do Município de Cajazeiras. A proposta busca garantir a articulação eficiente entre os diferentes modos de transporte, o acesso universal, a segurança viária, a fluidez do tráfego e a integração entre áreas urbanas e rurais.

GABINETE DA PREFEITA MUNICIPAL DE CAJAZEIRAS – PB, Estado da Paraíba, em 16 de dezembro de 2025.

MARIA DO SOCORRO DELFINO PEREIRA
Prefeita Constitucional



MINUTA PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR

SISTEMA VIÁRIO 2025

MUNICÍPIO DE CAJAZEIRAS - PB

MARIA DO SOCORRO DELFINO PEREIRA PREFEITA MUNICIPAL

AB IMIS FUNDAMENTIS



EMPRESA DE PLANEJAMENTO CONTRATADA

EMPRESA LÍDER ENGENHARIA E GESTÃO DE CIDADES LTDA

CNPJ: 23.146.943/0001-22

Avenida Antônio Diederichsen, nº 400 – sala 210.

CEP 14020-250 – Ribeirão Preto/SP

www.liderengenharia.eng.br

EQUIPE TÉCNICA DE CONSULTORIA

Osmani Jurandyr Vicente Junior

Arquiteto e Urbanista

CAU A23196-7

Especialista em Gestão Ambiental para
Municípios

Juliano Maurício da Silva

Engenheiro Civil

CREA/PR 117165

Especialista em Engenharia de Transportes

Daniel Mazzini Ferreira Vianna

Arquiteto e Urbanista

CAU A1074024

José Rufino de Souza Junior

Advogado

OAB/MG 73426

Robson Ricardo Resende

Engenheiro Sanitarista e Ambiental

CREA/SC 99639-2

Especialista em Planejamento de Cidades

Lara Ricardo da Silva Pereira

Arquiteta e Urbanista

CAU A172020-1

Marcelo Gonçalves

Geógrafo

CREA/PR 95232

Solange Passos Genaro

Serviço Social

CRESS/PR 6676

Larissa de Souza Correia

Engenheira Cartógrafa

CREA/PR 119410

Murilo Lopes da Silva

Publicitário

CPF 330.544.088-62

Pedro Henrique Vicente

Engenheiro Civil

CREA/SP 5070395829

Willian de Melo Machado

Tecnólogo de Informação (T.I.)

CPF 065.164.789-45

Tito Sampaio Matos

Arquiteto e Urbanista

CAU A2674335

Victor Hugo Fabiano

Arquiteto e Urbanista

CAU A3157334



EQUIPE TÉCNICA MUNICIPAL

Decreto nº 191, de 04 de dezembro de 2025.

- I. Elis Regina da Silva Carolino - Secretária de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
- II. Victor Costa Alves - Secretário Adjunto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
- III. Pabla Renata de Lima Silva - Controladora Geral do Município
- IV. Laesso Antônio Souza Abreu - Secretário da Fazenda Pública
- V. Maria das Dores de Souza Abreu - Secretário do Meio Ambiente
- VI. Breno Pires de Vasconcelos - Secretário de Obras e Serviços Públicos
- VII. Layane Andrade - Secretária de Saúde
- VIII. Francisca Juliana de Lima Suassuna - Secretária de Desenvolvimento Humano
- IX. Eduardo Jorge Gomes Pereira - Secretário de Cultura
- X. Marcos de Almeida Pereira - Secretário de Juventude e Esporte
- XI. Maria Cristina Saturno de Lima Secretária Adjunta de Cultura
- XII. Sarah Vycória Bernardes Nunes - Engenheira Civil
- XIII. Josefa Elania Pereira Rolim - Administrativo/RH
- XIV. Jefferson Alves Dias - Engenheiro Agrônomo
- XV. Jose Erisvaldo de Souza Pereira Junior- Diretor Especial de Eng. Urbana
- XVI. Francisco Erisvaldo Santos Souza - Diretor Dep. Gestão Ambiental
- XVII. Vanderlúcia de Alencar Feitosa e Oliveira - Professor de Educação Básica I
- XVIII. Aderlane de Sousa Nobre - Auditor Interno
- XIX. Stephanni Flavia Cartaxo Pessoa Estrela - Assessora Técnica Especial
- XX. Anderson Alberto Pinto Torres - Engenheiro Técnico
- XXI. Gabriela Braga de Sá - Engenheira Ambiental
- XXII. Alysson de Sousa Lira - Superintendente Municipal de Trânsito
- XXIII. Julimar Trajano Lopes - Agente de Trânsito
- XXIV. Gregório dos Santos Costa - Engenheiro Ambiental
- XXV. Máxima Rejany Lima Costa Frade - Agente Fiscal de Obras
- XXVI. Katherine Queiroga de Abrantes - Auditora Fiscal de Tributos
- XXVII. Tatiana Romaniuc Batista - Auditora Fiscal de Tributos
- XXVIII. Cicero Vanderley Gonçalves dos Santos - Agenda de Combate a Endemias
- XXIX. Juliana Bezerra de Oliveira - Técnica em Edificações
- XXX. Veida Maria Maciel Gonçalves - Engenheira Civil
- XXXI. Ravick Lourenço Lira da Silva - Advogado



SUMÁRIO

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES (Art. 1º ao 4º)

CAPÍTULO II

DAS DEFINIÇÕES (Art. 5º e 6º)

CAPÍTULO III

DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS (Art. 7º ao 17)

CAPÍTULO IV

DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO (Art. 18 ao 22)

CAPÍTULO V

DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA (Art. 23 ao 28)

CAPÍTULO VI

DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO (Art. 29 ao 31)

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 32 ao 36)

ANEXO I – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL;

ANEXO II – MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO;

ANEXO III – TABELA DE PERFIL DAS VIAS MUNICIPAIS;

ANEXO IV – TABELA DE PERFIL DAS VIAS URBANAS;

ANEXO V – CROQUI – ESTRADAS PRIMÁRIAS;

ANEXO VI – CROQUI – ESTRADAS SECUNDÁRIAS;

ANEXO VII – CROQUI – ESTRADAS TERCIÁRIAS;

ANEXO VIII – CROQUI – VIAS ARTERIAIS;

ANEXO IX – CROQUI – VIAS COLETORAS;

ANEXO X – CROQUI – VIAS LOCAIS;

ANEXO XI – MODELO DE RAMPA PARA CADEIRANTES;

ANEXO XII – MODELO DE SINALIZAÇÃO PARA VAGAS DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS QUE CONDUZAM OU SÃO CONDUZIDOS POR PESSOAS COM DEFICIÊNCIA;

ANEXO XIII – GLOSSÁRIO.



PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº ____/2025

DISPÕE SOBRE O SISTEMA VIÁRIO URBANO E MUNICIPAL DO MUNICÍPIO DE CAJAZEIRAS - PB E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A PREFEITA MUNICIPAL DE CAJAZEIRAS, Estado da Paraíba, no uso das atribuições que lhe confere a Lei Orgânica do Município e demais normas aplicáveis, submete à apreciação da Câmara Municipal o seguinte Projeto de Lei Complementar;

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º. A presente Lei tem por objetivo disciplinar o Sistema Viário do município de Cajazeiras, em complementaridade ao Plano Diretor Municipal de Cajazeiras, à Lei de Parcelamento do Solo Urbano e Lei do Uso e Ocupação do Solo, garantindo a observância das normas relativas à matéria e zelando pelos interesses da comunidade.

Parágrafo Único. Para toda e qualquer alteração, reforma, intervenção, adequação nos espaços destinados a circulação de veículos e pedestres devem ser observadas as normas técnicas brasileiras como a NBR 9050/ 2020 – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, bem como a legislação do Código Brasileiro de Trânsito – Lei Federal nº. 9503/1997, Política Nacional de Mobilidade Urbana – Lei Federal nº 12.587/2012 e Secretaria Nacional de Trânsito – Senatran.

Art. 2º. Integram a malha viária do Município, o Sistema Viário Urbano, descrito e representado no Anexo II desta lei e o Sistema Viário Municipal no Anexo I.

Art. 3º. É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano da sede de Cajazeiras, Anexo II, da presente Lei.

