



DIÁRIO OFICIAL

\\ MUNICÍPIO DE VOTUPORANGA \\

Conforme Lei Municipal nº 5.927, de 02 de março de 2017

Terça-feira, 19 de dezembro de 2017

Ano II | Edição nº 542-A

Página 1 de 166

SUMÁRIO

PODER EXECUTIVO	1
Gabinete do Prefeito	1
Leis	1
Leis Complementares	5
Decretos	155
PODER LEGISLATIVO	165
Concursos Públicos/Processos Seletivos	165
Homologação	165

PODER EXECUTIVO

Gabinete do Prefeito

Leis

LEI Nº. 6 093, de 14 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre alteração do caput do art. 2º da Lei nº 5.027, de 7 de dezembro de 2011, que Institui o Fundo Especial de Bombeiros – FEBOM)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. O caput do art. 2º da Lei Nº 5.027, de 07 de dezembro de 2011, que institui o Fundo Especial de Bombeiros – FEBOM passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 2º. Sem prejuízo das dotações consignadas no orçamento, o Fundo, a que se refere o artigo anterior, tem por finalidade assegurar meios para a expansão e aperfeiçoamento do serviço de combate a incêndios e salvamentos local, provendo recursos que serão utilizados em investimentos e no conserto e manutenção de viaturas e equipamentos.” (NR)

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

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 14 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.



Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

LEI Nº. 6 094, de 14 de dezembro de 2017

(Altera a redação do art. 1º da Lei n.º 4.839, de 23 de setembro de 2010)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU NOS TERMOS DO INCISO III, DO ARTIGO 53, DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. O art. 1º da Lei n.º 4.839, de 23 de setembro de 2010, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 1º. Passa a denominar-se RUA HILDEBRANDO GIANINI, a atual Rua Projetada 02 e a Rua Alziro Zuchetti, ambas localizadas na Vila Comercial Ramalho Matta, matriculada no Cartório de Registro de Imóvel sob n.º 7.437, nesta cidade”.

Art. 2º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, gerando seus efeitos após cento e oitenta dias.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, de 14 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

Esta Lei teve origem no Projeto de Lei nº. 202/2017, do vereador Gilberto Aparecido de Oliveira.

LEI Nº. 6 095, de 14 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre denominação de RUA ALZIRO ZUCHETTI)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU NOS TERMOS DO INCISO III, DO ARTIGO 53, DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Passa a denominar-se RUA ALZIRO ZUCHETTI, a atual Rua Projetada 27, localizada no Loteamento Parque Residencial Figueira, registrado no Cartório de Registro de Imóveis e Anexos sob a Matrícula nº. 45273, nesta cidade.

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

gerando seus efeitos após cento e oitenta dias.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário, em especial a Lei n.º 4.571, de 19 de março de 2009.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, de 14 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

Esta Lei teve origem no Projeto de Lei nº. 201/2017, do vereador Gilberto Aparecido de Oliveira.

LEI Nº. 6 096, de 14 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre isenção de pagamento de taxa de inscrição em concursos públicos realizados pela Administração Municipal Direta e Indireta, aos candidatos que comprovarem serem doadores de medula óssea e estarem cadastrados no Registro Nacional de Doadores Voluntários de Medula Óssea)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Ficam isentos do pagamento de taxa de inscrição em concursos públicos realizados pela Administração Municipal Direta e Indireta, os candidatos que no ato da inscrição comprovarem serem doadores de medula óssea e estarem regularmente cadastrados no Registro Nacional de Doadores Voluntários de Medula Óssea, ou que sejam comprovadamente doadores de órgãos e tecidos.

Art. 2º. Os Editais de Concursos Públicos conterão obrigatoriamente cláusulas prevendo:

I - a isenção da taxa de inscrição a que se refere o art. 1º desta Lei;

II - a forma de comprovação pelo candidato, da condição de doador de medula óssea e de estar cadastrado no Registro Nacional de Doadores Voluntários de Medula Óssea.

III - a forma de comprovação pelo candidato, da condição de doador de órgãos ou tecidos nos termos da legislação



vigente.

Art. 3º. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 14 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

Cesar Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

Esta Lei sofreu Emenda n.º 01 do vereador Ali Hassan Wanssa.

LEI N.º 6 097, de 19 de dezembro de 2017

(Autoriza o Poder Executivo a contratar com a Caixa Econômica Federal, operações de crédito para financiamento de despesas de capital até o limite de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais))

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a contratar com a Caixa Econômica Federal operações de crédito até o limite de R\$10.000.000,00 (dez milhões de reais), observadas as disposições legais em vigor para a contratação de operações de crédito, as normas da Caixa Econômica Federal e as condições específicas.

§ 1º. Os recursos resultantes das operações de crédito autorizadas neste artigo serão, obrigatoriamente, aplicados em:

I - até R\$2.000.000,00 (dois milhões de reais), em financiamento de despesas de capital de galerias de águas pluviais;

II – até R\$3.000.000,00 (três milhões de reais) em financiamento de despesas de capital de transposição do Córrego do Curtume; e outras obras de saneamento básico;

III – até R\$ 5.000.000,00 (cinco milhões de reais) em financiamento de despesas de capital de infraestrutura urbana em Distrito ou em áreas do Município.

§ 2º. O montante global das operações de crédito contratadas não poderá ser superior, anualmente, ao limite disposto no inciso I do Art. 7º da Resolução nº 43, de 21 de dezembro de 2001 do Senado Federal.

Art. 2º - Para a garantia do principal, encargos e acessórios das operações de crédito para a execução de obras, serviços e equipamentos, observada a finalidade indicada no art. 1º e seu § 1º desta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a ceder e ou vincular em garantia, as receitas e parcelas da Cota Parte do Fundo de Participação dos Municípios e Imposto Sobre Operações Relativas a Circulação de Mercadorias, dispensado o empenho prévio.

§ 1º - O disposto no caput deste artigo obedece aos ditames contidos nos incisos I e II do artigo 159 da Constituição Federal, e, na hipótese da extinção dos impostos ali mencionados, os fundos ou impostos que venham a substituí-los, bem como, na sua insuficiência, parte dos depósitos, serão conferidos à Caixa Econômica Federal os poderes bastantes para que as garantias possam ser prontamente exequíveis no caso de inadimplemento.

§ 2º - Para a efetivação da cessão e ou da vinculação em garantia dos recursos previstos no caput deste artigo, fica a Caixa Econômica Federal autorizada a transferir os recursos cedidos e/ou vinculados à conta e ordem da Caixa Econômica Federal, nos montantes necessários à amortização da dívida, nos prazos contratualmente estipulados, em caso de cessão, ou ao pagamento dos débitos vencidos e não pagos, em caso de vinculação.

§ 3º - Os poderes previstos neste artigo e nos parágrafos 1º e 2º só poderão ser exercidos pela Caixa Econômica Federal, na hipótese do Município de Votuporanga não ter efetuado, no vencimento, o pagamento das obrigações assumidas nos contratos de empréstimos, financiamentos ou operações de créditos celebrados com a Caixa Econômica Federal.

Art. 3º - Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 4º. A operação de crédito de que trata o art. 1º desta Lei subordinar-se-á às seguintes condições gerais:

§ 1º - A taxa ativa efetiva de juros será de, no máximo, o CDI – Certificado de Depósito Interbancário mais 3,47% (três inteiros e quarenta e sete centésimos por cento) ao ano, e a Comissão de Estruturação será de 2% (dois por cento) sobre o valor total do financiamento e paga no momento do primeiro desembolso.



§ 2º - O prazo total de amortização do financiamento até 120 meses, sendo 24 meses de carência.

Art. 5º O Poder Executivo consignará nos orçamentos anuais e plurianuais do Município de Votuporanga, durante os prazos que vierem a ser estabelecidos para operações de crédito por ele contraídos, dotações suficientes à amortização do principal, encargos e acessórios resultantes, inclusive os recursos necessários ao atendimento da contrapartida do Município de Votuporanga no Projeto financiado pela Caixa Econômica Federal, conforme autorizado por esta Lei.

Art. 6º O Poder Executivo baixará os atos próprios para a regulamentação da presente Lei.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 19 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

LEI N.º 6 098, de 19 de dezembro de 2017

(Autoriza o Poder Executivo a celebrar parceria com o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia - IFSP, através de Acordo de Cooperação, objetivando a oferta de cursos de formação inicial e continuada a população do Município pelo IFSP e o fornecimento de refeição pela Prefeitura aos estudantes dos cursos técnicos integrados ao ensino médio do IFSP – Campus Votuporanga)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a celebrar Acordo de Cooperação, com o Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia – IFSP, objetivando a oferta pelo IFSP de no mínimo 200 (duzentas) horas por semestre de cursos de formação inicial e continuada a população do Município,

e o fornecimento de refeição pelo Município aos estudantes dos cursos técnicos integrados ao ensino médio do IFSP – Campus Votuporanga do período diurno.

Art. 2º. As despesas decorrentes desta lei onerarão as dotações próprias do Orçamento Anual vigente, suplementadas se necessário.

Art. 3º. Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 19 de dezembro de 2017

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

(Lei n.º 6 098, de 19 de dezembro de 2017) 2

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

LEI N.º 6 099, de 19 de dezembro de 2017

(Autoriza o Poder Executivo a celebrar Convênio com a Secretaria de Esporte, Lazer e Turismo do Estado de São Paulo objetivando reformas no Complexo Esportivo “Mário Covas”)

FAÇO SABER QUE A CAMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a celebrar Convênio com a Secretaria de Esporte, Lazer e Turismo do Estado de São Paulo objetivando a execução de reformas no Complexo Esportivo “Mário Covas”.

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

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 19 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

José Ricardo Rodrigues da Cunha



Secretário Municipal de Esporte e Lazer

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

Leis Complementares

LEI COMPLEMENTAR Nº.377, de 18 de dezembro de 2017

(Altera o art. 145 da Lei nº 1.595, de 10 de fevereiro de 1977 – Código de Posturas do Município de Votuporanga)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. O art. 145 de Lei nº 1.595, de 10 de fevereiro de 1977, na redação dada pela Lei nº 5.503, de 7 de outubro de 2014, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 145. Os terrenos situados nas áreas urbanas e de expansão urbana deste Município deverão ser, obrigatoriamente, mantidos limpos, capinados e isentos de quaisquer materiais nocivos a vizinhança e a coletividade.

§ 1º. Revogado.

§ 2º. Nos terrenos referidos no caput deste artigo, não será permitido conservar fossas abertas, escombros e construções inabitáveis.

§ 3º. Constatado o não cumprimento deste artigo, a Prefeitura notificará o proprietário por meio de publicação de edital no Diário Oficial do Município - DOV, providenciará a limpeza e autuara o proprietário do terreno.

§ 4º. No caso de descumprimento do disposto no caput deste artigo será aplicada a multa por falta de limpeza de terreno, na seguinte conformidade:

MULTA POR FALTA DE LIMPEZA DE TERRENO

BASE DE CÁLCULO (área do terreno em metros quadrados)	Valor Unitário em UFM
até 300	40
de 301 à 600	50
de 601 à 1000	60
de 1001 à 3000	70
de 3001 à 5000	80
acima de 5000	90

§ 5º. A limpeza será feita pela Prefeitura, correndo as despesas por conta do proprietário.

§ 6º. Revogado.” (NR)

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 18 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

LEI COMPLEMENTAR Nº.378, de 19 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre alteração do § 2º do art. 8º e do art. 21, da Lei Complementar nº 243, de 22 de agosto de 2013, que dispõe sobre o Sistema de Avaliação de Desempenho Funcional dos Servidores Públicos da Administração Direta e Indireta do município de Votuporanga)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. Os dispositivos adiante nomeados, da Lei Complementar nº 243, de 22 de agosto de 2013, passam a vigorar com as seguintes alterações:

I – o § 2º do art. 8º, revogados os incisos I, II e III:

“Art. 8º.

§ 2º. As avaliações de desempenho serão aplicadas dentro do período de estágio probatório observado o disposto no § 2º do art. 27 da Lei Complementar nº 187, de 30 de agosto de 2011, e o estágio probatório será considerado concluído após a realização das 3 (três) avaliações de desempenho especiais.” (NR)

II – o caput do art. 21:

“Art. 21. Observada a legislação vigente será exonerado o servidor público em estágio probatório a quem for atribuído dois conceitos de desempenho insatisfatório ou regular nas avaliações aplicadas.” (NR)

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 19 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

LEI COMPLEMENTAR Nº.379, de 19 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre alteração da redação do § 3º do art. 54 da Lei Complementar nº 199, de 21 de dezembro de 2011, e alterações posteriores)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º. O § 3º do art. 54 da Lei Complementar n.º 199, de 21 de dezembro de 2011, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 54.

§3º. A taxa de administração incidirá sobre o valor total dos proventos e pensões concedidas pelo VOTUPREV, bem como sobre a base de contribuição dos segurados ativos vinculados ao RPPS, relativo ao exercício financeiro anterior, sendo da seguinte forma:

Ano Alíquota %

20181,00%

20191,00%

2020.....1,50%

A partir de 2021.....2,00%” (NR)

Art. 2º. Esta Lei Complementar entrará em vigor na data de sua publicação, produzindo os seus efeitos a partir de 1º de janeiro de 2018.

Art. 3º. Revogam-se as disposições em contrário.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 19 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Adauto Cervantes Mariola

Diretor Presidente do VOTUPREV

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

LEI COMPLEMENTAR Nº.376, de 14 de dezembro de 2017

(Institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Votuporanga, define princípios, políticas, estratégias e instrumentos para o desenvolvimento municipal.)

FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL DE VOTUPORANGA APROVOU E EU, NOS TERMOS DO ARTIGO 53, INCISO III, DA LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO, SANCIONO E PROMULGO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I

MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE VOTUPORANGA

SEÇÃO I

DAS FINALIDADES E DEFINIÇÕES

Art. 1º. Esta Lei Complementar, fundamentada na Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

§ 1º. Faz parte integrante desta Lei o Caderno Técnico do Plano de Mobilidade Urbana de Votuporanga intitulado Anexo - Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade que está assim dividido tematicamente:

- Item 4.1 – Transporte Coletivo;
- Item 4.2 – Sistema Viário;
- Item 4.3 – Pedestres (calçadas);
- Item 4.4 – Sistema Cicloviário;
- Item 4.5 – Polos Geradores.
- Item 4.6 – Tráfego Geral
- Item 4.7 – Sistema Ferroviário;
- Item 4.8 – Sistema Aeroviário;
- Item 4.9 – Táxi;
- Item 4.10 – Moto táxi;



•Item 4.11 - Sistema de Informação Geográfica

•Item 4.12 – Tabela de encargos.

§ 2º. O Plano de Mobilidade Urbana é um instrumento orientador e normativo dos processos de crescimento e transformação do Município nos aspectos relacionados à mobilidade de pessoas e de cargas.

§ 3º. O Plano de Mobilidade Urbana é parte integrante do processo de planejamento municipal e está em consonância com as diretrizes do Plano Diretor Municipal, Plano Plurianual, Código de Posturas, Código de Obras e o Orçamento Anual.

Art. 2º. Mobilidade urbana tem como finalidade precípua prever políticas, diretrizes e instrumentos para a contínua melhoria e facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no território do município, através de veículos, vias, ciclovias e calçadas possibilitando o direito de ir e vir cotidiano da sociedade.

Art. 3º. Para os fins desta Lei, considera-se:

I – transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado, utilizados para deslocamento de pessoas e de cargas nas vias urbanas e estradas localizadas no município;

II- mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano e nas conexões com a zona rural;

III- acessibilidade: facilidade disponibiliza às pessoas que possibilite autonomia nos deslocamentos desejados;

SEÇÃO II

DAS DIRETRIZES

Art. 6º. A promoção da mobilidade urbana deverá, dentre outras exigências previstas em Lei, balizar-se pelas seguintes diretrizes gerais:

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

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

III - promoção da acessibilidade universal;

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

V - priorização de projetos de incentivo aos modos de transporte não motorizados, entendendo-se como não motorizados deslocamentos por bicicletas e a pé; e

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

urbano integrado;

VII - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

VIII - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

CAPÍTULO II

DAS DIRETRIZES ESPECÍFICAS

SEÇÃO I

DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 7º. O sistema viário é formado pelo conjunto de vias públicas do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos e dimensões.

Art. 8º. A hierarquia viária do município de Votuporanga fica dividida em vias regionais, vias arteriais, coletoras, locais, vias de acesso e sistema ciclovitário conforme dispõe o Plano Diretor Participativo do Município em seu artigo 168 e incisos.

Parágrafo único. A classificação de novas vias originadas de parcelamentos do solo e/ou de intervenções diretas do Município ou a alteração de sua hierarquia decorrente da evolução urbana será formalizada por ato da Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 9º. São diretrizes para a promoção da circulação viária enquanto suporte dos modos de deslocamento:

I - atuar como elemento de estruturação do território do município, articulando as conexões locais e regionais com diferentes hierarquias, de acordo com a demanda de tráfego a sua inserção no espaço urbano quanto ao uso e ocupação do solo;

II - incrementar a qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para todos os pedestres, em especial a acessibilidade universal no perímetro central e nos centros dos bairros;

III - criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

IV - alcançar um desenho do sistema viário que atue como suporte da política de mobilidade urbana, com prioridade para a segurança e a qualidade de vida;

V - minimizar o conflito entre trânsito de veículos e de pedestres;

VI - manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes para as pessoas e mercadorias;

VII - disciplinar os locais de estacionamento e de carga e descarga atendendo aos atributos de micro acessibilidade de acesso local compatibilizados com os atributos de macro acessibilidade com a fluidez do tráfego; e

VIII - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo as características de trânsito das vias urbanas.

Art. 10. Constituem a estrutura de circulação os elementos de infra e superestrutura do ambiente físico construído ou adaptado que permite a circulação de pessoas e mercadorias dentro de normas de regulamentação estabelecidas:

I - malha viária: vias e demais logradouros públicos considerando as faixas de rolamento de veículos motorizados, canteiros centrais, passeios públicos para pedestres, rotas cicláveis e os acessos para as pessoas com deficiência;

II - estacionamentos: locais de estacionamentos de veículos na via pública ou espaços públicos destinados a esta finalidade; e

III - os dispositivos de regulamentação viária: elementos e equipamentos de regulamentação e controle de trânsito, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

Art. 11. A estrutura urbana destinada ao sistema de mobilidade deverá ser tratada com os atributos físicos e operacionais estabelecidos na presente Lei e nas normas técnicas oficiais, tendo como objetivo a qualificação e potencialização da estrutura para as redes de mobilidade a que se destinam.

Parágrafo único. A implantação da estrutura urbana almejada será gradativa, em conformidade com a disponibilidade orçamentária.

SEÇÃO II

DO ESTACIONAMENTO

Art. 12. Os estacionamentos públicos se constituem nos espaços públicos de circulação em que é permitida a parada temporária de veículos, em locais que não interferem com a livre circulação de veículos. Os estacionamentos privados são estabelecimentos privados utilizados para a parada dos veículos.

Parágrafo único. Os espaços para estacionamentos serão regulamentados pelas autoridades de trânsito, podendo ou não serem permitidos ao longo das vias e seguirão o disposto no item 4.2.2.5 Diretrizes para a Regulação de Estacionamentos Públicos e Privados do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo à presente Lei.

Art. 13. Poderão ser regulamentados estacionamentos

temporários com o objetivo de permitir a rotatividade de vagas em locais com procura intensa.

§ 1º. Os estacionamentos temporários poderão ser controlados por servidores públicos ou mediante permissão ou autorização a terceiros, ou por equipamentos mecânicos/eletrônicos, podendo o Poder Público cobrar taxas pela permanência de veículos nos locais regulamentados para esta atividade.

§2º. O Município poderá explorar direta ou indiretamente os locais públicos destinados a estacionamento temporário de veículos.

§3º. O Executivo Municipal fixará a retribuição pecuniária devida pelo usuário dos locais destinados a estacionamento temporário.

§4º. O Executivo Municipal deverá, para fins de definição de valores cobrados, medir o tempo de uso dos locais destinados a estacionamento temporário em períodos de uma hora.

Art. 14. O Poder Público poderá criar taxa ou incentivo para a criação de estacionamentos privados, controlando assim a demanda dos serviços para o bem da comunidade.

SEÇÃO III

DOS DISPOSITIVOS DE REGULAMENTAÇÃO VIÁRIA

Art. 15. Constituem dispositivos de regulamentação viária os símbolos gráficos colocados na via pública na forma de placas verticais, pinturas horizontais, equipamento semaforicos que alternam os direitos de passagem, os equipamentos eletrônicos de medição de velocidade, os equipamentos de controle temporário de estacionamentos e demais equipamentos destinados à regulamentação do trânsito e fiscalização de seu uso.

§1º. A regulamentação viária se dará pela colocação dos elementos gráficos e dispositivos físicos, mecânicos ou eletrônicos de controle de tráfego.

§2º. A regulamentação viária deverá atender às normas e regulamentos da legislação federal, especialmente o CTB – Código de Trânsito Brasileiro e resoluções do CONTRAN.

SEÇÃO IV

DO SERVIÇO PÚBLICO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIRO

Art. 16. O sistema de transporte público de Votuporanga será tratado em conformidade com o item 4.1 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade parte integrante desta Lei Complementar, na forma de anexo.

Art. 17. Constitui a rede de transporte coletivo:

I - o sistema viário de suporte;

II - os veículos;

III - as linhas;

IV - os elementos de apoio como terminais e pontos de embarque e desembarque; e

V - os equipamentos e mobiliário urbano.

SUB-SEÇÃO I

DIRETRIZES PARA O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE PASSAGEIRO

Art. 18. São diretrizes para a promoção da mobilidade por transporte público:

I – garantir uma rede de transporte estrutural para atendimento às linhas de desejo de deslocamentos, tanto de ligação dos bairros com o centro, como deslocamentos interbairros em zonas e/ou instituições de geração e atração de demanda, com base em Pesquisa de Origem e Destino.

II – garantir a Integração física e tarifária das redes e linhas existentes tanto em terminais urbanos de integração, como em pontos de conexão e transferência;

III - integrar o sistema de transporte motorizado aos sistemas não motorizados, principalmente com a rede cicloviária;

IV - garantir a acessibilidade geral na cidade aumentando sempre que necessário a cobertura da rede de transporte coletivo e diminuindo tempos de caminhada; e

V - garantir aos portadores de necessidades especiais de locomoção o acesso ao transporte coletivo.

Art. 19. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público municipal deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços concedidos, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos, utilizando-se dos mais modernos recursos presentes no mercado.

Art. 20. Garantir junto as esferas estadual e federal o atendimento das necessidades de deslocamentos intermunicipais por ônibus rodoviário ou suburbano, provendo infraestrutura para integração destes modais com os demais.

SEÇÃO V

DO SISTEMA CICLOVIÁRIO

Art. 21. O sistema cicloviário do município de Votuporanga deverá incentivar e valorizar o uso de bicicletas como modal de transporte, criando uma rede de vias de circulação e de estacionamento para as mesmas, obedecidas as disponibilidades orçamentárias e financeiras.

Art. 22. O sistema cicloviário deverá atender ao disposto

no item 4.4 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo à esta Lei Complementar.

Art. 23. Constitui a Rede cicloviária o conjunto de infraestrutura, equipamentos e dispositivos de sinalização destinados a dar suporte aos deslocamentos de pessoas tendo como meio de transporte o uso de bicicletas.

Art. 24. O sistema cicloviário do município de Votuporanga fica dividido em:

I - ciclovias;

II – ciclofaixas; e

III - bicicletários e paraciclos.

Art. 25. Será prevista a possibilidade do uso compartilhado entre ciclovia e passeio em pontos específicos do sistema viário, devendo existir sinalização adequada, ficando as especificações a cargo do órgão técnico municipal de planejamento de trânsito.

Art. 26. Serão instalados bicicletários nos principais polos geradores de tráfegos e terminais urbanos de todo o município, ficando a cargo do órgão técnico municipal de planejamento de trânsito, o estudo do número de vagas, tipologias e locais específicos para instalações sendo que a aprovação caberá à Secretaria Municipal de Planejamento, obedecidas as disponibilidades financeiras e orçamentárias.

Parágrafo único. Os bicicletários deverão ser elementos facilitadores à integração modal.

SEÇÃO VI

DA MOBILIDADE URBANA PARA PEDESTRES

Art. 27. A rede preferencial de pedestres consiste na estrutura de circulação destinada exclusivamente à circulação deste modo de locomoção.

Parágrafo único. O programa para mobilidade para pedestres é apresentado no item 4.3 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo à esta Lei Complementar.

Art. 28. Todos os espaços destinados à circulação de pedestres devem apresentar condições suficientes e de boa qualidade para a passagem de todas as pessoas, inclusive as com necessidades especiais, promovendo assim a acessibilidade universal seguindo os princípios e as normas técnicas brasileiras aplicáveis à matéria, obedecidas as disponibilidades financeiras e orçamentárias.

Art. 29. Constituem elementos integrantes do sistema de mobilidade para pedestres:

I - os passeios públicos destinados à circulação de pedestres;

II - as faixas de segurança na travessia das vias;

III - os elementos de sinalização de orientação e segurança viária; e

IV - os dispositivos de acessibilidade universal.

Art. 30. As principais vias para pedestres deverão ser planejadas com o objetivo de prover uma agradável experiência ambiental para o usuário em suas caminhadas devendo ser aptas a serem utilizadas com segurança para o tráfego geral e o próprio usuário.

Parágrafo único. Os pedestres devem ser priorizados, sua segurança e qualidade no deslocamento devem ser priorizados em detrimento ao tráfego geral.

Art. 31. O Poder Público poderá criar taxa para o descumprimento da padronização de calçadas, assim como, poderá executar a adequação e cobrar do proprietário do imóvel, responsável pela sua manutenção.

SEÇÃO VII

DO SERVIÇO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASSAGEIROS

Art. 32. Constitui o serviço de transporte público individual de passageiros os veículos de aluguel, nas modalidades taxi, moto táxi e por meio de aplicativos, os pontos de embarque e os equipamentos de apoio correspondentes.

Parágrafo único. Os serviços de moto taxi podem ser exercidos por motociclo, triciclo ou quadriciclo, na forma em que dispuser a lei que regulamentar o serviço.

Art. 33. Os pontos de embarque poderão ser fixos ou ocasionais.

Parágrafo único. O Poder Público Municipal fixará os pontos de parada e espera dos veículos de aluguel para o embarque de passageiros de acordo com estudos prévios de engenharia de tráfego que considerem a demanda de passageiros e a interferência com o tráfego local.

SEÇÃO VIII

DO SISTEMA FERROVIÁRIO

Art. 34. O Sistema Ferroviário do Município de Votuporanga é constituído da via férrea de propriedade da União operada por concessão e concentrada em transporte de cargas.

Parágrafo único. As diretrizes para o Sistema Ferroviário obedecerão ao disposto no item 4.7 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo à presente Lei.

Art. 35. O município deverá buscar e promover a integração com a União e o Estado para o planejamento, projetos e operação do Sistema Ferroviário, de modo a compatibilizá-lo com os demais modais de transporte e com as características urbanísticas da cidade garantindo a

segurança, bem como para o aproveitamento do potencial da ferrovia para desenvolvimento econômico.

SEÇÃO IX

DO SISTEMA AEROVIÁRIO

Art. 36. É função do Sistema Aeroviário no Município de Votuporanga promover a melhoria do serviço de transporte aeroviário, incentivando a sua utilização, com o objetivo de fortalecer o Município como polo de desenvolvimento regional, facilitando o seu acesso pelos diferentes grupos econômicos e estimulando o turismo de eventos.

Art. 37. As diretrizes para as ações no sistema aeroviário estão descritas no item 4.8 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo à esta Lei Complementar.

Art. 38. A viabilização para o funcionamento de um aeroporto, proporcionando condições adequadas para atender os usuários e garantindo integração com os aeroportos do País, implementando as seguintes medidas:

I - articular-se com municípios vizinhos e outras esferas governamentais,

II - buscar recursos de programas nas esferas estaduais e federais; e

III - buscar a realização de parcerias com os aeroportos existentes, o Município, o

Estado e a União.

Parágrafo único - O município poderá firmar convênios ou promover investimentos diretos, com a aprovação de leis específicas, na infraestrutura de aeroporto no município, desde que garantido o seu uso público na forma das normas e regulamentos dos órgãos federais que regulam o transporte aéreo.

SEÇÃO X

DO TRANSPORTE DE CARGAS

Art. 39 – São diretrizes para o transporte de carga:

I - reconhecer a sua importância estratégica na promoção do desenvolvimento econômico do município; e

II - assegurar a sua circulação no sistema viário em condições de segurança tanto para os veículos como para o tráfego geral, especialmente com os modos mais frágeis.

§ 1º. Com o intuito de promover a fluidez e a segurança viária, a critério do Poder Público Municipal, poderá ser vetada a circulação de veículos de carga em vias centrais e quais julgar necessário, bem como poderá ser limitado o horário de carga e descarga em vias com tráfego conflagrado.

§ 2º. O transporte de carga deverá atender ao disposto no

item 4.6.1 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo à esta Lei Complementar.

SEÇÃO XI

DA ACESSIBILIDADE

Art. 40. A mobilidade urbana para a acessibilidade universal implica em capacitar as pessoas com restrição física para locomoção se deslocarem e atingirem um destino desejado, dentro de suas capacidades individuais, com total autonomia e condições de segurança.

Art. 41. A gestão da mobilidade para a acessibilidade deve ser buscada tanto no meio físico como nos equipamentos que dão suporte à mobilidade.

Art. 42. A promoção da acessibilidade deve se constituir em ações na fase de implantação de novos projetos urbanos com a aplicação dos princípios do desenho universal e a infraestrutura existente não construída com estes requisitos, com a promoção das adaptações necessárias.

SEÇÃO XII

DO SISTEMA DE GESTÃO DA MOBILIDADE URBANA

Art. 43. O sistema de gestão da mobilidade urbana é um conjunto de ações e rotinas com incumbência de aprimorar e supervisionar o processo de planejamento e gestão da circulação e do transporte, tendo em vista assegurar o melhor desempenho das redes de mobilidade urbana.

Art. 44. A gestão de mobilidade urbana tem por objetivo orientar a atuação do Poder Público e dotá-lo de capacidade gerencial, técnica e financeira para o pleno cumprimento de suas funções na promoção da mobilidade urbana em consonância com as demais políticas públicas de promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social do Município.

SEÇÃO XIII

DAS ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS GESTORES MUNICIPAIS

Art. 45. O planejamento da mobilidade urbana dar-se-á pelo Poder Público Municipal através da Secretaria Municipal de Planejamento.

Art. 46. A operação da mobilidade urbana no município será feita pelo Poder Público Municipal através da Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança.

Art. 47. A aplicação deste Plano de Mobilidade Urbana se orientará pela Tabela de Encargos do item 4.12 do Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade anexo a esta Lei Complementar.

Art. 48. São atribuições do Poder Público Municipal na gestão e planejamento da mobilidade urbana:

I - coordenar a aplicação do Plano de Mobilidade Urbana

e suas revisões;

II - promover adequada infraestrutura para a circulação de veículos, de pedestres e ciclistas atendendo as diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana;

III - manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e transportes de cargas e mercadorias;

IV - dotar e manter as vias com sinalização informativa e de regulamentação de trânsito de acordo com o CTB e resoluções do CONTRAN;

V - zelar pela qualidade das calçadas e mantê-las em perfeitas condições de trânsito para os pedestres em especial a acessibilidade universal no perímetro central;

VI - zelar pela rigorosa observância da legislação federal e municipal e das normas constantes da NBR 9050 e das que a sucederem, não admitindo a abertura de portões ocupando a área do passeio público nem permitindo que suas projeções incidam sobre a área do passeio público;

VII - criar ambientes de circulação seguros para o uso de bicicletas como meio de transporte, promovendo a adequação viária e a construção de ciclovias;

VIII - criar serviços de transporte público e dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

IX - fiscalizar a operação das empresas concessionárias do serviço de transporte coletivo de acordo com o contrato de concessão e das leis e normas municipais;

X - analisar e disciplinar polos geradores de tráfego de qualquer natureza, estabelecendo diretrizes urbanísticas para a elaboração de Estudos de Impacto de Trânsito – EIT;

XI - disciplinar o transporte de cargas e compatibilizá-lo as características de trânsito e das vias urbanas; e

XII - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos dos modos de transporte coletivo por ônibus e transporte individual por táxis, moto táxis e por meio de aplicativos.

