



JORNAL OFICIAL DE ORLÂNDIA

Lei nº 1.316/82 – Decreto nº 4.389/2014
Praça Coronel Orlando, 600 – Centro - Orlandia, Estado de São Paulo - CEP: 14620-000
Fone: (16) 3820-8000 www.orlandia.sp.gov.br

Publicação sob a responsabilidade da Prefeitura Municipal de Orlandia/SP - CNPJ 45.351.749/0001-11
Deptº de Comunicação

PODER EXECUTIVO

LEI Nº 4.073

De 28 de novembro de 2016.

“*Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Orlandia – PMob-O e dá outras providências.*”

A PREFEITA DO MUNICÍPIO DE ORLÂNDIA:

Faço saber que a Câmara Municipal decreta e sanciona a seguinte Lei:

Capítulo I

Disposições Gerais

Art. 1º. Esta Lei institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Orlandia – PMob-O e estabelece as regras para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, conforme as diretrizes constantes do Plano Diretor do Município de Orlandia - Lei nº 3.505 de 20 de setembro de 2006 -, do Estatuto das Cidades - Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 -, e da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012.

Parágrafo único. O PMob-O tem por finalidade orientar as ações do Município de Orlandia no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Capítulo II

Dos Objetivos, Princípios e Diretrizes

Art. 2º. O PMob-O tem por objetivos:

I - estruturar e equilibrar os fluxos de tráfego da rede viária em conformidade com os usos lindeiros, considerando-se a sua função, localização, características de tráfego e importância na rede viária, visando minimizar os conflitos entre a circulação e o uso e ocupação do solo;

II - classificar e estabelecer um sistema hierárquico das vias de circulação, permitindo melhor comunicação entre as várias regiões da municipalidade, desvios do tráfego de passagem de veículos de carga ou de passageiros, e maior segurança e fluidez de tráfego aos usuários de modo geral;

III - definir nas vias espaços adequados para a circulação segura e eficiente de pedestres, bicicletas e veículos em geral;

IV - preservar a integridade das zonas urbanas residenciais, através da disciplina do tráfego de passagem de cargas e passageiros, garantindo fluidez e segurança nos trajetos;

V - garantir acessibilidade universal e locomoção com segurança e fluidez, privilegiando o transporte não motorizado sobre o motorizado, e o coletivo sobre o individual, garantindo de forma hierárquica o deslocamento seguro e confortável para viagens a pé, bicicleta, transporte coletivo, motocicletas e veículos em geral; e

VI - privilegiar o uso das vias pelos pedestres, através de medidas localizadas, em especial nas vias centrais de negócios e nas proximidades de polos geradores de viagens a pé.

Art. 3º. O PMob-O está fundamentado nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável da cidade, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação do PMob-O;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; e

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 4º. O PMob-O está orientado pelas seguintes diretrizes:

I - integração com a política municipal de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;

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

III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

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

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

VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado.

Capítulo III

Dos Conceitos e Definições

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

I - acessibilidade universal: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, incluindo a percepção e o entendimento para utilização, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, respeitando-se a legislação em vigor;

II - alinhamento predial: a linha divisória entre o lote e o espaço público;

III - calçada: espaço destinado à circulação de pedestres, situado entre o alinhamento predial e o início da pista de rolamento;

IV - espaço público: área de domínio público e de utilização comum, destinada às vias de circulação e espaços livres;

V - mobilidade: facilidade de deslocamento, de movimento, considerando os meios de locomoção;

VI - meio-fio: a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa a calçada da faixa de rolamento;

VII - pista de rolamento: parte da via destinada a alocação de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos;

VIII - polo gerador de tráfego: o empreendimento público ou privado que, quando implantado, sobrecarrega a infraestrutura básica, a rede viária e de transporte ou provoca danos ao meio ambiente natural ou construído.

Capítulo IV

Do Sistema Viário

Art. 6º. O sistema viário e de circulação se constitui pela infraestrutura física de seus espaços públicos e vias, e seus equipamentos de sinalização e controle de tráfego.

§ 1º. Todas as vias a serem implantadas, seja pelo poder público, seja por empreendimentos particulares, deverão atender às normas estabelecidas na Seção I do Capítulo III do Título II da Lei Complementar nº 3.572, de 05 de dezembro de 2007 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, ou outra norma que venha a substituí-la.

§ 2º. Quanto às vias já implantadas no momento de entrada em vigência desta lei, poderão ter características distintas daquelas indicadas no § 1º deste artigo, não podendo, contudo, serem modificadas quando desta modificação resultar em características mais restritivas à mobilidade de veículos e pedestres daquelas já existentes.