Art. 4º. Considera-se Sistema Viário Municipal, para os fins desta Lei, o conjunto integrado das rodovias, avenidas, ruas, caminhos, acessos, passagens e demais logradouros públicos existentes ou projetados no território do Município, classificados conforme sua hierarquia funcional, e destinados à circulação de veículos motorizados e não motorizados, pedestres e ao escoamento da produção, assegurando a conectividade, a acessibilidade universal, a mobilidade urbana sustentável e a integração entre os diversos usos do solo urbano e rural.

Parágrafo Único. O Sistema Viário Municipal compreende, obrigatoriamente:

- I. as rodovias e estradas sob jurisdição municipal, inclusive aquelas delegadas pelos entes estadual ou federal;
- II. as vias arteriais, coletoras e locais, conforme classificação funcional estabelecida nesta Lei;
- III. as vias destinadas ao transporte coletivo, transporte ativo, ciclovias, ciclofaixas e calçadas;



- IV. os corredores de transporte público, inclusive faixas exclusivas;
- V. os dispositivos de interseção, acesso e retorno, bem como as áreas de servidão pública ou de uso comum destinadas à circulação.

CAPÍTULO II DAS DEFINIÇÕES

- Art. 5º.** A lei do sistema viário do município de Cajazeiras tem por objetivo:
- I. Melhorar o aproveitamento do sistema viário existente, com aumento de suas condições de capacidade e segurança;
 - II. Promover a hierarquização da rede viária;
 - III. Disciplinar o tráfego de veículos de carga nos núcleos urbanos;
 - IV. Promover a implantação de ciclovias;
 - V. Definir parâmetros para abertura de novas vias tanto de iniciativa pública como privada.

Art. 6º. A abertura, o prolongamento, o redimensionamento ou qualquer intervenção em vias públicas no território do Município, seja por iniciativa da Prefeitura Municipal ou por particulares, especialmente no âmbito de parcelamentos do solo, dependerá de prévia aprovação junto ao órgão municipal competente e deverá obedecer integralmente às disposições desta Lei, do Plano Diretor Municipal, da legislação urbanística e de trânsito vigente, bem como às normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e demais dispositivos aplicáveis.

CAPÍTULO III DA CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO DAS VIAS

- Art. 7º.** A estrutura do sistema viário, classificada de acordo com a função que a via desenvolve na distribuição do tráfego e no espaço urbano, fica composta de:
- I. Rodovias;
 - II. Estradas Municipais;
 - III. Via Arterial;
 - IV. Via Coletora;
 - V. Via Local.

Parágrafo Único. Junto às rodovias, estradas vicinais, estradas de ferro, dutos e linhas de transmissão de energia elétrica, será obrigatória a reserva de faixa paralela de terreno, não edificável, com 15,00 m de cada lado, no mínimo, medidos a partir da linha divisória da faixa de domínio.

Art. 8º. As Rodovias são consideradas para uso de ligação regional compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com municípios, estados ou países vizinhos, estando em Cajazeiras representadas pelas BR-230, PB-394, PB-393 e PB-400.

Parágrafo Único. Os loteamentos e construções em proximidade com as áreas urbanas, incluindo distritos, localizados de frente às rodovias estaduais, deverão construir passeio após a área não edificável de 15,00 m (quinze metros).



Art. 9º. As Estradas Municipais são as que no interior do Município estruturam o sistema de orientação dos principais fluxos de carga com a função de interligação das diversas partes do território.

Parágrafo Único. As Estradas Municipais são caracterizadas pelas estradas não pavimentadas e as rodovias municipais que possuem pavimentação.

Art. 10. O limite de velocidade nas estradas municipais será:

- I. Nas estradas não pavimentadas da área rural: 60 km/h;
- II. Nas rodovias municipais pavimentadas, sinalizadas e com condições adequadas de segurança viária: 90 km/h para todos os veículos, salvo em casos onde estudos técnicos ou condições locais exijam limites inferiores, conforme avaliação da autoridade municipal competente.

Art. 11. As vias municipais demarcadas no Mapa do Sistema Viário Municipal, constante do Anexo I desta Lei, correspondem à totalidade das estradas municipais do território do Município, abrangendo aquelas de caráter primário, secundário e terciário.

§1º. O Mapa do Sistema Viário Municipal não estabelece diferenciação gráfica entre as categorias de estradas municipais, sendo todas representadas de forma unificada como integrantes do sistema viário municipal.

§2º. A classificação das vias municipais quanto à sua característica, hierarquia e função é a definida nesta Lei, aplicando-se para fins de planejamento, gestão, projeto e operação do sistema viário, sem prejuízo da representação única adotada no Mapa do Sistema Viário Municipal.

§3º. As definições e critérios de estruturação das vias municipais observarão as diretrizes do planejamento territorial do Município e os demais instrumentos de ordenamento urbano e rural.

Art. 12. As vias de estradas municipais primárias deverão comportar no mínimo 12,00 m (doze metros):

- I. Uma pista de rolamento de 7,00 m (sete metros), sendo 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- II. Duas faixas de manutenção de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), sendo uma de cada lado.

Art. 13. As vias de estradas municipais secundárias deverão comportar no mínimo 10,00 m (dez metros):

- I. Uma pista de rolamento de 6,00 m (seis metros), sendo 3,00 m (três metros) de cada lado;
- II. Duas faixas de manutenção de 2,00 m (dois metros), sendo uma de cada lado.

Art. 14. As vias de estradas municipais terciárias deverão comportar no mínimo 7,00 m (sete metros):

- III. Uma pista de rolamento de 5,00 m (cinco metros), sendo 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- IV. Duas faixas de manutenção de 1,00 m (um metro), sendo uma de cada lado.



Art. 15. As vias arteriais visam à interligação de diferentes setores e conjunto de bairros da cidade, visando à fluidez do trânsito.

§ 1º. As vias arteriais deverão ter a dimensão mínima de 16,00 m (dezesesseis metros), sendo:

- I. Dois passeios para pedestres – calçada de 2,00 m (dois metros), sendo uma de cada lado;
- II. Duas faixas de estacionamento de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros), sendo uma de cada lado;
- III. Duas pistas de rolamento de 3,00 m (três metros) de cada lado;
- IV. Canteiro Central (separador de pista): 1,00 m (um metro).

§ 2º. Nas vias arteriais, a velocidade máxima permitida será de 60 Km/h (sessenta quilômetros por hora).

Art. 16. Vias coletoras são aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade.

§ 1º. As vias coletoras deverão ter a dimensão mínima de 12,00 m (doze metros) sendo:

- I. Dois passeios para pedestres – calçada: 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), sendo um de cada lado;
- II. Duas pistas de rolamento de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- III. Estacionamento: 2,00 m (dois metros) de cada lado.

§ 2º. Nas vias coletoras, a velocidade máxima permitida será de 40 Km/h (quarenta quilômetros por hora).

Art. 17. Vias locais destinam-se a servir diretamente os lotes urbanos, permitindo uma baixa velocidade de percurso. São caracterizadas por interseções em nível não semaforizadas, destinada apenas ao acesso local ou a áreas restritas.

§ 1º. As vias locais deverão ter a dimensão mínima de 10,00 m (dez metros) sendo:

- I. Dois Passeios para pedestres – calçada: 1,50 m (um metro e cinquenta centímetros), sendo um de cada lado;
- II. Duas pistas de rolamento de 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) de cada lado;
- III. Estacionamento: 2,00 m (dois metros) de um dos lados.

§ 2º. São consideradas vias locais todas as demais vias da cidade, não citadas na presente Lei.

§ 3º. Nas vias locais, a velocidade máxima permitida será de 30 Km/h (trinta quilômetros por hora).

CAPÍTULO IV **DAS DIRETRIZES PARA PAVIMENTAÇÃO**



Art. 18. Na elaboração de projetos para implantação e recuperação de pavimento deverá ser observada a hierarquia das vias estabelecida nesta lei quanto ao volume de tráfego em cada via, classificadas em:

- I. Tráfego pesado – fluxo diário superior a 400 veículos em uma direção;
 - a. Rodovias de ligação regional;
 - b. Rodovias de estruturação municipal;
 - c. Vias arteriais.
- II. Tráfego médio – fluxo diário compreendido entre 50 a 400 veículos em uma direção;
 - a. Vias coletoras.
- III. Tráfego leve – fluxo diário inferior que 50 veículos em uma direção;
 - a. Vias locais.

