



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 10 DE 2019

INSTITUI A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE MOGI MIRIM, INSTITUCIONALIZA AS ESTRATÉGIAS E AÇÕES DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, INSTITUI AS NORMAS E PROCEDIMENTOS PARA APROVAÇÃO DE PROJETOS DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO (PGT) E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.

A **Câmara Municipal de Mogi Mirim** aprovou e o Prefeito Municipal **CARLOS NELSON BUENO** sanciona e promulga a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece a Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Mogi Mirim; institucionaliza as estratégias e ações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável e institui as normas e procedimentos para aprovação de Projetos de Polos Geradores de Tráfego (PGT), em conformidade com a Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); Lei Federal nº 10.257/2001 (Estatuto da Cidade); Lei Orgânica do Município de Mogi Mirim e Lei Complementar nº 308/2015, que dispõe sobre o Plano Diretor de Mogi Mirim.

§ 1º Fica instituído, na forma dos Anexos integrantes desta Lei Complementar, o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Mogi Mirim.

§ 2º O Plano de Mobilidade Urbana de que trata esta Lei Complementar é o instrumento de planejamento e de gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana do Município de Mogi Mirim, tendo por finalidade orientar as ações do Município no que se referem aos modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte, que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras da mobilidade em Mogi Mirim para os próximos 15 (quinze) anos.

§ 3º Para os fins desta Lei Complementar, entende-se por mobilidade urbana a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, mediante a utilização dos vários modais de transporte.

CAPÍTULO II

Política Municipal de Mobilidade

Seção I

Princípios, Diretrizes e Objetivos da Mobilidade Urbana

Art. 2º A Política Municipal de Mobilidade Urbana obedece aos seguintes princípios:

- I – valorização do ser humano;
- II – sustentabilidade econômica e ambiental;
- III - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IV - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

VI – gestão democrática da cidade e controle social;

VII - acessibilidade universal;

VIII - segurança nos deslocamentos das pessoas e bens;

IX – racionalidade no uso do sistema viário;

X - diminuição da necessidade de viagens motorizadas;

XI - redução dos impactos ambientais da mobilidade urbana;

XII - desenvolvimento sustentável do Município, nas dimensões socioeconômica e ambiental;

XIII - fomento à preservação ou recuperação dos espaços públicos para usos sociais e de convivência;

XIV - promoção da integração das políticas públicas, especialmente entre a mobilidade e o planejamento urbano;

XV - direito à informação e transparência administrativa;

XVI - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 3º A Política Municipal de Mobilidade Urbana orienta-se pelas seguintes diretrizes:

I - integração à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais, especialmente, de habitação, saneamento básico, planejamento, gestão do uso do solo e turismo;

II - tratamento prioritário e provisão de novas facilidades e serviços de transporte público coletivo;

III - promoção da qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo;

IV - priorização dos modais de transportes não motorizados sobre os motorizados;

V - priorização dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado;

VI - restauração e requalificação de uso de áreas deterioradas, em especial aquelas com boa infraestrutura implantada;

VII - melhorias permanentes do sistema viário, tais como controle de velocidade, sinalização de orientação, regulamentação etc.;

VIII - revisão permanente do sistema viário, dando prioridade e segurança à circulação de pedestres e ciclistas, transporte coletivo, operação de carga e descarga;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

IX - monitoração permanente do trânsito e da fluidez da circulação geral, implantando medidas e projetos para redução do volume de veículos nas vias públicas;

X - adoção de medidas de desestímulo do trânsito de passagem, sobretudo do tráfego de caminhões em áreas residenciais e próximas às escolas;

XI - promoção da gestão de estacionamento como uma das ferramentas de gestão da demanda;

XII - promoção de campanhas voltadas à conscientização da população sobre segurança viária e à adequação do comportamento de motoristas, ciclistas e pedestres;

XIII - tratamento especial na inserção de pólos geradores de viagens, através da instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes.

Art. 4º A Política Municipal de Mobilidade Urbana possui como objetivos:

I - fortalecimento e reestruturação da rede de transporte público coletivo municipal;

II - fortalecer a intermodalidade nos deslocamentos urbanos, estimulando a integração do transporte público coletivo com o transporte individual e os modais não motorizados;

III - proporcionar condições de segurança e conforto na circulação do pedestre, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, promovendo sua inclusão nos sistemas de circulação;

IV - integrar a rede de transporte público coletivo, propiciando mobilidade integral para a população;

V – redução de pontos de conflitos do tráfego geral nas principais vias do município, os quais geram acidentes e impedem a fluidez do trânsito;

VI – estimular o uso do transporte cicloviário;

VII - aprimorar a logística do transporte de cargas;

VIII - promover a segurança no trânsito, de modo a reduzir o número de acidentes;

IX - regulação da oferta de vagas de estacionamento, como forma de reduzir a circulação de veículos de transporte individual privado, onde for necessário para a viabilidade de padrões sustentáveis de mobilidade;

X - reestruturação do órgão de gestão, como forma de viabilizar a implantação deste Plano e melhorar sistematicamente a qualidade dos serviços prestados à população;

XI - adequar o sistema viário, viabilizando a articulação entre as diferentes regiões da cidade e promovendo a compatibilidade entre a característica física da via e sua função;

XII - incentivar o uso do transporte coletivo público, aumentar a velocidade, a regularidade e a confiabilidade do sistema, bem como o conforto de seus usuários;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

XIII - promover campanhas de conscientização da população quanto ao uso dos sistemas municipais de circulação;

XIV – reduzir emissões de poluentes.

Seção II

Organização para Gestão

Art. 5º A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana é a responsável por manter canais de informação e de comunicação com os cidadãos e usuários de forma permanente, para divulgar os serviços prestados; facilitar a participação social; democratizar o acesso às informações e promover a transparência da gestão.

Art. 6º A Secretaria de Mobilidade Urbana deverá manter programa permanente de educação para a mobilidade, o qual servirá como instrumento de gestão desta, devendo abordar temas como: trânsito, acessibilidade e circulação de pessoas, bens, serviços e veículos.