§ 3º. Excetua-se do disposto no § 1º deste artigo as vias a serem implantadas em parcelamentos do solo oriundos de programas oficiais de habitação, que atenderão às diretrizes estabelecidas no inciso IV do artigo 108 da Lei Complementar nº 3.572, de 05 de dezembro de 2007 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano.

Art. 7º. As vias que compõem o sistema viário, de acordo com as funções que irão desempenhar, obedecerão à hierarquia disposta no § 1º do artigo 62 da Lei Complementar nº 3.572, de 05 de dezembro de 2007 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano.

§ 1º. As vias que integrarão a hierarquia disposta no § 1º do artigo 62 da Lei Complementar nº 3.572, de 05 de dezembro de 2007 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo Urbano, são as constantes do Anexo I desta Lei.

§ 2º. Além das vias hierarquizadas no § 1º do artigo 62 da Lei Complementar nº 3.572, de 05 de dezembro de 2007 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do solo Urbano, inclui-se, também, as vias semiexpressas, assim entendidas as vias que ligam um via estrutural a outra ou a rodovias, de característica radial ou que circundam a cidade.

§ 3º. Quaisquer alterações efetuadas no itinerário do transporte coletivo urbano incorrerão na reclassificação como vias estruturais das vias do novo itinerário, bem como novos bairros, poderão caracterizar novas vias coletoras.

§ 4º. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, quando não

apresentarem continuidade com as vias classificadas como coletoras ou estruturais.

Capítulo V

Das Vias de Pedestres

Art. 8º. Todo terreno situado na área urbana com frente para o espaço público e dotado de meio-fio deverá ser beneficiado por calçada pavimentada, a ser construída pelo proprietário, titular do domínio útil, ou possuidor do terreno, ou pela municipalidade, e neste último caso sob responsabilidade e encargo daqueles.

Art. 9º. As calçadas são prioritárias para a circulação de pedestres e deverão ser construídas de acordo com o disposto na Lei Complementar nº 3.572, de 05 de dezembro de 2007 – Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo, Decreto nº 4.267, de 03 de setembro de 2013, e a Norma Técnica Brasileira NBR 10.950, ou outras normas que vierem a substituí-las.

Parágrafo único. Árvores, bancos, floreiras, sinalização e os demais equipamentos urbanos só poderão ser instalados quando o espaço restante nas calçadas for suficiente para o trânsito de pessoas, considerada a dimensão mínima de 1,20 m (um metro e vinte centímetros).

Art. 10. A máxima inclinação longitudinal admissível nas vias de circulação de pedestres é de 12% (doze por cento), a máxima inclinação transversal de 3% (três por cento) e a largura mínima é de 2,50m (dois metros e meio), devendo o pavimento ter superfície regular.

Parágrafo único. Em casos especiais poderá haver rampas superiores, em função da topografia local, mas a cada trecho da via de até 60,00m (sessenta metros) deverão ser adotadas medidas específicas a serem determinadas e aprovadas pelos órgãos competentes, a fim de atenuar o desconforto e o desgaste nos deslocamentos de pedestres.

Capítulo VI

Do Sistema Cicloviário

Art. 11. O sistema cicloviário deverá ser implantado em áreas não edificáveis, de menor impacto ambiental e ao longo das vias.

§ 1º. O sistema cicloviário é composto das ciclovias e das ciclofaixas.

§ 2º. Para efeito desta Lei entende-se por:

I – ciclovias: vias segregadas fisicamente do tráfego motorizado em geral, e destinadas exclusivamente ao tráfego de bicicletas; e

II – ciclofaixas: é a parte da via destinada à circulação exclusiva de bicicletas, delimitada por sinalização específica.

Art. 12. Estacionamentos de bicicletas deverão ser projetados nas adjacências dos polos geradores e em pontos estratégicos que facilitem a utilização da bicicleta para os diversos fins.

Art. 13. A largura mínima de cada ciclovia ou ciclofaixa deverá ser de 1,50m (um metro e meio) para pista com sentido único de circulação, e 2,20m (dois metros e vinte centímetros) para pista com sentido duplo de circulação.

§ 1º. As ciclovias e as ciclofaixas serão acompanhadas de sinalização horizontal e vertical compatível, e semafórica se necessário.

§ 2º. Os trechos das ciclovias e ciclofaixas devem ser integrados entre si para permitir a circulação e acesso de bicicletas entre as diferentes regiões da cidade.

Capítulo VII

Das Diretrizes Para Expansão do Sistema Viário

Art. 14. As vias estruturais e coletoras deverão ter a continuidade de seu traçado garantida na abertura de novos loteamentos.

Art. 15. A abertura de novas vias deverá acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de talwegues, sendo aceitáveis rampas de até 18% (dezoito por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinquenta metros).

