

**EMENTA:**

ENCAMINHA PROJETO DE LEI ORDINÁRIA, QUE “REGULAMENTA OS PROCEDIMENTOS PARA A APROVAÇÃO DE PROJETOS ARQUITETÔNICOS E PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS NECESSÁRIOS PARA A MITIGAÇÃO OU COMPENSAÇÃO DE IMPACTO NO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DECORRENTE DA IMPLANTAÇÃO OU REFORMA DE EDIFICAÇÕES E DA INSTALAÇÃO DE ATIVIDADES – POLOS GERADORES DE VIAGENS - PGV NO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA”

MENSAGEM Nº <<XX>>>

João Pessoa, XX de XXXXXXXXXXXX de 202X.

**EXCELENTÍSSIMOS SENHORES PRESIDENTE E DEMAIS MEMBROS DA CÂMARA MUNICIPAL DE JOÃO PESSOA/PB**

Dirijo-me a Vossas Excelências para encaminhar o incluso Projeto de Lei Ordinária, que “Regulamenta os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos e para a execução de obras e serviços necessários para a mitigação ou compensação de impacto no sistema de mobilidade urbana decorrente da implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades – Polos Geradores de Viagens - PGV no território do município de João Pessoa, e dá outras providências”, instituídos pela Lei do Plano Diretor Municipal de João Pessoa, conforme dispõe a Lei Federal N.º 10.257/2001 (Estatuto da Cidade).

Este Projeto de Lei integra o instrumental geral de regulação urbanística do Município de João Pessoa, juntamente com os demais normativos estabelecidos na Lei Orgânica do Município e a razão de sua propositura se dá em virtude da revisão do Plano Diretor (Lei

Complementar N.º 03, de 30 de dezembro de 1992, alterada pela Lei Complementar N.º 54, de 18 de dezembro de 2008) e aprovação da nova Lei do Plano Diretor Municipal.

O Projeto de Lei dos Polos Geradores de Viagens estabelece norma de ordem pública e interesse social que regula o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio do impacto de atividades que intensificam o volume de viagens na vizinhança.

Sob esse prisma, este Projeto de Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio Estudo de Mobilidade (EMOB) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público Municipal; constituindo um novo e importante instrumento de política urbana nos termos do artigo 4º, inciso VI, da Lei nº 10.257/2001 e coerente com a Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Os bens jurídicos tutelados pelo projeto de lei são o direito de vizinhança disposto no artigo 1.277 do Código Civil, que proibiu interferências significativas que afetem os vizinhos, e a preservação e proteção do meio-ambiente disposta no art. 225 da Constituição Federal, tornando tais direitos de interesse público que objetivam proporcionar a sadia qualidade de vida à população por meio do equilíbrio ambiental e à ordem urbanística.

O Estudo de Mobilidade configura ferramenta preventiva de planejamento urbano, apropriada para evitar a degradação urbana no território municipal, sendo adequado para avaliar os reais e efetivos impactos urbanísticos gerados por obras e empreendimentos.

Com este instrumento, o Município pretende avaliar por meio do EMOB a adequação de empreendimentos às características urbanísticas da região da implantação, evitando condições adversas que afetem as condições do entorno da obra, como condição importante para construção de obras e empreendimentos de significativo impacto de infraestrutura urbana.

Ante o exposto, considerando a relevância da instituição do Estudo de Impacto de Vizinhança e os fundamentos legais e técnicos que alicerçam este instrumento, o Projeto de Lei deve ser aprovado, de modo a viabilizar e manter o desenvolvimento urbano sustentável do Município de João Pessoa.

O Projeto de Lei encaminhado considerou o amplo debate promovido pelo Município de João Pessoa junto à sociedade civil, foi elaborado com o objetivo de atualizar a legislação e cumprir as metas estabelecidas pelo Estatuto da Cidade, com o intuito de consolidar o desenvolvimento sustentável do território de nosso município. Tenho a certeza de sua acolhida e aprovação, em regime de urgência, do Projeto de Lei que ora submeto à consideração de Vossa Excelência e de todos os que fazem esse Egrégio Poder Legislativo.