Seção III

Financiamento do Sistema

Art. 7º As fontes de recursos e de financiamento para implantação, custeio e investimentos destinados ao desenvolvimento das ações de gestão, planejamento, projeto, operação, fiscalização e controle dos sistemas de circulação, do trânsito e transporte público do Município são:

I - recursos do Orçamento Municipal;

Trânsito – FUMSET;

II - recursos do Fundo Municipal de Segurança e Educação do

coletivo público;

III - receitas tarifárias provenientes do sistema de transporte

IV - recursos obtidos a fundo perdido;

agentes de operação de trânsito e transportes ou de outros delegados pela Secretaria de Mobilidade Urbana, para a execução dessas atribuições;

VI - recursos obtidos por serviços prestados pela Secretaria de

Mobilidade Urbana;

VII - recursos provenientes de fiscalização e autuações diversas,

no âmbito de sua jurisdição;

VIII - recursos provenientes da arrecadação de “Estacionamento

Rotativo Pago”, denominado “Zona Azul”;

IX - recursos provenientes de empréstimos e financiamentos realizados para as finalidades previstas no PLANMOB.

Seção IV

Da Implementação do Plano de Mobilidade Urbana

Art. 8º O Programa de Implementação do Plano de Mobilidade de Mogi Mirim terá as seguintes estratégias gerais para o período de 2019/2034:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

I - promover a revisão da Legislação Municipal no tocante à política tarifária do sistema de transporte público coletivo, com o objetivo de garantir ampliação do número de usuários, a modicidade tarifária e equidade no acesso aos serviços;

II - promover a integração física e tarifária do sistema de transporte público coletivo, através de mecanismos do tipo “bilhete único”, ampliando a acessibilidade e a mobilidade dos usuários com menor custo para os mesmos;

III - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

IV - providenciar a pavimentação de todos os itinerários de transporte público coletivo, como forma de aperfeiçoar os tempos de viagem das linhas, a qualidade do serviço prestado aos usuários e a manutenção da frota em operação;

V - promover a ampliação de calçadas nos corredores e itinerários de transporte público coletivo para usuários e pedestres;

VI - promover a adequação das características físicas das vias, para que funcionem de acordo com o volume e tipo de tráfego e a hierarquia viária, adotando-se medidas adequadas de sinalização vertical e horizontal, semaforização, restrições de horários e usos, dispositivos de retorno, regulamentação e restrição de estacionamentos e otimização dos movimentos permitidos em cruzamentos;

VII - promover a sinalização e dispositivos físicos adequados para garantir a segurança dos pedestres, em especial nas vias arteriais e na área central;

VIII - promover a implantação da rede cicloviária, conforme Anexo III da presente Lei Complementar;

IX - disciplinar o tráfego de caminhões, de acordo com os tipos de vias e usos previstos;

X - disciplinar as diretrizes e critérios para projetos de vias públicas, no âmbito do território municipal, em estrita conformidade com as diretrizes viárias contidas no Anexo II desta Lei Complementar;

XI - promover a modernização tecnológica do sistema de planejamento, controle, monitoramento e de comunicação do sistema de transporte público coletivo do município, visando propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

XII - providenciar a pavimentação de todos os itinerários de transporte público coletivo, como forma de aperfeiçoar os tempos de viagem das linhas, a qualidade do serviço prestado aos usuários e a manutenção da frota em operação;

XIII - promover a ampliação de calçadas nos corredores e itinerários de transporte público coletivo para usuários e pedestres;

XIV - promover a adequação das características físicas das vias, para que funcionem de acordo com o volume e tipo de tráfego e a hierarquia viária, adotando-se medidas adequadas de sinalização vertical e horizontal, semaforização, restrições de horários e usos, dispositivos de retorno, regulamentação e restrição de estacionamentos e otimização dos movimentos permitidos em cruzamentos;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

XV promover a sinalização e dispositivos físicos adequados para garantir a segurança dos pedestres, em especial nas vias arteriais e na área central;

XVI - promover a implantação da rede cicloviária conforme Anexo III desta Lei Complementar;

XVII - disciplinar o tráfego de caminhões, de acordo com os tipos de vias e usos previstos;

XVIII – disciplinar as diretrizes e critérios para os projetos de vias públicas, no âmbito do território municipal, em estrita conformidade com as diretrizes viárias contidas no Anexo II desta Lei Complementar;

XIX - disciplinar junto aos empreendimentos particulares, tais como loteamentos e condomínios, os quais resultem na implantação de vias públicas ou particulares, para que sejam respeitados os princípios, as diretrizes e os objetivos da presente Lei Complementar.

CAPÍTULO III

Transporte de Passageiros

Seção I

Transporte Coletivo Público

Art. 9º O Serviço de Transporte Coletivo Público de Mogi Mirim é regulamentado, tendo caráter essencial e devendo obedecer às seguintes premissas:

I - ampliar a frota e a oferta de viagens e itinerários, como forma de melhorar a qualidade dos serviços de transporte público e aumentar sua utilização pela população;

II - ampliar as calçadas, implantar abrigos padronizados em todos os pontos de paradas e fornecer sinalização de informação aos usuários;

III - implantar tratamento para circulação de pessoas com problemas de mobilidade nos pontos de paradas, nos cruzamentos e calçadas dos corredores prioritários para transporte público coletivo, implantando sinalização para pessoas com problemas visuais, auditivos e de locomoção;

IV - promover a modernização tecnológica do sistema de comunicação do transporte coletivo visando agilizar as consultas e propiciar serviços rápidos e eficientes aos usuários;

V - garantir serviços de manutenção periódica do pavimento asfáltico na área urbana da cidade nos corredores prioritários de transporte coletivo;

VI - garantir serviços de manutenção periódica das estradas rurais por onde circulam ônibus.