Capítulo VIII

Da Sinalização de Trânsito

Art. 16. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do poder público municipal.

§ 1º. Toda e qualquer via pavimentada deverá receber sinalização de trânsito, segundo as exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º. É vedado a qualquer particular, por qualquer meio, sinalizar as vias públicas, exceto nos casos previstos em lei ou com autorização do poder público municipal, sob pena de responder pelos custos de sua reparação.

Art. 17. Dever-se-á adotar na sinalização de trânsito:

I - sinalização vertical e horizontal em cruzamentos onde não haja semáforos indicando a preferência em relação às vias de hierarquias diferentes;

II - sinalização indicativa apontando as principais vias de acesso aos bairros, às saídas da cidade e aos pontos de interesse turístico e econômico;

III - sinalização horizontal, independente da existência de semáforos, indicando os pontos de travessia de pedestres;

IV – sinalização vertical e/ou horizontal nos cruzamentos de vias, indicando o nome de cada uma delas.

Capítulo IX

Das Áreas de Estacionamento

Art. 18. As áreas de estacionamento nas vias poderão ser definidas, demarcadas e contar com sinalização vertical e horizontal correspondentes,

determinando-se as áreas e os horários de estacionamento permitido e estabelecendo-se critérios de restrição para veículos pesados.

Art. 19. Devem-se prover áreas específicas para estacionamento para as pessoas com deficiência e idosos através de demarcação de área exclusiva, sinalizadas em conformidade com as Resoluções CONTRAN nº 303/2008 e 304/2008, ou outras que vierem a substituí-las, de modo a garantir a autonomia, segurança e acessibilidade dessas pessoas.

Art. 20. Fica condicionada à prévia análise e aprovação pelo Departamento Municipal de Trânsito a concessão de alvarás e aprovação de projetos de edificações que contenham áreas de estacionamento destinadas ao público, conforme a legislação municipal vigente.

Capítulo X

Dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 21. Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

I - escolas, faculdades e universidades;

II - clínicas de médio e grande porte e hospitais;

III - indústrias de médio e grande porte;

IV - terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;

V – grandes centros de compras;

VI - mercados de grande e médio porte;

VII - igrejas;

VIII - edificações de serviços públicos;

IX - estádios e ginásios esportivos;

X - terminais de cargas; e

XI – clubes sociais.

Art. 22. Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Capítulo XI

Dos Limites de Velocidade de Circulação

Art. 23. Os limites máximos de velocidade de circulação permitidos na zona urbana do Município de Orlandia, no que não conflitar com o Código de Trânsito Brasileiro, considerando a hierarquia viária, são os que se seguem:

I – vias semiexpressas: 50 Km/h;

II - vias estruturais e coletoras: 40 Km/h;

III - vias locais: 30 Km/h.

§ 1º. Poderão ser definidos pela autoridade municipal de trânsito limites inferiores ao da velocidade máxima permitida para as vias estruturais e coletoras, em trechos específicos, sempre que haja conflito de tráfego e risco de acidentes de trânsito.

§ 2º. Os conflitos de tráfego e risco de acidentes de trânsito se caracterizam pela presença de polos geradores de tráfego, ou de grande extensão de via com presença de comércio e serviços, que por sua característica de uso apresentam considerável fluxo de veículos de passagem em conflito com fluxo de pedestres e veículos gerados pelas edificações lindeiras.

Capítulo XII

Do Transporte Público

Seção I

Do Transporte Coletivo de Passageiros

Art. 24. Todas as proposições relativas ao transporte coletivo de passageiros deverão atender às diretrizes do Plano Diretor do Município de Orlandia.

Parágrafo único. As proposições relativas ao transporte coletivo deverão privilegiar a fluidez do transporte em suas várias modalidades, compatibilizando a ocupação urbana, ao longo das vias do itinerário do transporte coletivo urbano, e garantir a eficiência e a prioridade desses serviços, ao maximizar a utilização da infraestrutura viária existente.

Art. 25. A administração pública deverá promover o projeto de novos pontos de ônibus, com desenho visualmente agradável, confortáveis, que protejam os usuários das intempéries e sejam resistentes ao uso.

Parágrafo único. Os novos pontos de ônibus deverão apresentar sinalização fornecendo os horários e itinerários das rotas de ônibus às quais servem, incluindo informações em Braille, podendo os equipamentos referidos conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação específica.

Art. 26. A administração pública deverá promover a acessibilidade ao transporte coletivo às pessoas portadoras de deficiência, com mobilidade reduzida e idosos, exigindo que a frota da concessionária do serviço de transporte coletivo urbano possua equipamentos e infraestrutura física e operacional adequada à sua utilização.