Art. 49. A gestão dos transportes compreende o planejamento, a gestão e a fiscalização do sistema de transporte visando a sua prestação com a quantidade e qualidade necessária para dar suporte à mobilidade urbana, sempre em atendimento às necessidades coletivas, a garantia da qualidade dos serviços, o menor custo para a sociedade e para os usuários e melhor eficiência econômica e energética possível.

Art. 50. A gestão de mobilidade de pedestres deve contemplar ações e programas de melhoria dos passeios públicos em seus aspectos de continuidade, regularidade e qualidade paisagística, e a permanente desobstrução, não admitindo a abertura de portões ocupando a área do passeio



público nem permitindo que suas projeções incidam sobre a área do passeio público;

Art. 51. A gestão democrática e participativa no que se refere à Mobilidade Urbana e ao Plano de Mobilidade Urbana no Município será exercida pelo Poder Executivo, com a participação do Conselho Municipal da Cidade.

SEÇÃO XIV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 52. Anualmente, no Orçamento do Município, serão destinados recursos para a implantação progressiva e execução do presente Plano de Mobilidade, que constarão, igualmente, dos Planos Plurianuais de Investimentos e Leis de Diretrizes Orçamentárias.

Art. 53. O Poder Público Municipal instituirá sistema de avaliação da mobilidade urbana no município através da manutenção de serviço de coleta de dados e estatísticas e da realização de pesquisas periódicas.

Parágrafo único. As metas para avaliação do presente Plano são:

I - fazer pesquisa de campo de 5 (cinco) em 5 (cinco) anos no ano anterior à elaboração do Plano Plurianual, com a primeira realizada em 2021;

II - uso do sistema cicloviário - meta aumento do uso médio de 3% (três por cento) ao ano;

III - uso do sistema de transporte coletivo - meta aumento do uso médio de 3% (três por cento) ao ano;

IV - redução de acidentes de trânsito - de 5% (cinco por cento) médio ao ano;

V - satisfação dos usuários das calçadas - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 5% (cinco por cento) ao ano;

VI - satisfação dos usuários do transporte coletivo - aumento dos índices de ótimo/bom na média de 5% (cinco por cento) ao ano; e

VII - Índice de habitantes por veículos - meta aumento médio de 5% (cinco por cento) ao ano;

Art. 54. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, bem como expedirá instruções normativas para seu fiel cumprimento, se necessário e no que couber.

Art. 55. Os casos omissos e as dúvidas de interpretação suscitadas na aplicação desta Lei serão resolvidos pela Secretaria de Planejamento, conjuntamente com os demais Órgãos Municipais competentes.

Parágrafo único. A presente lei, quando da sua interpretação deverá subordinar-se ao Plano Diretor Participativo, bem como as demais Leis Complementares

que versam sobre o Planejamento Urbano do Município de Votuporanga e a Lei Orgânica do Município.

Art. 56. O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser avaliado após 10 (dez) anos, com a apresentação de relatório substanciado pela Secretaria Municipal de Planejamento assegurada a discussão pública no Conselho Municipal da Cidade.

Art. 57. Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 14 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Jorge Augusto Seba

Secretário Municipal do Planejamento

Publicada e registrada na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE VOTUPORANGA

GABINETE DO PREFEITO

ANEXO

(a Lei Complementar nº. 376/2017)

Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade



4. Caderno de Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade

Esta etapa do trabalho apresenta as Diretrizes e Propostas do Plano de Mobilidade de Votuporanga, consolidando a atividade 05-Formulação e Consolidação de Propostas. É apresentado as diretrizes e propostas para os seguintes temas:

- do Transporte Coletivo;
- Sistema Viário;
- de Pedestres (Calçadas);
- do Cicloviário;
- dos Pólos Geradores de Tráfego;
- do Tráfego Geral;

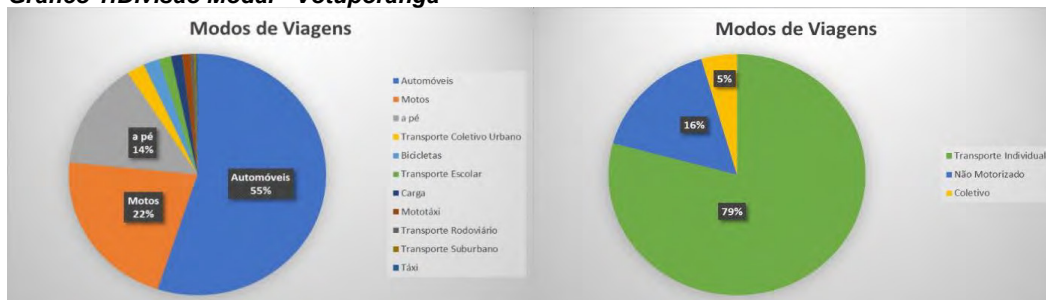
Como vimos na etapa anterior o transporte de Votuporanga é basicamente realizada através de transporte motorizado e individual, como mostra a tabela e o gráfico a seguir:

Tabela 1: Divisão Modal

Modo	Viagens	%
Automóveis	100.298	55,03%
Motos	39.288	21,55%
a pé	26.098	14,32%
Transporte Coletivo Urbano	4.100	2,25%
Bicicletas	3.625	1,99%
Transporte Escolar	2.810	1,54%
Carga	2.570	1,41%
Mototáxi	1.910	1,05%
Transporte Rodoviário	772	0,42%
Transporte Suburbano	494	0,27%
Táxi	306	0,17%
Total	182.271	100%

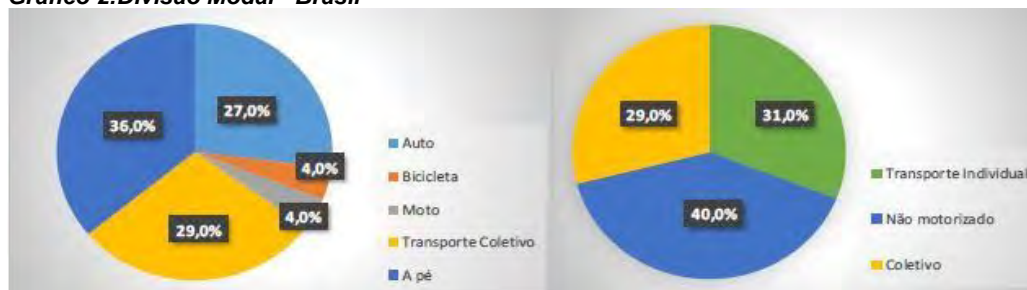


Gráfico 1: Divisão Modal - Votuporanga



Em comparativo com a média brasileira, segundo a ANTP, podemos perceber que Votuporanga tem uma participação muito grande nos modos individuais motorizados (Autos e Motos).

Gráfico 2: Divisão Modal - Brasil



Fonte: ANTP, 2014

Em conjunto, através da matriz origem destino, foram analisadas as distâncias dos deslocamentos nas viagens realizadas no município, como mostrado a seguir, são viagens consideradas de curta distância:

Tabela 2: Quantidade de Viagens por Distância

Distâncias	Viagens	%
até 1 km	13.248	7,27%
1 km a 2 km	29.726	16,31%
2 km a 3 km	33.689	18,48%
3 km a 4 km	32.722	17,95%
4 km a 5 km	22.945	12,59%
5 km a 10 km	27.740	15,22%
10 km ou mais	22.202	12,18%
Total	182.271	100,00%



Gráfico 3: Quantidade de Viagens por Distância



Este cenário é propício para a aplicação de diretriz para uma mudança de perfil destes deslocamentos, nesse momento que entra a importância do plano de mobilidade, com suas sugestões e propostas.

Mudar os hábitos e costumes da população não é tarefa simples, é um processo que demanda tempo e um grande esforço. Cabe ao poder público mostrar a importância das medidas, hoje vivemos uma era onde a sustentabilidade e as preocupações ambientais tem sido pregada, juntamente com a necessidade do cuidado com a saúde. Com tudo isso o plano de mobilidade tem propostas para o aumento dos modos não motorizados e coletivo, mas também entende que devem ser tomadas medidas para melhorar os modos individuais. A seguir são apresentadas as diretrizes e propostas do plano de mobilidade.



4.1 Transporte Coletivo

O grande dilema das cidades atualmente quanto ao sistema de mobilidade urbana é reverter o grande número de viagens pelo modo motorizado individual, realizado através de automóveis e motos, para os modos não motorizados, a pé e bicicletas, e, principalmente, para o modo motorizado coletivo, representado pelos sistemas com ônibus, trem, metrô, dentre outros. Isto porque os sistemas viários atualmente não comportam o volume de veículos, ocasionando congestionamentos constantes, falta de vagas para estacionamento além de poluição do meio ambiente e de um grande número de acidentes de trânsito. Para se ter uma ideia deste problema, na realidade de Votuporanga, observamos que a frota atual de 76.086 veículos, 2.016 considerando todas as classes de veículos automotores (automóveis, caminhões, motos, ônibus, entre outros), sendo cerca de 1,21 habitantes por veículos. e cresceu entre os anos de 2001 e 2016 quase 3 vezes. As figuras a seguir mostram o crescimento da frota de Votuporanga, primeiro em relação aos leves e depois as motos.

Figura 3: Evolução de Veículos Leves

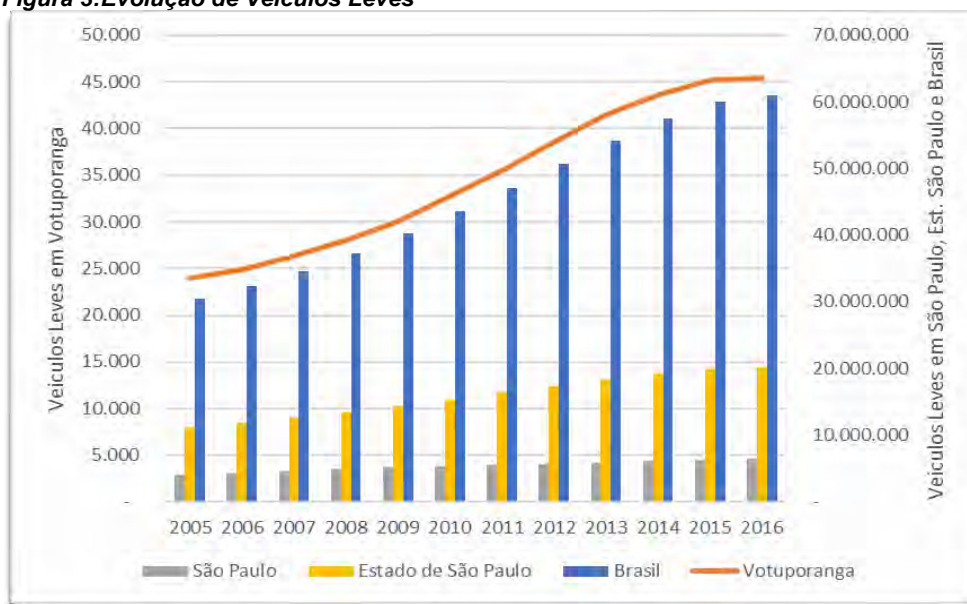
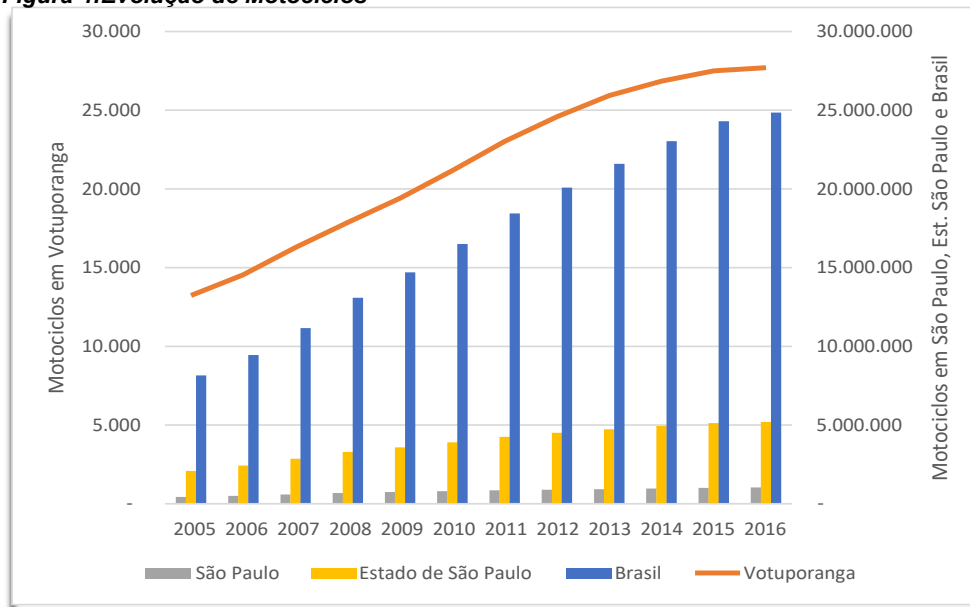
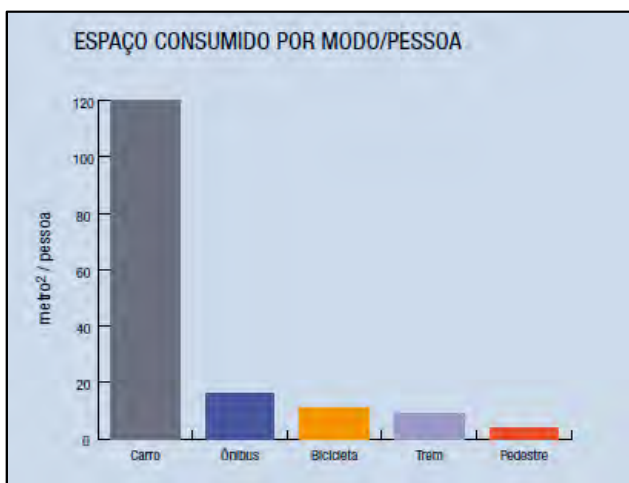




Figura 4: Evolução de Motociclos



Nos grandes centros urbanos, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes, como mostra a figura a seguir.



Este cenário não é diferente no município de Votuporanga, pois o uso do Transporte Coletivo por Ônibus Municipal é muito baixo, retrato. Hoje são transportados poucos mais de 4100 passageiros por dia nas linhas de transporte coletivo. As viagens motorizadas representam mais de 75% das viagens enquanto que o transporte

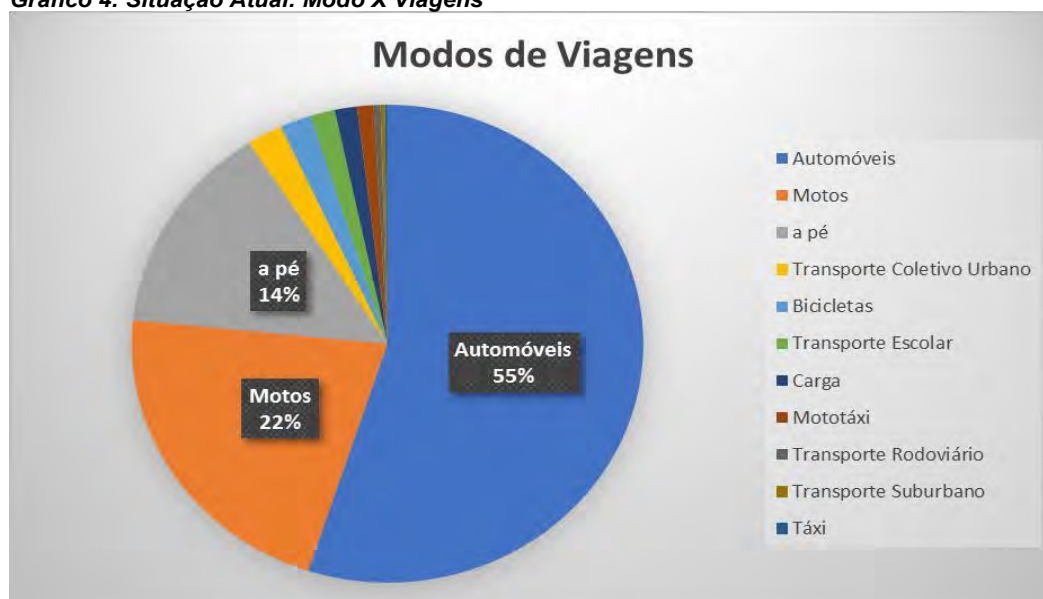


coletivo apenas 2,5%, incluindo o transporte municipal, escolar e fretado. As figuras a seguir ilustram esta situação.

Tabela 3: Situação Atual: Modo X Viagens

Modo	Viagens	%
Automóveis	100.298	55,03%
Motos	39.288	21,55%
a pé	26.098	14,32%
Transporte Coletivo Urbano	4.100	2,25%
Bicicletas	3.625	1,99%
Transporte Escolar	2.810	1,54%
Carga	2.570	1,41%
Mototáxi	1.910	1,05%
Transporte Rodoviário	772	0,42%
Transporte Suburbano	494	0,27%
Táxi	306	0,17%
Total	182.271	100%

Gráfico 4: Situação Atual: Modo X Viagens



Este plano de mobilidade proporá medidas de incentivo ao transporte coletivo que, basicamente precisa de mais passageiros que o utilizem para tornar o sistema viável. Por outra para se atrair estes passageiros o sistema proposto buscará:

- Oferecer novos itinerários que atendam às necessidades da população;
- Aumentar o número de horários das viagens ao longo do dia;
- Estender a operação dos veículos no período noturno e nos finais de semana;



- Disponibilizar ônibus noturnos para atender universitários;
- Melhorar a infraestrutura dos pontos de parada tornando o local seguro, abrigado e sinalizado com itinerários e horários das linhas;
- Oferecer uma tarifa adequada que motive a sua utilização.

Desta forma os atuais motoristas de transporte motorizado individual, autos e motos, seriam incentivados a migrar para o sistema coletivo.

4.1.1 Estrutura do Transporte Coletivo

O sistema de Transporte Coletivo de Votuporanga pode ser considerado bom, como a própria pesquisa realizada demonstra em seus resultados. Mesmo assim algumas medidas devem ser tomadas para que se garanta a melhoria dos serviços de transporte público municipal e assim o seu uso tenha crescimento atraindo usuários de outros modais. Hoje em dia são realizadas apenas 4100 viagens por transporte coletivo, ante as 182 mil viagens geradas pelo município o que torna o percentual de 2,25% muito baixo para o serviço.

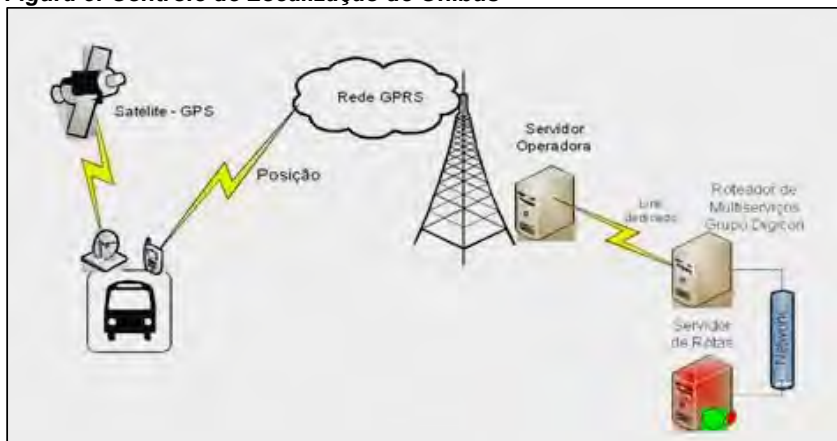
É um desafio comum e difícil reverter o quadro do transporte público na maioria das cidades brasileiras, o sistema coletivo é historicamente marginalizado pela sociedade que acabam só o utilizando em caso de não conseguir ter acesso a outros modos de viagens, na contramão das cidades do chamado primeiro mundo.

Deve haver o controle das linhas de ônibus, controlando se todos os horários e os itinerários estão sendo executados por completo, há relatos na pesquisa realizada que ocorre do ônibus não passar em determinados pontos em alguns momentos, o que sugere que os itinerários não sejam executados por completo em todos os horários.

Para esse controle é necessário o uso da tecnologia de GPS, que irá gravar todos os percursos realizados pelas linhas de transporte coletivo. Com a utilização do GPS também pode ser feito um controle das velocidades em todos os trechos do percurso, outro item reclamado na pesquisa. Deve ser criada uma rotina para controle da realização do quadro de horários e dos percursos de cada linha.



Figura 5: Controle de Localização de Ônibus



Fonte: Digicon

É recomendado também a criação de um canal de relacionamento dos usuários com a equipe de fiscalização municipal, podendo assim o usuário reclamar ou fazer sugestões que quando implementadas podem melhorar o sistema.

A cobertura do sistema de transporte coletivo de Votuporanga é completa, garante que qualquer usuário possa usar o sistema com uma caminhada de cerca de 500m. É recomendado garantir que com a expansão da cidade a malha de transporte coletivo continue com uma caminhada máxima de cerca de 500m, a definição de itinerários deve acompanhar esse crescimento, sempre que um novo loteamento ou conturbado urbano seja criado e já tenha habite-se, seja feita a alteração do itinerário a fim de atender esse novo público.

Embora a cobertura seja completa, devem haver estudos com o objetivo de melhorar o sistema coletivo, garantindo uma integração com menor tempo de espera. Hoje as diversas linhas saem em um horário muito próximo uns dos outros e tem um intervalo semelhante, 45 min, quando um passageiro necessita da integração, ocorre comumente, do segundo ônibus utilizado no trajeto ter passado a pouco tempo. Assim o tempo de espera se torna muito grande.

O Poder Público municipal deve garantir a integração do transporte coletivo municipal com o transporte intermunicipal, seja ele rodoviário ou suburbano. Assim como a total integração entre os modais.



4.1.2 Infraestrutura do Transporte Coletivo

Para a operação de transporte coletivo são necessários cuidados especiais com os veículos, pontos de embarque e desembarque e com as vias em que ocorre a circulação dos veículos.

Os veículos devem seguir as normas do CONTRAN e devem ser bem cuidados para que os passageiros continuem a avaliar bem o serviço e migrem para este sistema. Não basta ter uma boa oferta quantitativa, mas também é necessário que se busque a qualidade do serviço. Para tanto são apresentadas a seguir sugestões e como se tornar o sistema mais atraente.

- **Acessibilidade:**

Os veículos devem atender as necessidades de acessibilidade para as pessoas com necessidades especiais, especialmente aquelas com dificuldades de locomoção. Para garantir a acessibilidade os veículos devem conter rampa para cadeirantes e adaptações para facilitar o deslocamento de pessoas com necessidades especiais, assim a inclusão social será incentivada. As figuras a seguir ilustram esta proposta.

Figura 6: Ônibus Adaptado



Foto: Pena Filho – agência RBS



Figura 7: Adaptações Internas facilitam Inclusão



Foto: Divulgação Sigol.

- Integração com a modal bicicleta

Os ônibus deverão permitir o transporte de bicicletas. Com essa medida o usuário faz parte do trecho da viagem de bicicleta e o restante de ônibus, o que facilita a vida de quem teria que caminhar um trecho longo. Outra medida para a integração entre os modais seria a implantação de locais de estacionamento de bicicletas em pontos estratégicos do itinerário das linhas, tais como, no terminal central e nos pontos de maior embarque/desembarque, próximo aos polos geradores de viagens. As figuras a seguir ilustram estas sugestões.



Figura 8: Ônibus com Suporte para Bicicletas



Foto: pedal.com.br

Figura 9: Ônibus com local para Transporte de Bicicletas no Interior



- Pontos de parada

Os pontos de embarque e desembarque de passageiros de ônibus localizados nos passeios públicos são denominados genericamente de pontos de parada. Hoje na cidade de Votuporanga existem cerca de 184 pontos de parada, sendo 36 cobertos. A existência de abrigos nos pontos de parada de ônibus é um importante item de conveniência, cujo fim é abrigar e proteger as pessoas usuárias da chuva, do sol e do vento (quando fechados na lateral e na parte de trás), proporcionando maior conforto



aos usuários durante a espera. Para uma maior comodidade, recomenda-se que os pontos de parada sejam dotados de banco para sentar. A figura a seguir ilustra esta proposta.

Figura 10: Ponto de Parada de Ônibus

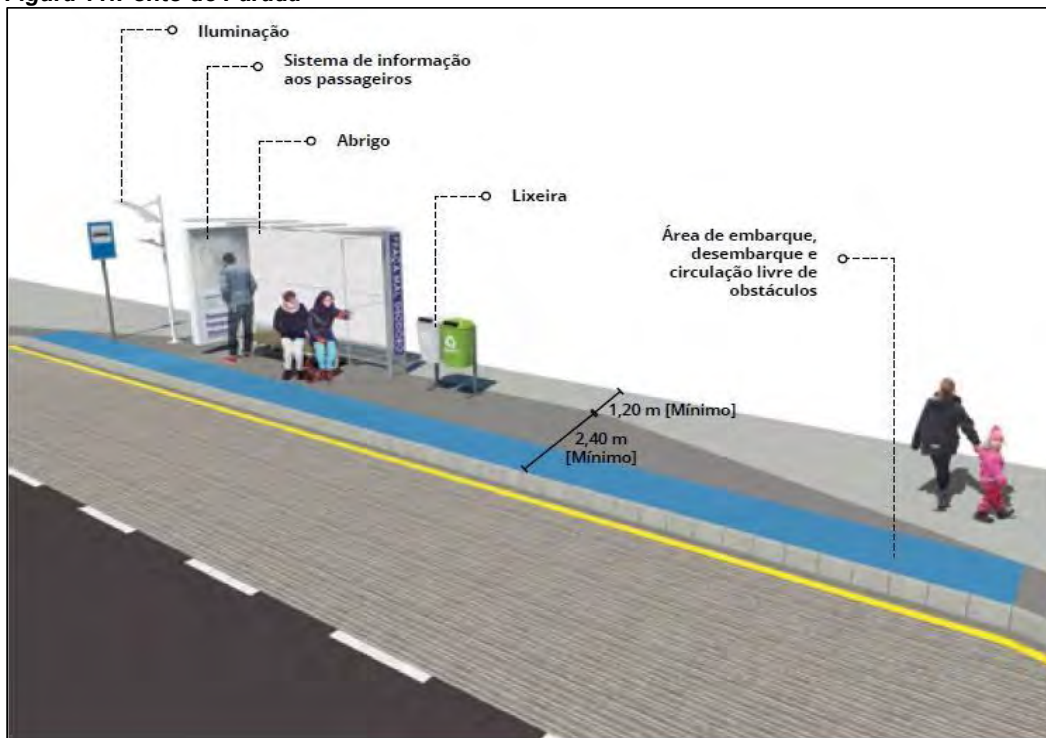


Fonte: Divulgação Prefeitura de Maceió.

Segundo o ministério das cidades, um projeto para ponto de parada deve conter, uma boa iluminação, quadro de informações, assento, abrigo contra intemperes, lixeira e um espaço entre 1,20m e 2,40m, existem lugares em que isso não é possível pelo próprio dimensionamento das calçadas, neste caso deve ser feito um projeto adaptado que atenda ao máximo as condições, também pode ser utilizado o ponto com o avanço de calçada, onde a calçada avança sobre a via, onde poderiam parar carros, essa medida ajuda os passageiros no embarque e desembarque e também a entrada e saída do ônibus do ponto e melhora a circulação de pedestres, pois não cria uma barreira na área de passeio, embora prejudique a circulação na via. A figura a seguir mostra projeto de ponto de parada:



Figura 11: Ponto de Parada



Fonte: Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana, Min. Cidades

Para evitar que outros tipos de veículos estacionem em frente ou junto dos pontos de parada, prejudicando a operação do transporte coletivo, é recomendável que os locais de ponto de parada sejam adequadamente sinalizados, com placas verticais e marcas no pavimento, como mostra a figura a seguir.



Figura 12: Sinalização no Ponto de Parada



Foto: <http://olhoabertopr.blogspot.com.br>

Os pontos de parada também devem ser utilizados como local de informação aos usuários quanto aos itinerários e horários das viagens, como mostra a figura a seguir.

Figura 13: Ponto de Parada - Informações aos Usuários



Foto: Consórcio RMTc

O próprio Ministério das Cidades, através de seu Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana enfatiza a importância do sistema de informações, os Sistemas de



informação aos passageiros auxiliam na compreensão do funcionamento do serviço de transporte. Os terminais, estações e pontos de parada devem contar com um sistema de informação que pode ser estático ou dinâmico. O sistema estático garante informação de forma simples e direta. Exemplos incluem: mapas do terminal e do entorno acessível por caminhada, tabelas horárias, tabelas de frequência e itinerários das linhas contextualizados nos pontos de interesse da cidade. O sistema dinâmico de informação contempla desde painéis eletrônicos até aplicativos *on-line*. Informações em tempo real usualmente contemplam os horários de chegada dos próximos veículos e destinos, bem como avisos sobre interrupção no sistema. É importante que também haja informações em outros locais como dentro dos próprios veículos e em um *site* institucional do órgão público responsável pela gestão do sistema de transportes.

Figura 14: Painel de Informações



Fonte: Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana, Min. Cidades

No sistema atual são 184 pontos o Plano de Mobilidade recomenda, a adequação dos pontos conforme o volume de passageiros que os utilizam. Para isso deve ser feito um estudo específico para esse levantamento, pode ser feito com base nos polos geradores de tráfego.



Priorização de Vias com Transporte Coletivo

Com a intenção de incentivar o transporte coletivo é recomendado que as vias onde haja a circulação de ônibus recebam prioridade (através de sinalização, semáforos , entre outros) com isso os ônibus podem fazer o percurso em menor tempo, assim atraindo mais usuários.

4.1.3 Resumo Diretrizes do Transporte Coletivo

Objetivo

Melhoria do transporte Coletivo, para maior atração de usuários.

Diretrizes

- Garantir a toda a área urbana do município atendimento com um deslocamento máximo de 500m. Garantir deslocamentos mais rápidos e eficientes.
- Fiscalizar os ônibus através de sistema GPS, controlando quadros de horários, percurso e velocidades.
- Padronização dos pontos de parada, com cobertura, assento e quadros informativos. Garantir a acessibilidade nos pontos.
- Criação de integração com sistema de ciclovias.
- Garantir junto as esferas estaduais e federais o atendimento de serviço intermunicipal de ônibus, sejam rodoviários ou suburbanos.
- Veículos devem garantir acessibilidade. Todos os veículos devem ter plataforma para cadeirantes e demais adaptações.
- Criação de ouvidoria, ou sistema equivalente para que usuários possam ser ouvidos com facilidade.

Metas e Prazos

- Melhorar pontos de embarque e desembarque: Médio Prazo
- Instalação de sistema GPS no ônibus urbanos: Curto Prazo
- Estudar adequações a rede de transportes coletivo urbano, diminuindo tempo de deslocamentos e tempos de espera: Médio Prazo
- Todos os ônibus devem garantir acessibilidade: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Realizar estudo para plano de melhoria nos pontos de embarque e desembarque, avaliando pontos com maior volume de passageiros.



- Instalação do sistema GPS no ônibus urbanos.
- Ampliar fiscalização do sistema de transporte coletivo municipal.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Velocidade Média de cada linha de ônibus do sistema de transporte coletivo
- Índice de satisfação do usuário do transporte público
- Quantidade de pontos de ônibus com estrutura de acessibilidade
- Quilometragem total do sistema
- Número de usuários do sistema

4.2 Sistema Viário

4.2.1 Hierarquização do Sistema Viário Urbano

A hierarquização do sistema viário urbano tem como objetivo, do ponto de vista da engenharia de tráfego, a obtenção de um sistema de ruas e avenidas com fluxos e ocupações organizados e eficientes. Para tanto são utilizadas uma série de ações físicas e de controle nas vias para que se tenha um racional do conjunto de vias da cidade.