Seção II

Propostas para a Área Central

Art. 10. As propostas para a Área Central estão voltadas a implantação de priorização de transporte público coletivo nessa região, com os seguintes objetivos específicos:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

I - racionalização da circulação do transporte público coletivo nas vias da área central, concentrando os itinerários de forma a estabelecer vias prioritárias para este serviço público;

II - implantar corredores prioritários de circulação do transporte público coletivo, com tratamento na infraestrutura e na sinalização de regulamentação;

III - dar tratamento prioritário para o transporte público coletivo nos seguintes corredores de transporte da área central:

a) Rua Humaitá, Rua Coronel João Leite e Rua Dr. Acrísio da Gama e Silva;

b) Rua Maestro Azevedo e Ladeira São Benedito;

Bordignon;

c) Rua Padre José, Rua João Soares de Camargo e Rua João

d) Rua Vol. Chiquito Venâncio e Rua 1º Maio;

e) Rua Ulhôa Cintra;

f) Rua Marciliano e Rua Santa Cruz;

g) Rua Padre Roque;

h) Rua 13 de Maio.

IV - reduzir os tempos de acessibilidade dos usuários aos seus destinos na área central, criando corredores de transporte com circulação direta aos principais polos de atração na área central;

V - implantar um terminal de ônibus na região central da cidade.

Seção III

Propostas para os bairros

Art. 11. As propostas para os bairros estão voltadas à:

I - ampliar a abrangência da rede de serviços, criando pontos de passagens comuns no itinerário, de forma que as zonas sejam amplamente atendidas intra e externamente;

II - atender aos serviços públicos existentes na região (escolas, serviços de saúde, etc.);

III - estabelecer pontos dentro da região que permitam, além da integração física das linhas e serviços, a possibilidade de implantação de pontos de controle operacionais e de apoio aos operadores que realizam a prestação de serviço;

IV - implantar terminais de ônibus na Zona Norte e na Zona Leste da cidade;

V - pavimentação asfáltica do Parque das Laranjeiras, nos corredores de ônibus, garantindo acessibilidade universal dos veículos e das pessoas usuárias do sistema público de transporte coletivo.

CAPÍTULO IV

Circulação e Sistema Viário Principal



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

Art. 12. Fica instituído do mapa das diretrizes viárias constante no anexo II, a serem rigorosamente obedecidas em projetos de loteamentos e de melhoramentos públicos, em estrita consonância com as leis de uso e ocupação do solo definidas pela Lei Complementar nº 308/2015 – Plano Diretor do Município de Mogi Mirim e revisões posteriores.

Seção I

Da Classificação e Hierarquização Viária

Art. 13. As vias a serem implantadas na Macrozona Urbana assim definida na Lei complementar nº 308/2015, devem observar os critérios de funcionalidade, hierarquia e os padrões urbanísticos estabelecidos em Lei, que por sua vez são assim classificadas:

I - Tipo I - vias de trânsito rápido: acessos especiais com trânsito livre sem interseção em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível;

II - Tipo II - vias arteriais: ligam diferentes bairros e regiões da cidade entre si, caracterizadas por interseções em nível, geralmente controladas por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais;

III - Tipo III - vias coletoras: recebem e distribuem o tráfego entre as vias locais e as arteriais, possibilitando o trânsito dentro do perímetro urbano municipal, devendo apresentar equilíbrio entre fluidez de tráfego e acessibilidade, bem como integração com os usos lindeiros à via dentro das seguintes características:

a) podem ser implantadas na área urbana consolidada ou em novos parcelamentos;

b) devem ser prioritariamente destinadas ao transporte coletivo e vinculadas ao uso misto nos lotes lindeiros;

c) devem possuir o pavimento dimensionado para tráfego médio ou pesado;

d) devem possibilitar a operação em mão dupla ou em sistema binário.

IV - Tipo IV - vias locais: possibilitam a distribuição do tráfego entre si e entre as vias coletoras, com baixa fluidez e alta acessibilidade, caracterizadas por interseções em nível, não semaforizadas, destinadas apenas ao acesso local ou a áreas restritas e com intensa integração com os usos lindeiros;

V - Tipo V - vias rurais: interligam a zona rural entre seus diferentes pontos, e estes com as vias urbanas, tendo por finalidade assegurar o livre trânsito público nas áreas rurais, facilitando a mobilidade de seus moradores e o escoamento de produtos em geral;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

VI - Modalidades de tráfego compartilhado: vias que operam em regime especial, comportando o tráfego de pedestres, automóveis e ciclistas, com maior controle de velocidade e implantação de infraestrutura adequada para os modos não motorizados. A circulação de bicicletas pode ser feita por meio de ciclovias com características geométricas e infraestruturas próprias, de uso exclusivo ou por meio de ciclofaixas, que são espaços definidos no leito carroçável por meio de sinalização de trânsito.

Seção II

Configuração do Sistema Viário Estrutural

Art. 14. O sistema viário urbano é constituído pelas vias existentes, pelas vias constantes dos projetos de loteamentos aprovados e pelas vias planejadas para o referido sistema, todas organicamente articuladas entre si.

Art. 15. Os critérios técnicos que estabelece sua hierarquia de acordo com as funções a serem desempenhadas na estrutura urbana, são as seguintes:

I - requisitos gerais para as vias públicas:

a) via local: pelo menos 12 metros de largura total, sendo 8,0 metros para o leito carroçável e calçadas de 2 metros, no mínimo, de cada lado;

b) via coletora: pelo menos 16,5 metros, sendo 11,5 metros para o leito carroçável e calçadas de 2,5 metros, no mínimo, de cada lado;

c) vias arteriais: deverão ter, no mínimo, 30 metros, em duas pistas, com leito carroçável de 9,5 metros, separadas por canteiro central de largura mínima de 3 metros, e passeios com largura mínima de 4 metros de cada lado, nas duas margens de suas duas pistas;

d) vias de trânsito rápido: deverão ter, no mínimo, 38 metros em duas pistas, com leito carroçável mínimo de 13 metros, separadas por canteiro central de largura mínima de 4 metros, além de passeios com largura mínima de 4 metros de cada lado, nas duas margens;

e) praça de retorno: nas vias arteriais e de trânsito rápido, deverá ter, no mínimo, 20 metros de diâmetro.