Seção II

Do Transporte de Passageiro Por Táxi

Art. 27. A administração pública deverá, em relação ao transporte individual de passageiros:

I - aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização da frota;

II - elaborar estudos visando à melhoria da oferta dos serviços;

III - adotar novas tecnologias para a conveniência do usuário e para o controle operacional e de segurança; e

IV - definir padrões de pontos de táxi e adequar os existentes aos novos padrões estabelecidos.

Seção III

Do Transporte Escolar

Art. 28. A administração pública deverá adotar novas tecnologias para a conveniência e segurança do usuário e para o controle operacional, bem como aperfeiçoar as relações institucionais para a padronização e fiscalização da frota.

Capítulo XIII

Do Transporte de Cargas

Art. 29. A administração pública deverá estabelecer uma estratégia para a circulação de cargas em geral, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

I – elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;

II – definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos;

III – estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nas principais vias e área central da cidade;

IV – promover medidas reguladoras para o uso de veículos de propulsão humana e tração animal para o transporte de mercadorias na área urbana.

Capítulo XIV

Das Disposições Finais

Art. 30. Os projetos, ações e investimentos voltados à mobilidade urbana, em atendimento a esta Lei, bem como os prazos para a sua realização, são os constantes do Anexo II.

Art. 31. As revisões do PMob-O terão periodicidade de 05 (cinco) anos e serão realizadas conjuntamente com o Plano Diretor do Município, do qual deve ser parte integrante.

Art. 32. O Poder Executivo regulamentará esta Lei naquilo que for necessário.

Art. 33. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Orlândia, 28 de novembro de 2016.

Flávia Mendes Gomes

Prefeita Municipal

LEI Nº 4.073/2016

ANEXO I

CLASSIFICAÇÃO DAS VIAS PÚBLICAS SEGUNDO A SUA HIERARQUIA	
HIERARQUIA	VIAS CLASSIFICADAS
Vias Estruturais e Itinerário do Transporte Coletivo Urbano	Avenida do Café
	Avenida 4 – entre a Rua 03 e a Rua 11 e entre a Rua 26 e a Rua 30
	Avenida 5 – entre a Rua 04 e a Rua 9
	Avenida 7 – entre a Rua 04 e a Rua 26
	Avenida 9 – entre a Rua 5 e a Rua 9
	Avenida 15 – entre a Rua 1 e a Rua 6
	Avenida 19 – entre a Rua 1 e a Rua 3 e entre a Rua 20 e a Rua 30
	Avenida 21 – entre a Rua 26 e a Rua 30
	Avenida E – entre a Rua 2 e a Rua 4
	Avenida F – entre a Rua 14 e a Rua 16
	Avenida H – entre a Rua 2 e a Rua 14
	Avenida I – entre a Rua 16 e a Rua 18
	Avenida K – entre a Rua 4 e a Rua 6
	Avenida L – entre a Rua 6 e a Rua 18
	Avenida Marginal C (Fepasa) – entre a Rua 6 e a Alameda 24
	Avenida O – entre a Rua 13 e a Rua 18
	Avenida P – entre a Rua 9 e a Rua 5
	Avenida Q – entre a Rua 13 e a Rua 4
	Avenida T – entre a Rua 4 e a Rua 8
	Avenida Y – entre a Rua 8 e a Rua 14
	Rua 1 – entre a Avenida 15 e a Avenida 19
	Rua 2 – entre a Avenida E e a Avenida H
	Rua 3 – entre a Avenida Marginal Direita e a Avenida 19
	Rua 4 – entre a Avenida 7 e a Avenida T
	Rua 6 – entre a Avenida K e a Avenida O
	Rua 8 – entre a Avenida do Café e a Avenida Y
	Rua 9 – entre a Avenida 5 e a Avenida 9 e entre a Avenida P e a Avenida Q
	Rua 11 – entre a Avenida 4 e a Avenida 8
	Rua 12 – entre a Avenida Marginal Esquerda e a Avenida Marginal C (Fepasa);
	Rua 13 – entre a Avenida O e a Avenida Q
	Rua 14 – entre a Avenida do Café e a Avenida Y
	Rua 18 – entre a Avenida I e a Avenida L
	Rua 26 – entre a Avenida Marginal Esquerda e a Avenida 21 e entre a Avenida 4 e a Avenida 7
Rua 30 – entre a Avenida 4 e a Avenida Marginal Esquerda e entre a Avenida 19 e a Avenida 21	
Vias Semiexpressas	Avenida Marginal Esquerda
	Avenida Marginal Direita
	Anel Viário David Alves
	Anel Viário Gilberto Define
Vias Coletoras	Rua 6 – entre a Avenida do Café e a Avenida H
	Rua 10 – entre a Avenida do Café e a Avenida O
	Avenida 4 – entre a Rua 14 e a Rua 26
Vias Locais	Todas as demais vias não classificadas em outra hierarquia