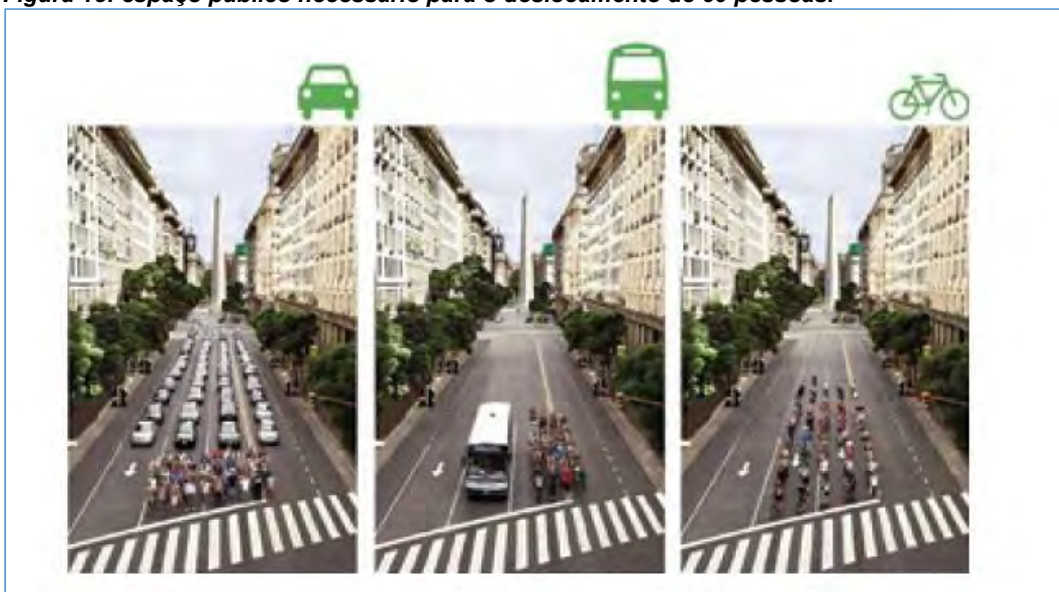
As concepções clássicas de engenharia de tráfego buscaram sempre o atingir o conceito de fluidez do tráfego de veículos e, principalmente, com a universalização do uso do automóvel a partir das décadas de 1940 e 1950, visou a priorização do transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo (ônibus) e do não motorizado (a pé e bicicleta). Mais recentemente, a partir da década de 1980, passou-se a focar o transporte coletivo, visando a priorização deste com relação a fluidez no espaço viário, com a adoção de medidas de segregação tais como faixas e corredores exclusivos. Somente a partir dos anos 2000, com a preocupação crescente com o meio ambiente, com os congestionamentos, o número de acidentes e principalmente com a qualidade de vida das populações que vivem nas cidades, é que a utilização dos espaços viários urbanos começou a dar lugar ao transporte não motorizado, criando faixas segregadas para o fluxo de bicicletas bem como ruas exclusivas para o uso de pedestres.

É com este enfoque, qual seja, a priorização do transporte motorizado público e do não motorizado, que os administradores e planejadores do sistema viário devem agir,



pensando principalmente no futuro das cidades. Se mantidos os atuais níveis de crescimento da frota de veículos, em breve estaremos com a proporção de um veículo motorizado para cada habitante, o que, sem nenhuma dúvida causará um total colapso dos sistemas viários. Pensar que o espaço urbano deve ser utilizado em igualdade pela população também ajuda os planejadores públicos a democratizar as cidades. Em média um ônibus com 75 passageiros ocupa o mesmo espaço ocupado por 50 automóveis que transportariam a mesma quantidade de passageiro (1,5 passageiros por automóvel em média). A figura a seguir mostra o desequilíbrio de utilização do sistema viário entre os modos de transporte.

Figura 15: espaço público necessário para o deslocamento de 60 pessoas.



Fonte: ITDP

Uma concepção de hierarquização funcional deve fazer com que haja correspondência entre o uso real e o uso projetado para as vias, manuseando uma série de características físicas e de controle de tráfego de forma a dar a eficiência requerida para a função prioritária da via (restringindo as demais funções apenas quando necessário). Desta forma as principais medidas que podem ser utilizadas para melhor caracterizar a hierarquização de uma via seriam:

- A frequência de interseções/cruzamentos que cortam a via;
- A via preferencial nas interseções em nível;
- O controle de velocidade;



- O controle de veículos pesados;
- O controle das rotas de transporte público;
- O controle de circulação;
- O controle de estacionamento;
- O controle do fluxo de pedestres;
- O controle do fluxo de bicicletas.

Cabe ressaltar que se deve sempre promover a função prioritária e, se necessário, restringir as demais funções. As medidas de controle mencionadas podem ser implantadas através de alterações da sinalização e/ou geometria da via, em graus progressivos. Desta forma o sistema viário de Votuporanga será revisto, para reduzir o número de interseções, inclusive em vias já existentes, e prever isso nos novos loteamentos. Por exemplo, a frequência de interseções pode ser reduzida utilizando interconexões (com as vias em desnível), fechando os canteiros centrais ou proibindo o fluxo de entrada na via transversal. A proibição de estacionamento pode ser adotada em todo o trecho, apenas em poucos metros antes da aproximação de um semáforo e/ou apenas em horários específicos. A diminuição da interferência de pedestres pode ser obtida canalizando-os para as travessias em semáforos espaçados ou utilizando passarelas ou passagens subterrâneas. Boa parte da técnica e da arte na Engenharia de Tráfego está em conceber e selecionar a ação mais adequada, o que pode ser feito de forma participativa e, aliás, respeitosa com todos os cidadãos.

A classificação funcional das vias urbanas é definida pela ABNT-Associação Brasileira de Normas Técnicas, da seguinte forma:

- VIAS EXPRESSAS – primárias e secundárias com ligações rápidas em escala metropolitana, com trânsito de passagem exclusivo;
- VIAS ARTERIAIS – primárias e secundárias ligações em escala metropolitana e em escalas de zonas com trânsito de passagem permanente;
- VIAS COLETORAS – primárias e secundárias com ligações em escala de bairros com trânsito de passagem e local equilibrados;
- VIAS LOCAIS – residenciais e outras com ligação em escala de unidade de vizinhança e com trânsito local predominante.

A tabela a seguir apresenta as características típicas das vias.



Tabela 4: Características típicas de vias na hierarquia funcional

	VIAS LOCAIS	VIAS COLETORAS	VIAS ARTERIAIS	VIAS EXPRESSAS
Atividades Predominantes	Caminhada a pé, acesso de veículos,	Movimentos veiculares no início e final das viagens, paradas de coletivos.	Tráfego para vias expressas, operação de coletivos, trajetos de média/curta distância	Veículos em movimento rápido, trajetos de longa distância.
Tráfego Local	Comum (função essencial)	Grande	Pequeno	Quase inexistente
Tráfego Através	Quase inexistente	Quase inexistente	Comum (de média distância)	Comum (de longa distância)
Estacionamento de Veículos	Permitido (exceto em locais inseguros)	Permitido e muito utilizado	Restrito (em função das condições de tráfego)	Proibido (proporcionado em vias locais paralelas)
Movimento de Veículos Pesados	Permitido para entregas e serviços	Regulamentação de atividades de entregas e serviços e de percurso	Regulamentação por percurso	Permitido (função importante para distribuição e tráfego através)
Acesso Veicular ao Uso do Solo	Permitido (função essencial) interseções frequentes	Disciplinado (locais seguros), interseções frequentes com movimentos permitidos.	Restrito e protegido (para polos geradores) interseções espaçadas ou com proibição de movimentos (vias divididas)	Proibido (proporcionado em vias locais paralelas), acesso controlado por ramais bem espaçados.
Movimento de Pedestres	Livre com cruzamentos aleatórios	Controlado em faixas de pedestres	Protegido e canalizado (interferência mínima no tráfego)	Segregação total (com separação de níveis)
Regulamentação de Velocidades	Limite de 20 a 30 km/h (pequenos raios de curvatura e obstáculos eventuais)	Limite de 40 a 50 km/h (raios de curvatura moderados e obstáculos em situações extremas)	Limite de 60 km/h (sem raios de curvatura reduzidos e obstáculos para controle de velocidades)	Limite superior a 80 km/h (exceto onde a geometria for desfavorável)
Características da Via	Pistas simples sem divisão, com faixas de rolamento estreitas ou estacionamento permitido.	Pistas simples ou separadores simples, faixas comuns (>3m), estacionamento permitido (2 m a 2,5m).	Pistas separadas com canteiro largo, faixas largas e baias de conversão (função da maior velocidade).	Múltiplas pistas, separadas por canteiros, faixas largas (3,6 m), acostamentos ou baias laterais, vias auxiliares de transição e ramais de acesso/egresso.

Fonte: Escola Politécnica de São Paulo-USP, PTR-2437



Com base na hierarquia do sistema viário podemos admitir que quando do cruzamento de duas vias, a de grau maior tem preferência sobre a de menor grau. Isso organiza o fluxo de tráfego presente no sistema viário, facilitando a fluidez. A priorização deve ser seguida, a tabela a seguir apresenta as interseções em função da hierarquização funcional.

Tabela 5: Hierarquização funcional

	Local	Coletora	Arterial	Expressa
Local	Interseções sem Controle de Tráfego			
Coletora	Interseções com Sinalização de Prioridade	Interseções semaforizadas (todos os movimentos permitidos)		
Arterial	Não deve ocorrer	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)	Interseções semaforizadas (alguns movimentos proibidos)	
Expressa	Não deve ocorrer	Não deve ocorrer	Cruzamentos em desnível (ou conexão por ramais de acesso)	Cruzamento em desnível seções de entrelaçamento

Fonte: Escola Politécnica de São Paulo-USP, PTR-2437

Importante ressaltar que para qualquer tipo de hierarquização de vias urbanas deve ser levar em consideração a utilização conjunta dos vários modos de transportes e, desta forma a questão de segurança deve sempre ser priorizada. Uma boa política de mobilidade urbana deverá sempre reduzir os índices de acidentes e, portanto, as vias sempre devem ser desenhadas e projetadas de forma que a proximidade entre os diversos meios de transporte seja compatível com a massa e a velocidade de cada um deles. A figura a seguir ilustra esta situação.



Figura 16: Corte esquemático de uma via segura

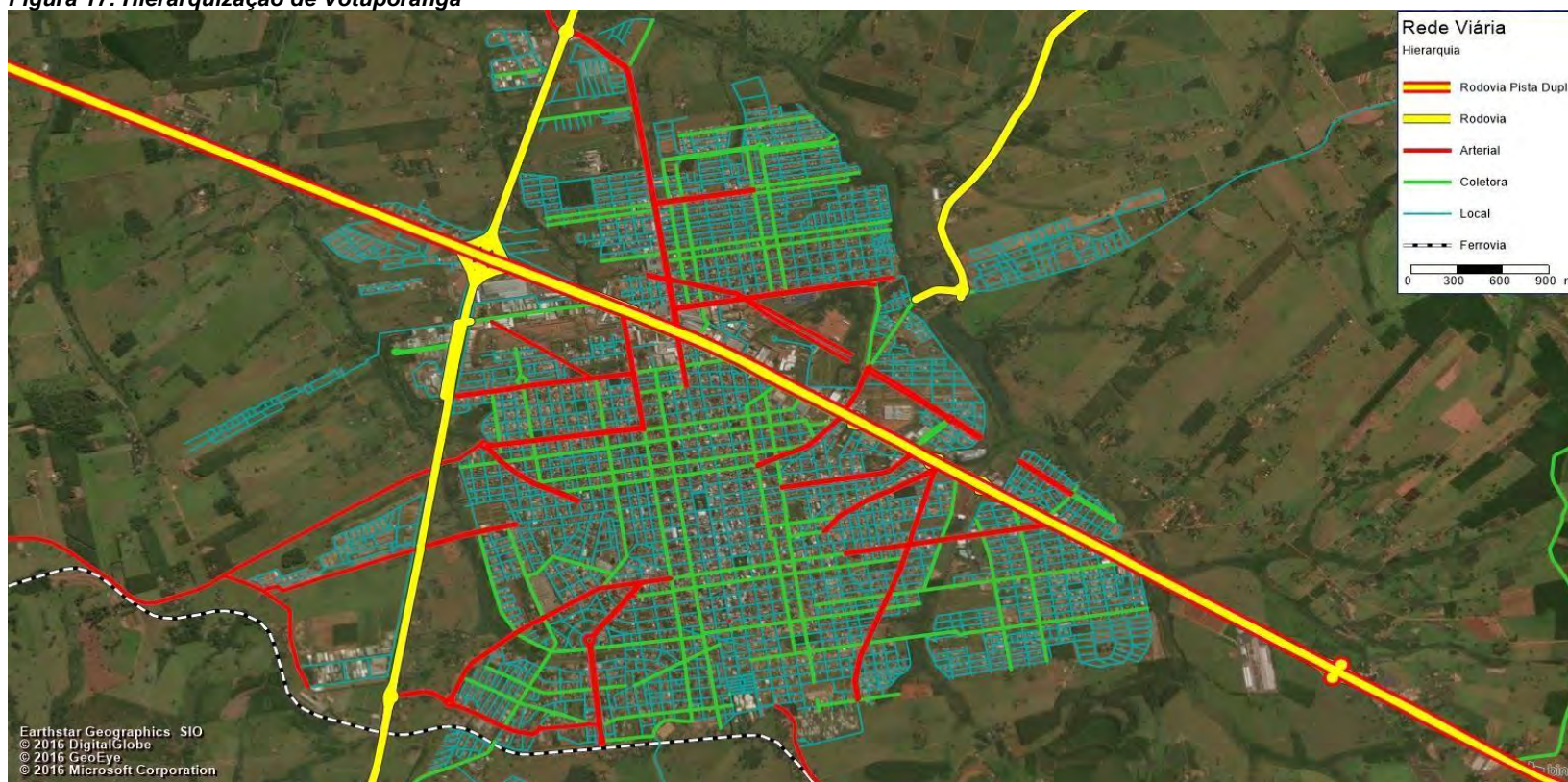


Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente

A hierarquização das vias em Votuporanga é definida pelo plano diretor e está representada na figura a seguir.



Figura 17: Hierarquização de Votuporanga

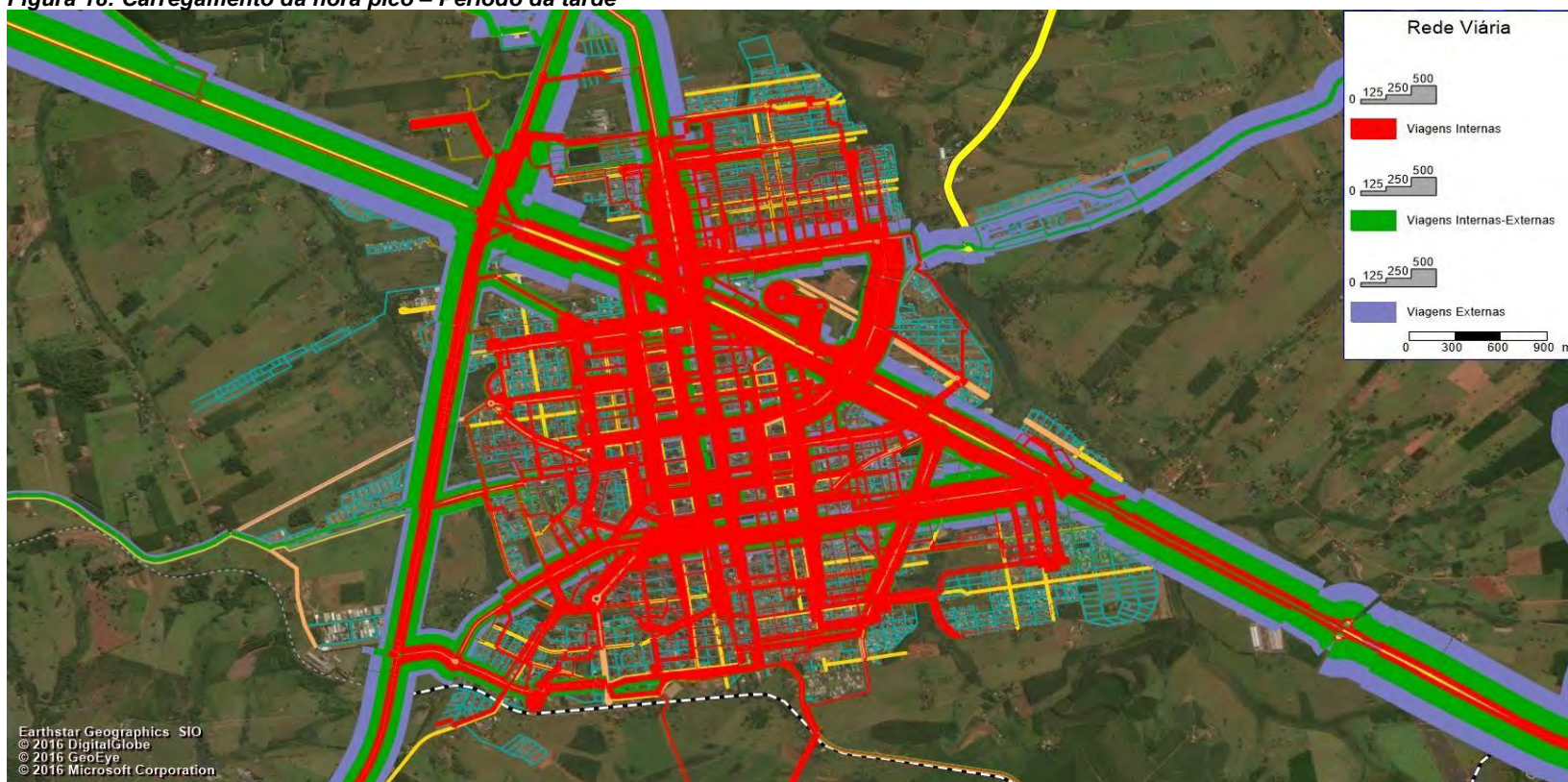




O presente trabalho avaliou a atual hierarquização. Com base nos levantamentos de campo e na pesquisa de contagem volumétrica foi desenvolvido um modelo de transporte, como explicado anteriormente, através do qual foi possível elaborar uma simulação do sistema viário. A alocação das matrizes de viagens na rede de simulação é chamada de “carregamento do sistema”. O carregamento da hora pico nos mostra as vias com maior utilização. Em Votuporanga a hora pico acontece entre as 17:00 e 18:00 horas. A representação esquemática deste carregamento é apresentada a seguir.



Figura 18: Carregamento da hora pico – Período da tarde





Através do carregamento apresentado conseguimos observar que as os maiores fluxos acontecem nas vias arteriais, depois nas coletoras e depois nas locais, como deve acontecer quando é definido o sistema hierárquico, por essa razão não existe necessidade de adequação da hierarquização do atual sistema.

É importante ressaltar que quando da implantação de novos bairros, além das vias locais é necessário a implantação de vias coletoras para uma maior fluidez no novo adensamento. Novos bairros devem seguir também as diretrizes de calçadas e sistema cicloviário como será tratado a seguir.



4.2.2 Diretrizes de Circulação do Sistema Viário

Complementando o processo de avaliação das vias o presente trabalho também estabelece as principais diretrizes a serem adotadas para disciplinar a circulação de veículos e pessoas no sistema viário atual. Com a utilização do modelo de transporte desenvolvido foi efetuada a análise do nível de serviço existente nas vias de Votuporanga, com o objetivo de se avaliar as condições de saturação do sistema viário atual bem como no futuro, em um horizonte de 10 anos.

O nível de serviço é definido como uma medida qualitativa das condições de operação, conforto e conveniência de motoristas e leva em consideração fatores como liberdade na escolha da velocidade, finalidade para mudar de faixas nas ultrapassagens e saídas e entradas na via e proximidade dos outros veículos. Seis níveis de serviço são definidos: A, B, C, D, E e F. O nível A corresponde às melhores condições de operação e o nível de serviço F às piores. Para a parametrização do nível de serviço, é considerada a relação volume sobre a capacidade, chamada comumente de V/C. A seguir são descritas as condições de operação correspondentes a cada nível de serviço.

- NÍVEL A – fluxo livre. Concentração bastante reduzida. Total liberdade na escolha da velocidade e total facilidade de ultrapassagens. Conforto e conveniência: ótimo. ($0,35 > v/c$).
- NÍVEL B – fluxo estável. Concentração reduzida. A liberdade na escolha da velocidade e a facilidade de ultrapassagens não é total, embora ainda em nível muito bom. Conforto e conveniência: bom. ($0,50 > v/c > 0,35$)
- NÍVEL C – fluxo estável. Concentração média. A liberdade na escolha da velocidade e a facilidade de ultrapassagens é relativamente prejudicada pela presença dos outros veículos. Conforto e conveniência: regular. ($0,75 > v/c > 0,50$)
- NÍVEL D – próximo do fluxo instável. Concentração alta. Reduzida liberdade na escolha da velocidade e grande dificuldade de ultrapassagens. Conforto e conveniência: ruim. ($0,90 > v/c > 0,75$)
- NÍVEL E – fluxo instável. Concentração extremamente alta. Nenhuma liberdade a escolha da velocidade e as manobras para mudanças de faixas somente são

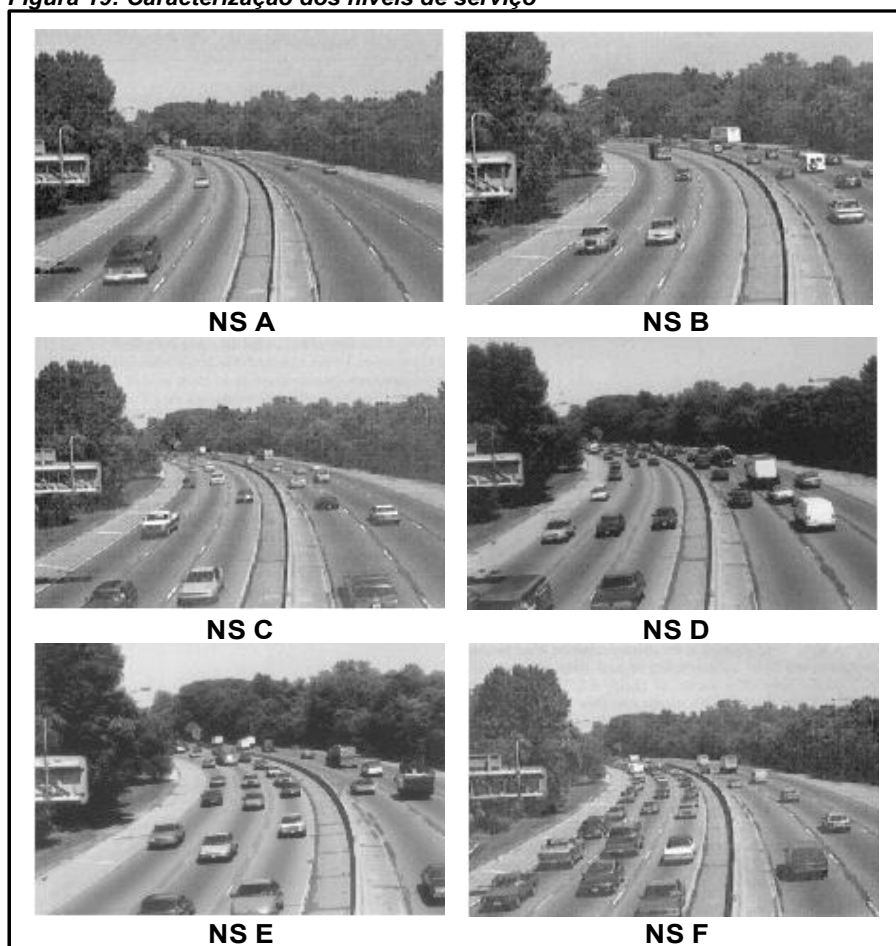


possíveis se forçadas. Conforto e conveniência: péssimo. ($1,0 > v/c > 0,90$)

- **NÍVEL F** – fluxo forçado. Concentração altíssima. Velocidades bastante reduzidas e frequentes paradas de longa duração. Manobras para mudança de faixas somente são possíveis se forçadas e contando com a colaboração de outro motorista. Conforto e conveniência: inaceitável. ($v/c > 1$)

Nas figuras a seguir estão caracterizados os níveis de serviço.

Figura 19: Caracterização dos níveis de serviço



Fonte: (TRB, 2000, ilustrações 13-5 a 13-9, p. 13-8 e 13-9)

Para o cálculo do nível de serviço leva-se em conta, principalmente, o volume de tráfego e a capacidade das vias, a sua relação é chamada de V/C. Para a análise do nível de serviço atual estes dados foram obtidos no modelo de transporte. Já para a análise do Sistema futuro, para um horizonte de 10 anos, foi feita uma projeção dos

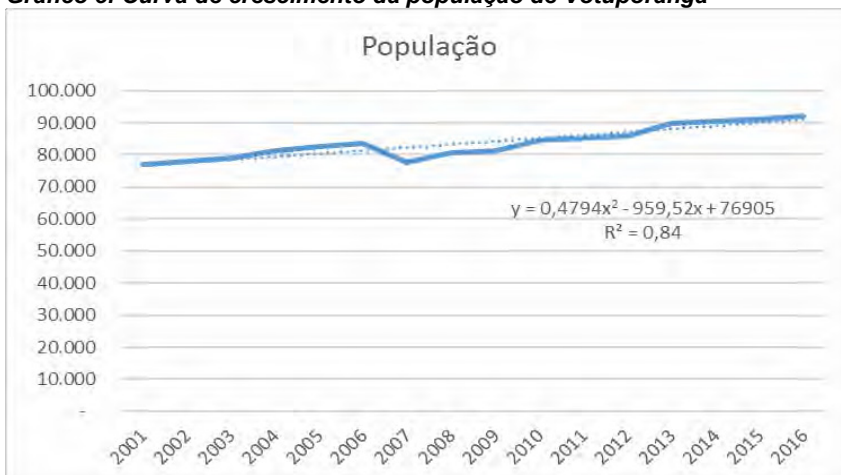


volumes atuais de tráfego com base na projeção da população já que as viagens são fortemente influenciadas pelo crescimento populacional. Utilizou-se para esta projeção os dados estatísticos do IBGE, como mostram as figuras a seguir.

Tabela 6: População de Votuporanga

ANO	POPULAÇÃO
2001	77.360
2002	77.882
2003	78.475
2004	79.138
2005	79.869
2006	80.670
2007	81.539
2008	82.476
2009	83.483
2010	84.558
2011	85.702
2012	86.915
2013	88.196
2014	89.546
2015	90.965
2016	92.453

Gráfico 5: Curva de crescimento da população de Votuporanga



A partir destas projeções a população de Votuporanga deverá chegar a 111.113 habitantes em 2026 acarretando um número total de 219.028 viagens a serem realizadas. Alocando-se estas viagens, de forma proporcional, para o horário de pico foram determinados os níveis de serviço para os anos de 2016 e 2026, como mostra a figura a seguir, onde estão apresentadas as principais vias do município. Destaca-



se que a capacidade das vias do município permite atualmente e permitirá no futuro a absorção do volume de tráfego com níveis de serviço preponderantemente ótimo e bom, níveis A e B, as vias com maior movimento são de C chegando a D em 2026. Desta forma podemos concluir que existem possibilidades de se acomodar medidas no Sistema viário de compartilhamento, ou seja, prioridades para a rede de transporte coletivo, bem como para o transporte não motorizado, com implantação de faixas cicloviárias.

Tabela 7: Nível de serviço

VIA	V/C 2016	NÍVEL DE SERVIÇO 2016	V/C 2026	NÍVEL DE SERVIÇO 2026
Rua Pernambuco	0.64	C	0.86	D
Rua Amazonas	0.74	C	0.86	D
Avenida Brasil	0.70	C	0.82	D
Rua das Américas	0.71	C	0.79	D
Avenida Emílio Arroyo Hernandez	0.67	C	0.78	D
Rua Mato Grosso	0.66	C	0.78	D
Rua Alagoas	0.61	C	0.74	C
Rua Tibagi	0.61	C	0.67	C
Avenida Jerônimo Figueira da Costa	0.56	C	0.63	C
Rua Itacolomi	0.52	C	0.60	C
Rua São Paulo	0.40	B	0.58	C
Avenida Antônio Augusto Paes	0.50	C	0.57	C
Avenida Doutor Wilson de Souza Foz	0.54	C	0.63	C
Avenida Evangelista Barbosa de Freitas	0.53	C	0.61	C

V/C: Volume por Capacidade



Figura 20: Nível de Serviço HP Tarde - 2016





Figura 21: Nível de Serviço HP Tarde - 2026





Com base na avaliação do nível de serviço percebemos que Votuporanga não tem a princípio, grandes problemas em relação a fluidez do tráfego existem alguns problemas pontuais, algumas medidas podem melhorar a circulação e que serão apresentadas a seguir.



4.2.2.1 Conversões à esquerda

As conversões à esquerda em vias com dois sentidos de tráfego devem ser retiradas, pois as mesmas retardam o fluxo, geram filas na faixa de rolamento e são causas de acidentes. Desta forma recomenda-se que os usuários façam um contorno/Loop nas quadras adjacentes para fazer as conversões. Nas figuras a seguir apresentamos as soluções para alguns exemplos na Rua São Paulo. Esta deve ser uma diretriz para outras possíveis conversões e dever ser acompanhada de sinalização adequada. Na adoção desta medida as vias em que tem o tráfego desviado para elas tendem a ter um aumento no seu volume, mas o objetivo desta medida é descarregar as vias principais em que tem o tráfego represado pelas conversões.

Figura 22: Cruzamento da Rua São Paulo X Rua Tietê, situação atual e implantação de loop

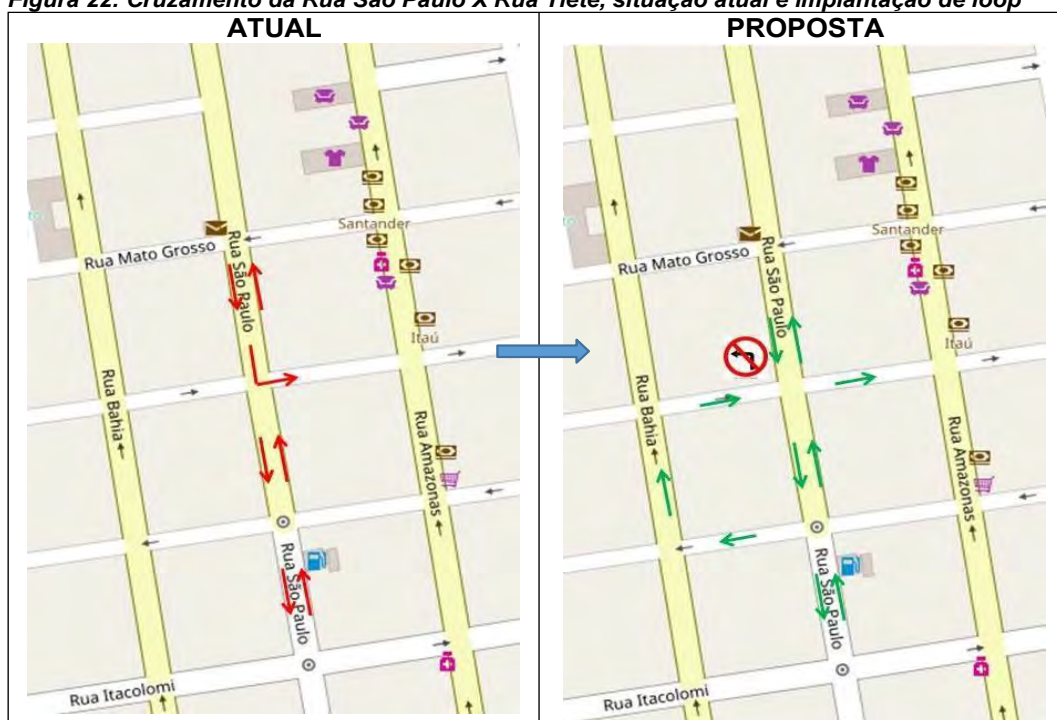
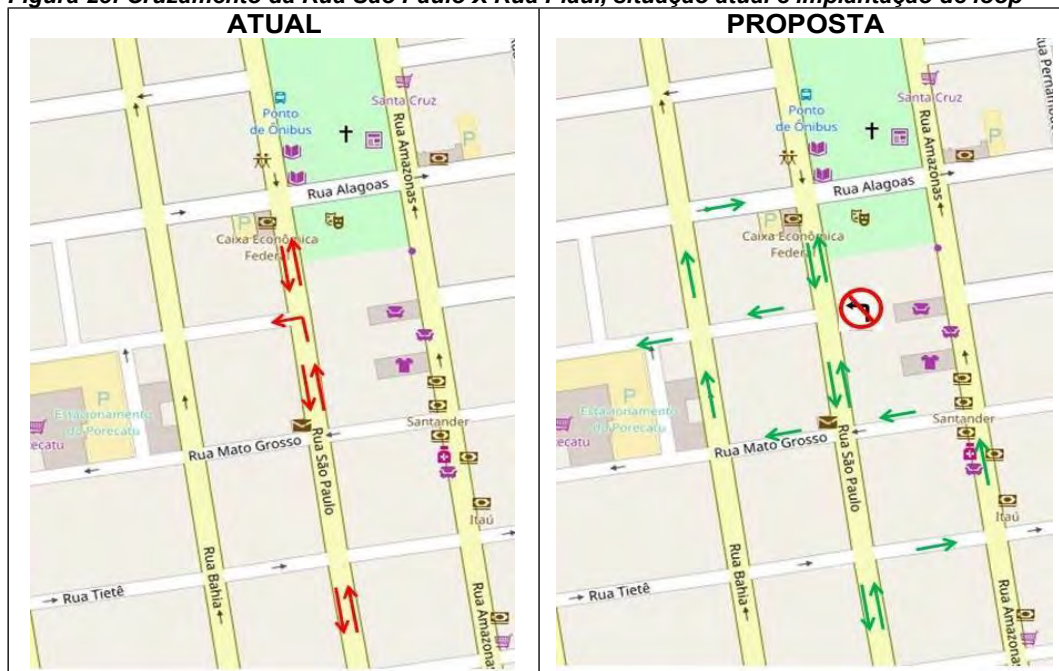




Figura 23: Cruzamento da Rua São Paulo X Rua Piauí, situação atual e implantação de loop





4.2.2.2 Faixa de Retenção para Motos e Bicicletas

Como vimos anteriormente na parte de diagnóstico, os deslocamentos por motocicletas (motos e mototáxi) têm uma parcela muito grande no total de viagens no município, cerca de 41,2 mil viagens, ou 22,6% das viagens. As motos têm características bem diferentes dos automóveis, devido ao seu tamanho e massa, e se torna muito vulnerável quando se trata de acidentes. Os pedestres, ciclistas e os motociclistas são os agentes de trânsito mais vulneráveis a acidentes quando o assunto é Segurança Viária. Para tentar minimizar os efeitos e quantidades de acidentes se propõe a criação de faixas de retenção, hoje já usado em Votuporanga, mas deve ser utilizada em maior número de cruzamentos.