Art. 19. As vias públicas deverão ser projetadas e executadas em conformidade com as normas técnicas vigentes, observando-se os seguintes parâmetros de inclinação:

- I. Inclinação transversal (do eixo da faixa de rolamento ao meio-fio): mínima de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) e máxima de 3,0% (três por cento), de modo a assegurar o escoamento superficial das águas pluviais e a segurança da circulação;
- II. Inclinação longitudinal: mínima de 0,5% (zero vírgula cinco por cento) e máxima de 20% (vinte por cento), garantindo a funcionalidade do sistema viário, a acessibilidade e a segurança viária.

§ 1º. A adoção de valores fora dos limites estabelecidos somente será admitida mediante justificativa técnica fundamentada, aprovada pelo Conselho da Cidade – ConCIDADE, e desde que não comprometa a segurança, acessibilidade e a durabilidade da via.

§ 2º. As soluções adotadas deverão, sempre que possível, priorizar a acessibilidade universal, a segurança viária e a integração da via ao Sistema Viário Municipal.

Art. 20. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas específicas do Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT (ou órgão que o venha a suceder).

Art. 21. Os projetos de novos loteamentos deverão obedecer ao traçado viário previsto no Anexo II desta Lei, bem como às diretrizes gerais de planejamento urbano e às exigências estabelecidas no Plano Diretor Municipal, observando a integração do sistema viário proposto com a malha urbana existente, a hierarquia funcional das vias e os critérios de acessibilidade, mobilidade e segurança viária.

Art. 22. O prolongamento de vias públicas já existentes deverá manter, no mínimo, a mesma largura da via original, independentemente da classificação funcional atribuída ao novo trecho em razão de sua posição ou função no sistema viário, sendo vedada a redução de sua seção transversal.

Parágrafo único. Excepcionalmente, poderá ser admitida a adequação da largura do prolongamento, mediante justificativa técnica fundamentada e aprovação prévia do Conselho da Cidade – ConCIDADE, respeitadas as condições de acessibilidade, segurança viária, continuidade do fluxo e compatibilidade com a função urbana da via.



CAPÍTULO V DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 23. É de responsabilidade da Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, a elaboração dos projetos de sinalização viária, locação de carga e descarga e pontos de estacionamento regulamentados no que concerne:

- I. Implantação de sinalização vertical e horizontal em toda a área urbana;
- II. A sinalização viária horizontal deve ser utilizada como função de organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia ou frente a obstáculos; complementar os sinais de regulamentação, advertência ou indicação, com a representação de linhas, marcações, símbolos e legendas, pintados ou apostos sobre o pavimento das vias;
- III. A sinalização viária vertical deve ser utilizada de acordo com suas funções de regulamentação, advertência ou indicação de lugares, sendo apropriada a cada situação como estabelecido pelo Código Nacional de Trânsito;
- IV. O estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos de carga e descarga e estacionamento de veículos deverão ser identificados em áreas de demanda e previamente de acordo com as regulamentações técnicas de:
 - a. Estar localizada junto ao meio fio;
 - b. Regulamentação da duração da parada;
 - c. Regulamentação do período do dia em que as paradas são permitidas;
 - d. Limitação do tamanho e capacidade dos veículos de carga;
 - e. Determinação sobre de que lado da rua a parada deve ser efetuada;
- V. Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga, de produtos perigosos;
- VI. Os locais de estacionamento de táxis serão devidamente identificados em área de demanda através de sinalização horizontal e vertical, devendo utilizar o local somente os veículos destinados ao transporte em táxis e licenciados para a atividade.

Parágrafo Único. Em caso de novos empreendimentos, o interessado ficará responsável pela execução dos projetos de sinalização viária elaborado pela Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Art. 24. Nas vias públicas próximas equipamentos comunitários de uso coletivo deverão ser previstos vagas para estacionamento de veículos que conduzam ou sejam conduzidos por pessoas com deficiência, conforme a NBR 9050/2020 –Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos:

- I. Ter sinalização horizontal e vertical conforme Anexo XII;
- II. Contar com um espaço adicional de circulação com no mínimo 1,20 m de largura, quando afastada da faixa de travessia de pedestres. Esse espaço pode ser compartilhado por duas vagas, no caso do estacionamento paralelo, ou perpendicular ao meio fio, não sendo recomendável o compartilhamento em estacionamentos oblíquos;
- III. Estar localizadas de forma a evitar a circulação entre veículos.



Art. 25. Todas as sinalizações para pedestre deverão ser dotadas de comunicação visual em braile e sonora.

Art. 26. A sinalização das vias públicas e vagas para estacionamento são de responsabilidade do Município de Cajazeiras, como estabelece o Código Nacional de Trânsito, Lei Federal de nº. 9.503/1997.

Parágrafo Único. Em parcelamentos caracterizados como condomínios horizontais, a sinalização viária será de responsabilidade do condomínio, conforme mesa legislação.

Art. 27. Devem ser realizados projetos e intervenção viária para reforço de sinalização de trânsito nas vias da área urbana de Cajazeiras.

Art. 28. O tráfego de charretes, carroças, tratores, colheitadeiras, dentre outros similares devem seguir normas específicas como:

- I. Não trafegar nas rodovias, à noite;
- II. Ser conduzidos pela direita da pista, bem junto ao acostamento e onde não houver acostamento, devem seguir as normas do Código de Trânsito Brasileiro;
- III. Devem possuir sinalização refletiva na parte traseira;
- IV. A circulação de equipamentos e maquinários pesados nas rodovias somente é permitida sobre a carroceria de caminhões e quando for o caso de se realizar a travessia de uma propriedade rural para outra, a manobra deve ser informada com antecedência ao Posto de Policiamento Rodoviário mais próximo, para o acompanhamento de segurança.

CAPÍTULO VI DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO

Art. 29. As calçadas deverão obrigatoriamente atender aos seguintes requisitos, sem prejuízo de outras determinações do órgão municipal competente, observadas as peculiaridades específicas:

- I. Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres;
- II. Deverá haver na calçada condições de permeabilidade;
- III. Todas as calçadas situadas em vias de grande circulação no Município deverão ser equipadas com piso tátil direcional e de alerta, em conformidade com a ABNT NBR 9050
- IV. Fica permitido, por lote, o rebaixamento de meio-fio para acesso de veículos, cuja largura máxima não poderá exceder a metade ($\frac{1}{2}$) da extensão da testada do lote, sendo vedado o conflito com as disposições da ABNT NBR 9050 ou norma posterior que a substitua ou altere.
- V. A instalação de mobiliários urbanos nas calçadas como: lixeiras, pontos de ônibus, bancos e arborização devem ser de forma a não atrapalhar o fluxo de pedestres, deixando uma área de passagem livre de pelo menos 1,20 m (um metro e vinte centímetros).



Parágrafo Único. A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Edificações e Obras.

Art. 30. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura deverá ser executada rampa para cadeirantes conforme as normas especificadas pela ABNT, NBR 9050/2020 e Anexo XI desta lei.

Art. 31. A arborização urbana deverá obedecer ao espaçamento definido pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente, de acordo com a avaliação técnica das condições locais, sendo as árvores plantadas preferencialmente no terço externo do passeio público, com espécies adequadas às condições locais e em conformidade com as orientações da concessionária de energia elétrica.

§ 1º É vedado o plantio de árvores em áreas destinadas ao estacionamento de veículos, nas pistas de rolamento ou em locais que comprometam o uso do leito carroçável, devendo o plantio restringir-se às faixas de passeio público ou áreas verdes designadas pelo Município.

§ 2º Sempre que houver necessidade de remoção de árvore, deverá ser previamente requerida e obtida autorização da Secretaria Municipal de Meio Ambiente. A remoção autorizada deverá ser compensada por meio do plantio de nova árvore no local mais próximo possível daquele da árvore suprimida, observadas as condições técnicas e ambientais.

§ 3º É obrigatória a reposição arbórea em todos os casos de supressão, sendo atribuição da Prefeitura Municipal a fiscalização e aplicação das sanções previstas em legislação específica.