II - Requisitos gerais para os passeios públicos:

a) vias locais: 0,80 metro de faixa de serviço ecológico e 1,2 metro de passeio público, sendo que a rampa de acesso de veículo aos lotes não deve ultrapassar o limite da faixa de serviço ecológico, deixando o passeio sem inclinação, permitindo a acessibilidade universal;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

b) vias coletoras: 0,80 metro de faixa de serviço ecológico; 1,2 metro de passeio público e 0,50 metro de faixa de acesso, sendo que a rampa de acesso de veículo aos lotes poderá ser dividida entre a faixa de serviço ecológico e faixa de acesso, deixando o passeio sem inclinação, permitindo a acessibilidade universal;

c) vias arteriais e de trânsito rápido: 0,80 metro de serviço ecológico junto ao leito carroçável; 1,5 metro destinado à ciclovia; 1,2 metro para o passeio público e 0,5 metro para faixa de acesso, sendo que a rampa de acesso de veículos aos lotes não poderá ultrapassar o limite da faixa de serviço ecológico deixando o passeio sem inclinação, permitindo a acessibilidade universal.

Seção III

Do Sistema Municipal de Estradas

Art. 16. O sistema municipal de estradas é constituído pelas estradas existentes e pelas que forem oficializadas pela Prefeitura ou por ela planejadas, todas organicamente articuladas entre si, e tem por finalidade assegurar o livre trânsito de pessoas e cargas nas áreas rurais deste Município e proporcionar facilidades de intercâmbio e de escoamento de produtos em geral.

Art. 17. Para efeito de aceitação e oficialização, a estrada não oficializada, dentro de estabelecimento agrícola, pecuário ou agroindustrial, para ser aberta ao trânsito público, deverá obedecer aos requisitos técnicos correspondentes à sua função no sistema municipal.

Parágrafo único. É proibido abrir para uso público quaisquer estradas ou caminhos no território municipal sem a prévia autorização da Prefeitura.

Art. 18. As vias de circulação municipal, nas áreas rurais, obedecerão às seguintes designações, em função de sua importância relativa:

I – estradas vicinais – largura da pista de rolamento igual a 15 metros;

II – estradas primárias - largura da pista de rolamento igual a 10 metros;

III – estradas secundárias - largura da pista de rolamento igual a 8 metros;

IV – servidões - largura da pista de rolamento igual a 8 metros.

CAPÍTULO V

Do Transporte e do Trânsito

Art. 19. São objetivos para o transporte e o trânsito:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

I - A melhoria da circulação e do transporte urbano, proporcionando deslocamentos intra e interurbanos, que atendam às necessidades da população;

II - dar prioridade ao transporte coletivo sobre o transporte individual;

III - tornar a acessibilidade mais homogênea em toda a área urbanizada da cidade;

IV - aumentar a acessibilidade e mobilidade da população de baixa renda;

V - proporcionar maior segurança e conforto aos deslocamentos de pessoas e bens, com redução dos tempos e custos;

VI - reduzir a ocorrência de acidentes e mortes no trânsito;

VII - tornar o sistema de transporte coletivo um provedor eficaz e democrático de mobilidade e acessibilidade urbana;

VIII - adequar o sistema viário, tornando-o mais abrangente e funcional, especialmente nas áreas de urbanização incompleta, visando a sua estruturação e a ligação interbairros;

IX - ampliar e melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoa com deficiência e crianças;

X - garantir a universalidade do transporte público;

XI - garantir o abastecimento, distribuição de bens e escoamento da produção do Município, equacionando o sistema de movimentação e armazenamento de cargas, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação de pessoas e o meio ambiente;

XII - vincular o planejamento à implantação da infraestrutura física de circulação e de transporte público;

XIII - ampliar e aperfeiçoar a participação comunitária na gestão, fiscalização e controle do sistema de transporte;

XIV - a melhoria da ligação do Município com outras localidades.

Art. 20. São diretrizes relativas ao transporte e ao trânsito:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

I - articular todos os meios de transporte que operam no Município em uma rede única, integrada física e operacionalmente;

II - priorizar a circulação do transporte coletivo sobre o transporte individual na orientação dos sistemas viários e de transporte;

III - adequar a oferta de transporte à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo, contribuindo para a requalificação dos espaços urbanos e fortalecimento de centros de bairros;

IV - restringir o trânsito de passagem em áreas residenciais;

V - implantar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas;

VI - dar tratamento urbanístico adequado às vias, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico;

VII - compatibilizar a legislação existente com as diretrizes de mobilidade urbana;

VIII - incentivar e apoiar o uso de tecnologias veiculares que reduzam a poluição ambiental e elevem as condições de conforto e segurança dos passageiros e transeuntes;

IX - garantir a acessibilidade a todos os espaços públicos.

Art. 21. O Poder Executivo Municipal deverá adotar estratégias relativas ao transporte e ao trânsito, devem permitir, gradativamente:

I - regulamentar a circulação de ônibus fretados;

II - operar o sistema viário priorizando o transporte coletivo, respeitadas as peculiaridades das vias de caráter eminentemente residencial;

III - estabelecer programa de recuperação e conservação do sistema viário, de forma a incorporar tecnologia que contribua para a melhoria de qualidade ambiental;

IV - disciplinar a oferta de locais de estacionamento, em áreas públicas e privadas, de modo compatível com as propostas de uso e ocupação do solo, sistema viário e as condições ambientais;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

V - implantar plano para o monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;

VI - ampliar o sistema de ciclovias, atendendo às características físicas da cidade e o crescente fluxo dessa modalidade de transporte, conforme o anexo III;

VII - implantar gradativamente em cada ponto de ônibus: sistema de iluminação; horário, frequência, número da linha; padronização do abrigo;

VIII - elaborar estudos técnicos para implantação de terminal de ônibus urbano ou pontos de integração distribuídos nas diversas regiões da cidade.

Seção I

Da Circulação de Transporte de Carga

Art. 22. O Plano de Mobilidade Urbana considera as ações estratégicas relativas ao transporte e ao trânsito que constam na Lei Complementar nº 308/2015 - Plano Diretor Municipal, o qual busca para esse aspecto da mobilidade urbana:

I - implantar plano para o monitoramento, regulação e controle da movimentação de cargas, bens e serviços;

II - estabelecer parâmetros de horários e vias com restrição à circulação de transporte de carga de médio e grande porte nos horários de pico;

III - sinalizar e demarcar os locais permitidos para a operação de carga e descarga, nas vias do sistema viário principal e, em especial, nas vias classificadas como arteriais e no sistema viário pertencente à área central do município.