LEI Nº 4.073/2016

ANEXO II

PROJETOS, AÇÕES E INVESTIMENTOS

TRANSPORTE A PÉ

Curto prazo: 2017

1. Publicar Manual de Padronização de Calçadas;
 2. Regularização das calçadas da região central da cidade compreendida entre a Marginal Direita, Anel Viário David Alves, Anel Viário Gilberto Define, Avenida do Café e Rua 14;
 3. Promover a acessibilidade, conforme normas da ABNT, nos cruzamentos;
 - 3.1 – Regularização:
 - Rua 1 com: Av. 4; Av. 5; Av. 6 e Av. 7. – levantamento “in loco”.
 - 3.2 - Construção de rampas de acessibilidade, conforme normas da ABNT, nos cruzamentos:
 - Rua 1 com: Av. 8; Av. 9; Av. 10; Av.11 e Av.12.
 - Rua 3 com: Av.2; Av.3; Av.4; Av.5; Av.6; Av.7, Av.8; Av.9; Av.10; Av.11 e Av.12.
 - Rua 5 com: Av.2; Av.3; Av.4; Av.5; Av.6; Av.7, Av.8; Av.9; Av.10; Av.11 e Av.12.
 - Rua 2 com: Av.2; Av.3; Av.4; Av.5; Av.6; Av.7, Av.8; Av.9; Av.10; Av.11 e Av.12.
 - Rua 4 com: Av.2; Av.3; Av.4; Av.5; Av.6; Av.7, Av.8; Av.9; Av.10; Av.11 e Av.12.
 - Rua 6 com: Av.2; Av.3; Av.4; Av.5; Av.6; Av.7, Av.8; Av.9; Av.10; Av.11 e Av.12.
- Custo: 60 cruzamentos => R\$ 2.336,58/rampa x 4 rampas/cruzamento x 60 cruzamentos=
R\$ 560.779,20

Médio Prazo: até 2022

1. Regularização das calçadas nas rotas do transporte coletivo urbano fora da região central e nas vias comerciais dos bairros: Rua 04, Rua 06, Rua 26.
Custo: zero (responsabilidade dos proprietários imóveis)
2. Construção de rampas de acessibilidade, conforme normas da ABNT, nas rotas do transporte coletivo urbano fora da região central e nas vias comerciais dos bairros: Rua 04, Rua 06, Rua 26.
Custo: 149 cruzamentos x R\$ 2.336,58/rampa x 4 rampas/cruzamento=R\$ 1.392.601,68

Longo Prazo: até 2027

1. Regularização das calçadas e construção de rampas de acessibilidade, conforme normas da ABNT, no restante da cidade.
Custo: 714 cruzamentos x R\$ 2.336,58/rampa x 4 rampas/cruzamento = R\$ 6.673.232,48
Obs: Novos loteamentos: rampas sob responsabilidade dos loteadores.

TRANSPORTE DE BICICLETA

Curto Prazo: até 2017

1. Implantação de ciclovia ou ciclofaixa na Avenida Marginal C (Fepasa), no trecho compreendido entre a Rua 6 e a Rua 24;
Custo:
Ciclofaixa - Sinalização Horizontal = (1415m x 1,5m)= 2.122,5 m²
2155,5m² x R\$ 14,00/m² = R\$ 29.715,00; Sinalização Vertical = 20 placas x R\$ 70,00/placa = R\$ 1.400,00
Ciclovia - Pavimentação com massa asfáltica colorida: 2.122,50 m² x R\$ /m²
2. Implantação de ciclovia na Avenida Marginal Esquerda entre a Rua 6 e a Rua 26.
Custo:
Ciclovia - Execução = 900m x 1,50m = 1350m² x R\$ 46,15/m² = R\$ 62.302,50
Sinalização Horizontal = 1350,00m² x R\$ 14,00/m² = R\$ 18.900,00
Sinalização Vertical = 15 placas x R\$ 70,00/placa = R\$ 1.050,00
Total: R\$ 82.252,50

Médio Prazo: até 2022

1. Implantação de ciclofaixas no Anel Viário David Alves – 900 metros:
Custo:
Sinalização Horizontal = 1350,00 m² x R\$ 14,00/m² = R\$ 18.900,00
Sinalização Vertical = 15 placas x R\$ 70,00/placa = R\$ 1.050,00
Total: R\$ 19.950,00.
2. Implantação de ciclofaixa no Anel Viário Gilberto Define – 800 metros:
Custo:
Sinalização Horizontal = 1.200 m² x R\$ 14,00/m² = R\$ 16.800,00
Sinalização Vertical = 14 placas x R\$ 70,00/placa = R\$ 980,00
Total: R\$ 17.780,00