Para melhorar a segurança de motociclistas, é recomendado a implantação de sinalização horizontal que delimita uma área exclusiva de espera para motos e bicicletas. A sinalização está localizada entre a faixa de pedestres e os automóveis e demais veículos parados no vermelho do semáforo veicular, aguardando o mesmo se abrir. A Figura a seguir mostra a faixa de retenção.

Figura 24: Faixa de Retenção para Motos e Bicicletas



Fonte: CET/SP

Em São Paulo a CET vem implantando a medida, que inicialmente fez parte da chamada Operação Frente Segura, lançada em abril de 2013 para criar uma área de acomodação mais segura para os veículos sobre duas rodas, ao pararem para aguardar a abertura do semáforo.



A Implantação das faixas tem como objetivos:

- Proporcionar maior segurança para as motocicletas e ciclistas, diminuindo o conflito com autos no momento da largada no verde do semáforo;
- Aumentar o respeito das motos à linha de retenção e à faixa de travessia;
- Dar maior visibilidade às motos junto às travessias de pedestres;
- Diminuir o número de acidentes envolvendo motos, ciclistas e pedestres no cruzamento.

Os locais para implantação da Faixas para motos devem ser escolhidos, basicamente, em função do volume considerável de veículos de duas rodas que passam pelas vias e conflito veicular, incluindo-se aí o critério da Segurança Viária.



Figura 25: Disposição das Faixas de Pedestre e Faixa de Motos e Bicicletas



Fonte: CET

Vale lembrar que essa sinalização está sendo utilizado a cerca de 4 anos no trânsito paulistano, mas já vem sendo usada com êxito em cidades espanholas como Barcelona e Madri. Em Barcelona, foi testada em três cruzamentos em 2009 e, posteriormente, expandida para outros locais, atingindo mais de 60 (sessenta) cruzamentos sinalizados atualmente. A autoridade de trânsito de Barcelona, onde as motos são 29% da frota de veículos, avalia que a área de espera exclusiva para motos diminuiu em 90% o risco de acidentes com motos nos cruzamentos daquela metrópole. A inovação da CET de São Paulo é incluir a segregação também para os ciclistas. No Brasil essa medida vem sendo adotada em cidades como: São Paulo, Salvador, Natal e Fortaleza.

A CET analisou o comportamento dos usuários durante a implantação para saber se eles estavam se adaptando bem à novidade. Numa avaliação preliminar, foi possível afirmar que os motoristas estavam respeitando bem a medida. Já os motociclistas e ciclistas ainda estavam se adaptando à nova sinalização. Isso é natural neste primeiro momento, até que todos se acostumem com o projeto.



Após algum tempo de implantação da operação, foi realizada uma pesquisa para que fosse possível fazer um diagnóstico dos avanços conquistados e da percepção dos usuários sobre essa intervenção. O estudo teve por critério verificar se o programa Frente Segura estava cumprindo os objetivos para os quais foi proposto. Como metodologia, foram realizadas entrevistas de opinião direcionadas a motociclistas, pedestres, condutores e internautas, além do estudo observacional da dinâmica destes bolsões.

Quanto à observação de campo conclui-se que cada cruzamento possui uma dinâmica própria que deve ser respeitada para melhor segurança dos usuários. O projeto tem uma aprovação média de 93,2%. Quanto à idealização, os únicos adendos feitos foram quanto à cor, que poderia ser diferenciada e quanto à segurança das bicicletas que não deveriam ficar na mesma linha de arranque das motos.

A maior crítica coube aos próprios usuários – a falta de respeito que percebem entre si. Mostrando o quanto se está longe de um compartilhamento harmonioso no trânsito. Os maiores benefícios percebidos foram, além do fato da motocicleta sair de entre os veículos – o que gerava insegurança para motociclistas e demais condutores – a maior visibilidade para o pedestre da aproximação das motos.

Da experiência paulistana, se percebe a grande necessidade de juntamente com a implantação desta medida em maior proporção em Votuporanga, deve ser feita a campanha educativa para que toda a população conheça e a utilize de maneira adequada. A medida deve ser executada de maneira escalonada, primeiramente em poucos locais para conhecimento dos usuários e depois em maior escala.



4.2.2.3 Melhoria da fluidez das Vias Arteriais.

As avenidas de pista dupla são de suma importância para o município de Votuporanga, classificadas como arteriais são responsáveis pela alimentação do fluxo de veículos no município. Neste sentido as principais características funcionais deste tipo de via são:

Vias Arteriais:

Atividade predominante: levar o tráfego das vias expressas para coletoras. Trajetos de médio e curta distância.

Tráfego local pequeno. Tráfego de
através comum. Estacionamento de
veículos restrito.

Acesso veicular ao uso do solo restrito e protegido para pólos geradores, com interseções espaçadas ou com proibições de movimentos

Movimento dos pedestres deve ser protegido e canalizado, gerando uma interferência mínima no tráfego.

Os limites de velocidade regulamentada devem ser de 60 km/h.

As vias se caracterizam por serem pistas separadas por canteiro central largo.

A partir desta caracterização podemos observar que muitas das avenidas de pista dupla que tem uma quantidade muita grande de cruzamentos, vão contra a sua diretriz, o que impacta diretamente na fluidez do tráfego e também na quantidade de acidentes. Para que a classificação funcional da via seja retomada é proposto pelo plano de mobilidade a redução dos cruzamentos nas vias arteriais, essa medida junto com a criação de ciclovias se completam. Para exemplificar essa medida vamos utilizar o corredor formado pela Avenida Vale do Sul e Avenida Ipiranga. A figura a seguir mostra esse corredor:



Figura 26: Av. Vale do Sol



Nota-se que existem 12(doze) interseções ao longo da via, mas somente 6(seis) tem volume considerável, assim é possível que se reduzam essas interseções. A figura a seguir mostra quais devem ser mantidos ou retirados:

Figura 27: Cruzamentos Av. Vale do Sol



A análise deste exemplo foi feita através do modelo, mas é recomendado que para cada uma das vias, para serem aplicadas essa medida, seja realizada contagem volumétrica nas interseções, avaliando assim a necessidade das mesmas.



Importante ressaltar que esta medida é de fundamental importância para o futuro da mobilidade urbana do município. Por outro lado, pode ser uma medida polemica a ser implantada e, por isso, deve ser amplamente debatida com a sociedade, de tal forma que os benefícios da medida sejam compreendidos pelo conjunto da população. Neste sentido propõe-se que o projeto seja feito de forma gradual, começar a desativar os acessos e retornos existentes atualmente de forma gradativa, sempre acompanhada de ampla divulgação e sinalização.

4.2.2.4 Soluções para Rotatórias

O cruzamento com muitos movimentos permitidos torna-se um problema, provocando um grande entrelaçamento e tornando os cruzamentos perigosos com alto risco de acidentes. Em Votuporanga os cruzamentos da Av. São Paulo com R. Itacolomi e Av. São Paulo com R. Tocantins têm a rotário como forma de solucionar este problema, porém, em alguns horários não tem sido eficiente. A figura a seguir mostra as rotatórias.

Figura 28: Rotatórias Av. São Paulo





Figura 29: Rotatória Av. São Paulo com R. Tocantins



Foto: Comap

O plano de mobilidade tem como sugestão a retirada das rotatórias, proibir as conversões a esquerda de quem está na avenida São Paulo, apenas manter o fluxo permitido e conversões a direita, quem antes fazia a conversão a esquerda deverá fazer um “loop” de quadra. O objetivo é dar maior fluidez ao trânsito na pista de mão dupla e diminuir o risco de acidentes. Além disso, no cruzamento da av. São Paulo com a Rua Itacolomi o plano de mobilidade sugere a substituição da rotatória por um semáforo de 3 fases, permitindo que quem está na Rua Itacolomi faça a conversão à esquerda para acessar a Av. São Paulo. Nas figuras a seguir são apresentados os movimentos atuais que são realizados no cruzamento, assim como os movimentos com a implantação da proposta.



Figura 30: Cruzamento R. São Paulo com R. Itacolomi, situação Atual

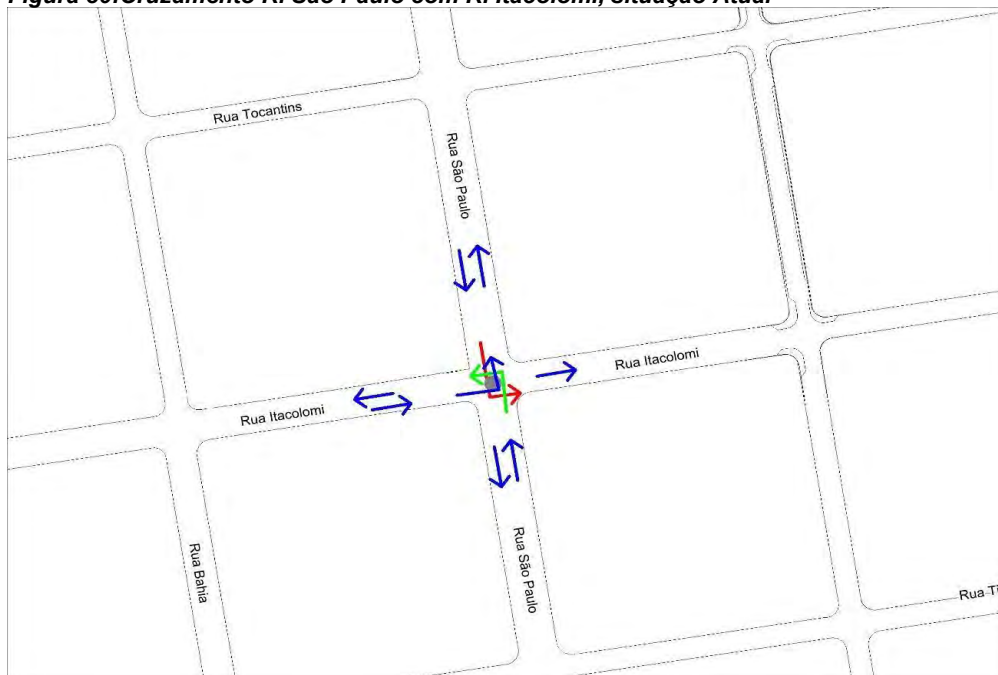
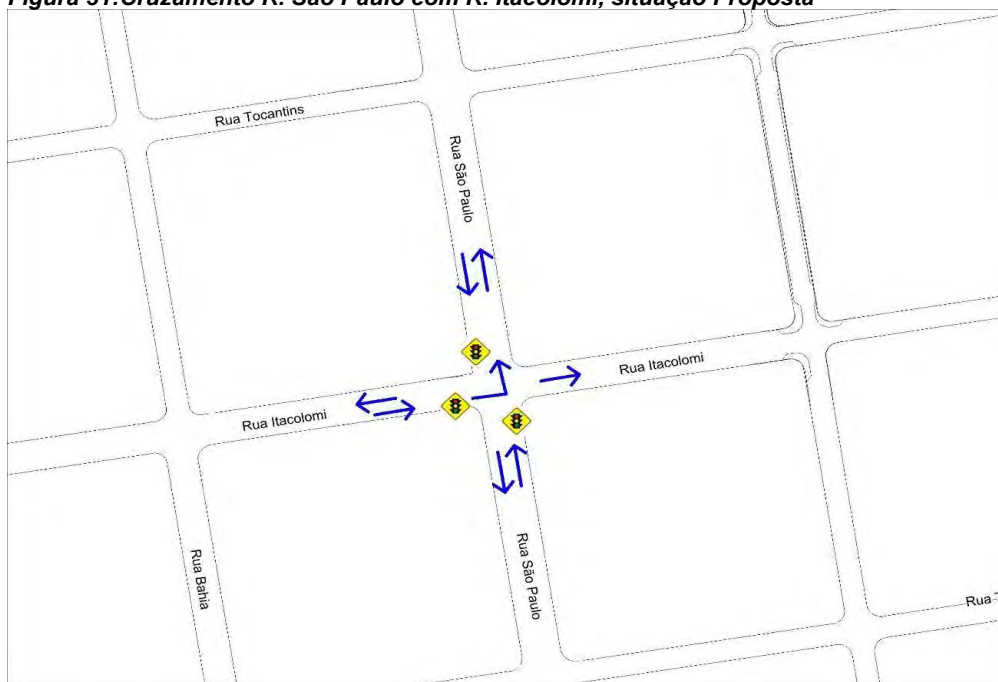


Figura 31: Cruzamento R. São Paulo com R. Itacolomi, situação Proposta





Importante ressaltar que esta medida é de grande importância para o futuro da mobilidade urbana do município. Por outro lado, pode ser uma medida polemica a ser implantada e, por isso, deve ser amplamente debatida com a sociedade, de tal forma que os benefícios das medidas sejam compreendidos pelo conjunto da população.

4.2.2.5 Diretrizes para a Regulação de Estacionamento Públicos e Privados

As viagens de automóvel ou motocicletas sempre começam e terminam em uma vaga, seja ela pública ou privada. O controle do número de vagas pode ser uma ferramenta importante para a gestão da mobilidade urbana.

A diminuição das vagas ou aumento de preços destas pode servir para diminuir o número de viagens realizadas por automóveis. Outra alternativa é reverter as receitas com as vagas para investimentos em transporte coletivo ou melhorias aos deslocamentos não motorizados. Outra medida que pode ser estabelecida é a inclusão das motocicletas ao sistema de Área Azul, hoje somente os automóveis têm que pagar para o uso do estacionamento rotativo.

Em vias onde o estacionamento público é permitido, pode ser cedido esse espaço por ciclovias, corredores de ônibus ou até mesmo para aumento no passeio.

Votuporanga adota em sua região central o estacionamento rotativo nas vias públicas através do sistema de zona azul, a chamada Área Azul, existem vagas demarcadas para automóveis e quem as usa deve comprar o cartão vendido pelos agentes da Autorizatória, que são facilmente encontrados devido à grande quantidade de agentes. Embora a Lei nº 3449, de 18 de outubro de 2001 autorize a concessão dos serviços de administração, manutenção e operação das áreas destinadas a estacionamento rotativo pago nas vias públicas e logradouros públicos de Votuporanga/SP, denominado Estacionamento Rotativo, o serviço é feito em caráter emergencial e precário desde junho de 2002 estabelecido pela Lei nº 3.526, de 04 de Segundo informações da Autorizatória, órgão responsável pela administração da Área Azul, são cerca de 1000 vagas distribuídas por 56 setores e trabalham cerca de 65 agentes operacionais.

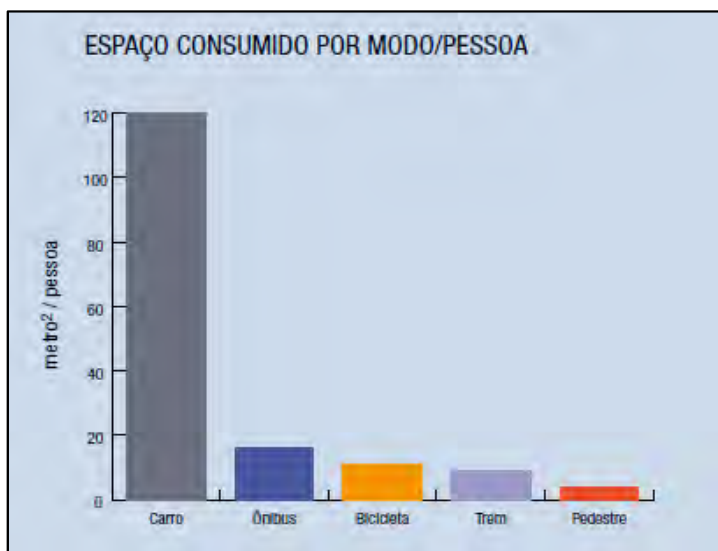


O excesso de vagas públicas acarreta algumas distorções, dentre as quais podemos destacar:

- Uso do espaço público de forma prioritária para os usuários que se locomovem pelo modal “transporte individual motorizado”;
- Nas regiões de comércio e prestação de serviços ocasiona falta de vagas para clientes, tendo em vista que as vagas muitas vezes são ocupadas, por longos períodos, por outros usuários. Embora as vagas da área azul sejam limitadas a 2 (duas) horas é comum um mesmo usuário permanecer por mais tempo, comprando dois cartões ou mais;
- Nas regiões de fluxo intenso de veículos provoca a diminuição de velocidade e congestionamentos, pela redução da capacidade da pista ou por pessoas a procura de vagas que costumam andar em velocidade baixa e ocupam uma faixa de rolamento;

Como a disponibilidade de vagas para estacionamento encoraja o uso do automóvel, a política de gestão do estacionamento é um instrumento de gestão do tráfego, pois influencia o fluxo de veículos com interesse em acessar uma determinada área. Com o aumento significativo da frota de veículos individuais há necessidade de um maior controle para o estacionamento em vias públicas.

O presente plano de mobilidade tem como um dos principais objetivos o estímulo ao uso de transportes coletivos motorizados (ônibus) e não motorizados (a pé e bicicleta), e o desestímulo aos que se locomovem pelos modos individuais motorizados (auto e moto). A priorização da utilização espaço público, até aqui totalmente voltada para os automóveis, tem agora novos modais de transporte e outros usuários. O mesmo espaço hoje destinado para os estacionamentos podem ser melhor utilizados para a implantação de faixas exclusivas de transporte coletivo (ônibus) ou de uma ciclofaixa. Como outras propostas do plano de mobilidade esta também deve ser discutida com a população e todos os custos e benefícios devem ser ponderados. Um dado importante é que nos centros urbanos, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes, como ilustra a figura a seguir.



Fonte: instituto de energia e meio ambiente

Como o espaço público pertence a toda a população, já que todos contribuem, na forma de impostos e taxas, para a sua implantação e manutenção, a sua utilização também deve ser de toda a população. Mas se apenas uma parte se utiliza deste espaço nada mais justo que o mesmo seja regulamentado, na forma de cobrança pelo uso e mesmo pela limitação de uso em áreas que devem ser disponibilizadas para outros fins ou para melhorar a fluidez do tráfego. Pode se inclusive reverter toda a arrecadação oriunda desta regulamentação para projetos de mobilidade urbana, tais como ciclovias, corredores de ônibus, abrigo para pontos de ônibus, sinalização, campanhas, dentre outros.

Para a implementação física da regulamentação do estacionamento público existem algumas tecnologias e equipamentos disponíveis, tais como, talões de zona azul (que são utilizados atualmente), parquímetros, aplicativos de celulares, dentre outros, a seguir apresentados.

O cartão de estacionamento, também denominado de “área azul”, é um dos métodos mais antigos e conhecidos para o sistema de estacionamento regulamentado. Um indicativo nas placas de regulamentação obriga o usuário a utilizar o cartão de estacionamento, devidamente preenchido e visível no veículo, para perfeita fiscalização dos monitores da área de restrição. Esse cartão tem uma validade determinada pelo órgão público. Caso o agente de fiscalização não encontre o cartão ou o cartão esteja vencido, o veículo recebe uma multa. O inconveniente deste



método é a necessidade de agentes e pontos de venda dos cartões além de uma equipe de fiscalização. Por outro lado, é o método até hoje utilizado em muitas cidades, inclusive a própria Votuporanga. A figura a seguir mostra o sistema de cartões.

Figura 32: Cartão de Área Azul

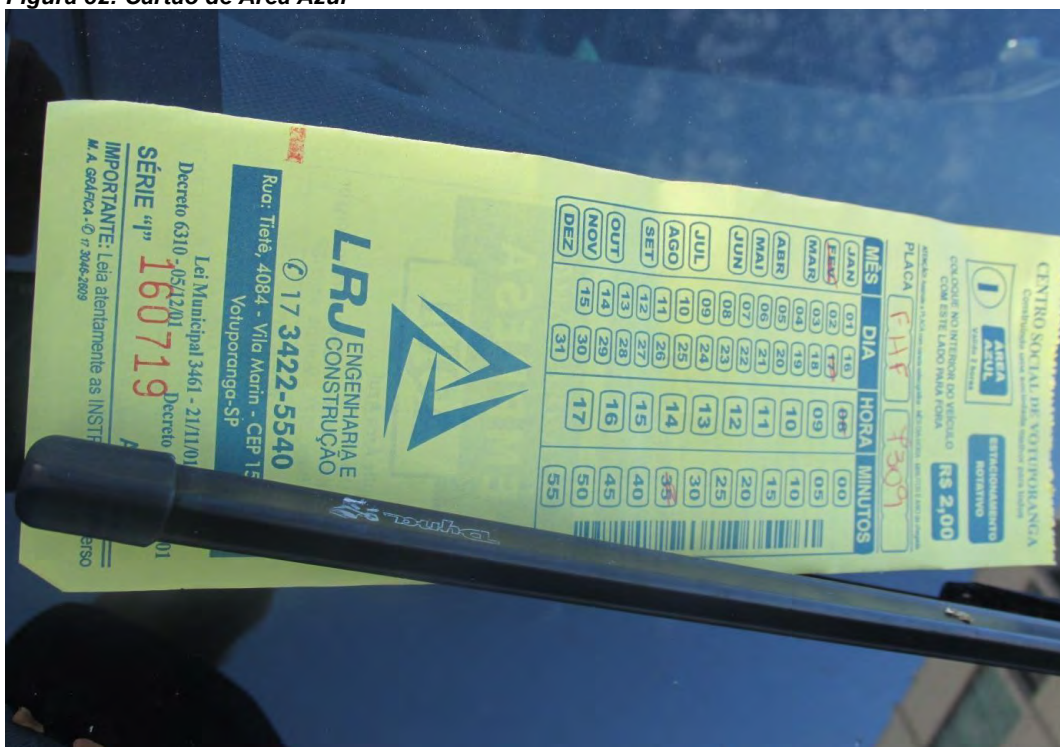


Foto: Comap



Figura 33:Área Azul



Fonte: Comap

O parquímetro é um sistema de controle de vagas rotativas que pode controlar uma ou mais vagas ao mesmo tempo. O painel do parquímetro identifica a vaga e o usuário se dirige a ele para efetuar o pagamento que pode ser por diversos meios, dependendo do sistema, tais como, cartão pré-pago, cartão de crédito ou até mesmo dinheiro. No exemplo de cartão pré-pago o usuário adquire um cartão parecido com um cartão telefônico que deverá ser inserido no parquímetro. Automaticamente, os dados são enviados à central de operações instalada na central de controle, liberando a vaga para o usuário. O processo vai disparar o cronômetro de forma regressiva. Ao sair, o mesmo procedimento deve ser repetido para que o tempo de uso seja paralisado. O inconveniente deste método é o custo de implantação e manutenção dos equipamentos. As figuras a seguir ilustram este método.



Figura 34: Parquímetro



Foto: DBA Tecnologia

Figura 35: Parquímetro



Foto: DBA Tecnologia



Figura 36: Central de Controle de Estacionamento

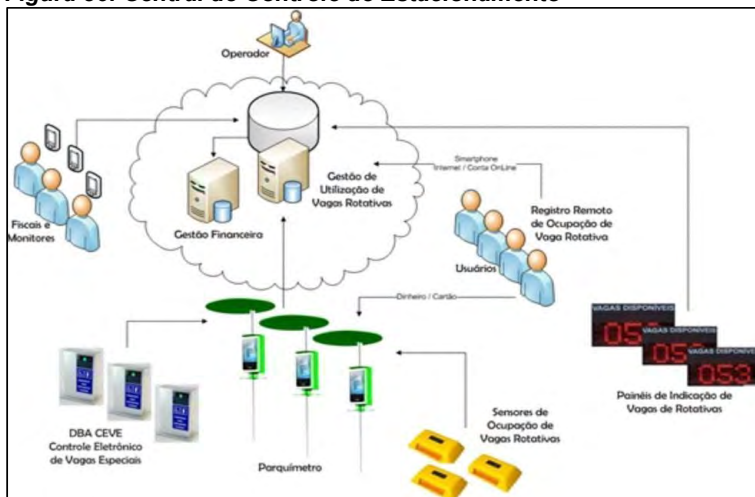


Foto: DBA Tecnologia

Uma das tecnologias mais modernas na gestão de estacionamento rotativo é a realizada por *tags* (dispositivo eletrônico) instalado no vidro do veículo. Nele o usuário compra um *tag* e o coloca no vidro, esse *tag* se comunica a sensores nas vagas. Cada vaga tem um sensor e pode controlar se está disponível ou não, quando um usuário estaciona o veículo ele faz automaticamente o controle do usuário e começa a computar o tempo de estacionamento.

Figura 37: Sistema de Tags

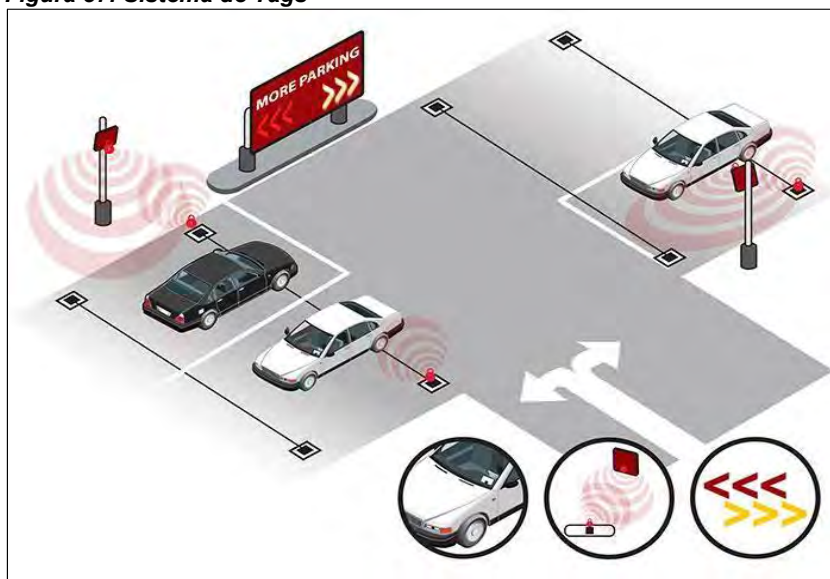


Foto Kolla Korn Corporation Limited



Com esse método é possível controlar todas as vagas, sabendo as ocupadas e o tempo de permanência em cada uma delas. Através do celular o usuário pode ser encaminhado para a vaga livre mais perto. O pagamento é feito por cartão de crédito ou compra de créditos antes do uso. Esse sistema já é utilizado na cidade de Catalão em Goiás e Águas de São Pedro em São Paulo.

Os aplicativos para controle de estacionamentos em vias públicas são a mais recente inovação nesse segmento. O usuário deve baixar o aplicativo em seu celular ou *tablet* e fazer um cadastro no seu primeiro uso, informando dados pessoais e do veículo. Podem ser acrescidos créditos e utilizados conforme o uso ou até mesmo pagamentos realizados conforme o uso, sempre debitados no cartão de crédito. Ao estacionar o carro, acessa o aplicativo informando do início do uso, podendo informar o tempo que permaneceu estacionado. O aplicativo define pelo GPS a posição do motorista e registra por quanto tempo ele ficou parado na vaga. No aplicativo existe o controle de tempo na vaga e quantidade de créditos disponível. Existe também a possibilidade de se implementar o controle de vagas disponíveis, assim quando uma pessoa deseja ir a uma determinada região verifica se existem vagas disponíveis, isso pode ajudar no tráfego, pois caso não tenha vagas a pessoa pode optar por mudar o horário de sua viagem. Este método de cobrança de estacionamento rotativa tem crescido e é utilizado em cidades como, São José dos Campos no Estado de São Paulo, Balneário Camboriú em Santa Catarina e Rio Verde em Goiás. O inconveniente deste método é o não atendimento para as pessoas que não possuem celular ou para usuários de passagem para as quais seria necessário a utilização de um outro método, como um tipo de cartão.



Figura 38: Aplicativo para controle de Estacionamento Rotativo



Foto <http://olhoabertocuritiba.blogspot.com.br/>

O Plano de mobilidade propõe que os atuais cartões passem a ser um complemento a um sistema mais moderno, que permite uma melhor gestão e uma melhor utilização pelos usuários. Modernizar o sistema de cobrança e de fiscalização se faz necessário, mas como a tecnologia nem sempre é acessado por todos sugerimos continuar com os cartões, apenas para pessoas que não consigam utilizar a nova tecnologia, garantindo a igualdade de direitos de todos os cidadãos.

O Plano de mobilidade sugere que o caráter provisório da Área Azul seja transformado

em forma de gestão permanente e legal ou até mesmo, se o município julgar mais vantajoso, que exerça a prestação deste serviço, hoje o serviço prestado pela Autorizatória presta um serviço social importante e deve ser contabilizado na

Na mesma linha, o plano de mobilidade sugere que os estacionamentos privados sejam utilizados para que os veículos não ocupem a via pública, mas entende que seu controle é necessário, pois quando da grande oferta deste serviço o incentivo aos



veículos é maior. A taxaço ou não deste serviço pode ser utilizada como elemento estimulante aos transportes não motorizados ou coletivos. Uma maneira é incentivar os estacionamentos fora da área central, fazendo com que haja a integraço dos modos individuais ao público. O cidadão pode fazer parte do trajeto com seu carro e depois utilizar o transporte público para acessar a zona comercial, seria recomendado um sistema coletivo público diferenciado, com veículos menores e com ar condicionado, atendendo a zona central.

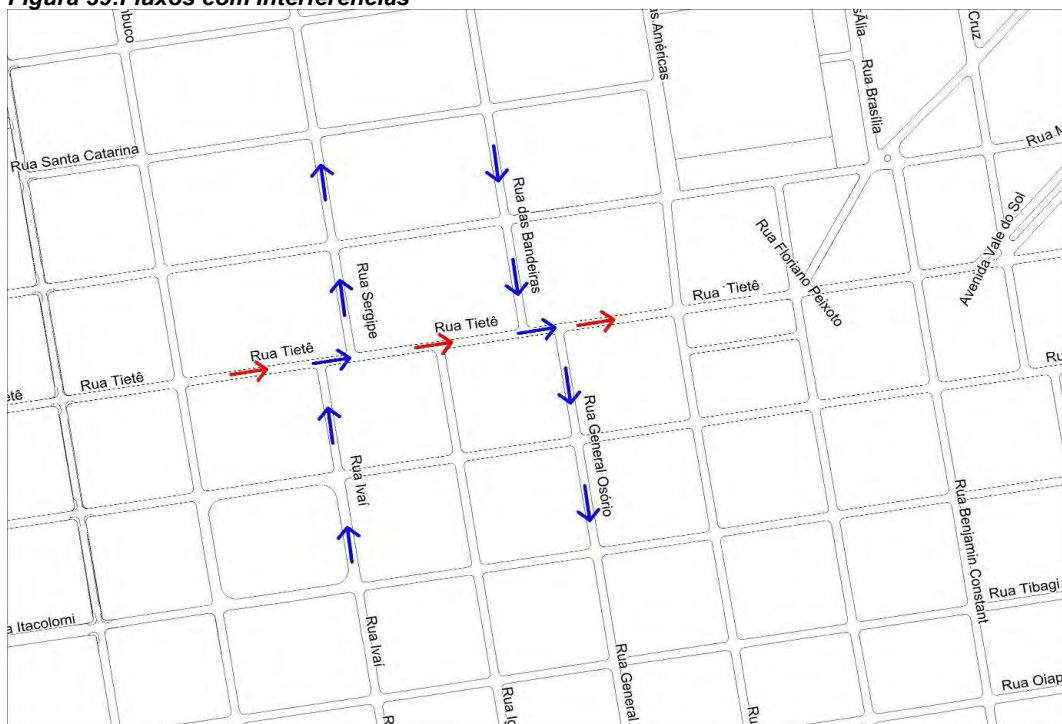
4.2.2.6 Novos Semáforos

Em Votuporanga, principalmente na região central por ser mais antiga, acontecem das vias não serem continuas, existe uma necessidade de conversões para que o fluxo siga. Esse tipo de fluidez do tráfego deve ser controlado, pois gera muitas interferências e entrelaçamentos grandes que por sua vez tendem a gerar atrasos nos fluxos e uma maior incidência de acidentes.