Seção II

Dos Estacionamentos

Art. 23. As ações da política de estacionamento e do direito ao uso do espaço público por veículos particulares são regulamentar o Sistema de Zona Azul, definindo o modo de operação, o sistema de controle e fiscalização já que se trata de um sistema eletrônico, do modo rotativo, que restringe o estacionamento ao período de duas horas, promovendo o rodízio dos veículos e priorização do uso para consumidores dos serviços disponíveis, respeitando-se os critérios de acessibilidade, o tráfego de pedestres e a segurança viária, além de:

I – implantar estacionamentos específicos para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais;

II – criar soluções ágeis de controle e penalidade para punir infratores que persistam em estacionar em locais proibidos, como meio de coibir e, ao mesmo tempo, educar, além de gerar receita para o Município;

III – proibir o estacionamento em locais em que gera transtorno e atrapalha o fluxo dos carros;

IV – criar campanhas de sensibilização do uso de estacionamentos para a população;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

V - aproveitar a estruturação das vias com um único sentido e implantar em quase todo o sistema viário da área central vagas para sistemas de estacionamento rotativo pago denominado “Zona Azul”, incluindo além dos carros, vagas para motos, carga e descarga, assim como vagas específicas para usuários especiais.

Parágrafo único. Essas medidas possibilitarão a aplicação das diretrizes estabelecidas no Plano Diretor Municipal, com respeito a largura e condições de circulação nas calçadas da área central, pois permitirá ampliar as mesmas para garantir conforto e segurança aos pedestres e as pessoas com problemas de mobilidade.

Seção - III

Dos Pedestres

Art. 24. A circulação de pedestres é o elo entre todas as viagens modais, pois engloba além daqueles que realizaram o percurso completo a pé, todas as viagens entre os modais e seu destino final.

Art. 25. O Plano de Mobilidade Urbana considera como ações estratégicas aquelas que constam no Plano Diretor, que busca:

I - promover a acessibilidade mediante uma rede integrada de vias para veículos automotores, ciclovias e percursos para pedestres, com segurança, autonomia e conforto, especialmente para as pessoas portadoras de necessidades especiais, em conformidade com a Norma NBR 9050 e de acordo com a Lei Municipal nº 2.222/1991 e suas alterações posteriores;

II - proteger os cidadãos nos seus deslocamentos a pé por meio de ações educativas integradas que enfatizem a prioridade para o respeito ao pedestre em face do tráfego de veículos automotores;

III - implantar soluções para a travessia de pedestres, com segurança, nas vias expressas;

IV - dar tratamento urbanístico adequado às vias, de modo a garantir a segurança dos cidadãos e a preservação do patrimônio histórico, ambiental, cultural, paisagístico, urbanístico e arquitetônico;

V - criar programa de adaptação dos logradouros para melhorar as condições de circulação de pedestres e de grupos específicos, como idosos, pessoa com deficiência e crianças;

VI - implantar infraestrutura necessária para garantir condições seguras para a circulação de pedestres nos espaços públicos;

VII - implantar semáforos sonoros nos principais cruzamentos viários da cidade, para a segurança da locomoção dos deficientes visuais;

VIII - implantar de sinalização vertical de regulamentação e advertência, e de sinalização horizontal de faixas de travessia de pedestres, complementadas com rampas para atendimento às pessoas portadoras de deficiências físicas;

IX - ampliar calçadas, em áreas de intensa circulação de pedestres;

X - estender tratamento prioritário para pedestres no entorno das escolas, com sinalização de embarque e desembarque de transporte escolar;

XI - estender tratamento prioritário para pedestres no entorno das unidades de atendimento a saúde;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

XII - implantar estrutura adequada de passeio público e iluminação em praças e áreas verdes.

CAPÍTULO VI

Rede Ciclovária

Art. 26. O Poder Executivo deverá implantar ações de campanhas educativas e infraestrutura física para ampliar a rede ciclovária pública e incentivar o uso deste modal pela população.

Parágrafo único. As propostas do Plano de Mobilidade Urbana de Mogi Mirim para o transporte ciclovário no Município, inclusive as obras já implantadas, bem como as ações estratégicas relativas ao transporte e ao trânsito que constam na Lei Complementar nº 308/2015 (Plano Diretor de Mogi Mirim), as quais buscam ampliar o sistema de ciclovias, atenderão às características físicas da cidade e o crescente fluxo dessa modalidade de transporte.

CAPÍTULO VII

Da aprovação dos Projetos para Construção de Polos Geradores de Tráfego - PGT

Art. 27. Considera-se para os efeitos dessa Lei Complementar a definição de Polos Geradores de Tráfego – PGT os empreendimentos novos e as ampliações em locais já existentes, constituídos por edificação ou conjunto de edificações, cujo porte e oferta de bens e serviços geram interferências no tráfego do entorno e demandam vagas de veículos em estacionamentos ou garagens, sejam estes de iniciativa pública ou privada.

Seção I

Definição dos Tipos de Usos e Atividades que Interferem no Tráfego

Art. 28. A definição para os tipos de usos e atividades que interferem no tráfego, são as seguintes:

I - reuniões: associações, *bufê*, bingo, casa de espetáculo, cinema, circo, teatro, templo religioso, salão de festas e baile e outras atividades assemelhadas;

II - serviço médico: hospital, centro médico, clínicas de especialidades médicas, maternidade e pronto socorro, laboratórios de análises clínicas e diagnóstico por imagem e outras atividades assemelhadas;

III - ensino e cuidados infantis: berçário, creche, jardim, maternal e outras atividades assemelhadas;

IV - ensino fundamental , ensino médio e ensino supletivo;

V - ensino superior faculdade e universidade;

VI - outras atividades educacionais: idiomas, informática, pós-graduação, profissionalizante e outras atividades assemelhadas;

VII - prestação de serviços com atendimento no local;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