A entrega do Projeto de Lei Ordinária a esta Casa Legislativa é feita para que os debates sejam enriquecidos, que mais pessoas sejam ouvidas, e que o texto possa ser aprimorado pelos nobres Vereadores junto às suas bases para cumprir o seu papel de definidor da política de desenvolvimento urbano no Município de João Pessoa pelos próximos 10 (dez) anos.

Contando, desde já, com o apoio dessa ilustre Casa Legislativa à presente iniciativa, aproveito para renovar meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

**CICERO LUCENA**

Prefeito Municipal

## Sumário

CAPÍTULO I - DAS DEFINIÇÕES E DISPOSIÇÕES GERAIS	1
CAPÍTULO II - DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES DE MOBILIDADE URBANA (CDMU)	4
CAPÍTULO III - DA ANÁLISE DOS PROJETOS E DO EMOB	4
CAPÍTULO IV - DAS MEDIDAS DE MELHORIA À MOBILIDADE URBANA	5
CAPÍTULO VI - DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, DO TRP E DO TRD	8
CAPÍTULO VII - DA AUDIÊNCIA PÚBLICA	10

MINUTA DE LEI

**EPIGRAFE: LEI ORDINÁRIA N.º XXXX, DE 20XX, QUE DISPÕE SOBRE OS PROCEDIMENTOS PARA A APROVAÇÃO DE PROJETOS ARQUITETÔNICOS E PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS NECESSÁRIOS PARA A MITIGAÇÃO OU COMPENSAÇÃO DE IMPACTO NO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DECORRENTE DA IMPLANTAÇÃO OU REFORMA DE EDIFICAÇÕES E DA INSTALAÇÃO DE ATIVIDADES – POLOS GERADORES DE VIAGENS - PGV NO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA**

(Autoria da Regulação: Poder Executivo)

**“EMENTA: DISPÕE SOBRE OS PROCEDIMENTOS PARA A APROVAÇÃO DE PROJETOS ARQUITETÔNICOS E PARA A EXECUÇÃO DE OBRAS E SERVIÇOS NECESSÁRIOS PARA A MITIGAÇÃO OU COMPENSAÇÃO DE IMPACTO NO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA DECORRENTE DA IMPLANTAÇÃO OU REFORMA DE EDIFICAÇÕES E DA INSTALAÇÃO DE ATIVIDADES – POLOS GERADORES DE VIAGENS - PGV NO TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA”**

**FÓRMULA DE PROMULGAÇÃO: EU, CÍCERO LUCENA PREFEITO DE JOÃO PESSOA/PB,**

faço saber que a presente lei foi aprovada pelo Poder Vigente e que eu a promulgo para que todos os cidadãos cumpram e a façam valer. A seguir estão dispostos os artigos da lei:

**Art. 1.** Esta Lei disciplina os procedimentos para a aprovação de projetos arquitetônicos, implantação ou reforma de edificações e da instalação de atividades de usos relacionados na Lei de Uso e Ocupação do Solo como “permitidos com aprovação da Superintendência de Mobilidade Urbana - SEMOB” no Município de João Pessoa seguirá o disposto nesta lei.

### **CAPÍTULO I - DAS DEFINIÇÕES E DISPOSIÇÕES GERAIS**

**Art. 2.** Os Polos Geradores de Viagens (PGV) se sujeitarão a diretrizes específicas, de acordo com a legislação municipal vigente, quanto a:

- I. características e localização dos acessos de pedestres e de veículos, áreas de acumulação e faixas de aceleração e desaceleração;
- II. circulação interna de veículos e pedestres;
- III. características e dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, de vagas de veículos de emergência e de carga e descarga;
- IV. dimensionamento do número e características de vagas para estacionamento de veículos em geral e das áreas de manobra; e
- V. medidas mitigadoras ou compensatórias do impacto do empreendimento no sistema de mobilidade, denominadas conjuntamente medidas de melhoria à mobilidade urbana.