§ 4º As árvores de porte médio e/ou grande deverão ser preferencialmente plantadas em passeios onde não existam redes elétricas aéreas, visando à segurança e à manutenção da infraestrutura urbana.

§ 5º A vegetação implantada em canteiros centrais, rotatórias e áreas próximas a cruzamentos deverá ser selecionada e manejada de forma a não prejudicar a visibilidade de motoristas e pedestres, garantindo a segurança viária, devendo ser capinada e mantida regularmente.

CAPÍTULO VI DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 32. Em caso de descumprimento das normas estabelecidas nesta Lei, ao responsável pela conduta serão aplicadas sanções que poderão ser as seguintes, cumulativamente ou não:

- I. Multa pecuniária, nos termos da legislação municipal vigente;
- II. Obrigação de fazer ou de não fazer, mediante terminação administrativa;
- III. Outras sanções previstas em legislações específicas aplicáveis.

Parágrafo Único. A aplicação das sanções caberá ao órgão municipal competente de planejamento urbano, assegurado ao infrator o direito ao contraditório e à ampla defesa, com possibilidade de recurso junto ao Conselho da Cidade – ConCIDADE.



Art. 33. Quaisquer modificações no sistema viário deverão observar integralmente a Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente para a respectiva área ou zona, podendo ser implementadas pelo Poder Executivo Municipal, condicionadas à prévia análise e parecer técnico do Conselho da Cidade – ConCIDADE.

Art. 34. Os casos omissos e as dúvidas interpretativas relativas a esta Lei serão dirimidos pelo órgão municipal competente de planejamento urbano, ouvido o Conselho da Cidade – ConCIDADE, garantindo a uniformidade e a segurança jurídica na aplicação das normas.

Art. 35. São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I. Anexo I – Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II. Anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano;
- III. Anexo III – Tabela de Perfil das Vias Municipais;
- IV. Anexo IV – Tabela de Perfil das Vias Urbanas;
- V. Anexo V - Croqui - Estradas Primárias;
- VI. Anexo VI - Croqui - Estradas Secundárias;
- VII. Anexo VII - Croqui - Estradas Terciárias;
- VIII. Anexo VIII - Croqui - Vias Arteriais;
- IX. Anexo IX - Croqui - Vias Coletoras;
- X. Anexo X - Croqui - Vias Locais;
- XI. Anexo XI - Modelo de Rampa para Cadeirantes;
- XII. Anexo XII - Modelo de sinalização para vagas de estacionamento de veículos que conduzam ou são conduzidos por pessoas com deficiência;
- XIII. Anexo XIII – Glossário.

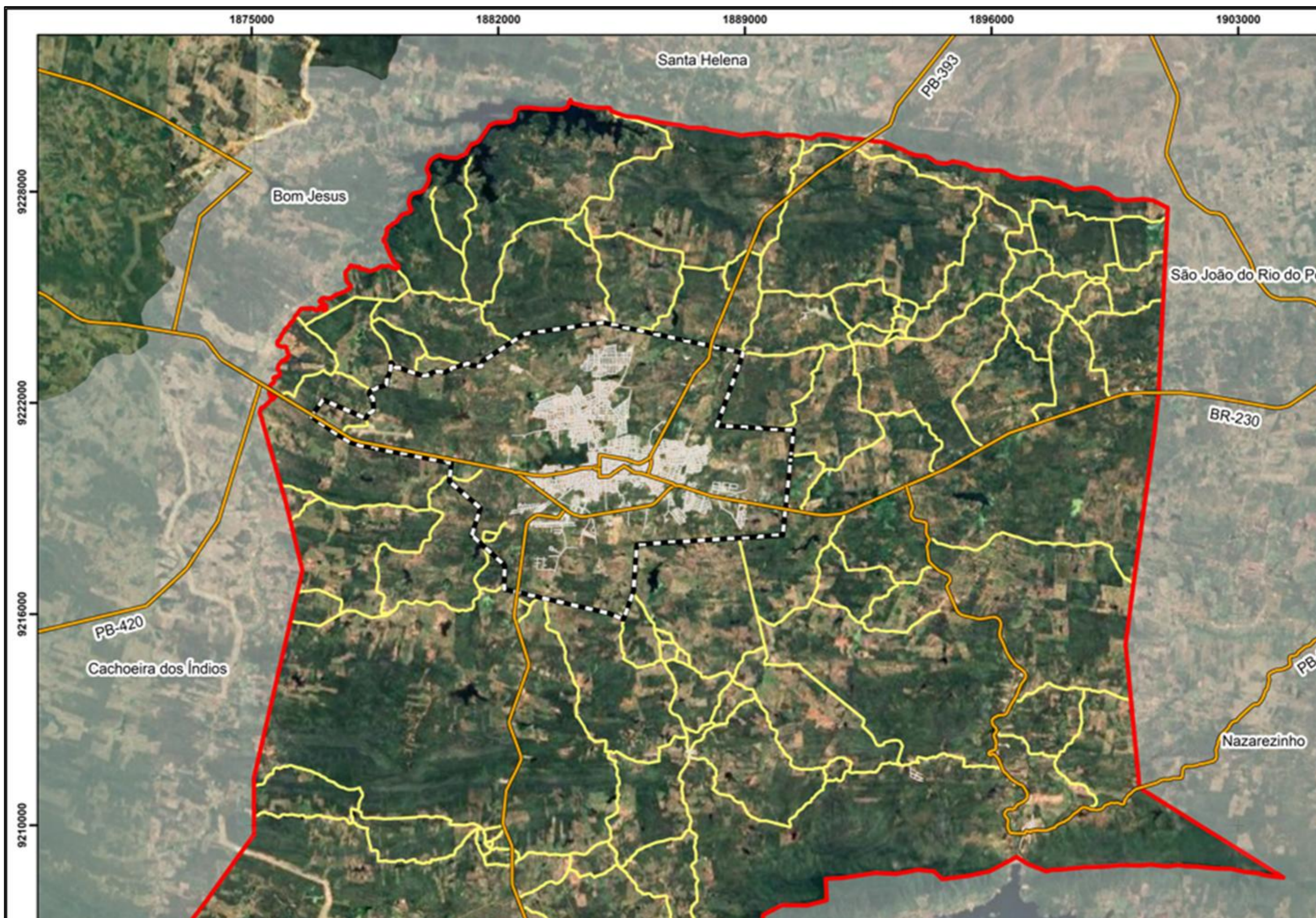
Art. 36. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação revogada as disposições em contrário.

GABINETE DA PREFEITA MUNICIPAL DE CAJAZEIRAS – PB, Estado da Paraíba, em 16 de dezembro de 2025.