Longo Prazo: até 2027

1. Implantação de ciclovia na Avenida Marginal Direita, no trecho compreendido entre a Rua 6 e Rua 30. Custo:
Ciclovia: Execução = 1.200m x 1,50m = 1800m² x R\$ 46,15/m² =R\$ 83.070,00
Sinalização Horizontal = 1800,00m² x R\$ 14,00/m² = R\$ 25.200,00
Sinalização Vertical = 20 placas x R\$ 70,00/placa = R\$ 1.400,00
Total: R\$ 109.670,00

SISTEMA VIÁRIO**POT – Programa de Orientação de Tráfego**

Sinalização Vertical – Placas Indicativas e de Orientação de destino (A placa deve ser composta de no máximo três legendas no mesmo sentido ou quatro legendas com dois ou três sentidos)

Curto Prazo – até final de 2017:

1. Pórticos Existentes – Renovação das Placas Deterioradas:

- Av. Marginal Direita com: Rua 3 (2x); Rua 6(2x); Anel Viário David Alves (entrada), Anel Viário Amaury Galvão Junqueira

- Av. Marginal Esquerda com: Rua 3 (2x); Rua 6(2x); Rua 12 (2x); proximidades do trevo para Usina Vale do Rosário; saída para Ribeirão Preto

- Anel Viário David Alves com: Rotatória de entrada - Av. Marginal Direita; Rotatória saída para Sales Oliveira

- Anel Viário Amaury Galvão Junqueira com: proximidades trevo para Usina Vale do Rosário; Ponte da Rodovia Francisco Marcos Junqueira Neto

- Avenida do Café com: Rua 3 (2x); Rua 6 (2x); Rua 14 (2x)

Custo: 4 placas de 1,00m x 1,50m por pórtico => 24 pórticos x 4 placas/pórtico = 96 placas x R\$ 375,00/placa = R\$ 36.000,00.

2. Placas de Solo Existentes:

- Avenida Marginal Direita com Anel Viário David Alves;

- Avenida Marginal Esquerda com Rua 26;

- Rua 1 com: Av. 1, Av. E, Av. Q, Av. Vale Formoso (Lei 3.754/10).

- Rua 3 com: Av. E (dois sentidos), Av. 17;

- Rua 6 com: Av. 4 (2x), Av. 7, Av. E e Mini Hospital;

- Rua 14 com Av. 7;

- Rua 26 com Av. 19;

- Av. 4 com Rua 6 (2x);

- Av. 6 com Rua 8;

Custo: 19 placas de chapa galvanizada x R\$ 375,00/placa = R\$ 7.125,00

Médio Prazo – até final de 2022:

Sinalização entrada/saída dos bairros

Pórticos:

- Rua 4 com Av. H – Jardim Formoso, Residencial Santa Helena, Conj. Habitacional Antonio

Martins, Jardim Benini,

- Rua 4 com Av. O – Jardim Parisi, Jardim Santo Expedito

- Av. O com Rua 5 – Jardim Aroeira

- Av. O com Rua 9 – Conj. Habitacional José Adalberto Morandini

- Rua 8 com Av. H – Jardim Santa Rita

- Rua 14 com Av. O – Conj. Habitacional José Luis Simões, Conj. Habitacional 1º de Maio, Conj. Habitacional Max Define, Conj. Habitacional Zita de Oliveira Siena.

Custo:

12 Pórticos – R\$ 1.800,00/pórtico = R\$ 21.600,00

24 Placas 1,00 x 1,50 x R\$ 375,00/placa = R\$ 9.000,00

Total: R\$ 30.600,00

Longo Prazo – até final de 2027:

Pórticos e Placas em Suporte comum

Sinalização de Prédios Públicos e locais de interesse turístico.

Placas de Denominação de Logradouros**Curto Prazo – até final 2017**

1. Sinalização de todos os cruzamentos da área central

Custo: Total de 196 cruzamentos e 27 entroncamentos com 2 suportes de 2 placas cada = 223 x 2 = 446 conjuntos a R\$ 350,00 o conjunto = R\$ 156.100,00.

2. Sinalização de todos os cruzamentos das vias de acesso aos bairros =>

Jardim Cidade Alta → Rua 26 com: Av. 12, Av. 13, Av. 14, Av. 15, Av. 16, Av. 17, Av. 18, Av.19, Av. 21 e Av. 23.

- Jardim Ciranda → Rua 3 com: Av. 15, Av. 16, Av. 17, Av. 18, Av. 19, Av. 20 e Av. 21.