Como sugestão o plano de mobilidade sugere a colocação de semáforos para esse controle. Dois casos usaremos como exemplo, a Rua Ivaí com Rua Sergipe e a Rua das Bandeiras com Rua General Osório. O Fluxo de quem vai do sul ao norte pela Rua Ivaí tem que virar na Rua Tietê e depois na Rua Sergipe, como não tem semáforo neste cruzamento, os veículos que estão na Rua Tietê atrapalham o fluxo destes deslocamentos. Como mostrado na figura a seguir:



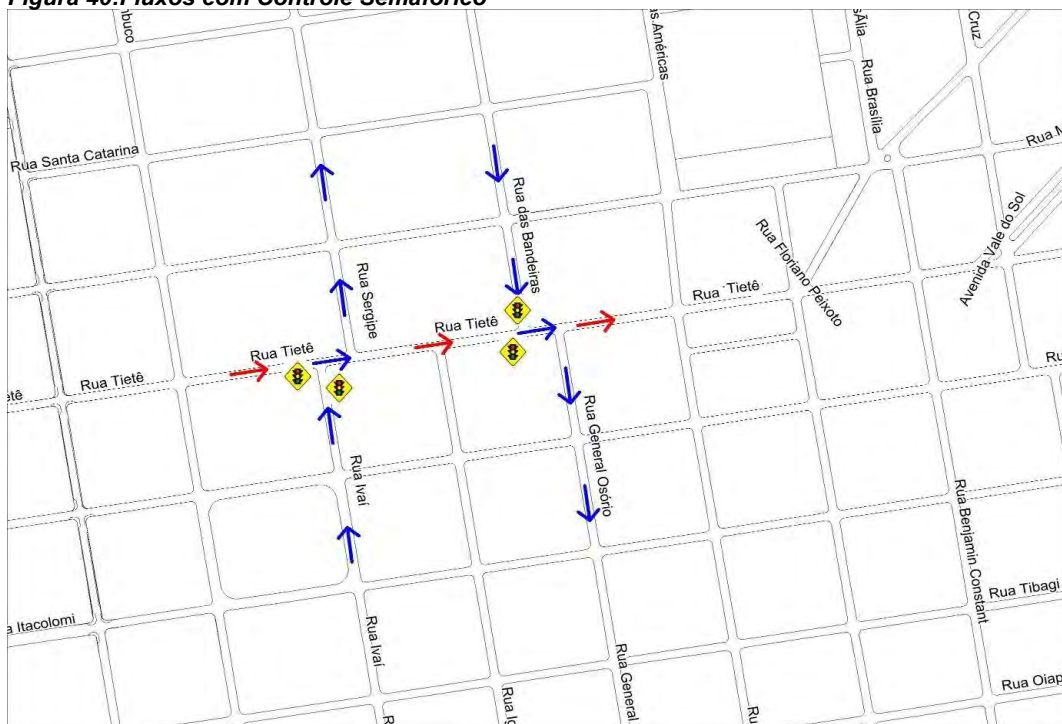
Figura 39: Fluxos com Interferências



Com a colocação de um conjunto semafórico neste cruzamento irá dar maior fluidez e segurança. O mesmo ocorre no sentido oposto, norte ao sul, na Rua das Bandeiras e Rua General Osório. Podemos ver, na figura a seguir, que o fluxo em azul irá circular livremente enquanto o fluxo vermelho é represado pelo semáforo. O mesmo ocorre quando o fluxo azul está represado e o fluxo vermelho livre.



Figura 40: Fluxos com Controle Semafórico



4.2.3 Resumo Diretrizes Sistema Viário

Objetivo

Melhorar as condições de mobilidade e a infraestrutura viária do município de Votuporanga

Diretrizes

- Proporcionar infraestrutura de qualidade dentro do município.
- Diminuir o tempo de viagem entre pontos específicos do município.
- Melhorar Fluidez do Tráfego
- Aumentar Segurança Viária
- Conceder acesso e mobilidade adequados para bairros mais afastados.
- Melhorar Estacionamento na Área Central e garantir maior Rotatividade

Metas e Prazos

- Diminuir número de cruzamentos nas vias arteriais: Médio Prazo
- Eliminar conversões a esquerda em vias com dois sentidos, seja dupla ou simples:

Curto Prazo

- Implantação de Novos Semáforos: Médio Prazo
- Redução da porcentagem de veículos utilizados para deslocamento: Longo Prazo



- Implantar novas faixas de retenção para Motos e Bicicletas: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Levantamento de pontos de maior número de acidentes e posterior plano de intervenções.
- Eliminação das conversões a esquerda na Avenida São Paulo
- Colocação de semáforos nos cruzamentos da Rua Tietê com Rua Ivaí e Rua Tietê com Rua das Bandeiras.

Indicadores

- Índice de satisfação dos usuários das vias
- Tempo de viagem entre pontos específicos
- Número de Acidentes de Trânsito



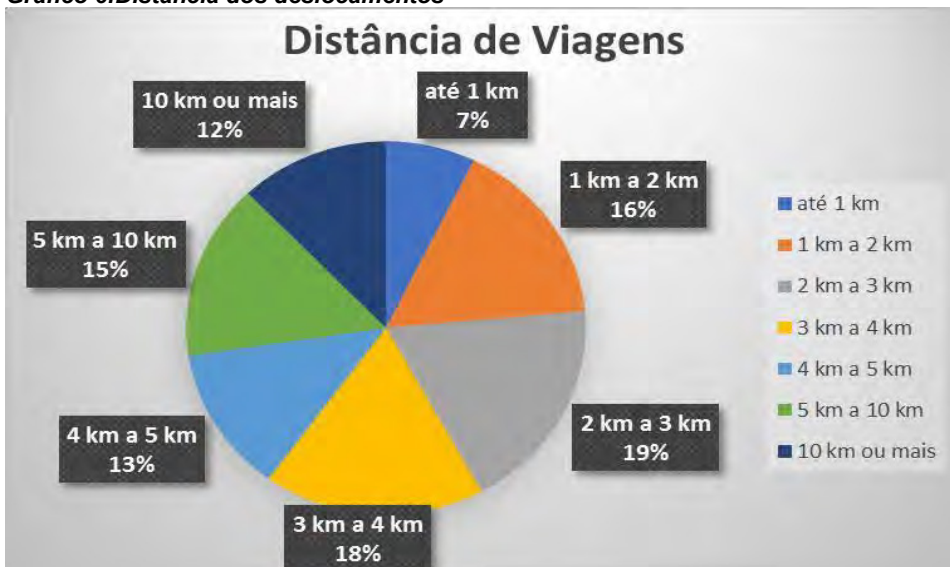
4.3 Pedestres (Calçadas)

4.3.1 Circulação a pé

Em inúmeras cidades do Brasil, e do mundo, um dos principais modos de transporte é a pé. No Brasil, em média, 36% dos deslocamentos são neste modo e, estima-se, que em Votuporanga sejam realizadas cerca de 26.000 viagens a pé, ou seja, cerca de 14% dos deslocamentos. As viagens a pé são as mais naturais e mais eficientes, pois não poluem, não geram trânsito nas cidades e exigem pouco estrutura nas vias, principalmente quando comparadas com as necessidades de infraestrutura requerida pelos outros modais, principalmente os motorizados. Além disso são as que proporcionam uma grande interação entre as pessoas e destas com a estrutura urbana, tais como, o comércio, os serviços, a paisagem urbana, como praças, obras de arte, dentre outras. Outro benefício a se destacar é para a própria saúde das pessoas que, ao caminharem, estão se exercitando de forma natural. A eficiência energética nos deslocamentos dos seres humanos é uma das maiores do reino animal, perdendo apenas para algumas aves. A topografia e a dimensão urbana de Votuporanga também favorecem este tipo de deslocamentos. Com longos trechos planos e com distâncias entre os bairros mais afastados e a região central em torno de 5 quilômetros, a cidade favorece os deslocamentos a pé que devem ser incentivados e estimulados junto à população. O gráfico a seguir mostra como são as distâncias dos deslocamento médios das pessoas em Votuporanga, demonstrando com a possibilidade de migração para deslocamentos a pé é plenamente viável. Deve ser feito um trabalho intenso de incentivo através de campanhas, mostrando os benefícios a saúde, ao meio ambiente e a qualidade de vida:



Gráfico 6: Distância dos deslocamentos



A circulação de pedestres é muito importante para o cotidiano das cidades, para tanto é importante as condições dos passeios ou calçadas. A boa circulação faz com que o pedestre se desloque mais rápido e com maior segurança. É necessário classificar o pedestre como o elemento com maior prioridade dentro da cadeia de transportes. Por ser o mais fraco na cadeia os outros modais devem dar prioridade a ele, assim preservando os pedestres. Esta consciência é muito importante para se evitar acidentes. Prioridade que não significa compromisso (ou sua falta) com a estrutura de circulação, com as regras, com as leis e, sim, por se tratar da mais singela forma de locomoção, a mais natural, de menor custo econômico e ambiental para a sociedade e, principalmente, a mais frágil em situação de eventual choque acidental.

Sem dúvida nos últimos anos está consciência de priorização dos deslocamentos por meio não motorizado, incluindo o caminhar, veem se difundindo. Mas há ainda muito a evoluir. Seguindo esse raciocínio, fica difícil aceitar, por exemplo, que a responsabilidade pela construção e manutenção de calçadas deva ser custeada pelos proprietários dos imóveis. Por que motivo o Estado pode gastar dinheiro proveniente de arrecadação de impostos na pavimentação e manutenção de vias para a circulação de carros e motocicletas e não deve fazer investimento nas vias destinadas a circulação a pé? Construir e manter adequadamente uma calçada



em frente a um edifício privado não é valorizar o tal edifício e, sim, cuidar de um sistema viário de interesse público, destinado à circulação de qualquer cidadão. Muito mais coletivo do que o leito carroçável das ruas, onde só circulam aqueles que possuem carros, motocicletas ou bicicletas. Finalmente, mostrando a importância do modo de transporte a pé, destacamos que para acessar os mais diversos modos de transporte, incluindo automóvel, ônibus e a própria bicicleta, utilizamos o modo a pé, e, enfim, seguindo essa forma de entendimento, de que a circulação de pessoas a pé de forma segura é fundamental para garantir que a cidade seja coletiva, pela convicção de que quanto mais proporcionamos condições de as pessoas andarem a pé, mais a cidade se humaniza.

Afim de garantir a inclusão social a todos é necessário garantir que as calçadas sejam todas do padrão e normas da ABNT. Para isso a prefeitura tem que assumir a responsabilidade sobre os passeios de todo o município. Neste sentido a prefeitura já vem atuando, como mostrado no relatório da segunda etapa, com o desenvolvimento e implantação de calçadas como mostram as figuras a seguir.

Figura 41: Calçadas

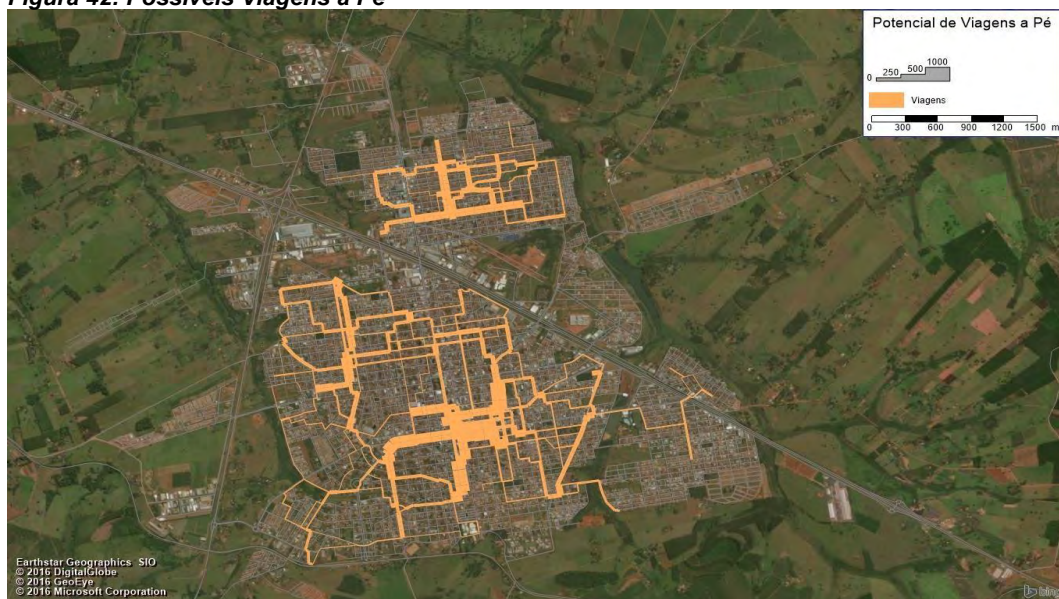


Foto: Comap



O plano de mobilidade propõe que, inicialmente, se defina os locais a serem avaliados para a posteriormente se implantar uma padronização das calçadas no município de Votuporanga. A princípio o município possui aproximadamente 1.000 quilômetros de calçadas e o poder público tem como dever manter e padronizar toda esta extensão. Para o auxílio na decisão de quais regiões devem ser priorizadas o plano de mobilidade usou mão da macrossimulação com os dados da matriz origem destino, foram separadas as viagens com distância inferior a 1,5 km e alocadas na rede viária (somente calçadas) para verificar os principais eixos de deslocamentos, vale ressaltar que as viagens intrazonais não aparecem nesta análise, o que limita as conclusões, mas é um bom indicativo das regiões prioritárias. A figura a seguir mostra essa alocação:

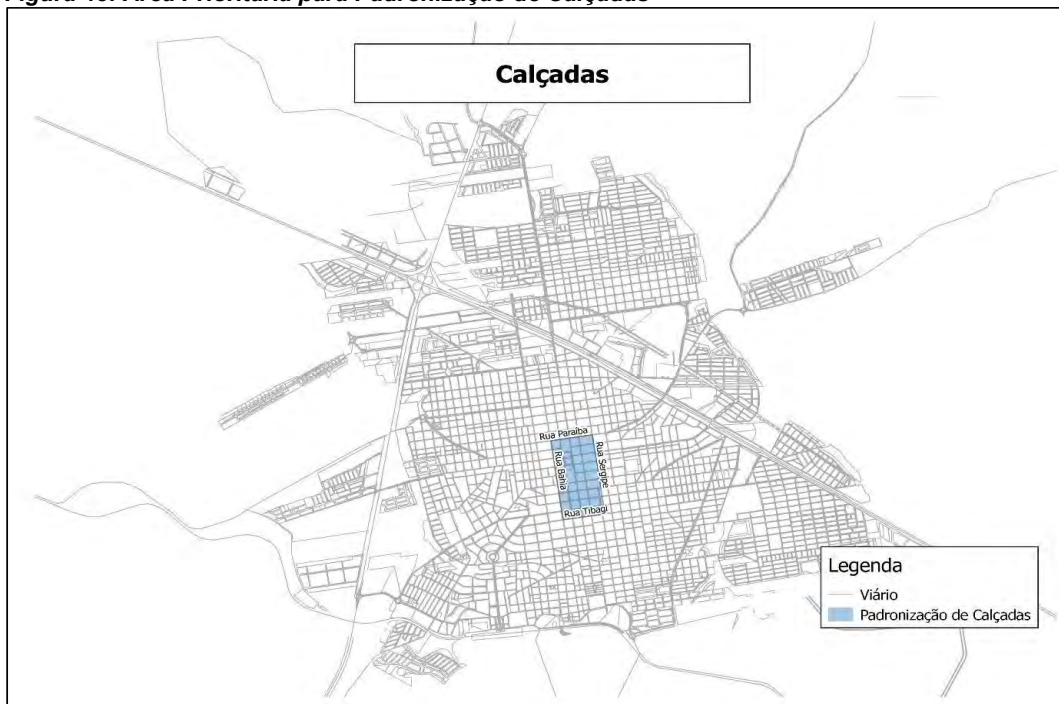
Figura 42: Possíveis Viagens a Pé



Deve-se priorizar inicialmente a região central, como mostra a figura abaixo, com aproximadamente 20 quilômetros de calçadas e onde se concentram áreas com grande movimentação de pedestres, tais como, terminal de transporte, áreas de comércio, atrações turísticas, proximidades de hospitais, escolas e templos religiosos. A região da praça da Matriz já sofreu uma grande transformação, adaptando os passeios as necessidades de todos.



Figura 43: Área Prioritária para Padronização de Calçadas



Fonte COMAP

Depois de definidos os locais prioritários deve se fazer uma avaliação das condições das calçadas de forma a se identificar:

- Irregularidades no piso (buracos, “montinhos” etc.). Todo tipo de irregularidade no calcamento que dificulta ou impede o trânsito de pedestres (especialmente os com mobilidade reduzida) ou que ofereçam risco ao pedestre (torcer o pé, por exemplo) e que não sejam temporários e nem estejam cercados e sinalizados apropriadamente (obras da companhia de água, por exemplo, estariam fora.). A ideia é que se Trafegue com um carrinho de feira, uma mala de viagem e detectar se e onde ele “empaca”. Calçada lisa, sem imperfeições, permite caminhar e rodar sem solavancos;



Figura 44: calçada livre de obstáculos



Fonte: mobilize

- Largura mínima de 1,20 m, conforme norma ABNT, Calçadas muito estreitas impedem ou dificultam a passagem de pessoas idosas e cadeirantes. O Ministério das Cidades distingue calçada de passeio: - Calçada é todo o pavimento de pedestres, com o mínimo de 1,20 m
Passeio: é a faixa livre, que deve ter mais de 0,90 m.



Figura 45: calçada sem largura mínima

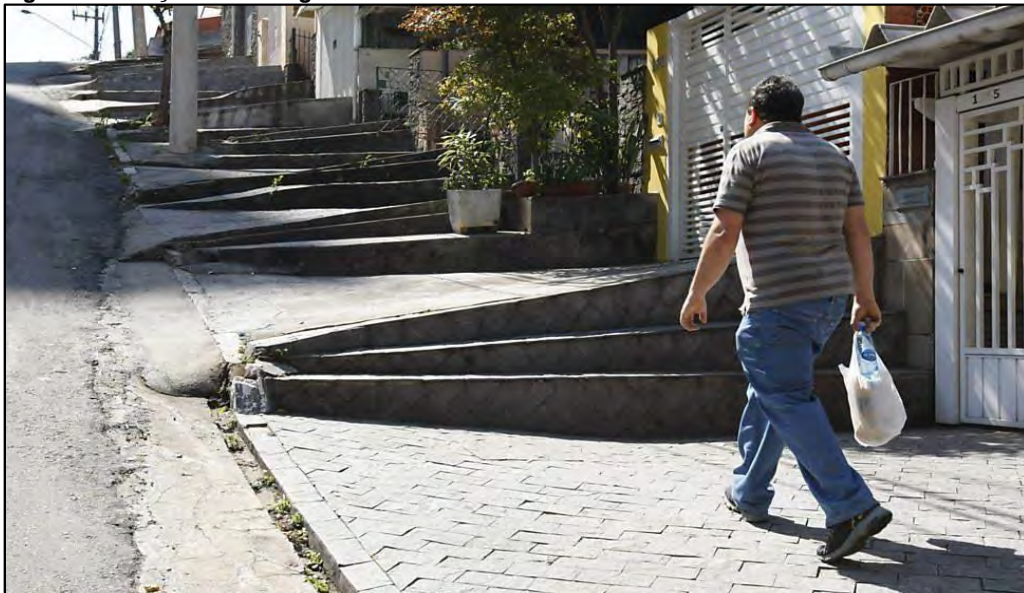


Fonte: mobilize

- Degraus que dificultam a circulação. Degraus e elevações que ocupam toda a largura da calçada ou do passeio, que obriguem as pessoas especialmente os com mobilidade reduzida, como usuários de cadeiras de rodas, idosos, pedestres com carrinhos de bebê) a seguirem o trajeto pelo leito carroçável da via. Calçada sem degraus, permite a passagem de cadeiras de rodas mesmo em ruas em declive.



Figura 46: Calçada com degraus



Fonte: Mobilize

- Outros obstáculos, como postes, telefones públicos, lixeiras, bancas de ambulantes e de jornais, entulhos etc. Verificar também se há postes, cestas de lixo, carros estacionados ou outros objetos que impeçam a passagem.

Figura 47: Obstáculos nas calçadas





- Existência de rampas de acessibilidade. Verificar a existência de rampas em todas as esquinas, alinhadas com as faixas de pedestres.
- Observar se a inclinação é adequada e não oferece risco aos cadeirantes. As calçadas devem possuir rampas de acordo com a norma, com piso podotátil.

Figura 48: Piso Podotátil



- Iluminação adequada da calçada. Calçadas mal iluminadas trazem insegurança aos pedestres e podem provocar acidentes.

Figura 49: Iluminação nas Calçadas/Faixa de Pedestre





- Sinalização para pedestres. Verificar a presença ou ausência de faixa de pedestres, semáforos e placas para pedestres. Faixa de pedestres bem demarcada com piso podotátil nas esquinas+ semáforos especiais para pedestres com sinalizadores sonoros para deficientes visuais + placas orientativas aos pedestres.

Figura 50: Sinalização



- Paisagismo para proteção e conforto. Árvores, canteiros e gramados melhoram a condição ambiental para quem caminha nas vias urbanas. O ideal é que as ruas tenham bancos ou pontos de descanso protegidos por vegetação.

Outros indicadores de conforto para o pedestre, como o nível de ruído e a poluição atmosférica, mas de forma intuitiva, já que seria necessário um ferramental apropriado. Por outro lado, está coleta de dados pode ser observável por qualquer pessoa que caminhe e observe o ambiente urbano.



Figura 51: Calçada Harmoniosa



De forma geral, os municípios brasileiros atribuem a construção e conservação das calçadas aos proprietários dos imóveis. Além de ser considerada inconstitucional por vários juristas, a imposição explica a falta de padrão nas calçadas em todo o país. Desta forma o plano de mobilidade propõe que esta questão seja amplamente discutida e que, caso seja mantida a responsabilidade pela conservação das calçadas aos proprietários dos imóveis, que seja implementada uma política de fiscalização do cumprimento das normas. Em uma avaliação geral as calçadas no Brasil são muito mal avaliadas e, portanto, c município de defender a ideia de que todas as calçadas sejam planejadas, construídas e mantidas pelo poder público. São as prefeituras e suas equipes de engenheiros e arquitetos que têm a melhor condição de projetar e contratar serviços para manter as calçadas em boas condições. As grandes cidades mundiais, que apresentam bons sistemas de calçadas, como Nova York, Barcelona, Paris ou Berlim, mantêm a conservação dessas faixas sob estrito controle das prefeituras. Assim, reiteramos, calçadas são parte da rua e devem ser feitas e mantidas pelas prefeituras.



A seguir é apresentado um resumo de um projeto da Prefeitura da Cidade de São Paulo, que visa conscientizar e sensibilizar a população sobre a importância de construir, recuperar e manter as calçadas da cidade em bom estado de conservação. Contribuir para melhorar a paisagem urbana, a acessibilidade, o resgate do passeio público pela calçada e a socialização dos espaços públicos, são objetivos do Programa Passeio Livre. Em janeiro de 2012 foi regulamentada a Lei nº 15.442, que estabelece um novo padrão de fiscalização para as calçadas da cidade de São Paulo. Se um passeio ou praça pública é acessível a uma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, podemos afirmar que qualquer cidadão conseguirá usufruir deste espaço. A conquista da acessibilidade, que a princípio serviria para atender a pessoas com deficiência, beneficia a população, sendo portanto, uma conquista de toda a sociedade.

Para organizar o passeio público, o projeto definiu um novo padrão arquitetônico que divide as calçadas em faixas. As calçadas com até 2 metros de largura serão divididas em 02 faixas diferenciadas por textura ou cor e as com mais de 2,00 metros, em 03 faixas, também diferenciadas, como mostra a ilustração abaixo.

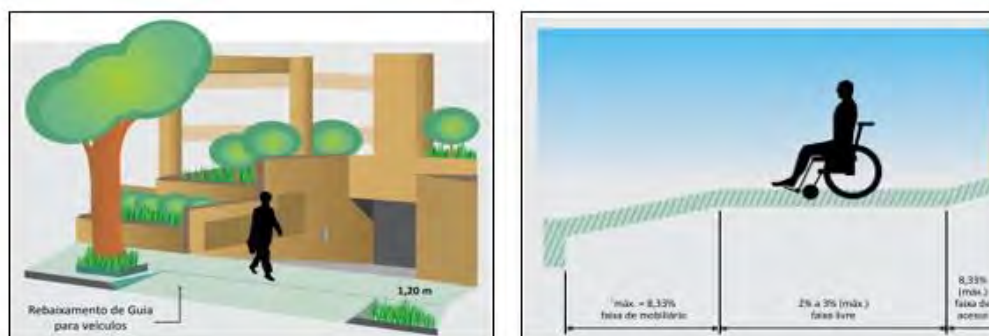


- 1º Faixa de serviço é destinada à colocação de árvores, rampas de acesso para veículos ou portadores de deficiências, poste de iluminação, sinalização de trânsito e mobiliário urbano como bancos, floreiras, telefones, caixa de correio e lixeiras.



- 2ª Faixa livre é destinada exclusivamente à circulação de pedestres, portanto deve estar livre de quaisquer desníveis, obstáculos físicos, temporários ou permanente ou vegetação. Deve atender as seguintes características:
 - Possuir superfície regular, firme, contínua e antiderrapante sob qualquer condição;
 - Possuir largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros);
 - Ser contínua, sem qualquer emenda, reparo ou fissura. Portanto, em qualquer intervenção o piso deve ser reparado em toda a sua largura seguindo o modelo original.

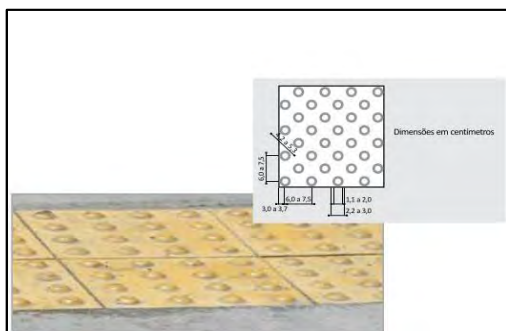
Nos acessos de veículos em garagem é fundamental preservar a faixa livre no centro da calçada. Essa faixa deve acompanhar a inclinação da rua e não ter inclinação transversal maior que 2% (como mostra a figura abaixo). A faixa de mobiliário e a de acesso a edificações poderão ter inclinações superiores em situações topográficas atípicas, como mostram as figuras a seguir.



A esquina é o ponto principal de uma calçada, portanto, precisa estar desobstruída para permitir a circulação e a permanência de pedestres. Além das especificações anteriores, as esquinas têm um item a mais: as rampas de acesso às faixas de travessia de pedestres. Além, claro, de serem pontos de intensa circulação, por isso devem estar livres de obstáculos. Observe as seguintes especificações: o mobiliário de grande porte, como bancas de jornais, tem de ficar a 15 metros das esquinas e os mobiliários de médio e pequeno porte - como telefones, lixeiras, entre outros, precisam ficar a 5 metros.

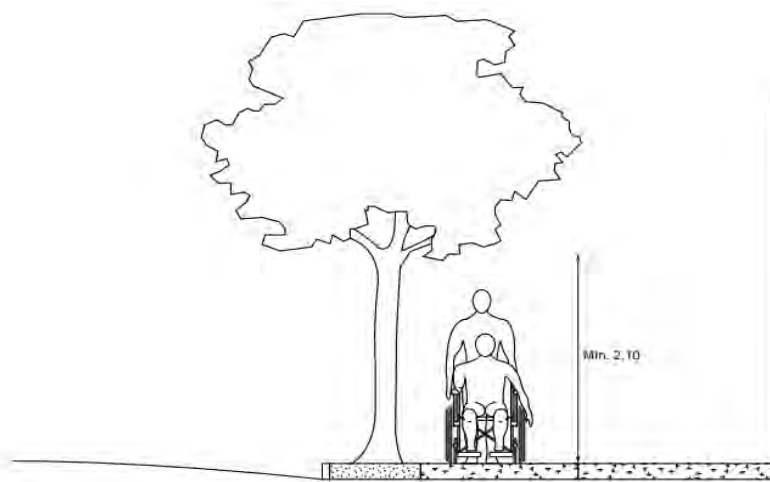


Pisos especiais de orientação ao pedestre, para uma pessoa com deficiência visual, uma das atividades mais difíceis é sua locomoção independente, utilizando as informações e os recursos disponíveis. Estas informações são captadas por meio do uso das percepções táteis, sendo feita também pela bengala e pelos pés. A sinalização tátil no piso pode ser do tipo de alerta ou direcional e ambas devem ter cor contrastante com o resto do pavimento.



A sinalização tátil de alerta deve ser instalada nas seguintes situações:

- Obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base. A superfície em volta do objeto deve estar sinalizada em um raio mínimo de 0,60 metro (conforme figura abaixo).
- Rampas para portadores de deficiência, com largura de 0,25 a 0,50m e afastada 0,50m do término da rampa (conforme figura abaixo).

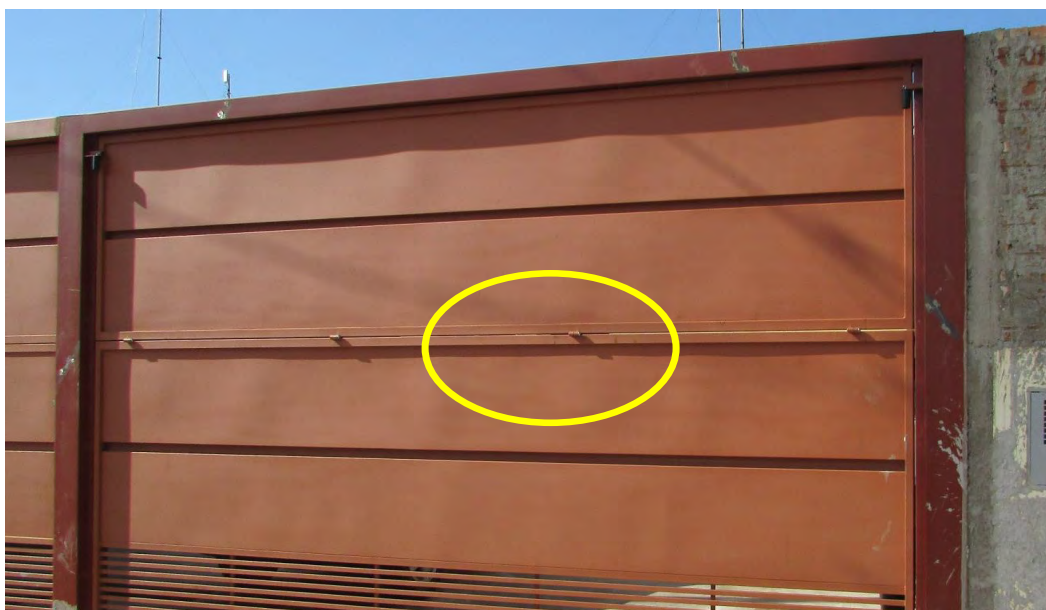


- Representação altura de obstáculos suspensos.
- Exemplo de portões regulares e irregulares:

Regulares:



- Foto 01 - Detalhe do basculante corretamente posicionado, para abertura interna do portão.



• Foto 02 - Portão com articulação interna ao lote.



• Foto 03 - Portão basculante para fora, porém, sem sua varredura incidir sobre o passeio público, braços e eixo corretamente posicionados.