**Parágrafo Único.** O Município poderá solicitar alterações de projeto necessárias se identificar características que podem afetar negativamente o tráfego e/ou a segurança viária na área impactada diretamente.

**Art. 3.** Para fins da aplicação da presente lei, são adotadas as seguintes definições:

- I. Estudo de Mobilidade (EMOB): estudo apresentado pelo empreendedor no ato de abertura do processo de licenciamento, como parte integrante da documentação, cuja intervenção se enquadre como PGV nos termos desta lei, que será regulamentado por ato do Chefe do Poder Executivo municipal.
- II. Impacto no sistema de mobilidade urbana: alteração nas condições de circulação de pessoas e veículos no sistema viário, bem como no padrão das viagens em sua região de influência, através da atração ou produção de viagens, prejudicando a mobilidade da região, além de agravar as condições de segurança viária;
- III. Medidas de melhoria à mobilidade urbana: conjunto de ações voltadas a mitigar ou compensar o impacto gerado no sistema de mobilidade urbana em decorrência da implantação de empreendimentos ou da instalação de atividades consideradas PGV;
- IV. Relatório de Análise (RA): Documento emitido pela SEMOB quando se fizer necessário o fornecimento de dados complementares, adequação do projeto de arquitetura e/ou viário do empreendimento ou modificação nos documentos apresentados inicialmente;
- V. Certidão de Diretrizes de Mobilidade Urbana (CDMU): documento emitido pela SEMOB que estabelece os parâmetros a serem seguidos no projeto de edificação e as medidas de melhoria à mobilidade urbana necessárias para a implantação ou reforma de

empreendimentos classificados como PGV;

- VI. Termo de Recebimento Definitivo de Melhorias à Mobilidade Urbana (TRD): documento, emitido pela SEMOB, que ateste o cumprimento integral das obras e serviços considerados mitigadores ou compensadores do impacto no sistema de mobilidade, conforme estabelecido na Certidão de Diretrizes de Mobilidade Urbana;
- VII. Termo de Recebimento Parcial de Melhorias à Mobilidade Urbana (TRP): documento, emitido pela SEMOB, que ateste o cumprimento parcial das obras e serviços considerados mitigadores ou compensadores do impacto no sistema de mobilidade, condicionados às etapas do empreendimento ou atividade, conforme estabelecido na Certidão de Diretrizes de Mobilidade Urbana.

**Art. 4.** Para fins desta Lei, são considerados Polo Gerador de Viagem (PGV) os empreendimentos que apresentem as seguintes características:

- I. usos não habitacionais ou mistos em lotes com testada para vias coletoras e vias arteriais;
- II. usos habitacionais com mais de 100 unidades habitacionais em lotes com testada para vias coletoras;
- III. usos habitacionais com mais de 200 unidades habitacionais em lotes com testada para vias arteriais;
- IV. hotelaria com mais de 100 quartos em lotes com testada para vias coletoras;
- V. hotelaria com mais de 150 quartos em lotes com testada para vias arteriais;
- VI. usos não habitacionais ou mistos com área superior a 2.000m<sup>2</sup> em lotes com testada para vias expressas;
- VII. instituições de ensino de qualquer modalidade;
- VIII. farmácias;
- IX. templos religiosos;
- X. supermercados;
- XI. centros comerciais e galpões comerciais;
- XII. postos de abastecimento de combustível;
- XIII. usos de comércio e serviço com mais de 500m<sup>2</sup> de área total construída na Zona de Baixa Densidade (ZBD).

§ 1º Os PGVs serão classificados em três níveis, a serem regulamentados por ato do Chefe do Poder

Executivo.

§ 2º Os PGVs que também se enquadrem como empreendimentos de impacto, conforme o estabelecido na Lei Municipal nº<<<xx>> que regulamenta o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) devem apresentar o EMOB como parte integrante do EIV.