VIII - estacionamentos, transportadoras, serviços automotivos, garagens: garagens de veículos de carga ou transporte de passageiros, oficina mecânica e posto de abastecimento de veículos e outras atividades assemelhadas;

IX - práticas esportivas - academia de ginástica, clube esportivo, escola esportiva, quadra esportiva e outras atividades assemelhadas;

X - instituição financeira - centro administrativo: agência bancária, agência de correios, loja de crédito e outras atividades assemelhadas;

XI - locais de refeições; restaurante, lanchonete, bar, café, casa noturna, pizzaria, churrascaria, casa de chá e outras atividades assemelhadas;

XII - supermercado, hipermercado, comércio atacadista, centro de compras, shopping center, lojas de departamento, mercado, pavilhão para feiras, exposições industriais e logística;

XIII - locais de lazer e cultura: parques, zoológicos, horto, cinemas, teatros, auditórios e outras atividades assemelhadas;

XIV - loteamentos, condomínios, conjuntos residenciais e outras atividades assemelhadas;

XV - terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários; autódromos e hipódromos;

XVI - hotéis e motéis;

XVII - atividades que operem com sistema “Drive–Thru” ou “Valet Service”.

Seção II

Relatório de Impacto Sobre o Tráfego Urbano - RIT

Art. 29. Todos os empreendimentos classificados como PGT geram impacto sobre o tráfego urbano e são obrigados a apresentar *Relatório de Impacto sobre o Tráfego Urbano - RIT* - para fins de análise da concessão dos alvarás de construção e de funcionamento.

Art. 30. O relatório de impacto de trânsito – RIT deverá ser elaborado de acordo com os seguintes procedimentos:

I - elaborado por engenheiro civil ou arquiteto devidamente habilitado e registrado nos respectivos conselhos de classe;

II - apresentado em meio digital e em duas vias impressas, incluindo projetos arquitetônicos e de infraestrutura, todos assinados pelo responsável técnico e pelo proprietário do empreendimento.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

§ 1º Todas as etapas do estudo, assim como suas conclusões, deverão ser descritas em um Parecer Técnico.

§ 2º Nos casos em que a análise indicar a necessidade da execução de obras e serviços relacionados à operação do Sistema Viário, bem como a realização de medidas compensatórias, o empreendedor arcará integralmente com as despesas do projeto e implantação das medidas.

§ 3º A obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento com ônus do empreendedor.

§ 4º O presente roteiro geral deverá ser ajustado, conforme a necessidade, para cada atividade.

§ 5º Se houver a necessidade poderão ser solicitadas informações complementares para ampliar a compreensão do futuro empreendimento e elaboração da Certidão de Diretrizes Viárias (CDV).

Art. 31. O Relatório de Impacto de Trânsito – RIT deverá apresentar os seguintes elementos de análise:

I - caracterização do empreendimento:

- a) nome do empreendimento;
- b) localização;
- c) inscrição Cadastral Imobiliária;
- d) público alvo e suas características socioeconômicas gerais;
- e) nome do responsável legal e técnico do empreendimento;
- f) nome do responsável técnico do RIT;
- g) síntese dos objetivos e características físicas e operacionais do empreendimento;
- h) prazo mínimo necessário para a implantação do empreendimento e data prevista de sua entrada em operação (inauguração);
- i) comparação da situação existente com a resultante da futura implantação/operação do empreendimento;
- j) outras especificações que forem pertinentes.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

arquitetônico:

II - memorial descritivo do projeto

a) posicionamento dos acessos de veículos e pedestres (em relação ao sistema viário existente);

b) dimensões das áreas de acumulação (se couber);

c) dimensionamento e distribuição de vagas de estacionamento propostas e exigidas pela legislação urbanística;

d) número de vagas destinadas a carga e descarga e seu respectivo dimensionamento e distribuição na edificação;

e) dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;

f) localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência (se houver) e de serviços.

III - descrição das áreas de influência do empreendimento:

a) delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento;

b) caracterização socioeconômica da área de influência direta;

c) identificação e descrição das vias principais de acesso e adjacentes ao lote destinado à sua implantação;

d) mapeamento da área de influência em escala de no máximo 1:1000, mostrando a localização prevista do empreendimento e das vias de acesso e do entorno imediato, com base na cartografia municipal;

e) informação das características atuais do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento.

IV - caracterização das condições físico-operacionais do sistema viário no entorno do empreendimento:

a) configuração geométrica das vias (pistas e calçadas);

b) classificação funcional das vias contidas na área de influência do empreendimento, conforme classificação do Código de Trânsito Brasileiro - CTB;

c) sinalização viária existente (horizontal, vertical e semaforizada);



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

d) sentido de circulação das vias;

e) volumes classificados de tráfego na hora de pico nas principais interseções viárias, com data de realização das pesquisas não superior a seis meses da data de entrega do RIT;

f) outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes.

V - caracterização das condições de oferta dos serviços de transporte no entorno do empreendimento:

a) caracterização dos serviços regulares de transporte coletivo e complementares;

b) outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes.

VI - impactos decorrentes da implantação do PGT:

a) ser considerados os impactos sobre a operação da infraestrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno do empreendimento, decorrentes de seu futuro funcionamento, bem como aqueles decorrentes das obras de implantação;

b) impacto na capacidade viária;

c) avaliação dos possíveis impactos na capacidade e no nível de serviço das vias de principal influência para o empreendimento contendo:

1. identificação dos segmentos viários e aproximações de interseções significativamente impactadas pelo tráfego adicional;

2. outros aspectos e/ou indicadores que sejam considerados relevantes;

3. impacto nos serviços de transporte;

4. avaliação dos possíveis impactos nos serviços de transporte coletivo e/ou táxi e/ou transporte escolar em operação na área de influência do empreendimento;

5. impacto na circulação de pedestres;

d) levar em conta as possíveis interferências dos fluxos gerados pelo empreendimento nos padrões vigentes de fluidez e segurança dos pedestres;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

e) elaboração da tabela de análise de impactos, considerando os seguintes critérios de avaliação: fase de ocorrência do impacto, reflexo sobre o ambiente (positivo, negativo, não qualificável), nível de reversibilidade, periodicidade, abrangência espacial e magnitude relativa do impacto.