- Jardim Boa Vista, Jardim Benini, Jardim Siena → Rua 8 com: Av. B, Av. C, Av. D, Av. E, Av. F, Av. G, Av. H, Av. I, Av. J, Av. K, Av. L, Av. M, Av. N, Av. P.

- Conjunto Habitacional José Luís Simões, Conjunto Habitacional 1º de Maio, Conjunto Habitacional Rita de Oliveira Siena e Jardim José Vieira Brazão → Rua 14 com: Av. A, Av. B, Av. C, Av. D, Av. E, Av. F, Av. G, Av. H, Av. I, Av. J, Av. K, Av. L, Av. M, Av. N, Av. P, Av. O, Av. V, Travessa V, Av. W, Travessa W, Av. X, Travessa X, Av. Y, Travessa Y, Av. Z, Travessa Z, Av. 100, Travessa 100, Av. 101.

- Bairro Paulo Jurca, Jardim Boa Vista, Jardim Formoso, Loteamento Cleire Degiovanni Pizo, Jardim Leonor Degiovani, Residencial Santa Helena, Conjunto Habitacional Antonio Martins, Jardim Parisi, Jardim Aroeira, Jardim

Santo Expedito, Conjunto Habitacional José Adalberto Morandini → Rua 4 com: Av. B, Av. C, Av. D, Av. E, Av. F, Av. G, Av. H, Av. I, Av. J, Av. K, Av. L, Av. M, Av. N, , Av. O, Av. P, Av. Q, Av. R, Av. S, Av. T, Av. V, Av. W, Av. X, Av. Y.

- Jardim Parisi, Jardim Aroeira, Jardim Santo Expedito, Conjunto Habitacional José Adalberto Morandini → Av. O com: Rua 2, Rua 1, Rua 3, Alameda 3, Rua 5, Alameda 5, Rua 7, Alameda 7, Rua 9, Alameda 9, Rua 11, Alameda 11, Rua 13, Alameda 13, Rua 15, Alameda 15, Rua 17 e Alameda 17. Av. Q com: Rua 2, Rua 1, Rua 3, Alameda 3, Rua 5, Alameda 5, Rua 7, Alameda 7, Rua 9, Alameda 9, Rua 11, Alameda 11, Rua 13, Alameda 13, Rua 15, Alameda 15 e Rua 17.

Custo: 118 cruzamentos x 2 conjuntos por cruzamento = 236 x R\$ 350,00/conjunto = R\$ 82.600,00.

Médio Prazo – até final de 2022:

Sinalização de todos os cruzamentos restantes.

Custo: 923-118-223= 582 X R\$ 350,00 = R\$ 203.700,00

Longo prazo – até final de 2027:

Novos loteamentos – sinalização a cargo dos loteadores.

➤ **Trafic Calming**

Curto Prazo – até o final de 2017

- Mini-rotatórias: Rua 1 com Av. G; Rua 6 com Av. I; Rua 8 com Av. K e Av. M; Rua 10 com Av. D; Rua 6 com Av. 4, Av. 7 e Av. 10; Rua 8 com Av. 5, Av. 7 e Av. 9; Rua 10 com Av. 3, Av. 5 e Av. 8; Rua 12 com Av. 7 e Av. 9; Rua 14 com Av. G, Av. H, Av. M, Av. 6 e Av. 8.

Custo:

Sinalização horizontal: 29 m² pintura x R\$ 14,00/m² = R\$ 406,00

42 tachões x R\$ 28,00/tachão = R\$ 1.176,00

Total por rotatória = R\$ 1.582,00

Custo total: 21 x R\$ 1.582,00 = R\$ 33.222,00.

Médio Prazo – até final de 2022

- Estudar funcionamento das mini-rotatórias, se efetivamente reduzir a velocidade nas vias, implantar novas mini-rotatórias nas vias com ocorrência de excesso de velocidade.

Custo: R\$ 70.000,00.

Longo prazo – até final de 2027

Radars e Câmeras

Custo: R\$ 2.000.000,00

➤ **Carga**

- Implantação de Sinalização Vertical Restritiva

Curto Prazo – até final 2017

- Marginal Direita com: Rua 11, Rua 09, Rua 07, Rua 5, Rua 03, Rua 1, Rua 2, Rua 4, Rua 6, Rua 8, Rua 10, Rua 12, Rua 14, Rua 16, Rua 18, Rua 20 e Rua 30

- Anel Viário David Alves com: Av. 12, Av. 11, Av. 10, Av. 9, Av. 8, Av. 7, Av. 6, Av. 5 e Av. 4.

- Avenida do Café com: Rua 3, Rua 1, Rua 2, Rua 4, Rua 6, Rua 8, Rua 10, Rua 12, Rua 14, Rua 16, Rua 18, Rua 20, Rua 22, Rua 24, Rua 26 e Rua 28. Rua 28 com Av. 7.