Irregulares:



- Foto 04 – Braços internos ao portão, por consequência a abertura é externa ao lote atingindo o passeio público.



- Foto 05 – Abertura do portão para o passeio público. Material de construção estocado de forma irregular, causando o impedimento da passagem ao longo da calçada.



- Foto 06 – Portão basculante com abertura externa.



As principais leis e normas técnicas brasileiras sobre a construção e manutenção de calçadas são apresentadas a seguir:

- **Norma técnica**

NBR 9050

Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos

<http://www.mpdft.gov.br/sicorde/NBR9050-31052004.pdf>

- **Leis federais**

Lei 7.853/1989

Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7853.htm

Lei 8.160/1991

Dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de pessoas portadoras de deficiência auditiva.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8160.htm

Lei 10.098/2000

Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm

Lei 10.048/2000

Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.



- Cartilhas

Cartilha do Programa Passeio Livre - Prefeitura da cidade de São Paulo

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/cartilha-do-programa-passeio-livre.pdf>

Rampa préfabricada em microconcreto armado para rebaixamento de calçada – Manual de execução (CPA / São Paulo)

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/rampa-prefabricada-em-microconcreto-armado.pdf>

Manual de Calçadas de Piracicaba (Prefeitura de Piracicaba - SP)

<http://www.ipplap.com.br/docs/cartilha%20calçadas.pdf>

Cartilha Porto Alegre Acessível para Todos (Prefeitura de Porto Alegre – RS)

http://www.sindpoa.com.br/cartilha_porto_alegre_acessivel.pdf

Cartilha de Calçadas de Ariquemes (Prefeitura de Ariquemes – RO)

http://www.ariquemes.ro.gov.br/Guia_Acessibilidade_Urbana_de_Belo_Horizonte
<http://www.bhtrans.pbh.gov.br>

Manual de Vias Públicas e Calçadas de Cuiabá (Prefeitura de Cuiabá – MT)

http://www.cuiaba.mt.gov.br/upload/arquivo/manual_de_vias_publicas_calçadas.pdf

Manual técnico de arborização urbana (Prefeitura de São Paulo)

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/manual-tecnico-de-arborizacao-urbana.pdf>

Mobilidade acessível na cidade de São Paulo (Prefeitura de São Paulo)

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/mobilidade-acessivel-na-cidade-de-sao-paulo.pdf>

Cartilha de calçadas de Blumenau (Prefeitura de Blumenau – SC)



<http://www.mobilize.org.br/estudos/32/cartilha-de-calcadas-de-blumenau-sc.html>

Cartilha Calçada Cidadã de Guarapari (Prefeitura de Guarapari – ES)

http://www.guarapari.es.gov.br/v3/phocadownload/Download-geral/cartilha_calcada_cidada_guarapari_es.pdf

Cartilha de calçadas de Foz do Iguaçu (Prefeitura de Foz do Iguaçu - PR)

<http://www.pmfi.pr.gov.br/portal2/arquivos/calçadasfoz.pdf>

Cartilha Calçada Cidadã (deputada Mara Gabrilli – 2010)

<http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/cartilha-calcada-cidada---mara-gabrilli---2010.pdf>

- Associações

Cidadãos e especialistas brasileiros se organizam para melhorar a condição das calçadas. Listamos alguns deles:

Associação Brasileira de Pedestres

<http://www.pedestre.org.br/>

Associação Brasileira de Pedestres em São Paulo

<http://www.pedestresp.org.br/>

Guardiões das Calçadas

<http://www.maragabrilli.com.br/guardioesdascalçadas/>

Mão na Roda

<http://maonarodablog.com.br/>

Federação Internacional de Pedestres

<http://www.pedestrians-int.org/>



Rede Nossa São Paulo

<http://www.nossasaopaulo.org.br/>

4.3.2 Acessibilidade Universal

A acessibilidade universal é definida pela NBR 9050 como **“Acessibilidade está relacionada em fornecer condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistema e meios de comunicação informação, por pessoa portadora de deficiência ou mobilidade reduzida”**. Esta preocupação é um dever do poder público e da sociedade como um todo, já que o IBGE estima que aproximadamente 6% da população brasileira, ou seja, 12 milhões de pessoas, possuem algum tipo de necessidade especial.

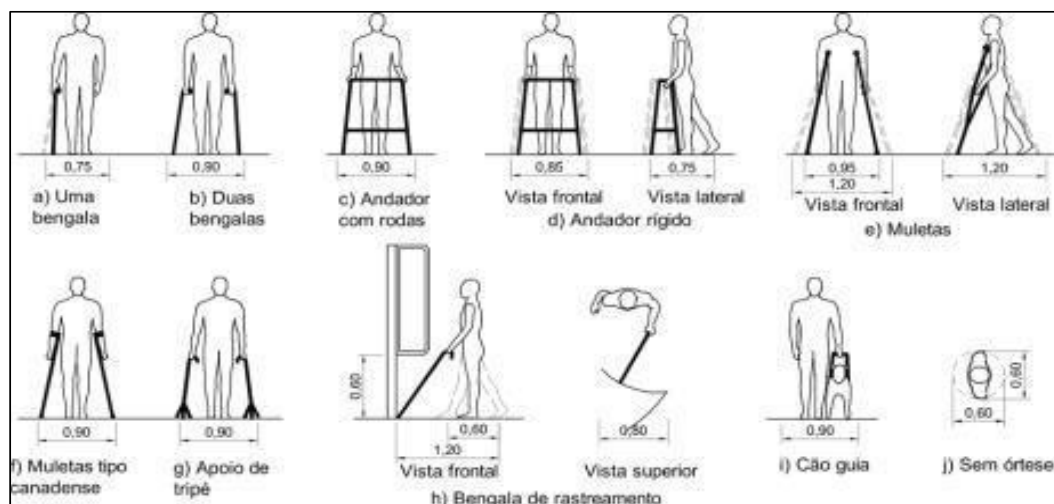
Dentro desta definição o presente plano de mobilidade deve garantir para as pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida as seguintes condições:

- Facilidade e condições adequadas para locomoção nas vias e calçadas do município;
- Sinalização e infraestrutura adequada nas calçadas;
- Facilidades e preferência nas vagas de estacionamento público;
- Acesso facilitado e adequado no sistema de transporte coletivo (ônibus) municipal;

Todos estes temas são tratados no presente plano de mobilidade e devem ser amplamente debatidos e divulgados com a sociedade e, principalmente, com as associações que representam as pessoas com necessidades especiais.

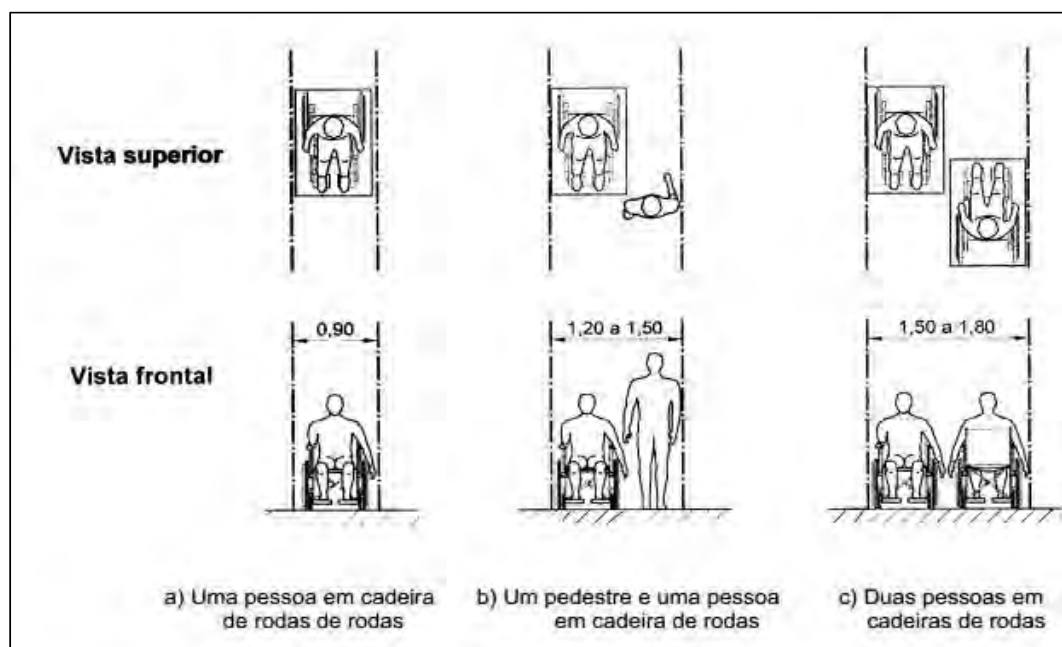
A seguir será apresentado um resumo da norma NBR 9050, principalmente nos itens que afetam diretamente o tema de mobilidade urbana, detalhando as especificações desta norma que devem ser consideradas na elaboração de normas, projetos e políticas públicas do município.

- Dimensões necessárias para o deslocamento de uma pessoa a pé:



Fonte: NBR 9050

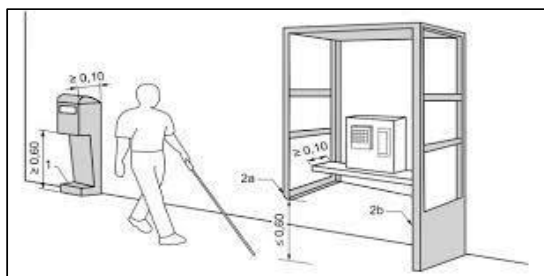
- Dimensões necessárias para o deslocamento de uma pessoa em cadeira de rodas:



Fonte: NBR 9050



- Dimensões para mobiliários em rota acessível



Fonte: UNICAMP

- Símbolos internacionais de acesso



a) Branco sobre fundo azul



b) Branco sobre fundo preto



c) Preto sobre fundo branco

- Símbolos internacionais de deficiência visual



a) Branco sobre fundo azul



b) Branco sobre fundo preto



c) Preto sobre fundo branco



- Símbolos internacionais de deficiência auditiva



Branco sobre fundo azul



Branco sobre fundo preto



Preto sobre fundo branco

- Símbolos para atendimento preferencial



Fonte: ARCTETO

4.3.3 Resumo Diretrizes para Pedestres (Calçadas)

Objetivo

Qualificar o deslocamento a pé no município de Votuporanga.

Diretrizes

- Qualificar as calçadas a fim de promover maior atratividade pelo deslocamento a pé;
- Garantir acesso por deslocamento a pé com completude nos bairros, considerando a moradia e os polos geradores;
- Promover o deslocamento a pé nas centralidades;
- Garantir a segurança dos pedestres;
- Garantir a acessibilidade universal.

Metas e Prazos de implantação

- Revisão da Lei de Obras: Curto Prazo
- Aprovar Decreto de normas de padronização de calçadas: Curto Prazo
- Fiscalizar e avaliar a qualidade da calçabilidade: Curto Prazo
- Elaborar Plano de Caminhabilidade Municipal de Votuporanga: Curto Prazo



- Implantar mobiliário padrão: Médio Prazo

Ações Prioritárias

- Aprovar o Decreto de padronização de calçada: normatiza a instalação, intervenção e manutenção de calçadas, passeios públicos, mobiliário urbano e infraestrutura.
- Alterar as legislações existentes sobre calçadas, autorizando o poder público a instalar, executar, manter, requalificar calçadas de lotes privados e permitir a cobrança por tais serviços do proprietário.
- Vincular à liberação do Alvará de Construção a apresentação de projeto da calçada do lote, assim como para a emissão do Laudo de Vistoria, deverá ser vinculado à obra a execução da calçada.
- Elaborar material gráfico a ser entregue juntamente com requerimento de alvarás de construção, ampliação, reforma e/ou implantação de novos loteamentos, a fim de orientar sobre a execução da calçada conforme a legislação e normativa municipal.
- Fortalecer a fiscalização das calçadas, estabelecendo setores e plano de ação.
- Estabelecer largura mínima de calçadas para abertura de novas vias, em novos loteamentos, considerando as características locais.
- Realizar estudo qualitativo das calçadas a fim de estabelecer índices de caminhabilidade.
- Promover maior segurança aos transeuntes por meio de avaliação e implantação de sinalização adequada por dispositivo semafórico que contemple semáforo de pedestres e instalações de faixas elevadas.
- Aumentar acessibilidade universal: garantir a implantação de sinalização adequada às pessoas com mobilidade reduzida (rampas e passeio com dimensões e qualidade de para transeuntes . NBR 9050) e deficientes visuais (sinalização tátil e sonora-NBR 9050).

- Não admitir a abertura de portões ocupando a área do passeio público assim como suas projeções não poderão incidir sobre o mesmo.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- km de calçadas pavimentadas
- km de calçadas com acessibilidade
- Índice de satisfação dos pedestres



4.4 Cicloviário

4.4.1 Faixas/Vias de bicicletas

Assim com os deslocamentos a pé, o modo de transporte por bicicletas é significativo em várias cidades do mundo e do Brasil. Em Votuporanga estima-se que aproximadamente 3600 viagens são realizadas por bicicletas, o que representa cerca de 2% do total de viagens. A média das cidades brasileira é de 4%, mas em algumas regiões, como a baixada santista, este índice aproxima-se de 20%. Algumas cidades na Ásia, como Tianjin na China, este índice chega a 77% e em Groningen, na Holanda, 50%. A cidade de São Paulo, apesar de todas as dificuldades com a topografia e com as condições de trânsito e estacionamento de veículos nas ruas, é um bom exemplo de priorização deste tipo de transporte, já que nos últimos dois anos vem implantando um projeto arrojado com mais de 400 quilômetros de ciclo faixas. A busca pelo aumento do uso de transportes não motorizados se faz necessária em qualquer plano de mobilidade. É uma diretriz do ministério das cidades a priorização do modo não motorizado, como elemento de reestruturação do sistema de mobilidade das cidades. Assim como no modo a pé, o modo bicicleta são as viagens mais naturais e mais eficientes, pois não poluem, não geram trânsito nas cidades e exigem pouca estrutura nas vias, principalmente quando comparadas com as necessidades de infraestrutura requerida pelos outros modais, principalmente os motorizados. Também proporcionam uma grande interação entre as pessoas e destas com a estrutura urbana, tais como, o comércio, os serviços, a paisagem urbana, como praças, obras de arte, dentre outras, além ser saudável e recomendável para a própria saúde das pessoas que. Estudos mostram que a eficiência energética nos deslocamentos dos seres humanos através de bicicleta é a maior entre o animal, superando as das aves.



Figura 52: Compartilhamento da via entre pedestres e ciclistas

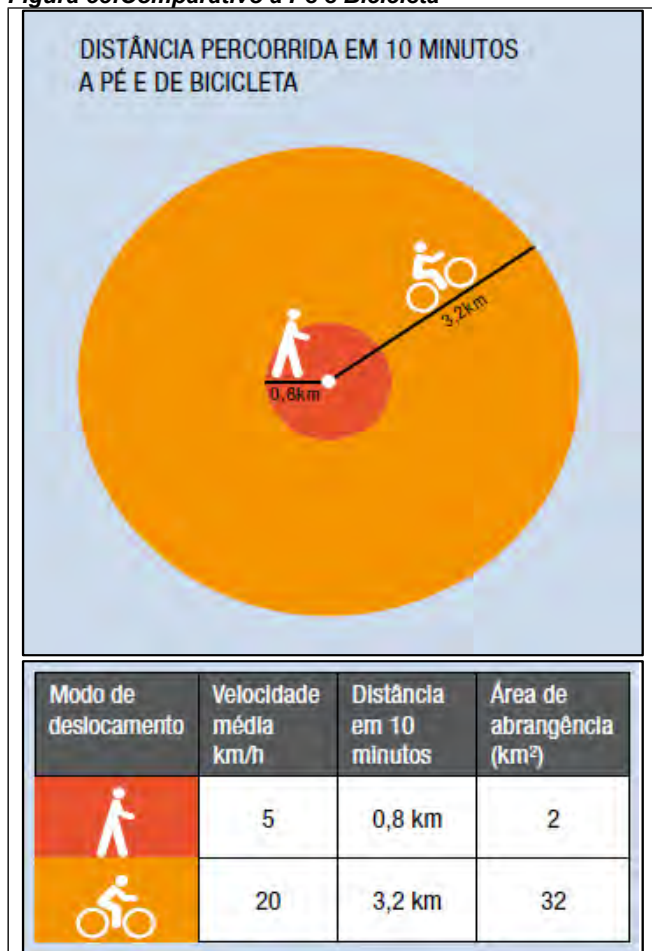


Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente

A topografia e a dimensão urbana de Votuporanga também favorecem este tipo de deslocamentos. Com longos trechos planos, mesmo tendo algumas regiões com rampas e com distâncias entre os bairros mais afastados e a região central em torno de 5 quilômetros, a cidade favorece os deslocamentos de bicicleta. Como mostra a figura abaixo a distância entre o centro de Votuporanga e os bairros mais afastados, pode ser percorrida em apenas 15 minutos com a utilização de bicicletas.



Figura 53: Comparativo a Pé e Bicicleta



Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente

O Plano de mobilidade recomenda tanto o incentivo no investimento nas vias como uma política de divulgação e educação para o uso das bicicletas nos deslocamentos diários. A segurança dos usuários de bicicleta deve ser priorizada e foco de campanhas educativas, juntamente com as de respeito ao ciclista. Por outro lado, a bicicleta não atende a todos os quesitos de abrangência espacial, temporal e da demanda. Quanto à abrangência espacial a bicicleta, salvo raras exceções, serve para viagens limitadas em termos de distância, da ordem de até 5 quilômetros, o que, no caso de Votuporanga não é um problema. Quanto à abrangência temporal, nos dias de chuvas, a bicicleta, salvo raras exceções, deixa de ser uma alternativa de transporte cabendo aos modos motorizados a incumbência de



atendimento à demanda daqueles que, com tempo bom, são ciclistas. Por fim, no quesito de abrangência da demanda, a bicicleta configurasse como uma opção seletiva para pessoas fisicamente aptas. Ao contrário dos modos motorizados, a bicicleta não é um meio de transporte para todos. Obesos, pessoas com dificuldade de mobilidade, idosos, cardíacos, entre outros, estão excluídos, por incapacidade física, da alternativa de uso desse meio, o que não ocorre com os modos de transporte motorizados. Dotar a cidade de infraestrutura exclusiva para a bicicleta é uma decisão que não contempla esses cidadãos. É recomendável estabelecer critérios geométricos (declividade) das ciclovias de forma a atrair o maior número de usuários possível. Para que as pessoas utilizem mais este modal deve ser criada uma infraestrutura que auxilie o usuário, dentre eles, ciclovias, ciclofaixas e locais para serem estacionadas as bicicletas.

Uma ciclovia é um espaço destinado especificamente para a circulação de pessoas utilizando bicicletas. Há vários tipos de ciclovia, dependendo da segregação entre ela e a via de tráfego de automóveis:

- Tráfego compartilhado: não há nenhuma delimitação entre as faixas para automóveis ou bicicletas, a faixa é somente alargada de forma a permitir o trânsito de ambos os veículos. Neste caso, em algumas cidades com Londres, os motoristas de automóvel devem manter uma distância mínima de 3 metros em relação aos ciclistas e, em muitos casos deve reduzir a velocidade para 30 quilômetros por hora. Neste caso, assim como com os pedestres, a prioridade deve ser dada ao ciclista, e ao motorista de automóvel a responsabilidade pela segurança daquele.



Figura 54: Ciclofaixa com Faixa de Retenção para Ciclistas



Fonte: prefeitura de Curitiba

- **Ciclo faixa:** é uma faixa das vias de tráfego, geralmente no mesmo sentido de direção dos automóveis e na maioria das vezes ao lado direito em mão única. Normalmente, nestas circunstâncias, a circulação de bicicletas é integrada ao trânsito de veículos, havendo somente uma faixa ou um separador físico, como blocos de concreto, entre si.



Figura 55: Ciclofaixa



Foto: viatrolebus.com.br

- **Ciclovia:** é segregada fisicamente do tráfego automóvel. Podem ser unidirecionais (um só sentido) ou bidirecionais (dois sentidos) e são regra geral adjacentes a vias de circulação automóvel ou em corredores verdes independentes da rede viária.

Figura 56: Ciclovia



Foto: Cristine Rochol/PMPA



Figura 57: Ciclovía



Fonte: Instituto de Energia e Meio Ambiente

Figura 58: Ciclovía



Foto: transportesptbr.blogspot.com.br

Como exemplo apresentamos na figura a seguir o projeto implantado, com custos relativamente baixos e em um tempo curto, pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo-CET-SP, com mais de 400 quilômetros, em toda a cidade de São Paulo. Ressalto que o projeto se trata de ciclo faixas.



Figura 59: Projeto Básico, utilizado pela CET-SP



Foto: CET/SP SP 400km

A prefeitura de Votuporanga não tem em andamento projetos de construção de ciclovia e nem ciclofaixas.

Na cidade de Votuporanga existe um grande potencial para o crescimento do uso de bicicletas nos deslocamentos. Isto porque muitas viagens são realizadas em trajetos curtos e, portanto, facilmente atendido com o uso das bicicletas. A partir do modelo de transporte desenvolvido para o município foram compiladas todas as viagens com os modais não motorizados e suas respectivas extensões. Na tabela apresentada a seguir percebe-se que 73% dos deslocamentos, ou seja, mais de 132 mil viagens, tem até 5 quilômetros de extensão e, portanto, poderiam ser realizadas por bicicleta. Isto porque segundo Associação Nacional de Transportes Públicos-ANTP uma distância de até 5km é plenamente realizável por bicicleta.



Tabela 8: Viagens por faixa de distância

Distâncias	Viagens	%
até 1 km	13.248	7,27%
1 km a 2 km	29.726	16,31%
2 km a 3 km	33.689	18,48%
3 km a 4 km	32.722	17,95%
4 km a 5 km	22.945	12,59%
5 km a 10 km	27.740	15,22%
10 km ou mais	22.202	12,18%
Total	182.271	100,00%

Gráfico 7: Viagens por faixa de distância



Com base nisso foram analisadas as viagens realizadas atualmente pelos modais motorizado (auto e moto) e que poderiam migrar para a modal bicicleta. Analisando o sistema viário de Votuporanga, temos algumas vias em que o canteiro central tem dimensão suficiente para a instalação de ciclofaixas, assim, a proposta de se implantar ciclovias no canteiro central, nas demais vias, por uma questão de economia, e também porque as vias possuem larguras suficientes, a proposta é de se implantar ciclofaixas, em alguns casos reduzindo o estacionamento nas vias.



Figura 60: Ciclovias propostas





Tabela 9: Ciclovias propostas

NOME	TIPO	EXTENSÃO
Ciclofaixa Alfredo Rodrigues Simões	Ciclofaixa	0,32
Ciclofaixa da Saudade	Ciclofaixa	1,63
Ciclofaixa Espírito Santo / Oiapoque	Ciclofaixa	2,54
Ciclofaixa Goiás	Ciclofaixa	0,89
Ciclofaixa Horácio dos Santos	Ciclofaixa	1,22
Ciclofaixa Padre Izidoro Cordeiro Paranhos	Ciclofaixa	0,59
Ciclofaixa Parque	Ciclofaixa	0,26
Ciclofaixa Prestes Maia	Ciclofaixa	1,27
Ciclofaixa Santa Cruz	Ciclofaixa	1,21
Ciclofaixa Uruguai	Ciclofaixa	1,63
Ciclovía 9 de julho	Ciclovía	0,30
Ciclovía Antônio Augusto Paes	Ciclovía	0,88
Ciclovía CESP	Ciclovía	0,62
Ciclovía CESP	Ciclovía	0,38
Ciclovía Doutor Wilson de Souza Foz	Ciclovía	0,83
Ciclovía Emílio Arroyo Hernandez	Ciclovía	1,56
Ciclovía Jerônimo Figueira da Costa	Ciclovía	1,05
Ciclovía Passini	Ciclovía	2,17
TOTAL		19,36

Como mostra a tabela anterior a proposta aqui apresentada contém uma extensão de aproximadamente 20 quilômetros o que a um custo médio do R\$ 100.000,00 por quilometro, como mostra tabela de custos referenciais a seguir, demandaria um investimento total de R\$ 2.000.000,00.

Tabela 10: Custos de implantação por quilômetro de ciclovias em cidades de diferentes regiões do Brasil (De2006 a 2009)

Cidade/Estado	Valor mínimo por Km em R\$	Valor máximo por Km em R\$
Sorocaba / SP ^I	130.000,00	250.000,00
São Paulo /SP ^{II}	-	670.000,00 **
Rio de Janeiro /RJ ^{III}	50.000,00	1.145.000,00 **
Brasília / DF ^{IV}	200.000,00	250.000,00
Porto Alegre / RS ^V	100.000,00	300.000,00
Aracajú / SE ^{VI}	130.000,00	200.000,00
Rio Branco / AC ^{VII}	100.000,00	200.000,00

Fonte: instituto de energia e meio ambiente

Por outro lado, o projeto traria muitos benefícios, dos quais podemos destacar:

- **Benefícios econômicos**
 - Redução de congestionamentos e necessidades de estacionamentos;
 - Redução de gastos dos usuários (combustíveis, manutenção, etc.);



- Redução dos custos com infraestrutura viária;
- Criação de empregos nos serviços de apoio e pequenos negócios;
- Redução de acidentes de trânsito (média mundial de até 35%);
- Valorização dos espaços públicos;
- Redução de gastos da saúde pública.
- **Benefícios Ambientais**
 - Redução da emissão de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa, como o material particulado, o dióxido de enxofre, óxidos de nitrogênio, CO₂ e compostos voláteis;
 - Redução da poluição sonora;
 - Redução da produção de resíduos gerados pelo transporte motorizado;
 - Redução da contaminação da água.
- **Benefícios Sociais**
 - Redução de internações hospitalares por problemas cardiorrespiratórios;
 - Redução da obesidade, sedentarismo, etc.;
 - Acessibilidade universal;
 - Melhoria da micro acessibilidade (escolas, lazer, etc.);
 - Recuperação de bairros e áreas residenciais em decorrência da moderação do trânsito.

Ressalta-se que, com o tempo, as ciclofaixas mais carregadas e utilizadas possam ser transformadas em ciclovias. E também que outras ciclofaixas possam ser implantadas. O ideal seria que com o tempo todas as ruas do município contasssem com uma ciclofaixa. Esta seria uma medida que fortaleceria o incremento de utilização deste modal. Por princípio, todas as ruas da cidade são cicláveis e universalmente acessíveis. Para tanto, para consolidar a bicicleta como um meio de transporte na cidade, é preciso:

- Não considerar o automóvel como a única forma de deslocamento;
- Dividir o espaço público de uma maneira mais justa e democrática;
- Priorizar a bicicleta e o pedestre em todos os projetos viários;
- Implantar redes de ciclovias e suas infraestruturas auxiliares (bicicletários, sinalização etc.);
- Desenhar e planejar o sistema viário de maneira que o uso da bicicleta e do passeio público seja mais seguro e atrativo.



Para que o sistema ciclovitário seja completo é necessário implantar uma série de diretriz que a seguir destacamos:

4.4.2. Bicicletários

- Estacionamentos de bicicletas: Para o estacionamento de bicicletas são utilizados bicicletários ou paraciclos. Os bicicletários são espaços destinados ao estacionamento de grande número de bicicletas. A localização dos bicicletários está geralmente vinculada a lugares com grande fluxo de pessoas, como escolas, parques, praças, estações de transporte coletivo e demais polos geradores de tráfego. Os paraciclos são um mobiliário urbano específico para o acondicionamento de bicicletas, adequado para garantir o suporte e a amarração das mesmas. Os paraciclos devem estar espalhados por toda a cidade, tanto em áreas comerciais como residenciais, próximos a estações rodoviárias e pontos de ônibus, etc. As figuras a seguir exemplificam estes equipamentos.

Figura 61: Bicicletário



Foto: globo.com



Figura 62: Bicicletário



Foto: mobilize.org.br

Figura 63: Para ciclo



Fonte: instituto de energia e meio ambiente



4.4.3. Sinalização

- Sinalização: nos cruzamentos, a continuidade do percurso deve ser priorizada e muito bem sinalizada, tanto para o pedestre como para o ciclista e o automóvel, permitindo a maior previsibilidade possível dos movimentos dos diferentes condutores. Não deve haver a necessidade de desvios por parte do ciclista e muito menos deve-se fazê-lo descer da bicicleta por falta de prioridade. A implantação de ruas com tráfego moderado permite a convivência entre os diferentes meios de transporte e é muito importante em centros comerciais e regiões com grande fluxo de pedestres. O uso de mobiliário urbano, mudanças de nível, diferentes tipos de pavimento e/ou alinhamento das vias, faixas de segurança elevadas, pequenas rotatórias ou qualquer outro elemento que force o veículo motorizado a reduzir sua velocidade, são técnicas de moderação de trânsito eficientes para que os diferentes meios de transporte convivam sem grandes conflitos. As figuras a seguir ilustram estas situações.

Figura 64: Sinalização em cruzamentos



Fonte: prefeitura de São José dos Campos-SP



Figura 65: Sinalização para proteção de ciclofaixa



Fonte: www.skyscrapercity.com

4.4.4. Campanhas Educativas

- Campanhas educativas: uma política de educação e conscientização pública é um componente fundamental na promoção da bicicleta como meio de transporte. A educação para o trânsito deve priorizar o pedestre e a bicicleta na hierarquia de transportes. A educação de ciclistas, por sua vez, deve começar desde cedo nas escolas, uma vez que as crianças são os primeiros condutores desse veículo não motorizado. Workshops, mapas, websites, audiências públicas, campanhas são meios viáveis de conscientização sobre a importância do ciclismo e a promoção da bicicleta como meio de transporte. O exemplo, como sempre, é a melhor maneira de educar. Em algumas cidades as autoridades se locomovem com transporte público e, muitos, com bicicletas.



Figura 66: Campanhas motivacionais



Fonte: oglobo.globo.com

Figura 67: Campanhas motivacionais



Ffca.pucminas.br



Figura 68: Prefeito de Londres vai trabalhar de Bicicleta



Fonte: revistabicicleta.com.br

4.4.5. Resumo Diretrizes do Sistema Ciclovitário

Objetivo

Criar estrutura ciclável, organizando e proporcionando melhores condições aos usuários

Diretrizes

- *Criação de Estrutura Ciclável: Bicicletário e Vias*
- *Incentivo de Uso das Bicicletas como modo de Transporte*
- Garantir a qualidade de infraestrutura das vias cicláveis, considerando a segurança dos ciclistas e bicicletas.
- Garantir a completude nos bairros e continuidade nos trajetos, considerando moradia e pólos geradores.
- Estudar a possibilidade de transportar bicicletas juntamente ao transporte Coletivo, proporcionando a intermodalidade da bicicleta com diferentes modos de transporte.
- Regulamentação de estacionamentos públicos e privados, para ciclos e bicicletários protegidos, principalmente próximos aos terminais e abrigos de ônibus ao longo da cidade.



Metas e Prazos

- Elaborar e instituir o Plano Municipal Ciclovitário Integrado: Curto Prazo
- Criação da lei do Sistema Ciclovitário: Curto Prazo
- Instalar Bicletário nos principais polos geradores: Médio Prazo
- Criação de uma rede ciclável que abranja a cidade toda: Longo Prazo

Ações Prioritárias

- Dividir o espaço público de uma maneira mais democrática e segura.
- Reduzir o índice de acidentes com ciclistas mediante a implantação de sinalização pertinente e de programa de incentivo e conscientização.
- Melhorar a saúde da população usuária da bicicleta (exercício físico).
- Reduzir os impactos no meio ambiente, causados pela poluição sonora e atmosférica.
- Estudar a possibilidade de transportar bicicletas juntamente ao transporte Coletivo, proporcionando a intermodalidade da bicicleta com diferentes modos de transporte.
- Criar novos bicicletários protegidos, próximo aos principais polos geradores da cidade.
- Revisão do Código de Obras a fim de implantar a obrigatoriedade de bicicletários relacionados com o número de funcionários.
- Incluir a gestão do sistema ciclovitário de forma integrada à gestão da mobilidade.

Indicadores

- Km de vias cicláveis
- Número de acidentes envolvendo ciclistas
- Número de bicicletas adquiridas ao ano
- Número de bicicletários

4.5 Pólos Geradores

Os polos geradores de tráfego são locais ou instalações que devido a sua natureza tem a capacidade de gerar um grande número de viagens. Essas instalações são grandes atratoras e produtoras de viagens o que faz com que seu entorno tenha uma grande solicitação da infraestrutura de transportes: sistema viário, vagas de estacionamento, linhas de ônibus, pontos e terminais de transporte público entre outros. Por isso se faz necessário um tratamento especial para o entorno do pólos



geradores de tráfego. Neste item são tratadas algumas medidas importantes.