§ 3º No caso de reformas de empreendimentos que já tenham TRD emitido serão dispensados do procedimento se a área ampliada for menor que 20% (vinte por cento) da área inicial.

## CAPÍTULO II - DA CERTIDÃO DE DIRETRIZES DE MOBILIDADE URBANA (CDMU)

**Art. 5.** A implantação ou reforma de empreendimentos classificados como PGV no Município de João Pessoa dependerá da obtenção, pelo interessado, de CDMU, emitida pela SEMOB, na qual estarão fixados os parâmetros a serem seguidos no projeto da edificação e as medidas de melhoria à mobilidade urbana decorrentes do empreendimento.

**Parágrafo único.** Nos casos indicados pela SEMOB, a aprovação de empreendimentos que acarretem impacto sobre o desempenho do sistema de mobilidade urbana, mesmo quando não qualificados como PGV, ficará condicionada à apresentação da CDMU.

## CAPÍTULO III - DA ANÁLISE DOS PROJETOS E DO EMOB

**Art. 6.** Os empreendimentos classificados como PGV deverão apresentar, além do projeto arquitetônico, o EMOB conforme sua classificação estabelecida por ato do Chefe do Poder Executivo.

**Art. 7.** Serão analisados pela SEMOB os projetos e estudos apresentados pelo empreendedor, na implantação ou reforma de um empreendimento, devendo indicar os seguintes itens:

- I. as características e o dimensionamento dos dispositivos de acesso de veículos, pedestres e ciclistas, incluídas as respectivas áreas de acumulação e acomodação;
- II. as características e o dimensionamento das áreas de embarque e desembarque de passageiros, incluindo ônibus fretados;
- III. as características e o dimensionamento das áreas de carga e descarga de mercadorias;
- IV. as características do estacionamento, o dimensionamento, a disposição e o tipo das vagas,



incluídos os espaços de circulação e manobra, além do número mínimo de vagas reservadas aos idosos e às pessoas com deficiência, nos termos da legislação aplicável;

- V. a determinação e análise do impacto do PGV sobre o sistema de mobilidade urbana, decorrente das viagens geradas pelo empreendimento;
- VI. medidas de melhoria à mobilidade urbana - obras e serviços necessários à mitigação ou compensação do impacto negativo provocado no Sistema de Mobilidade Urbana.

**Art. 8.** A SEMOB poderá, em até 20 (vinte) dias, solicitar ao empreendedor modificações e adequações nos projetos, estudos e documentações, conforme a emissão do Relatório de Análise (RA).

§ 1º O prazo de atendimento do RA é de até 45 (quarenta e cinco) dias, contados da data de notificação, podendo ser prorrogado, a pedido do empreendedor, uma vez por igual período.

§ 2º O não atendimento às demandas do RA por 2 (duas) vezes ou além do prazo estabelecido implicará no indeferimento do processo.

**Art. 9.** Após o empreendedor protocolar a devolução dos documentos necessários e da versão final do projeto de arquitetura contemplando as adequações solicitadas no RA, a SEMOB emitirá a CDMU, no prazo máximo de 30 (trinta) dias.

§ 1º Durante o período em que cabe ao empreendedor o atendimento do RA, fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo.

§ 2º Também fica suspensa a análise do processo e a contagem do prazo estabelecido no "caput" deste artigo quando houver necessidade de obtenção, pela SEMOB, de dados e informações oriundas de outros entes ou órgãos da administração pública.

**Art. 10.** A SEMOB emitirá TRP ou TRD, desde que cumpridas todas as formalidades legais, no prazo máximo de 20 (vinte) dias, contados da data do requerimento de Habite-se, Aceite-se ou Alvará de Funcionamento.