VII - outros impactos que sejam considerados relevantes:

a) observação: na análise dos impactos deverão ser também considerados aqueles decorrentes das interferências das obras de implantação do empreendimento sobre a operação da infraestrutura viária e equipamentos urbanos existentes no entorno.

VIII - medidas mitigadoras e/ou compensatórias propostas:

a) neste item devem ser recomendadas medidas mitigadoras para os impactos identificados no estudo, que sejam capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar seus efeitos indesejáveis sobre a circulação viária, podendo ser apresentadas em duas categorias básicas:

1. medidas externas ao empreendimento durante a obra e com a atividade em funcionamento: compreendem intervenções físicas, operacionais ou de gerenciamento nos sistemas viário e de controle de tráfego da área de influência diretamente impactada, bem como nos serviços e infraestrutura de transporte público, se for o caso;

2. medidas internas ao empreendimento durante a obra e com a atividade em funcionamento: compreendem intervenções para permitir a adequação funcional dos acessos e vias de circulação interna ao empreendimento com o sistema viário limdeiro, bem como a compatibilização entre a oferta e a demanda efetiva de vagas para estacionamento e operações de carga e descarga de veículos.

Parágrafo único. No caso de impossibilidade de mitigação completa de impactos negativos, deverão ser apresentadas medidas compensatórias.

IX - cronograma de implantação das medidas mitigadoras e/ou compensatórias:

a) deverá ser apresentado um cronograma contendo a data prevista para o início e conclusão das obras e serviços, devendo a data de conclusão anteceder a inauguração do empreendimento (PGT).

X - apresentação gráfica (layout) das adequações propostas no sistema viário:

a) deverá ser apresentado em layout as adequações propostas, tais como: plano de circulação, implantação e alargamento de vias, implantação de obras de arte, implantação de alterações geométricas, implantação de melhorias de pavimentação, implantação/manutenção de sinalização horizontal, vertical ou semafórica, ajustes na programação semafórica, implantação de medidas moderadoras de tráfego, tratamento para pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, doações de áreas para sistema viário ou compensação financeira como medida compensatória.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

XI – anexos do RIT:

a) planta de situação com a localização do empreendimento, estacionamento(s), indicando seus acessos e sentido de circulação das vias de entorno;

b) planta de levantamento cadastral da área em estudo contendo as larguras das calçadas, pistas e faixas de tráfego, estacionamentos recuados, mobiliário urbano, postes e sinalização viária, em escala 1/500 ou maior;

c) pranchas de arquitetura, em escala 1/100, de toda a área do empreendimento e estacionamento(s), indicando principalmente:

d) acessos: localização das entradas e saídas (pedestres, veículos leves, veículos de carga, ambulâncias, etc.), extensão de rebaixamento de guias, dimensões dos portões, largura dos acessos, sentidos de circulação, raios de curvatura, distâncias das esquinas, largura das calçadas, faixa de aceleração/desaceleração e acumulação, árvores, ponto de ônibus, abrigo;

e) circulação Interna: largura das pistas e rampas, sentidos de circulação, raios de curvatura, inclinação e sobrelevação das rampas, passeios e circulação de pedestres e de portadores de necessidades especiais;

f) estacionamento: número de vagas especificadas por uso, dimensões das vagas por tipo, ângulo das vagas, dimensões das faixas de acesso e manobra;

g) carga e descarga: localização e dimensionamento de áreas de estacionamento e manobras;

h) embarque e desembarque: configuração dos acessos e sentido de circulação, dimensões das baias, discriminação do uso por tipo de veículo (carro particular, ônibus fretado, van, ônibus escolar, táxi, etc.);

i) localização dos bloqueios para controle de acesso de veículos.

Seção III

Da análise dos Projetos e Termo de Recebimento de Obras e Melhorias Viárias

Art. 32. A equipe técnica da Secretaria de Mobilidade Urbana fará uma avaliação dos estudos executados pelo empreendedor – projeto e RIT, nos seguintes termos:

I - definição, quando necessário, das medidas mitigadoras a serem implantadas, elaborando a Certidão de Diretrizes Viárias do PGT – CDV ou parecer técnico a respeito da implantação do polo gerador de tráfego em análise, que orientará o desenvolvimento e a adequação do projeto do empreendimento;



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

II – emissão, se possível, da Certidão de Diretrizes Viárias – CDV, com ou sem condicionantes, incluindo medidas mitigadoras que o empreendedor deverá implantar para reparar, atenuar, controlar ou eliminar os impactos gerados pelo empreendimento ou para compensar os prejuízos não mitigáveis que serão causados à circulação pela implantação do pólo gerador de tráfego;

III – celebrar, em caso de necessidade de melhorias viárias como medida mitigadora, um Termo de Compromisso e o Cronograma de Obras Viárias, entre o empreendedor e o Município de Mogi Mirim.

§ 1º Os pedidos de aprovações de projetos de Construção, Reforma, Mudança de Uso e Regularização de PGT somente serão aprovadas mediante a apresentação da Certidão de Diretrizes Viárias e do Termo de Compromisso e Cronograma de Obras Viárias celebrado.

§ 2º A Secretaria de Mobilidade Urbana ficará responsável pelo acompanhamento da implantação das medidas mitigadoras aprovadas e, quando finalizados os trabalhos, deverá expedir Termo de Recebimento de Obras e Melhorias Viárias.

§ 3º A concessão de “Habite-se” dos PGT é condicionada à execução das medidas mitigadoras previstas na Certidão de Diretrizes Viárias e do Termo de Recebimento de Obras.