MARIA DO SOCORRO DELFINO PEREIRA
Prefeita Constitucional

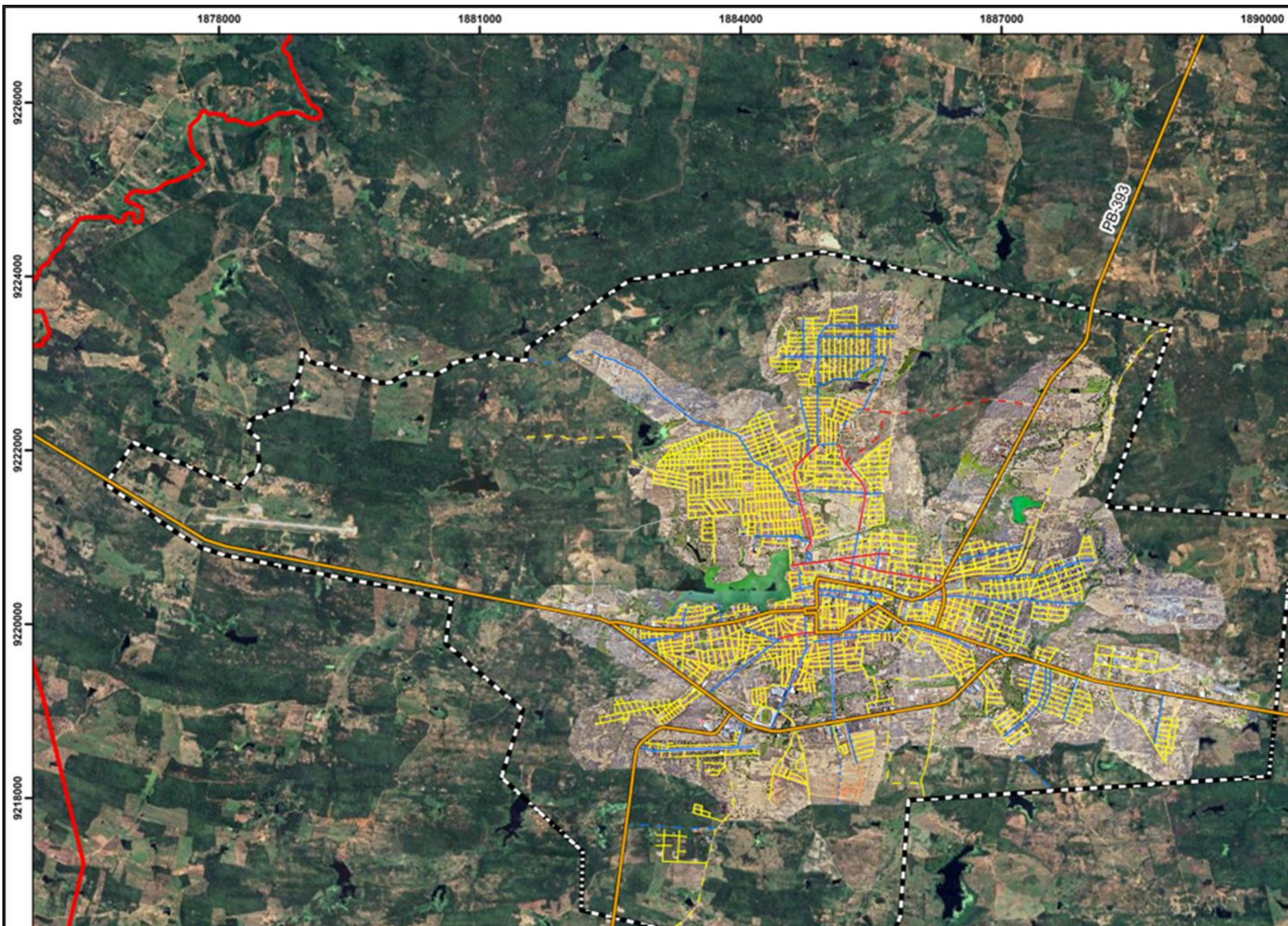


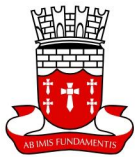
Anexo I – Mapa do Sistema Viário Municipal.





Anexo II – Mapa do Sistema Viário Urbano.





PREFEITURA MUNICIPAL DE CAJAZEIRAS / PODER EXECUTIVO
GABINETE DA PREFEITA

Anexo III – Tabela de Perfil das Vias Municipais.

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de manutenção	Inclinação mínima ⁽¹⁾ (%)	Rampa máxima (%)
Rodovias	Parâmetros definidos pelo DER				
Estradas Primárias	12,00	(E) 3,50 (D) 3,50	(E) 2,50 (D) 2,50	0,5	20
Estradas Secundárias	10,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,00 (D) 2,00	0,5	20
Estradas Terciárias	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 1,00 (D) 1,00	0,5	20
(D) Direita. (E) Esquerda.					

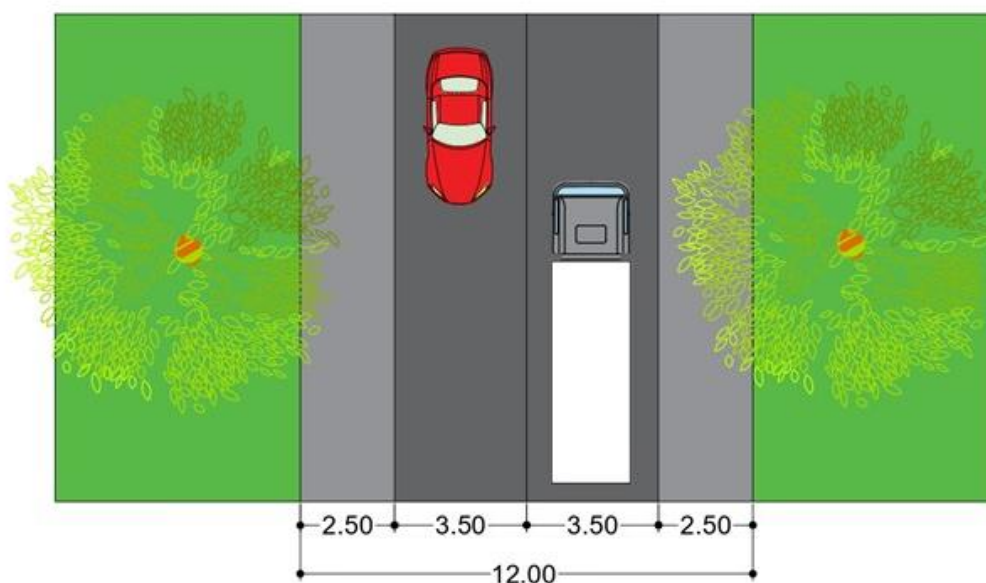
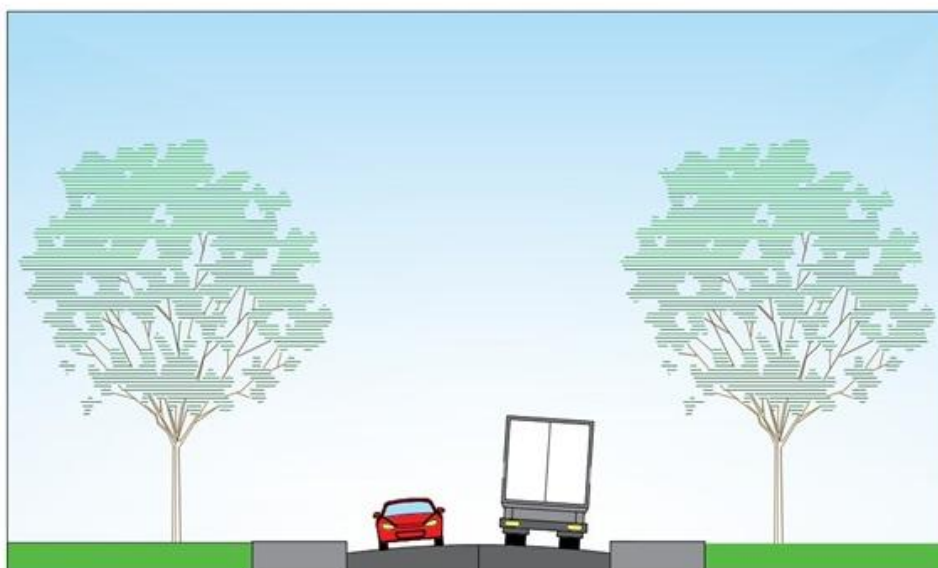


Anexo IV – Tabela de Perfil das Vias Urbanas.