#### **CAPÍTULO IV - DAS MEDIDAS DE MELHORIA À MOBILIDADE URBANA**

**Art. 11.** Nos casos em que a análise do projeto apresentado indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados às medidas de melhoria à mobilidade urbana, o empreendedor arcará integralmente com as despesas do projeto e implantação.

§ 1º O custo das obras e serviços constantes no *caput*, de acordo com orçamento apresentado pela

SEMOB, não poderá representar mais que 5% (cinco por cento) do custo total do empreendimento, calculado com base no Custo Unitário Básico (CUB);

§ 2º As alterações de projeto e quaisquer adequações que visem atender a legislação e normas vigentes não serão consideradas melhorias à mobilidade urbana.

§ 3º Todos os empreendimentos classificados como PGV deverão recolher contrapartida de mobilidade urbana ao Fundo Municipal de Mobilidade Urbana instituído por Lei Municipal, para a realização de projetos específicos de mobilidade urbana:

- I. no caso de não ser necessária imediatamente nenhuma obra viária ou serviço, o valor correspondente a
  - a. 1% (um por cento) do custo total do empreendimento para PGV classificados como Nível 1;
  - b. 2% (dois por cento) do custo total do empreendimento para PGV classificados como Nível 2;
  - c. 3% (três por cento) do custo total do empreendimento para PGV classificados como Nível 3;
- II. no caso do valor das obras e serviços realizados não atingir o valor correspondente ao definido no inciso I, o valor remanescente.

§ 5º Estão isentos do pagamento de contrapartida de mobilidade urbana os empreendimentos vinculados a programas habitacionais de interesse social e aqueles de propriedade da administração pública direta.

§ 6º Estão isentos do pagamento de contrapartida de mobilidade urbana os empreendimentos que tenham pago Contrapartida de EIV, de acordo com a Legislação Específica.

§ 6º Para a apuração do custo total do empreendimento em:

- I. construção e reforma de edificações: será definido de acordo com o CUB/m<sup>2</sup>, de acordo com a caracterização dos projetos-padrão conforme a ABNT NBR 12721, multiplicado pela área total a ser construída ou reformada;
- II. instalação de atividades: será definido de acordo com o Valor Venal da Construção - VVC preexistente, estabelecido pela Planta Genérica de Valores do Município.

§ 7º A obrigatoriedade da execução de obras e serviços e do recolhimento da contrapartida de mobilidade urbana independem de se tratar de empreendimento aprovado por meio de adesão a

operação urbana consorciada e de pagamento de outorga onerosa ou qualquer outra forma de contrapartida relacionada a regras urbanísticas.

**Art. 12.** As medidas de melhoria à mobilidade urbana deverão estar diretamente relacionadas com o impacto gerado pelo empreendimento no sistema de mobilidade urbana.

**Art. 13.** A execução das medidas de melhoria à mobilidade urbana deverá estar vinculada ao cronograma de execução da edificação apresentado pelo empreendedor, devendo sua conclusão preceder à data de expedição do Habite-se, Aceite-se ou Alvará de Funcionamento do empreendimento.

**Parágrafo único.** Para os empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou concluídos em etapas, a CDMU poderá condicionar a cada edificação ou etapa as medidas de melhoria à mobilidade urbana pertinentes, desde que tecnicamente possível.

**Art. 14.** Sempre que as medidas envolverem melhorias viárias, deverão ser incluídas medidas de melhoria voltadas ao pedestre, ciclista e à segurança viária.

**Art. 15.** Sempre que possível, a critério da SEMOB, serão incluídas medidas de moderação de tráfego.

§ 1º São consideradas medidas de moderação de tráfego as que reduzam a velocidade dos veículos, ampliem o espaço de acesso exclusivo do pedestre na via, proporcionem maior conforto e segurança e medidas de gerenciamento de tráfego, como, mas não se limitando a:

a) Alterações verticais: lombadas de seção arredondadas; lombadas de seção retas – platôs; almofadas; áreas elevadas; sonorizadores;

b) Alterações horizontais: prolongamento e alargamento de calçadas; construção de baias de estacionamento; quebra de linearidade das vias; demarcação das áreas de estacionamento; construção de ilhas e canteiros; construção de ciclovias ou ciclofaixas; arborização;

c) Medidas de gerenciamento de tráfego: fechamento de vias; rotatórias e mini-rotatórias; alteração de pavimento; tratamento das entradas para veículos; portais; criação de espaços compartilhados; sinalização eletrônica; iluminação; mobiliário urbano.