4.5.1. Instalação de Faixas Elevadas

As faixas elevadas, conhecidas popularmente como lombo- faixas são destinadas ao conforto e segurança do pedestre para atravessar a via.

São executadas em nível com a calçada, onde o veículo é que tem que parar para dar prioridade de passagem ao pedestre.

Figura 69: Faixa Elevada

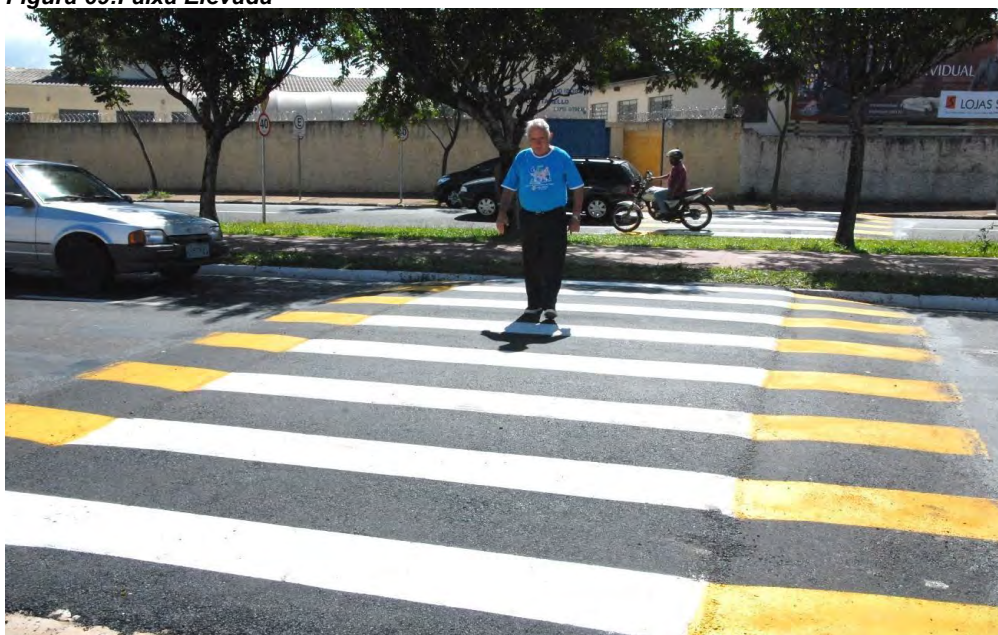


Foto: Prefeitura de Franca

Há normas nacionais para regulamentar sua aplicação, a Resolução do CONTRAN Nº 495 DE 05/06/2014 estabelece estas normas, as faixas devem seguir o projeto tipo, só podem ser executadas em vias com no máximo 40 km/h e são aplicadas em pontos de muita travessia de pedestres e próximos a escolas.

O plano de Mobilidade recomenda a instalação das lombo-faixas nos principais cruzamentos da Rua São Paulo, Rua Alagoas e Rua Pernambuco devido ao seu grande número de pedestres e também nas principais escolas e unidades de saúde.



4.5.2. Tratamento Especial para Escolas

Qualquer local onde se tem uma grande concentração de pessoas já é, por si só, passível de atenção quanto ao tráfego no seu entorno, mas em se tratando de escolas a preocupação é ainda maior.

Por suas características físicas e psicológicas as crianças devem ter atenção especial ao andarem pelas ruas. Elas fazem parte do grupo mais vulnerável no trânsito, suas características físicas, sua atenção e noção do espaço ainda pouco desenvolvidas, juntamente com muitos estímulos podem ser uma grande potencializadora de acidentes.

Por outro lado, o entorno das escolas, via de regra, são passíveis de congestionamentos e redução na fluidez do tráfego, já que nestes locais, nos horários de entrada e saída do período escolar, existe uma grande concentração de veículos que fazem o transporte de alunos, professores e funcionários.

Outra questão importante é que nestas regiões a circulação de pessoas e veículos, bem como a ocupação do espaço urbano, deveria ser um exemplo de “educação no trânsito” e aplicação dos conceitos de mobilidade urbana. Isto porque nestes locais circulam os principais “educadores” da cidade, os pais e professores, bem como as crianças e jovens que serão os futuros cidadãos que circularão pelas vias da cidade. Tratar as escolas como um ponto de educação aos futuros pedestres, ciclistas e motoristas, é muito importante. Fazer-lhes perceber que seguir as regras é uma questão de cidadania e pode auxiliar na redução de acidentes, diminuição da poluição, melhoria da fluidez do trânsito, incentivo ao uso de transporte coletivo e bicicletas, dentre outros.

Neste contexto o plano de mobilidade propõe que no entorno de todas as escolas do município sejam implantadas as seguintes medidas:

- Proibição do estacionamento de veículos, nos horários de entrada e saída dos alunos, nas vias de acesso às escolas permitindo apenas o embarque e desembarque;



- Criação de linhas de transporte coletivo que deverão passar nas proximidades das escolas incentivando desta forma o uso deste modo de transporte e o não uso de automóveis para estes deslocamentos;
- Criação de faixas de ciclovias que deem acesso as escolas incentivando o uso deste modo de transporte;
- Criação de bicicletário junto a escolas, incentivando o uso deste modo de transporte;
- Projetos de sinalização específicos que ensinem as crianças a obedecer às limitações de velocidade, os locais de estacionamento permitido, o uso da faixa de pedestres, dentre outros;
- Limitação da velocidade a 20 Km/hora em todo o quarteirão que circunda a escola;
- Criação de Lombo-Faixas nos cruzamentos próximos a escolas.

4.5.3. Vagas Especiais

O plano de mobilidade propõe que polos geradores de tráfego devem ter vagas especiais para idosos, portadores de necessidades especiais e gestantes. Essas pessoas devem ter sua acessibilidade garantida e uma maneira são as vagas especiais.

4.5.4. Bicicletários

Como vimos anteriormente, uma das diretrizes definidas pelo ministério das cidades quando da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é o incentivo aos modos não motorizados. Com esse intuito se propõe que nos polos geradores de tráfego sejam criados bicicletários, com capacidade para atender todos os interessados em usar a bicicleta como modo de deslocamento.

4.5.5. Calçadas

Como vimos anteriormente, uma das diretrizes definidas pelo ministério das cidades quando da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana é o incentivo aos modos não motorizados, mas as calçadas não só atendem os deslocamentos a pé, a calçada é parte importante, pois atende a todos os modos, pessoas que

100



utilizam automóveis, transporte coletivo e bicicletas vão necessitar das calçadas em algum momento de seu deslocamento. Com essa visão se propõe que nos polos geradores de tráfego sejam prioridade a adequação das calçadas

4.5.6. Resumo Diretrizes Polos Geradores

Objetivo

Organizar e proporcionar melhores circulação no entorno dos polos geradores de tráfego.

Diretrizes

- Garantir o livre acesso pelos diversos meios de transporte aos polos geradores.
- Garantir a segurança viária no entorno aos polos geradores.
- Priorizar acessibilidade e calçamentos nos polos geradores.
- Garantir a acessibilidade universal.

Metas e Prazos de implantação

- Aprovar Decreto de normas de padronização de calçadas: Curto Prazo
- Aumentar segurança viária no entorno dos polos geradores: Médio Prazo
- Fiscalizar e avaliar a qualidade da calçabilidade no entorno dos polos geradores: Curto Prazo
- Avaliar presença de vagas para idosos e pessoas com necessidades especiais: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Diminuir velocidade nas vias com escolas e hospitais.
- Implantação de Faixas elevadas nas proximidades de polos geradores de tráfego com maior índice de acidentes.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Número de faixas elevadas instaladas
- Número de bicicletários instalados no entorno dos polos geradores
- Km de calçadas adaptadas instaladas no entorno dos polos geradores



4.6 Tráfego Geral

4.6.1. Operação e disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária urbana

Os procedimentos fluxo, e de carga e descarga de mercadorias nas vias das cidades é um fator que acarreta a diminuição da fluidez, tanto dos veículos como dos pedestres. Por outro lado, esta atividade é primordial para o abastecimento das cidades e, portanto, não pode ser proibida, mas sim, disciplinada. Em grandes centros urbanos já é usual a prática de medidas que visam conciliar as atividades de carga e descarga com a operação diária do sistema viário. Dentre estas práticas podemos destacar:

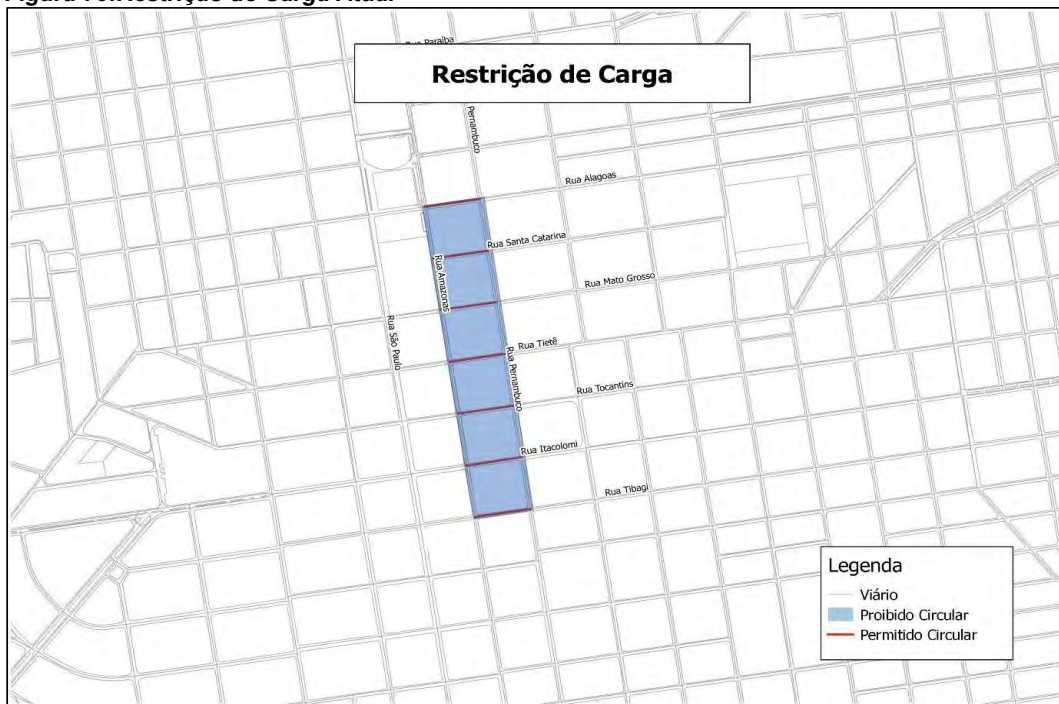
- A limitação de circulação de veículos pesados nas principais vias em determinados horários, principalmente os de pico;
- A limitação do porte dos veículos que fazem carga e descarga com a utilização dos chamados veículos urbanos de carga, denominados VUC's;
- A limitação dos horários permitidos para carga e descarga, priorizando para estas atividades os horários fora dos picos e nos períodos noturnos;

Votuporanga hoje já adota um sistema de restrição de circulação sua limitação é apenas na Rua Amazonas e Rua Pernambuco entre as Ruas Tibagi e Rua Alagoas e seu período é das 8:00 as 18:00. É possível cruzar essas ruas, só não se pode circular nas mesmas.

A figura a seguir mostra a área atual em que os caminhões não podem circular livremente.



Figura 70:Restrição de Carga Atual



São necessários alguns ajustes no sistema atual. Hoje é possível que um caminhão fique parado na área de restrição de circulação, desde que entre na área fora do horário de restrição, com isso a regra não atinge seu objetivo totalmente. Outra permissão é a parada nas vias transversais as vias com restrição de circulação, assim faz com que essas vias tenham problemas de tráfego.

As pesquisas de contagem classificada de veículos realizadas na segunda etapa do presente trabalho, mostram que Votuporanga possui 3 faixas horários com maior concentração de fluxo de veículos nas vias, quais sejam, o da manhã entre as 7hs e as 9hs, o do meio do dia entre as 11hs e as 14hs e o da tarde entre as 17hs e as 18hs.

Desta forma o Plano de Mobilidade Urbana propõe duas alternativas para a prática de restrição de circulação e também para carga e descarga dos veículos de carga, quais sejam:

- Alternativa 1: No horário comercial, das 8:00hs as 18:00hs serão proibidos os procedimentos de carga e descarga, bem como a circulação e estacionamento de todos os veículos de cargas nas zonas de restrição;



- Alternativa 2: No horário comercial, das 8:00hs as 18:00hs, serão proibidos os procedimentos de carga e descarga, bem como a circulação e estacionamento de todos os veículos de carga nas zonas de restrição, fora dos horários de pico será permitido que os veículos urbanos de carga (VUC's), não tenham a restrição.

A figura a seguir mostra exemplos de VUC's, que significa veículo urbano de carga, e se caracteriza como um caminhão de menor porte que possui largura máxima em 2,20 metros, comprimento máximo em 6,30 metros, com capacidade de carga de até 3 toneladas.

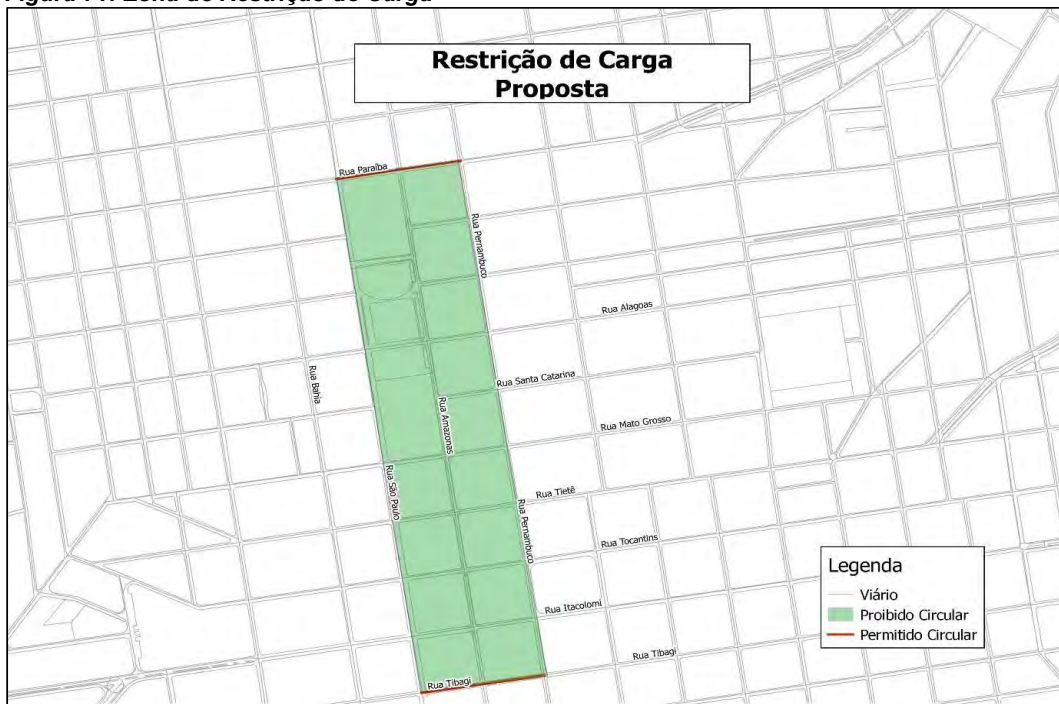


Fonte: Blog "O que é logística"

A princípio zona de restrição seria uma ampliação do que já é feito hoje, passando o sistema de restrição de circulação a vigorar na Rua São Paulo, Rua Amazonas e Rua Pernambuco entre as Ruas Tibagi e Rua Parnaíba, mas com a restrição atingindo todas as vias dentro da área de restrição, excluindo a Rua Tibagi e Rua Parnaíba. Como mostra a figura a seguir. Ressaltamos que a implantação de tal medida deverá ser amplamente discutida com a sociedade civil, principalmente os setores comerciais e industriais, e acompanhada de ampla divulgação e sinalização.



Figura 71: Zona de Restrição de Carga

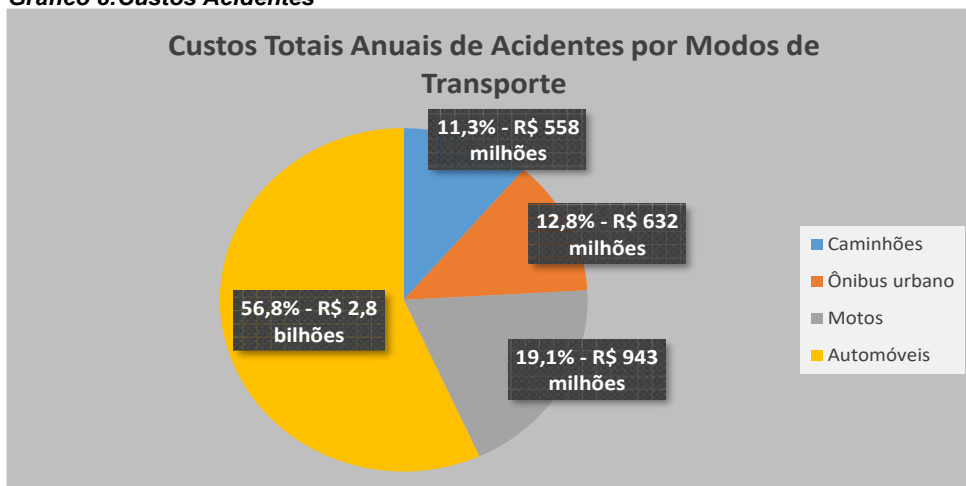


4.6.2 Diretrizes para a melhoria e ampliação das condições de segurança, das atividades de controle operacional e fiscalização e educação para o trânsito

O custo total anual com acidentes de trânsito no Brasil é de R\$ 4,8 bilhões, sendo que 57% desse total correspondem a acidentes envolvendo automóveis, como mostra a figura a seguir.



Gráfico 8: Custos Acidentes



Fonte: Sistema de Informação da Mobilidade Urbana – ANTP, 2003

O município de Votuporanga no decorrer do ano de 2015 teve um total de 1370 acidentes de trânsito registrados, sendo 775 acidentes com vítimas e 595 acidentes sem vítimas. Na tabela a seguir apresentamos a série histórica de acidentes dos últimos três anos.

Figura 72: Acidentes

ACIDENTES	2013	2014	2015
Com Vítimas	1236	1040	775
Sem Vítimas	864	716	595
Total	2100	1756	1370

Fonte: Sec. Trânsito, Transporte e Segurança

Esses números podem ser drasticamente reduzidos se houver um planejamento adequado da mobilidade do município que contemple medidas de:

- Incentivo para os modos de transporte não motorizados, a pé e bicicletas, com infraestruturas adequadas, tais como, calçadas e ciclofaixas, pois estes modais possuem massa e velocidades que dificultam os acidentes fatais;
- Desincentivo para os modos de transporte motorizados individuais, automóvel e moto, com incentivo ao transporte coletivo e não motorizado, tais como, ônibus, ciclovias. Isto porque os modos motorizados possuem massa e velocidade que facilitam os acidentes fatais;
- Adoção de medidas que disciplinem o sistema de tráfego e que privilegiem a segurança, tais como, limitação de velocidades, sinalização ostensiva nas regiões



de maior risco, tais como, escolas, hospitais, cruzamentos de grandes fluxos, áreas de circulação de veículos pesados;

- Implantação de rígido e eficiente controle e fiscalização do trânsito;
- E, mais eficaz de todas as medidas, uma política de educação para o trânsito para toda a população, desde a pré-escola e passando por todos os níveis escolares, e envolvendo todas as comunidades da cidade, tais como, religiosas, de classes, esportivas, e, principalmente as famílias.

Dentre as medidas que este plano de mobilidade sugere e que pode ser implantada imediatamente e a baixo custo é a limitação de velocidades dos veículos. Com base na Hierarquização Viária os limites de velocidade máxima devem ser os apresentados na tabela a seguir.

Figura 73: Limite de Velocidade por Tipo de Via

TIPO DE VIA	LIMITE DE VELOCIDADE (km/h)
Vias Locais	30
Vias Coletoras	40
Vias Arteriais	50

A segurança viária está muito atrelada a sinalização e a velocidade, o respeito a ambos diminui em muito a quantidade de acidentes de trânsito. Além da limitação de velocidade proposta no quadro acima recomenda-se, como medida de proteção aos pedestres, que as velocidades devem ser reduzidas em trechos de vias que tem polos geradores de pedestres, como escolas e hospitais. É recomendado limitar a velocidade nestes locais a 25km/h. Estes locais estão detalhados nas figuras a seguir.

Nas escolas também devem ocorrer as operações especiais nos horários de entrada e saída de alunos, como detalhado em capítulo anterior. O órgão gestor pode disponibilizar pessoal ou dar treinamento especial para que o fluxo de carros seja controlado e aumente a segurança. Disponibilização de coletes de identificação, cones e demais equipamentos para auxiliar a operação são importantes para o aumento da eficiência.



Figura 74: Locais com via com velocidade reduzida - Ensino

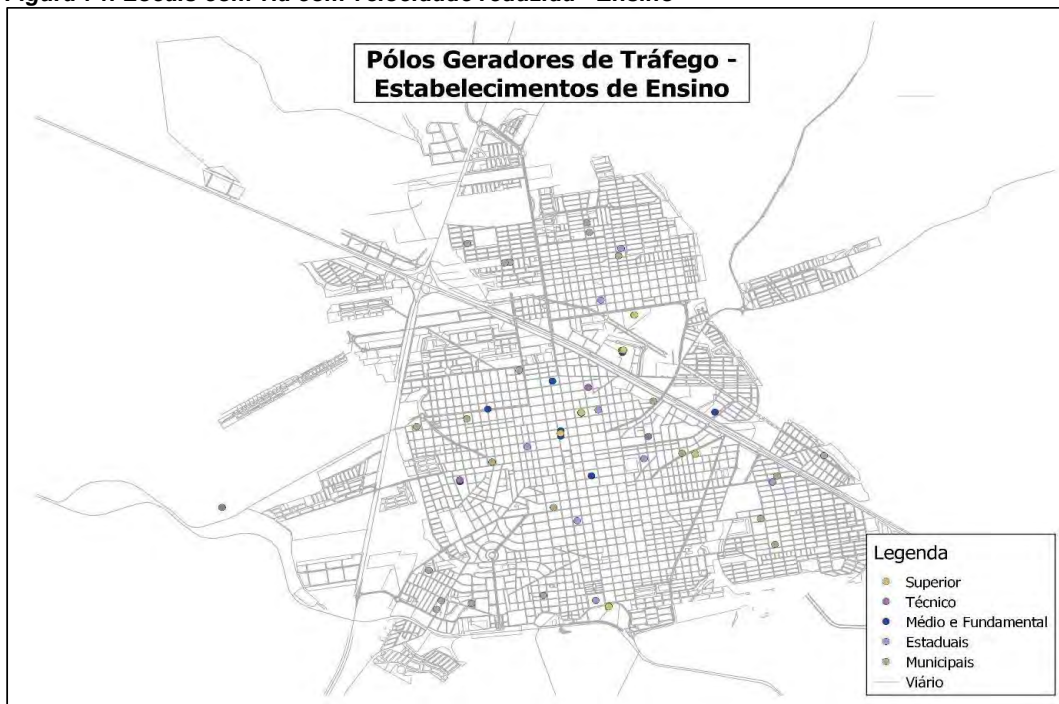


Figura 75: Locais com via com velocidade reduzida - Saúde





Não basta implantar vias e trechos com limitação de velocidade e, desta forma, a prefeitura deverá fiscalizar e implantar mecanismo de controle de velocidade. Sem controle e a fiscalização sobre as velocidades dos veículos a medida se torna pouco eficaz. O primeiro ponto importante é a ampliação da fiscalização eletrônica de velocidade ao município, pois pessoas fiscalizadas tendem a seguir melhor as regras.

A contribuição da fiscalização eletrônica de velocidade para induzir o condutor a respeitar a velocidade regulamentada, que é um dos fatores de risco e gravidade mais importantes em acidentes de trânsito, é reconhecida em diversos estudos. A fiscalização é eficaz por ser permanente e por abranger todos os tipos de veículos que transitam na via monitorada. A lombada eletrônica, por ser mais ostensiva que os outros dispositivos, apresenta índices de respeito superiores a 99,9%. Os estudos mostram que a principal causa de acidentes é a imprudência do condutor aliada ao excesso de velocidade. Experiências em todo o mundo demonstram que um dos meios mais eficazes para reduzir o número de mortos e feridos em acidentes de trânsito é a adoção de um programa de fiscalização eletrônica.

Locais com grande circulação de pedestres devem ter uma atenção especial ao controle de velocidade, tais como, escolas, hospitais e postos de saúde. Nestes locais a velocidade deve ser reduzida drasticamente.

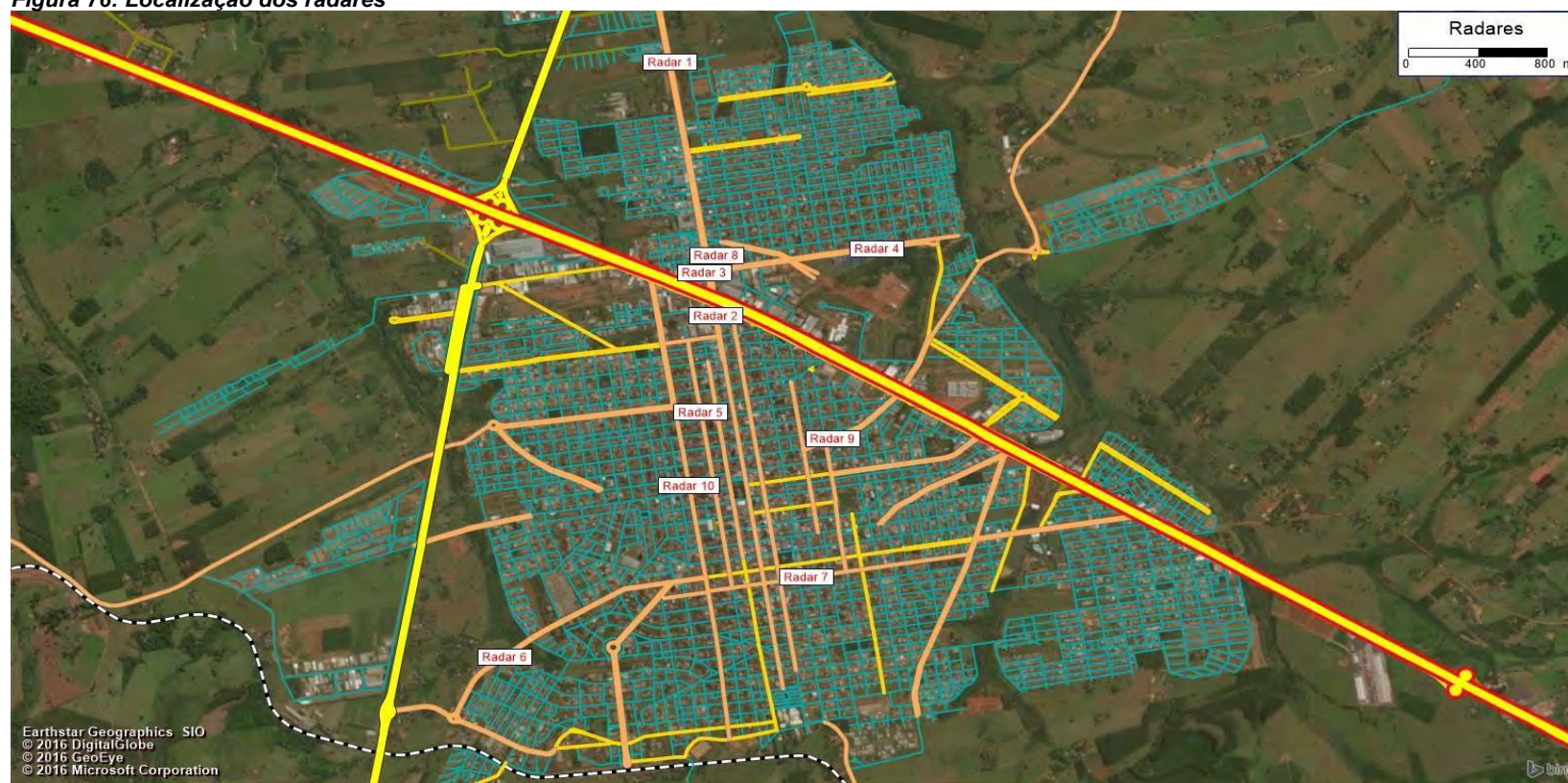
A localização dos pontos onde deve ocorrer a implantação de fiscalização eletrônica deve ocorrer inicialmente nos pontos onde se verifica a maior concentração de acidentes. Em um segundo momento estes pontos devem ser ampliados garantindo-se, desta forma, uma cobertura de toda a malha viária do município. Infelizmente Votuporanga não conta com os acidentes mapeados, esse é mais um ponto a ser implementado na criação do sistema de informação.

É recomendado que o município crie um mapa com os acidentes de trânsito, para que se tenha uma eficaz visualização dos pontos principais a serem fiscalizados, ou que necessitem intervenções mais complexas.

A partir da análise destes mapas deveriam ser propostos os locais prioritários onde deve ocorrer a implantação de mecanismos eletrônicos de fiscalização. Ressaltando que estes locais devem ser ampliados gradativamente e que equipamentos moveis também podem ser utilizados. Na figura a seguir são apresentados os pontos onde já existem radares em Votuporanga.



Figura 76: Localização dos radares





Tendo em vista a dificuldade e o custo de se manter equipes de campo voltadas para a fiscalização de trânsito, surge como alternativa a implantação de uma “Central de Monitoramento de Trânsito”. O uso da tecnologia torna-se cada vez mais acessível e econômico, e cada vez mais pode contribuir com eficácia fazendo valer as normas do Código de Trânsito Brasileiro. Com a central de monitoramento pode ser melhorada a fiscalização, através da instalação de câmeras em pontos estratégicos que auxilia o agente fiscalizador a aumentar sua eficiência. Através da central as decisões de remoção de veículos que estejam atrapalhando o fluxo ou infringindo as regras de trânsito são tomadas muito mais rápido. A central visualiza a ocorrência e informa instantaneamente o agente de trânsito. Aliando esta tecnologia ao controle eletrônico de velocidade será mais econômico e eficaz para a fiscalização do trânsito, este sistema pode também aumentar a segurança da cidade através de um policiamento preventivo. Vale ressaltar que a prefeitura já está implantando um sistema de monitoramento digital que pode ser aproveitado nas questões de mobilidade.

Figura 77: Câmera da central de Monitoramento



Foto: Gazeta Centro-Sul

Figura 78: Central de Monitoramento de Tráfego

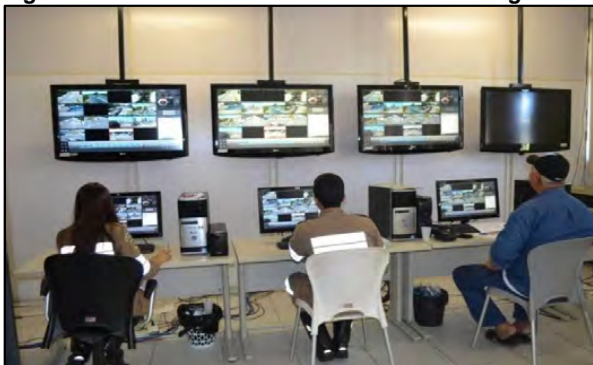


Foto: Jornal do Dia -SE



As medidas de controle e fiscalização do trânsito são muitas vezes impopulares e geram reclamações, muitas vezes infundadas. A maior crítica sempre recai sobre o fator da aplicação de multas. No entanto se todos cumprirem as normas e as leis de trânsito as multas não existirão.

Existem vários casos de sucesso em cidades onde ocorreram políticas de controle e fiscalização, dentre as quais podemos destacar Nova York. Reconhecida por seu trânsito caótico e pedestres atravessando perigosamente no meio dos carros, a cidade adotou um rigoroso controle da velocidade dos veículos, reforçado por campanhas que valorizam a vida e a saúde das pessoas, a partir do ano de 2.009. Com isso vem derrubando abruptamente o número de acidentes nas ruas. O mais surpreendente é que a redução de velocidade, em lugar de criar engarrafamentos, reduziu o tempo de viagem em 15%, derrubou em 63% o número de motoristas e passageiros feridos e em 35% a porcentagem de pedestres vitimados. Hoje, o número de mortes no trânsito de Nova York é seis vezes menor que o de São Paulo.