Custo: 43 placas 0,50 x 0,70 x R\$ 70,00/placa = R\$ 3.010,00

➤ **Sistema de Informação**

Longo prazo – até final de 2027

- Central de Controle e câmeras

Custo: R\$ 1.500.000,00.

➤ **Transporte Coletivo Municipal**

Curto Prazo – até final 2017

- Hierarquização das vias: tornar preferenciais as vias do itinerário do transporte coletivo urbano

- Sinalização Vertical e Horizontal: quantidade de cruzamentos a sinalizar: Av. 21 – 4; Av. 19 – 11; Av. 15 – 5; Av. 09 – 3; Av. 08 – 2, Av. 07 – 12; Av. 05 – 7; Av. 04 – 8; Av. E – 2; Av. F – 2; Av. H – 7; Av. I – 2; Av. K – 2; Av. L – 6; Av. O – 20; Av. Q – 13; Av. T – 03 e Av. Y – 4.

Custo:

Sinalização Vertical – 226 placas de PARE x R\$ 50,00 = R\$ 11.300,00

Sinalização Horizontal – 226 x 2,5 m² x R\$ 14,00/m² = R\$ 7.910,00

Médio Prazo – até final de 2022

- Incentivo às empresas para substituir o valor monetário do vale transporte por passes para o transporte coletivo urbano

- Aprimorar e ampliar a capacitação técnica dos operadores dos sistemas transporte – concessionária – e trânsito – Prefeitura Municipal – fornecendo cursos e treinamento específico- Custo: não estimado

Longo prazo – até final de 2027

- Controle de qualidade e atualização das informações em tempo real.

Custo: não estimado

➤ **Táxi**

- GPS – Implantar sistema de monitoramento dos deslocamentos, para entender os padrões de viagens e demanda e aumentar a segurança do serviço

Custo: não estimado

➤ **Estacionamentos**

Curto Prazo – até final 2017

- Implementação de fiscalização em convênio com a ACEO e contratação de 2 funcionários para atuar na fiscalização da área azul visando aumento de arrecadação.

Médio Prazo – até final de 2022

- Destinar parte do aumento da arrecadação da área azul para o subsídio do transporte coletivo urbano e parte para contratação, em médio prazo, de mais funcionários para a fiscalização da área azul.

Longo prazo – até final de 2027

- Ampliar área azul e fiscalização, implementar cobrança para estacionamento de motos.

PORTARIA N.º 23.925

De 22 de novembro de 2016

“*INSTAURA* sindicância destinada a apurar eventuais faltas funcionais do servidor público João Carlos Baptista dos Santos Júnior, lotado na Secretaria Municipal de Saúde.”

PORTARIA N.º 23.930

De 25 de novembro de 2016

“*Nomeia a Equipe de Transição entre o atual governo municipal e aquele que iniciará a sua gestão no ano de 2017.*”

A **PREFEITA DO MUNICÍPIO DE ORLÂNDIA**, Estado de São Paulo, no uso das atribuições que lhe são conferidas por lei, e considerando o disposto no Decreto n.º 4.582, de 11 de novembro de 2016;

RESOLVE:

Art. 1.º. Fica nomeada, nos termos do artigo 2º do Decreto n.º 4.582, de 11 de novembro de 2016, a Equipe de Transição entre o atual governo municipal e aquele que iniciará a sua gestão no ano de 2014, composta pelas seguintes pessoas:

I – membros indicados pela atual Administração Municipal:

a) Mário Luiz Brunhara, Secretário Municipal de Administração, portador da Cédula de Identidade RG n.º 16.235.812-X/SSP-SP;

b) Fábio Segantini, Secretário Municipal de Finanças, portador da Cédula de Identidade RG n.º 25.931.208/SSP-SP; e

c) Flaviano Donizeti Ribeiro, Procurador Geral do Município, portador da Cédula de Identidade RG n.º 15.786.464-9/SSP-SP;

II – membros indicados pelo Prefeito eleito:

a) Márcio Fávoro Cherubim, Contador, portador da Cédula de Identidade RG n.º 13.769.695/SSP-SP;

b) Welson Roberto Bertaci, empresário, portador da Cédula de Identidade RG n.º 18.657.623-7/SSP-SP;

c) Thiago Bianco, publicitário, portador da Cédula de Identidade RG n.º 27.228.743-5/SSP-SP.

Parágrafo único. Fica nomeado como Coordenador da Equipe de Transição o membro Márcio Fávoro Cherubim.

Art. 2.º. Esta portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Orlandia, 25 de novembro de 2016.

Flávia Mendes Gomes
Prefeita Municipal