**Art. 16.** Todos os empreendimentos com provimento de exigência de vagas para estacionamento de bicicletas pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) ou localizados em um raio de até 1km (um quilômetro) de infraestrutura cicloviária existente ou prevista no plano cicloviário municipal, deverão incluir como medidas de melhoria à mobilidade urbana:

I. paraciclo<sup>1</sup> de acesso e uso público, voltado ao uso temporário ou esporádico de clientes, visitantes e prestadores de serviço, de acordo com localização indicada pela SEMOB, prioritariamente na área interna ao lote;

II. bicicletário<sup>2</sup> de uso e acesso controlado, voltado ao uso prolongado e diário de residentes, funcionários e alunos, com capacidade compatível com o porte do empreendimento;

**Art. 17.** Nos casos em que exista ponto de parada de ônibus em frente ao local de implantação do PGV, será incluída, dentre as medidas de melhoria à mobilidade urbana, a obrigatoriedade de instalação de abrigo de ônibus no modelo indicado pelo município, integrado ao projeto paisagístico do empreendimento e de acordo com a NBR 9050 da ABNT.

§ 1º Caso o abrigo em questão já tenha sido padronizado pelo município, será facultativa a relocação e/ou substituição do abrigo.

§ 2º A relocação do posicionamento do ponto ou abrigo de ônibus para integração ao projeto paisagístico do empreendimento está limitada a 20m e não poderá ultrapassar, como referência, os limites do lote na mesma via de localização preexistente.

§ 3º O posicionamento do abrigo de ônibus deve ser preferencialmente projetado nas imediações de guaritas ou outros sistemas de segurança e/ou acessos principais de pedestres.

**Art. 18.** As medidas de melhoria à mobilidade urbana deverão ser concluídas em prazo a ser definido na CDMU, contados da data da aprovação dos projetos executivos de melhorias.

**Parágrafo único.** Decorrido o prazo previsto no *caput*, os projetos apresentados deverão ser reexaminados pela SEMOB, podendo sofrer alterações.

## CAPÍTULO VI - DA APROVAÇÃO DO EMPREENDIMENTO, DO TRP E DO TRD

**Art. 19.** No caso de empreendimentos compostos por mais de uma edificação ou por uma única edificação com usos distintos e conclusão independente, a CDMU poderá definir as medidas de melhoria à mobilidade urbana para cada uma destas etapas e a SEMOB poderá emitir um TRP atestando o cumprimento parcial da CDMU.

**Art. 20.** A CDMU é documento obrigatório para a obtenção de Alvarás de Construção,

---

<sup>1</sup> Paraciclo é o mobiliário urbano composto por conjunto de suportes para estacionamento de bicicletas de curta a média duração, instaláveis em áreas públicas ou privadas, que possibilitam a amarração, sem controle de acesso.

<sup>2</sup> Bicicletários são estacionamentos para bicicletas de longa duração, com cobertura, fechamento (abrigo, gradil etc) e controle de acesso, vigilância ativa e em alguns casos operação, podendo ser públicos ou privados.

Condomínio e Reforma para empreendimento qualificado como PGV.

§ 1º No caso de mudança do projeto no decorrer da análise da SEPLAN, fica dispensada a emissão de nova CDMU quando as alterações em relação ao projeto original:

- a) não impliquem em alteração de uso;
- b) não ultrapassem 5% (cinco por cento) de acréscimo nas áreas computáveis e não computáveis, na taxa de ocupação e no número de vagas para veículos;
- c) não impliquem em alteração de acessos de pedestres e veículos;
- d) não descaracterize exigências contidas na CDMU.