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima ⁽¹⁾ (%)	Rampa máxima ⁽²⁾ (%)
Arterial	16,00	(E) 3,00 (D) 3,00	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 2,00 (D) 2,00	1,00 ⁽⁴⁾	0,5	20
Coletora	12,00	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 1,50 (D) 1,50	-	0,5	20
Local	10,00	(E) 2,50 (D) 2,50	2,00 ⁽⁵⁾	(E) 1,50 (D) 1,50	-	0,5	20
<p>(1) Da seção transversal tipo; (2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros); (3) Aplicável em cada sentido da Rodovia; (4) Canteiro central com função de separador de pistas de rolamento, devendo ser observada a permissão de conversões; (5) A faixa de estacionamento deverá ser implantada ao lado oposto do motorista; (D) Direita; (E) Esquerda.</p>							

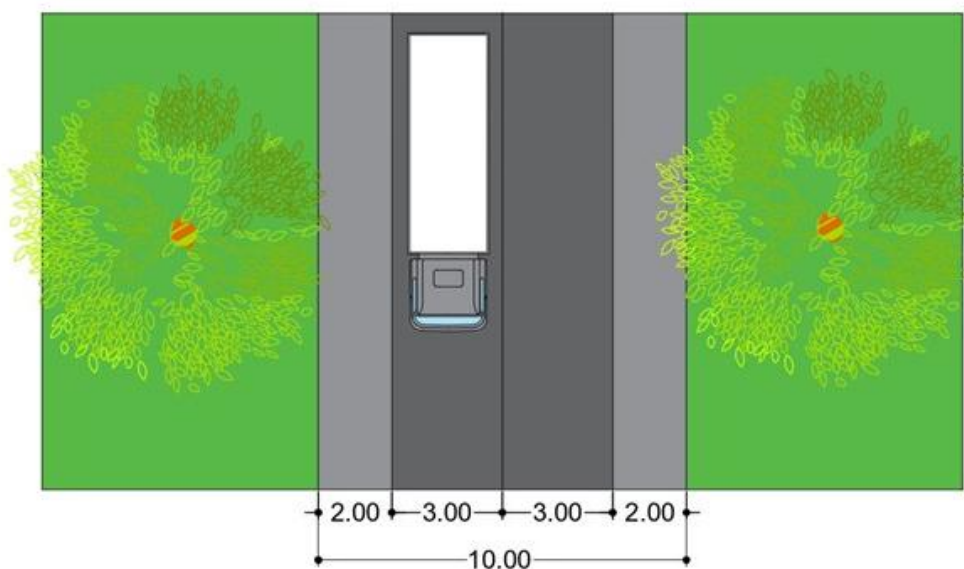
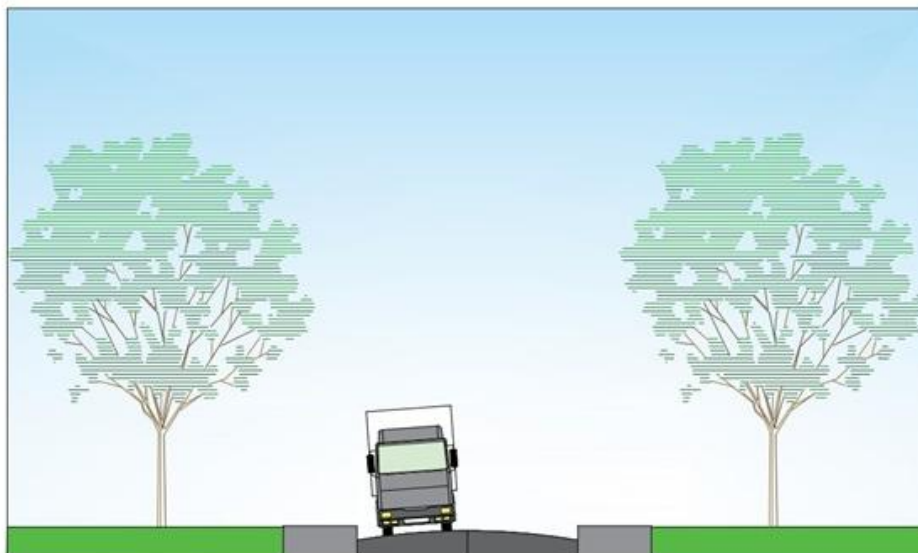


Anexo V - Croqui - Estradas Primárias.



Estradas Primárias
Sem Escala

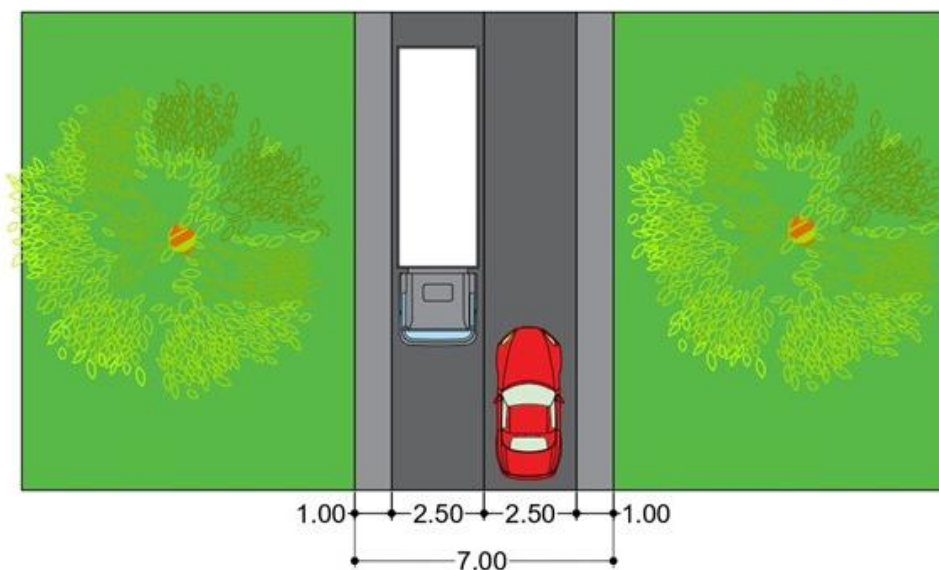
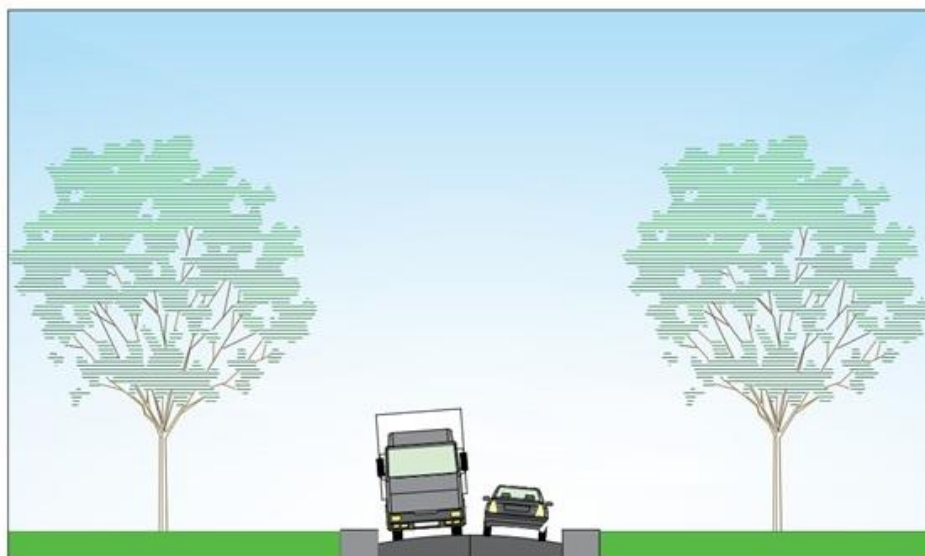
Anexo VI - Croqui - Estradas Secundárias.