Art. 33. O número de vagas de estacionamento mínimo, por tipo de uso e atividades previstas em um projeto de PGT, serão conforme os termos da tabela abaixo:

Usos/ Atividades	Quantidade mínima de vagas para automóveis
Locais de Reuniões - associações, bufê, bingo, templo religioso, salão de festas e baile e outras atividades assemelhadas	1 vaga/ 30 ,00 m2 área construída
Templo religioso	1 vaga/ 30 ,00 m2 área construída dos fieis
Locais de serviços médicos, centro médico, clínicas de especialidades médicas, e pronto socorro, laboratórios de análises clínicas e diagnóstico por imagem e unidades básicas de saúde	1 vaga / 50 ,00 m2 área construída
Hospital, maternidade	1 vaga por leito
Ensino infantil berçário, creche, jardim, maternal e outras atividades assemelhadas, Ensino Fundamental, Ensino Médio e Ensino Supletivo	1 vaga / 60 ,00 m2 área construída
	Local para embarque e desembarque
	Sujeito a exigências especiais
Ensino Superior faculdade, universidade e cursinho	1 vaga para cada 20,00 m2
	1 vaga ônibus embarque e desembarque
Outras atividades educacionais: idiomas, informática, pós-graduação, profissionalizante e outras atividades assemelhadas	1 vaga / 1 vaga /30,00 m2 de área construída
Loja de material de construção	1 vaga / 50,00 m2 de área construída de exposição
	1 vaga carga e descarga



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

Estacionamentos, transportadoras, serviços Automotivos, garagens: garagens de veículos de carga ou transporte	0
Oficina mecânica e posto de abastecimento de veículos e outras atividades assemelhadas	1 vaga / 50,00 m2 área construída Com Mínimo de 3 vagas
Prestação de serviços com atendimento no local, bancos, escritórios em geral consultórios, loja de crédito e outras atividades assemelhadas	1 vaga / 50,00 m2 de área construída
Padaria	1 vaga / 30,00 m2 de área construída
Comércio varejista local	1 vaga / 40,00 m2 de área construída
Construções sem uso definido	1 vaga / 50,00 m2 de área construída
Local de praticas esportiva – estádio , Academia de ginástica, ginásios cobertos ,escola esportiva, quadra esportiva e outras atividades assemelhadas	1 vaga / 50,00 m2 de área construída
Locais de refeições ; restaurante, lanchonete, bar, café, casa noturna, pizzaria, churrascaria, casa de chá e outras atividades assemelhadas	1 vaga /10,00 m2 de área do salão de alimentação ou similar
Supermercado / Hipermercado / Comércio Atacadista/ Centro de Compras, Shopping Center , Lojas de Departamento , Mercado, Pavilhão para Feiras, Exposições	1 vaga / 30,00 m2 de área construída
	1 vaga carga e descarga
Indústria / logística	20% da área do terreno
Loteamentos, condomínios, conjuntos residenciais, outras atividades assemelhadas	Seguir legislação pertinente
Cinemas, Teatros, Auditórios, outras atividades assemelhadas	1 vaga / 10,00 m2 de auditório
Terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários; autódromos, hipódromos	1 vaga / 100,00 m2 de área construída.
Motéis	1 vaga / unidade de alojamento
Hotéis	1 vaga / unidade de alojamento
	1 vaga ônibus embarque e desembarque
Locais de lazer e cultura -Parques, Zoológicos, Horto	1 vaga para cada 500,00 m2 com mínimo de 10 vagas
Parque de diversões, circos	1 vaga para cada 100,00m2 de terreno
Atividades que operam com sistema “Drive –Thru” ou “Valet Service“	Sujeitos a exigências RIT
Outras atividades	N ° de vagas calculadas por similaridades

§ 1º Após desenvolvimento do RIT - Relatório de Impacto de Transito, o número de vagas pode variar com relação ao proposto nesta tabela.

§ 2º Para as atividades e usos acima relacionados, que tenham área construída inferior a 100 m2, ficam dispensadas as necessidades de vagas de estacionamento.

§ 3º No cálculo das áreas construídas não serão computadas: áreas de escada, caixas d'água, elevadores, casa de máquinas.

§ 4º A Tabela de que trata este artigo se aplica a novas construções ou reformas com ampliação de área.

CAPÍTULO VIII

Do Acompanhamento e Revisão Periódica do PLANMOB

Seção I



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM

Estado de São Paulo

Do Acompanhamento e Participação Social

Art. 34. Caberá ao Conselho Municipal de Mobilidade Urbana, composto de membros da sociedade civil e do Poder Público, o acompanhamento do Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob de Mogi Mirim.

Seção II Da Revisão

Art. 35. As revisões periódicas do plano de Mobilidade Urbana deverão contemplar minimamente:

I - análise da situação da mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e a infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso de indicadores de desempenho a serem definidos;

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, que deverá considerar horizontes de curto, médio e longo prazo;

III - análise das novas tecnologias de mobilidade e dos seus impactos na cidade.

CAPÍTULO IX Disposições Finais e Transitórias

Art. 36. Fica o Poder Executivo obrigado a revisar o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual, para incorporar os investimentos previstos no cronograma de implantação do Plano de Mobilidade Urbana – PlanMob.

Art. 37. O Plano de Mobilidade Urbana do Município poderá sofrer alterações, na forma que segue:

I - revisões extraordinárias, motivadas por fatores futuros, condições ou situações específicas, devidamente comprovadas e justificadas, que afetem a mobilidade urbana;

II - atualizações, motivadas a partir da análise da avaliação de indicadores de desempenho e relatórios de balanço relativos à implantação do Plano de Mobilidade Urbana e seus resultados.

Parágrafo único. O Plano de Mobilidade Urbana e suas revisões, bem como os seus instrumentos de regulamentação, deverão ser divulgadas pela imprensa oficial local e pela internet com vistas a garantir a informação a todos os interessados.

Art. 38. Os estudos técnicos que estabelecem a nova estrutura de mobilidade urbana, bem como a avaliação econômica e o plano de implantação, gestão e monitoramento serão regulamentados por ato normativo específico.

Art. 39. Essa Lei Complementar será regulamentada, no que couber, pelo Poder Executivo.

Art. 40. As despesas decorrentes desta Lei Complementar correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, suplementadas se necessário.

Art. 41. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.



PREFEITURA MUNICIPAL DE MOGI MIRIM
Estado de São Paulo

Prefeitura de Mogi Mirim, 5 de abril de 2

019.

CARLOS NELSON BUENO
Prefeito Municipal

Projeto de Lei Complementar nº 10 de 2019
Autoria: Prefeito Municipal