**Art. 21.** Os Alvarás para os quais a SEMOB tenha fixado diretrizes conterão a exigência de cumprimento total ou parcial da execução dos serviços e obras necessários à melhoria da Mobilidade Urbana para o funcionamento do empreendimento.

**Art. 22.** A obtenção do Habite-se, Aceite-se ou Alvará de funcionamento estará condicionada à emissão de TRP ou TRD, atestados pela SEMOB.

§ 1º Caso o empreendedor não tenha iniciado ou concluído a implantação das obras e serviços estabelecidos na CDMU, as licenças mencionadas no *caput* estarão condicionadas à prestação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras e desde que atendidas as demais exigências legais.

§ 2º O pedido de prestação de garantias será apresentado à SEMOB e será deferido desde que sejam apresentados os elementos justificadores da inviabilidade por motivos alheios à sua atuação e a indicação de garantias de aporte financeiro para a execução das obras necessárias.

§ 3º As garantias somarão o dobro do valor da obra ou serviço a ser executado pelo interessado e serão efetuadas através de:

- I - hipoteca de imóvel localizado no Município de João Pessoa;
- II - caução em dinheiro;
- III - seguro-garantia; e
- IV - fiança bancária.

§ 4º Sanados os motivos impeditivos da realização das medidas de melhoria à mobilidade urbana, o empreendedor deverá realizar a conclusão das obras e serviços e solicitar à SEMOB a emissão de TRP ou TRD, sob pena da perda da garantia apresentada.

## CAPÍTULO VII - DA AUDIÊNCIA PÚBLICA

**Art. 23.** A audiência pública é um instrumento de participação popular fundamental, cuja realização se dá a fim de esclarecer dúvidas e receber considerações da população sobre a fase de obra e de operação ou funcionamento da atividade ou do empreendimento proposto.

**§1º** As audiências públicas auxiliarão na tomada de decisão quanto às medidas mitigadoras e/ou compensatórias a serem exigidas do empreendedor de empreendimento para PGV classificados como Nível 3.

**§2º** Não serão realizadas audiências públicas de empreendimentos para PGV classificados como Nível 1 e Nível 2.

**Art. 24.** A realização de audiência pública para a aprovação do empreendimento para PGV classificados como Nível 3 deverá ocorrer quando solicitada:

- I. por mais de 250 (duzentos e cinquenta) munícipes por meio de abaixo-assinado;
- II. pelo Ministério Público;
- III. pelo CDU.

**§1º** A solicitação de audiência deverá ocorrer no prazo de 15 (quinze) dias a partir da publicidade do parecer da SEMOB sobre o EMOB, que deverá ser publicado em Diário Oficial contendo a síntese do CDMU emitido.

**§2º** O abaixo-assinado, tratado no inciso I deste artigo, deverá conter o nome completo, assinatura, RG, CPF e endereço residencial de todos os munícipes interessados e a indicação do representante indicado pelo grupo.

**Art. 25.** Na apresentação do EMOB à população, os técnicos responsáveis pela elaboração do estudo deverão demonstrá-lo de forma objetiva, clara e direta, evitando termos técnicos que prejudiquem a compreensão da população.

**Parágrafo único.** A audiência pública deve ser convocada com antecedência de no mínimo 15 dias, e seu edital de convocação deve ser publicado no Diário Oficial do Município, de modo a garantir a efetiva participação popular.

## CAPÍTULO VII - DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 26.** Para as edificações ou atividades já implantadas em que haja interesse do proprietário em promover qualquer alteração relacionada à mobilidade urbana, o pedido deverá ser formulado à SEMOB, a quem cabe a análise técnica do pedido, e, caso deferido, as despesas com a execução correrão por conta do interessado.

**Art. 27.** Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e revogam-se as disposições contrárias.

MINUTA DE LEI