Estradas Secundárias
Sem Escala

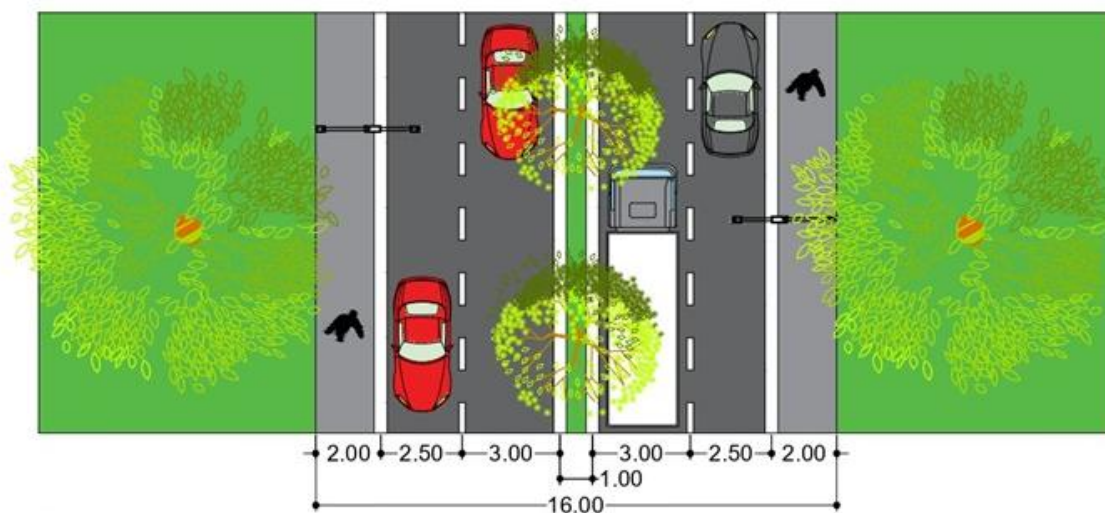
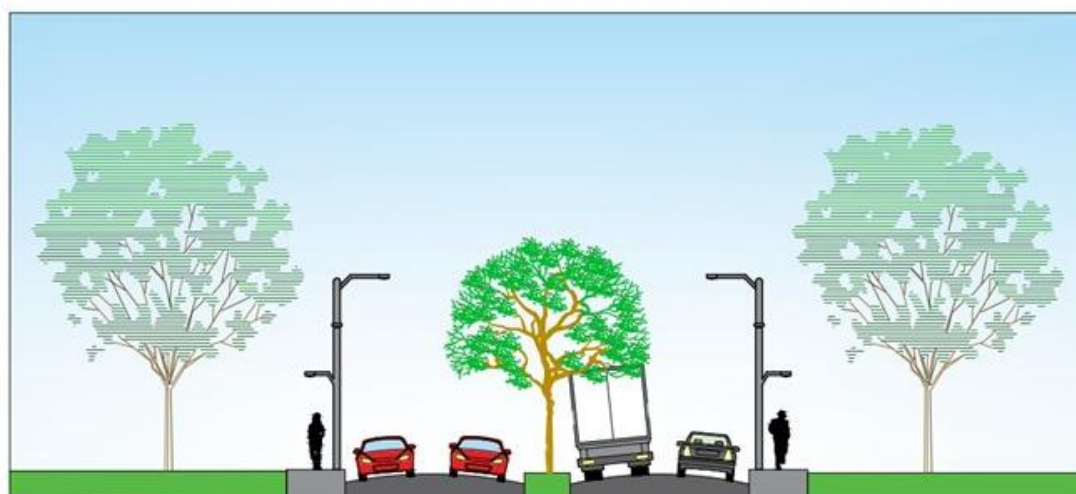


Anexo VII - Croqui - Estradas Terciárias.



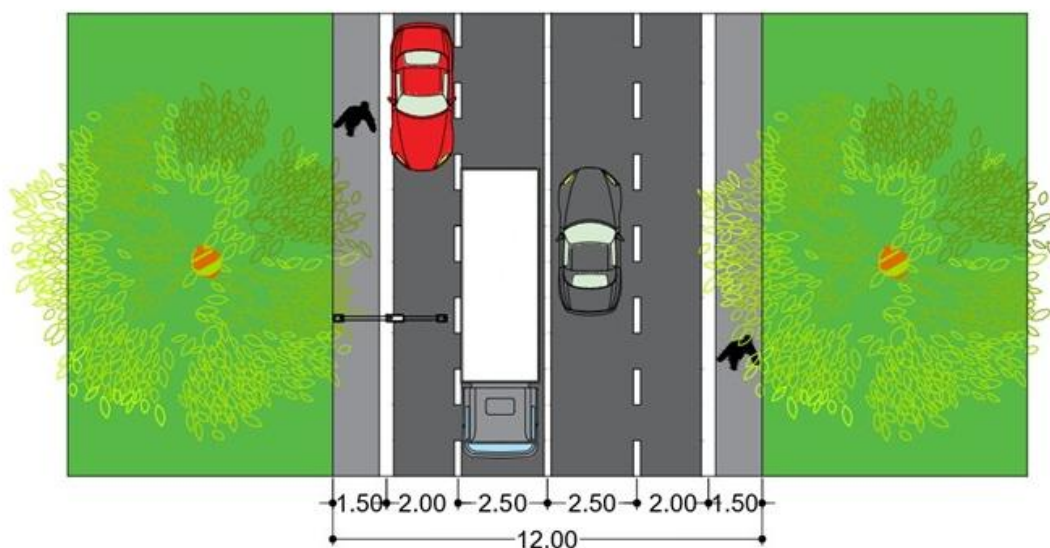
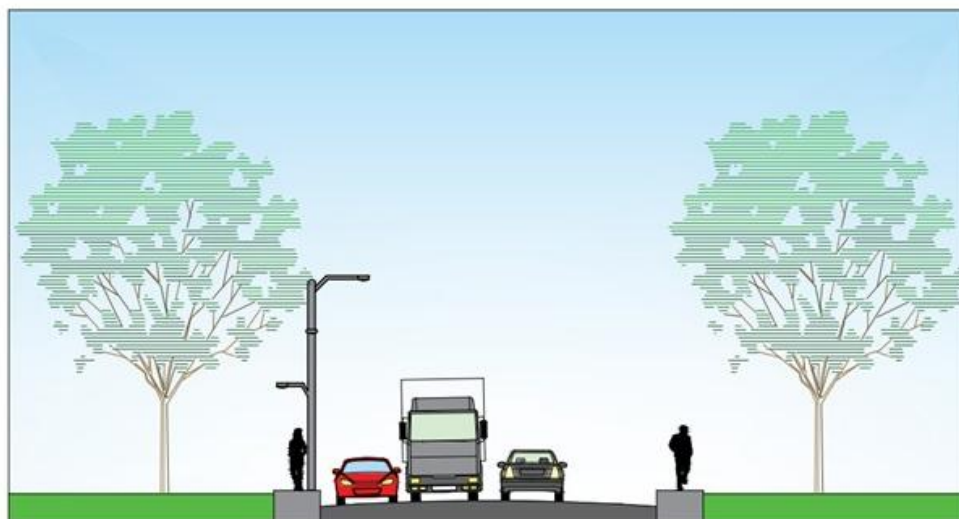
Estradas Terciárias
Sem Escala

Anexo VIII - Croqui - Vias Arteriais.



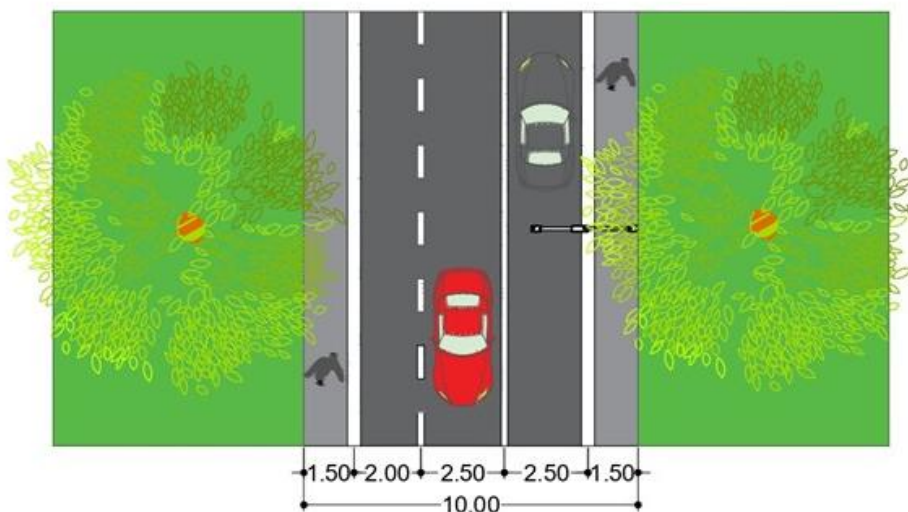
Vias Arteriais
Sem Escala

AB IMIS FUNDAMENTIS



Vias Coletoras

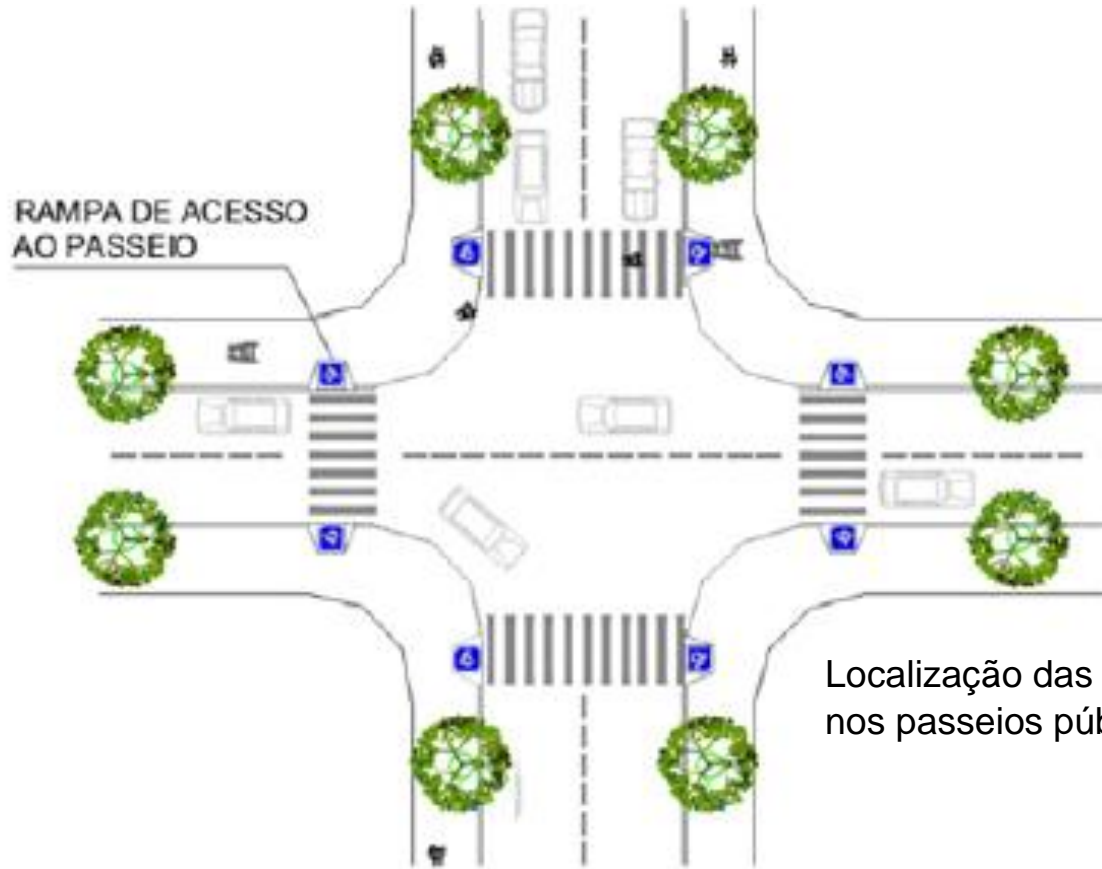
Sem Escala



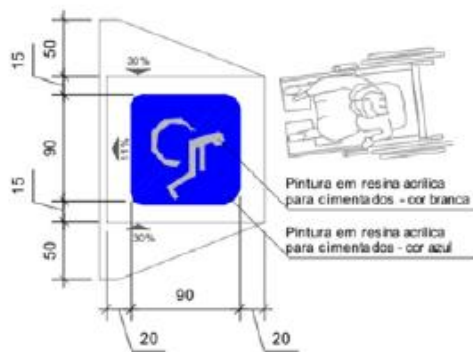
Vias Locais

Sem Escala

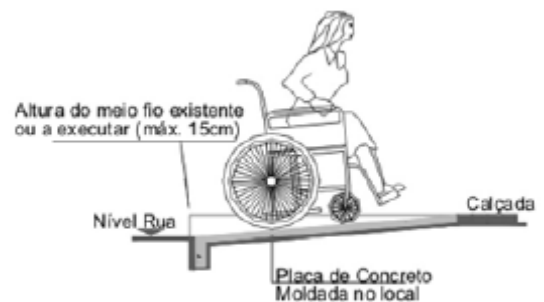
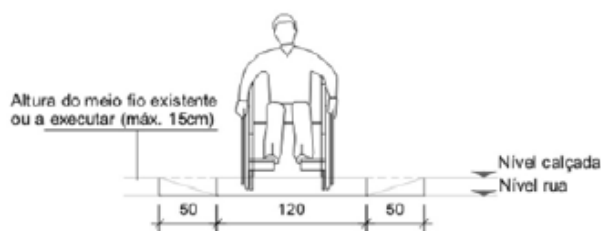
Anexo XI - Modelo de Rampa para Cadeirantes.



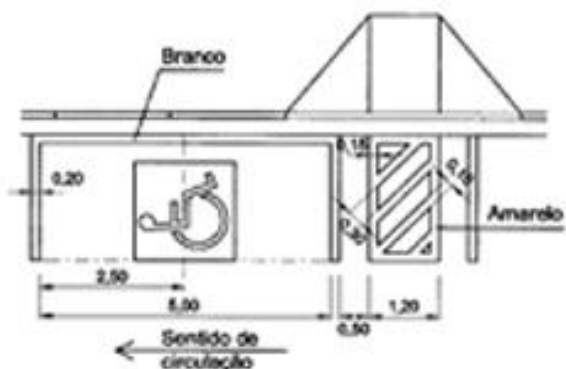
Localização das rampas nos passeios públicos



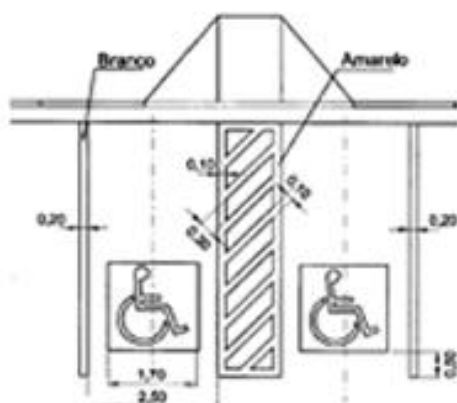
Detalhe das rampas em corte e planta



Anexo XII – Modelo de sinalização para vagas de estacionamento de veículos que conduzam ou são conduzidos por pessoas com deficiência



a) Paralela a calçada



b) Em 90 graus



c) Em 45 graus



Sinalização Vertical



Placa de regulamentação de estacionamento em via pública



Anexo XIII - Glossário.

ACESSO – dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade privada;

ACOSTAMENTO – parte da via diferenciada da pista de rolamento destinada à parada ou estacionamento de veículos, em caso de emergência, e à circulação de pedestres e bicicletas, quando não houver local apropriado para esse fim;

ALINHAMENTO – linha divisória entre o terreno e o logradouro público;

ÁREA NÃO EDIFICÁVEL – É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;

Calçada – parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;

CANTEIRO CENTRAL – obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício);

CICLOVIA - pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum;

ESTACIONAMENTO – é o espaço público ou privado destinado à guarda ou imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros ou carga, constituídos pelas áreas de vagas e circulação;

ESTRADA – via rural não pavimentada;

FAIXAS DE DOMÍNIO – superfície lindeira às vias rurais, delimitada por lei específica e sob responsabilidade do órgão ou entidade de trânsito competente com circunscrição sobre a via;

FAIXAS DE TRÂNSITO – qualquer uma das áreas longitudinais em que a pista pode ser subdividida, sinalizada ou não por marcas viárias longitudinais, que tenham uma largura suficiente para permitir a circulação de veículos automotores;

FAIXA DE ROLAMENTO – espaço organizado para a circulação de veículos motorizados;

INFRAÇÃO - inobservância a qualquer preceito da legislação de trânsito, às normas emanadas do Código de Trânsito, do Conselho Nacional de Trânsito e a regulamentação estabelecida pelo órgão ou entidade executiva do trânsito.

LARGURA DA VIA – distância entre os alinhamentos da via;



LOGRADOURO PÚBLICO - espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadas;

LOTE LINDEIRO - aquele situado ao longo das vias urbanas ou rurais e que com elas se limita;

MEIO FIO – é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento;

PASSEIO - parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separado por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;

PISTA DE ROLAMENTO - é o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas as faixas de circulação e o estacionamento de veículos;

SINALIZAÇÃO - conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam;

VIA – superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a faixa de rolamento a calçada, o acostamento e canteiro central.