Com mais de 12 milhões de habitantes, São Paulo tem uma média de 22 mortes no trânsito a cada cem mil moradores. Nova York, com 8,3 milhões de pessoas, tem 3,3 por mortes nas ruas e avenidas por 100 mil habitantes. Os animadores números nova-iorquinos ainda são considerados altos. O que levou as autoridades a iniciar, no ano passado, a campanha "Vision Zero" com o propósito de literalmente zerar o número de mortes na cidade.

Nos últimos dois anos a cidade de São Paulo também vem adotando uma sistemática de redução de velocidades nas suas vias, além de um rigoroso controle e fiscalização. Em São Paulo existem quase 600 radares para controlar a velocidade dos veículos nas vias da cidade. Especialistas afirmam que a quantidade de equipamentos deveria ser maior para conscientizar sobre o limite de velocidade. Apesar de intensas reclamações no início das implantações, o controle de velocidades atualmente está incorporado no dia a dia das pessoas. O comportamento dos motoristas, receosos inicialmente quanto a aplicação de multas, atualmente é de respeito as sinalizações, resultando em um trânsito mais tranquilo e harmonioso. No ano passado foram arrecadados R\$ 800 milhões em infrações de trânsito pela Prefeitura de São Paulo. Só em 2012 foram aplicadas cerca de 10 milhões de infrações. Segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), 5% do dinheiro arrecadado com as multas é direcionado para ações de educação de trânsito. A outra parte do dinheiro é usada



para custear a engenharia de tráfego da cidade, como a colocação de semáforos e de placas de sinalização.

Se o estabelecimento de normas de trânsito, bem como a implantação de rigorosos métodos de controle e fiscalização são importantes para a redução dos acidentes e melhoria nas condições gerais de trafegabilidade, a “Educação para o Trânsito” é, sem dúvida, fator primordial para se criar um clima mais humano nas vias da cidade.

Para que todos possam transitar com tranquilidade e segurança, no Brasil, foi criada a Lei Federal que regulamenta o trânsito de veículos e pedestres: o Código de Trânsito, Lei nº. 9.053 de 23 de setembro de 1997. Nela podemos encontrar normas de circulação e conduta para que todos possam ir e vir com segurança e sem conflitos. É considerado como um dos códigos mais avançados do mundo, pois trouxe consigo muitas inovações. Uma das mais significativas é que, pela primeira vez, o código traz um capítulo exclusivo à educação, determinando, entre outros aspectos, a implementação da educação para o trânsito em todos os níveis de ensino. Para atender ao disposto no CTB, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) elaborou estas Diretrizes Nacionais da Educação para o Trânsito no Ensino Fundamental, cuja finalidade é trazer um conjunto de orientações capaz de nortear a prática pedagógica voltada ao tema trânsito.

Mesmo com o Código de Trânsito, muitos motoristas e pedestres não seguem as leis e isso pode causar graves acidentes de trânsito, levando pessoas à morte. Existe uma necessidade muito grande da educação para o trânsito. Na sociedade atual os veículos fazem parte da vida de todos, mas algumas regras básicas de respeito e segurança não são seguidas, face a isso é necessário cada vez mais as campanhas massivas de educação para o trânsito, afinal preservar a vida é essencial.

Respeito, cortesia, cooperação, solidariedade e responsabilidade constituem os eixos determinantes da transformação do comportamento do homem no trânsito. E, por isso, devem ser passados de geração a geração. E esta não é uma tarefa muito simples e fácil, pois, para transformar uma sociedade, é importante a participação, conscientização e o desejo de cada criança, adolescente, adulto ou idoso. É necessário que a sociedade como um todo perceba a necessidade de preservar a vida.



Essa percepção só é alcançada com campanha de educação para o trânsito. A educação deve ser contínua, desde a infância nas escolas e continuada ao longo da vida. Para que as pessoas se conscientizem desse perigo, o Brasil sempre elabora campanhas para Educação no Trânsito. Muitas campanhas ganharam destaque com o respeito à faixa de pedestres, o uso do cinto de segurança e a não ingestão de bebidas alcoólicas se forem dirigir.

Diversos órgãos ligados ao trânsito, como o ministério das cidades, secretarias dos transportes estaduais e municipais desenvolvem campanhas de educação ao trânsito e tratando de temas específicos, geralmente dirigidos aos jovens e adultos, já que as crianças são atendidas nos programas permanentes.

Para cada tema escolhido é feita uma pesquisa e são determinados os conteúdos e a estratégia de abordagem. São produzidas peças gráficas, para Internet e outros materiais educativos relacionados ao tema e disponibilizados gratuitamente aos órgãos competentes e também a sociedade como um todo que deseje ajudar na divulgação

Entre os temas mais importantes a serem abordados nas campanhas estão:

- Respeito aos Pedestres
- Respeito ao Limite de Velocidade.
- Não Ingestão de Bebidas Alcoólicas ao Dirigir.
- Respeito as Regras de Trânsito.
- Importância do Uso do Cinto de Segurança
- Respeito a Vagas Especiais

A seguir são apresentados alguns exemplos de campanhas de educação para o trânsito, que podem seguir como modelo para Votuporanga.

- **Campanha de “Respeito às Vagas de Estacionamento para Pessoa Deficiência e Idosos”**

O objetivo desta campanha é orientar e conscientizar os motoristas sobre a importância de se respeitar as vagas de estacionamento reservadas para pessoas com deficiência e idosos. A campanha foi lançada no dia 23/09/2015, em parceria com



as Coordenadorias dos Direitos da Pessoa com Deficiência e de Defesa da Pessoa Idosa. Em um shopping de São Paulo foi criada uma campanha educativa, de maneira humorada. Para fazer esta orientação foi feito a utilização das multas morais, um cartão que alerta o motorista que ele está cometendo uma infração, este cartão é colocado em carros parados em vagas proibidas. Essas mesmas campanhas já foram adotadas em Curitiba, Rio de Janeiro, entre outros estados do Brasil.

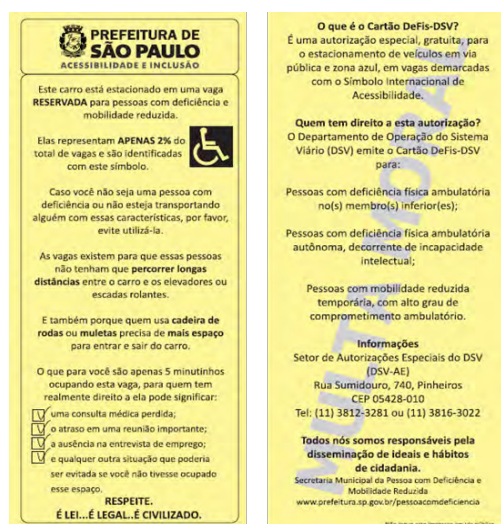


Foto: CET-SP - Divulgação

• Respeito aos Pedestres

Na Campanha “Pedestre, Eu Respeito”, o objetivo foi conscientizar os condutores de Belo Horizonte que ao desrespeitarem os pedestres começariam a ser multados, conforme informou a Polícia Militar durante o lançamento da campanha “Pedestre. Eu respeito”, da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte (BHTrans). A campanha visava conscientizar os motoristas sobre as punições (que ainda não eram aplicadas na capital). “A expectativa é que comecemos a multar os infratores em um mês”, disse o comandante do Batalhão de Trânsito, tenente-coronel Roberto Lemos.

A campanha “Pedestre, Eu Respeito” integra o projeto Vida no Trânsito, do Ministério da Saúde. Seu foco principal é o respeito à preferência do pedestre nas travessias não sinalizadas por parte dos condutores e o uso da faixa de travessia pelos pedestres, em outras cidades essas formas de conscientização são feitas através de colaboradora que ficam com faixas alertando que é mais viável a vida a travessia nas



faixas de pedestres. Em São Paulo estas campanhas são constantes assim como no Rio de Janeiro, Brasília, Curitiba, entre outras.



Foto: Prefeitura de Belo Horizonte



Fonte: ultimosegundo.ig.com.br

- Educação para o trânsito nas escolas

A secretaria de Ordem Pública do Rio de Janeiro promoveu entre os alunos das escolas públicas e particulares uma campanha de conscientização para o trânsito. Elaborado pela Guarda Civil Municipal, o trabalho se trata de uma atividade prática desenvolvida em uma maquete de uma cidade, onde há intensa movimentação no



trânsito, que é devidamente sinalizado. Ela foi realizada com mais de mil alunos das seguintes classes: Pré I e Pré II e 4º e 5º anos.

“É importante promover através das crianças um senso comum no que se refere ao respeito às leis. É sabido que tanto o pedestre quanto o condutor têm papéis essenciais para que sejam evitadas as adversidades no trânsito. É por meio da educação que se promove um futuro onde teremos cidadãos mais conscientes”.



Foto: Divulgação

- Estacionamento Irregular

Além da proibição de estacionar em locais para idosos e deficientes, existe uma exigência feita pelo código de trânsito que não se pode estacionar em locais demarcados, prevendo uma infração e pontos na carteira do condutor. O agente de trânsito ou a autoridade é autorizada a multar, além de aplicar a infração, tem o direito de mandar guinchar o veículo. Isso significa que aquela paradinha rápida para ir à farmácia ou buscar o filho na escola pode virar uma grande dor de cabeça se for feita em local inadequado, a imagem a seguir mostra locais onde a ação do guincho pode ser feita, assim, como a aplicação de multa.



Foto:blog.jocar

• Imprudência ao Volante

O Ministério dos Transportes promoveu a campanha "A imprudência acaba com a vida de quem está na estrada e de quem está fora dela", a ação objetiva mobilizar a sociedade, em especial os motoristas, amadores ou profissionais, para a necessidade de mudanças no comportamento nas rodovias federais como forma de prevenir acidentes. Dentre as principais imprudências estão o consumo de bebidas, o excesso de velocidade e as ultrapassagens proibidas.

A divulgação foi realizada até janeiro de 2015 nas praças que tem maior fluxo de tráfego nas estradas federais e de maior incidência de acidentes: Minas Gerais, Santa Catarina, Goiás, Bahia, Espírito Santo, São Paulo, Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Pernambuco, Paraná e Distrito Federal, a conscientização da população com a velocidade vem crescendo cada vez.



Foto: Ministério dos Transportes



- Não Ingestão de Bebidas Alcoólicas ao Dirigir

Campanha se beber não dirija, através da parceria com a associação dos bares e restaurantes (Abrasel-MS), todos os bares de Campo Grande foram convidados a adotar as bolachas de chope que, apesar de bem-humoradas e criativas, chamaram a atenção para um tema seríssimo no trânsito. O monitoramento da polícia militar em vias movimentada em épocas de festa vem crescendo cada vez mais o uso interino do bafômetro e a prisão preventiva do condutor, vem diminuindo o uso de bebida e direção, pois com os investimentos que vem sendo feitos com as campanhas vem trazendo uma maior conscientização principalmente entre os jovens, onde o uso de bebidas alcoólicas é maior.



Foto: Debates Culturais

- Campanha Respeito ao Limites de Velocidade

Com o tema “A Pressa é Inimiga da Direção - Respeite os Limites de Velocidade”, a Secretaria Municipal de Transportes da cidade de São Paulo em colaboração com a Iniciativa Bloomberg para Segurança Global no Trânsito (Bloomberg Initiative for Global Road Safety - BIGRS), lança campanha que visa reforçar o Programa de Redução de Acidentes de Trânsito nas vias da capital paulista. A campanha será veiculada em 1000 relógios espalhados pela cidade durante quatro semanas. A Campanha está sendo custeada pela Iniciativa Bloomberg, sem custo para a SMT-SF e com fundamento em conhecimento obtido em outras experiências apoiadas pela entidade. A iniciativa faz parte de colaboração entre a entidade e o Município de São Paulo desde abril de 2015. A atuação da Iniciativa Bloomberg (BIRGS) consiste



basicamente no fornecimento de auxílio ao Município em forma de consultoria e capacitação contínuas das ações e políticas adotadas com vistas à redução de mortes no trânsito e promoção de segurança viária. Além de divulgação das medidas tomadas pelo Município, captação e processamento de dados para avaliar a efetividade das mesmas. Para tanto, busca-se atacar quatro fatores de risco: excesso de velocidade, uso de cinto de segurança, uso de capacete e beber e dirigir.



Foto: Divulga SMT-SP

A redução de velocidade máxima nas vias da capital está inserida no Programa de Proteção à Vida (PPV), iniciado em 2013. A medida tem como objetivo a redução de acidentes e atropelamentos na cidade, ampliando uma série de ações para segurança de todos os agentes do trânsito, especialmente os pedestres. Inclui várias frentes como o "CET no Seu Bairro", a implantação de "Áreas 40", da "Frente Segura" (bolsões de parada junto aos semáforos para motociclistas e bicicletas), das faixas de pedestres diagonais em cruzamentos de grande movimento e da redução de velocidade máxima para o padrão de 50 km/h nas vias arteriais. Com isso, pretende-se melhorar a segurança dos usuários do sistema viário, buscando a convivência pacífica.



Fonte: www.ilustrado.com.br

Estudo realizado pela Secretaria Municipal de Transportes mostra que a quantidade de mortes causadas por acidentes de trânsito nas ruas de São Paulo caiu 30,7 % em outubro de 2015, em comparação com o mesmo mês de 2014. O levantamento registra uma redução de 101 para 70 vítimas fatais, comparando os dois meses, o que mostra que 31 vidas foram poupadas somente em outubro de 2015. O resultado consolida a eficiência de medidas de segurança no trânsito, como redução do limite de velocidade.

- Uso do Cinto de Segurança

A Prefeitura de Rio Verde, por meio da Superintendência Municipal de Trânsito (SMT), considerando o grande número de mortes em acidentes de trânsito causados pelo desuso do cinto de segurança, realizou uma campanha educativa.

A campanha foi desenvolvida pela Coordenação de Educação para o Trânsito da SMT em vários pontos da cidade, providencialmente antes do período da Semana Santa



Segundo a coordenadora de Educação para o Trânsito, Edineth Gonçalves, esta é a melhor forma de conscientizar o cidadão dos riscos pelo desuso deste dispositivo de segurança, podendo inclusive, salvar vidas.

“A iniciativa é voltada aos motoristas e usuários de veículos a fim de informar e conscientizar a população sobre os riscos da não utilização do cinto de segurança, e principalmente para reduzir o índice de ferimentos graves e mortes em acidentes de trânsito”, garantiu Edineth Gonçalves.

Para o diretor de trânsito, Jullian Santana, após esse período de conscientização a fiscalização será ainda mais rígida, pois segundo o art. 65 da Lei nº. 9.503/1997 - CTE é obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiro em todas as vias do território nacional.



Foto: Divulgação – SMT Rio Verde



4.6.3 Resumo Diretrizes Tráfego Geral

Objetivo

Melhorar as condições de mobilidade e a infraestrutura viária do município de Votuporanga

Diretrizes

- Proporcionar maior segurança no trânsito.
- Aumento no controle operacional.
- Diminuir o tempo de viagem entre pontos específicos do município.
- Melhorar a fluidez do Tráfego
- Ampliação da área de restrição à circulação de carga
- Incentivar os transportes coletivos e os não motorizados

Metas e Prazos

- Melhorar Sinalização Horizontal e Vertical: Curto Prazo
- Redução no número de acidentes: Médio Prazo
- Redução da porcentagem de veículos utilizados para deslocamento: Longo Prazo
- Alterar Restrição de Carga: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Revisão da política de restrição de cargas
- Avaliação da sinalização horizontal e vertical, para posterior melhoria.
- Diminuição das velocidades nas vias
- Criação de campanhas de educação do trânsito
- Criação de campanhas de incentivo ao uso do transporte coletivo e o não motorizado

Indicadores

- Tempo de viagem entre pontos específicos
- Diminuição de Acidentes de Trânsito
- Diminuição de Infrações de Trânsito
- Diminuição do Índice de Motorização



4.7 Sistema Ferroviário

O sistema ferroviário de Votuporanga é operado pela empresa Rumo ALL, responsável pela concessão do trecho. A ferrovia é utilizada apenas para transporte de cargas.

Figura 79: Estação Ferroviária



Foto: Comap

É por demais sabido e diagnosticado que a presença da estrada de ferro cortando o centro da cidade, com passagens em nível e viadutos, causa grandes problemas para integração da malha urbana e para o trânsito de veículos e pedestres.

É necessário que as passagens tenham um cuidado muito especial, garantindo a segurança de todos que a utilizam. Cuidados com a iluminação, sinalização e asfalto são primordiais para isso.



Figura 80: Passagem em Nível sobre a Ferrovia



Foto: Comap

A Prefeitura e a Câmara Municipal deverão interceder junto à esfera federal para alocação de recursos para realização da obra que melhorem as condições das passagens. O Trabalho conjunto com a Rumo ALL é necessário para buscar soluções técnicas para melhorar as travessias da via férrea.

São necessárias parâmetros máximos de interrupção das passagens, o sistema ferroviário é uma barreira que atrapalha o desenvolvimento do município em sua porção sul, com isso os poucos pontos de passagem devem ter seu fluxo pouco interrompido.

Incentivo a passarelas e a passagens em desnível devem ser estudados como maneira de mitigar o problema.

4.7.1 Resumo Diretrizes Sistema Ferroviário

Objetivo

Organizar e proporcionar melhores circulação no entorno da linha férrea.

Diretrizes

- Garantir a segurança viária no entorno da linha férrea



- Garantir a segurança na travessia do sistema ferroviário.

Metas e Prazos de implantação

- Aumentar segurança viária no entorno da linha férrea: Médio Prazo
- Fiscalizar e avaliar o tempo de bloqueio as passagens em nível: Curto Prazo
- Eliminar passagens em nível: Médio/Longo Prazo

Ações Prioritárias

- Melhorar sinalização nas passagens em nível.
- Conscientizar população sobre perigo da travessia sobre linha férrea.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Número de acidentes relacionados a sistema ferroviário
- Número de passagem em desnível instaladas
- Tempo de interrupção nas passagens férreas.



4.8 Sistema Aeroviário

O município de Votuporanga tem um moderno aeroporto, o Aeroporto Estadual Domingos Pignatari. Recentemente recebeu investimentos que o qualificaram e modernizaram.

Figura 81: Aeroporto de Votuporanga



Foto:DAESP

Hoje o aeroporto opera atualmente aviação geral, que engloba os voos executivos, táxi aéreo e aeroclube, os voos comerciais não são realizados pela falta de interesse das companhias aéreas em realiza-los. Segundo dados estatísticos, o Aeroporto recebeu em 2016 mais de 8000 mil pousos e decolagens, enquanto o total de embarques e desembarques superou os 2000 passageiros.

O Aeroporto de Votuporanga é administrado pelo Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo, DAESP. O aeródromo atende as demandas da aviação geral da cidade e de toda a região em seu entorno.



Cabe ao município buscar incentivos para o desenvolvimento da aviação regional, isto pode ser um grande diferencial para o crescimento econômico do município. A existência de um acesso rápido para grandes distâncias é um atrativo para a instalação de novas empresas e indústrias.

4.8.1 Resumo Diretrizes Sistema Aeroviário

Objetivo

Incentivar utilização do sistema Aeroviário.

Diretrizes

- Incentivar aviação comercial

Metas e Prazos de implantação

- Aumentar número de passageiros e voo realizados: Médio Prazo
- Incentivar a instalação de voos regulares: Médio Prazo

Ações Prioritárias

- Buscar incentivos para o desenvolvimento da aviação regional via aeroporto de Votuporanga

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Número de passageiros transportados
- Número de voos realizados

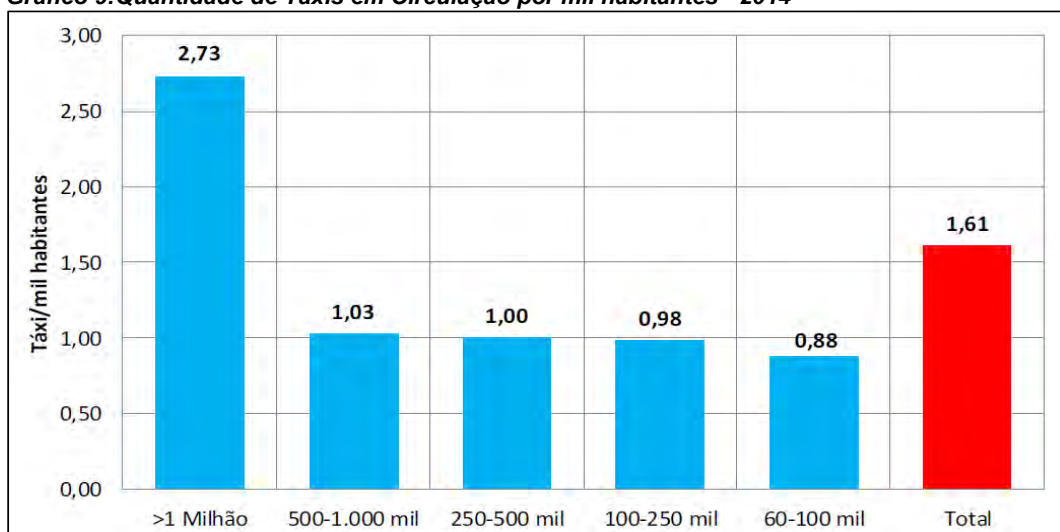


4.9 Sistema de Táxi

No ano de 2016 o município de Votuporanga continha 61 (Sessenta e um) taxistas regulamentados, distribuídos em 13 (Treze) pontos estratégicos, como o Terminal Rodoviário, Santa Casa, praças centrais, etc.

Segundo a ANTP, Associação Nacional de Transportes Públicos, em seu “Relatório 2014 – Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP de julho/2016” as cidades entre 60mil e 100mil habitantes tem uma média de 0,88 Taxis para cada mil habitantes, portanto Votuporanga está abaixo desta média com cerca de 0,66. Mesmo assim a frota é suficiente para atender a demanda, provavelmente por ter como concorrente o serviço de moto-táxi instituído na cidade.

Gráfico 9: Quantidade de Táxis em Circulação por mil habitantes - 2014



Fonte: ANTP

Não foi encontrado nenhum problema na prestação do serviço, nas entrevistas realizadas os taxistas relatam que existem pessoas não autorizadas prestando o serviço.

Na atualidade muitos serviços prestados por aplicativos vem crescendo nas grandes cidades, mas ainda não afeta Votuporanga. Mesmo assim o plano de mobilidade propõe que já seja avaliada a situação e que seja regulamentado esse tipo de serviço, que é o que a união vem apontando.



4.9.1. Resumo Diretrizes Sistema de Táxi

Objetivo

Organizar e proporcionar melhorias no sistema de táxi.

Diretrizes

- Garantir a igualdade do serviço de táxi a todos.
- Garantir requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços;
- Garantir requisitos mínimos de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas;
- Estabelecer requisitos a serem atendidos pelo interessado em receber outorga do direito à exploração de serviços;
- Estabelecer regras sobre a fiscalização da prestação dos serviços

Metas e Prazos de implantação

- Aprovar Decreto de normas sobre uso de serviço de taxi por aplicativos: Curto Prazo
- Fiscalizar o serviço de taxi: Curto Prazo
- Avaliar presença de prestadores de serviço não autorizados: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Aprovar Decreto de normas sobre uso de serviço de taxi por aplicativos.
- Fiscalizar o serviço de taxi.
- Avaliar presença de prestadores de serviço não autorizados.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Número de Taxistas legalizados
- Número de Pontos de Táxi

4.10 Sistema de Mototáxi

No ano de 2016 o município de Votuporanga continha 130 (Cento e trinta) moto taxistas legalizados, nas respectivas 15 (Quinze) Agências regulamentadas.

Durante as pesquisas realizadas, foi informado que algumas agências tinham fechado, mostrando que o controle sobre as agências pode não estar sendo efetivo.

Nas entrevistas realizadas os próprios mototaxistas relatam que existem pessoas não autorizadas prestando o serviço.



É recomendado uma maior fiscalização sobre o serviço, bem como o controle maior das agências de mototaxi.

4.10.1. Resumo Diretrizes Sistema de Mototáxi

Objetivo

Organizar e proporcionar melhorias no sistema de Mototáxi.

Diretrizes

- Garantir a igualdade do serviço de mototáxi a todos.
- Garantir requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene e de qualidade dos serviços;
- Garantir requisitos mínimos de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas;
- Estabelecer requisitos a serem atendidos pelo interessado em receber outorga do direito à exploração de serviços;
- Estabelecer regras sobre a fiscalização da prestação dos serviços.

Metas e Prazos de implantação

- Recadastrar as agências de mototáxi: Curto Prazo
- Fiscalizar o serviço de mototáxi: Curto Prazo
- Avaliar presença de prestadores de serviço não autorizados: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Recadastrar as agências de mototáxi.
- Fiscalizar o serviço de taxi.
- Avaliar presença de prestadores de serviço não autorizados.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Número de Mototaxistas legalizados
- Número de Pontos de Táxi



4.11 Sistema de Informação Geográfica

Hoje em dia as gestões públicas devem responder rapidamente as alterações cotidianas do território urbano. A gestão do espaço deve ser eficiente, para isso é necessário a utilização de um sistema de informação geográfica, o SIG. Com o mapeamento e compreensão do espaço fica mais fácil entender os problemas de transporte, que é um dos setores beneficiado com a criação de um SIG em uma gestão municipal.

Votuporanga conta com a vasta base de dados, porém esses dados são utilizados de maneira estática e não tem ligação com um banco de dados. O geoprocessamento é importante, pois faz essa ligação, transformando os mapas em uma poderosa ferramenta analítica, que pode contribuir em muito com uma boa gestão. É fundamental que se tenha uma facilidade na extração dos dados, assim tanto o técnico com vasto conhecimento sobre a ferramenta, quanto o gestor, geralmente um leigo neste assunto podem utilizar seu potencial.

O plano diretor do município já prevê a criação de um sistema de informação que contemple dados sócio-econômicos, no plano diretor estão previstos dois sistemas municipais de informações, o social e o de fiscalização. Nada melhor do que uma evolução deste sistema, com a evolução para um sistema georreferenciado, onde as análises espaciais são rápidas e de fácil visualização.

Além da parte referente ao transporte, parte que cabe ao plano de mobilidade outras áreas podem ser beneficiadas com a implementação de um sistema. Praticamente todas as áreas de atuação municipal podem encontrar no geoprocessamento um importante aliado nas etapas de levantamento de dados, diagnóstico do problema, tomada de decisão, planejamento, projeto, execução de ações e medição dos resultados. De um modo geral, o fato de conhecermos onde os problemas ocorrem e poder visualizá-los espacialmente facilita sobremaneira seu entendimento e nos mostra as possíveis soluções.

Com a proposta de implantação de um SIG, o plano de mobilidade urbana, visa facilitar o planejador a ter informações associadas a base cartográfica. Podem ser associados ao SIG, a gestão do espaço público, controlando placas, sinalizações, regulamentações sobre o espaço, semáforos, radares, logradouros, entre outras. Podem conter informações sobre o sistema de transporte público, como linhas de



ônibus e pontos de parada. Arelado a essas informações podem conter informações sociais que facilitem análises de atendimento em bairros específicos. Por meio do SIG é possível fazer todas as leituras de incidências urbanísticas proporcionando, dentro de uma base única de dados, lançar informações de zoneamento, mapeamento, restrições ambientais, diretrizes viárias e outras informações de planejamento urbano em geral.

Outra área importante é na área de fiscalização, muitos municípios não tem um controle efetivo sobre novas obras, Votuporanga não é diferente disso. Com a utilização de um SIG com fotos aéreas é possível facilitar a fiscalização e com isso a arrecadação do IPTU.

As seguintes tarefas próprias da gestão municipal que poderiam ser otimizadas ou pelo menos racionalizadas com o uso das geotecnologias:

Transporte e trânsito

- Planejamento e controle do trânsito.
- Ampliação do sistema viário.
- Planejamento e fiscalização do transporte coletivo.
- Sinalização vertical e horizontal.
- Pontos críticos (congestionamentos, acidentes, multas).

Planejamento Urbano e Meio Ambiente

- Mapeamento do uso atual do solo.
- Mapeamento do zoneamento e uso do solo de acordo à legislação vigente.
- Cadastro de equipamentos públicos e do mobiliário urbano.
- Cadastro de bens próprios.
- Estudos demográficos com dados censitários no nível de bairro ou setoriais.
- Elaboração do mapa ambiental da cidade.

Controle Urbano

- Licenciamento de obras.
- Fiscalização de obras.
- Controle ambiental.

Finanças

- Manutenção do cadastro imobiliário.
- Manutenção do cadastro mobiliário ou comercial.
- Manutenção do cadastro de logradouros.
- Geração e atualização da planta genérica de valores.
- Espacialização da inadimplência e da dívida ativa.

Saúde

- Abrangência da rede física existente (centros e postos).
- Estudos de localização de novas unidades de saúde.



Vigilância sanitária.
Controle epidemiológico.
Manutenção do cadastro de óbitos e nascimentos.
Monitoramento do cartão SUS.

Educação

Abrangência da rede física existente (escolas municipais e conveniadas).
Estudos de localização de novas escolas.
Cadastro e matrícula escolar espacializados.

4.11.1. Resumo Diretrizes Sistema de Informação Geográfica

Objetivo

Criação de banco de dados georreferenciado, o sistema de informação geográfica (SIG).

Diretrizes

- Garantir agilidade no processo de gestão.
- Garantir maior poder de fiscalização;
- Integração entre setores da gestão municipal

Metas e Prazos de implantação

- Avaliação de necessidades: Curto Prazo
- Criação do SIG: Curto Prazo

Ações Prioritárias

- Consolidação do material existe.
- Avaliação de necessidades.
- Criação do SIG.

Indicadores de desempenho o plano de mobilidade sugere a adoção dos itens descritos abaixo:

- Número de Mototaxistas legalizados
- Número de Pontos de Táxi



4.12 Tabela de Encargos

Visando consolidar as propostas do plano de mobilidade urbana, é apresentado a seguir a tabela resumo, intitulada Tabela de Encargos.

Para o presente plano foram admitidos:

CURTO PRAZO – até 2 anos

MÉDIO PRAZO - de 2 a 5 anos

LONGO PRAZO – mas que 5 anos



Tabela 11: Tabela de Encargos

ITEM	METAS	PRAZO
Transporte Coletivo	- Melhorar pontos de embarque e desembarque	Médio Prazo
	- Instalação de sistema GPS no ônibus urbanos	Curto Prazo
	- Estudar adequações a rede de transportes coletivo urbano, diminuindo tempo de deslocamentos e tempos de espera	Médio Prazo
	- Todos os ônibus devem garantir acessibilidade	Curto Prazo
Viário	- Diminuir número de cruzamentos nas vias arteriais	Médio Prazo
	- Eliminar conversões a esquerda em vias com dois sentidos, seja dupla ou simples	Curto Prazo
	- Implantação de Novos Semáforos	Médio Prazo
	- Redução da porcentagem de veículos utilizados para deslocamento	Longo Prazo
Pedestres (Calçadas)	- Implantar novas faixas de retenção para Motos e Bicicletas	Curto Prazo
	- Revisão da Lei de Obras	Curto Prazo
	- Aprovar Decreto de normas de padronização de calçadas	Curto Prazo
	- Fiscalizar e avaliar a qualidade da calçabilidade	Curto Prazo
	- Elaborar Plano de Caminhabilidade Municipal de Votuporanga	Curto Prazo
Ciclovário	- Implantar mobiliário padrão	Médio Prazo
	- Elaborar e instituir o Plano Municipal Ciclovário Integrado	Curto Prazo
	- Criação da Lei do sistema Ciclovário	Curto Prazo
	- Instalar Bicletário nos principais polos geradores	Médio Prazo
Tráfego Geral	- Criação de uma rede ciclável que abranja a cidade toda	Longo Prazo
	- Revisão da política de Restrição de cargas	Curto Prazo
	- Avaliação da sinalização horizontal e vertical, para posterior melhoria.	Curto Prazo
	- Diminuição das velocidades nas vias	Curto Prazo
	- Criação de campanhas de educação do trânsito	Curto Prazo
Sistema Ferroviário	- Criação de campanhas de incentivo ao uso do transporte coletivo e o não motorizado	Curto Prazo
	- Aumentar segurança viária no entorno da linha férrea	Médio Prazo
	- Fiscalizar e avaliar o tempo de bloqueio as passagens em nível	Curto Prazo
Sistema Aeroviário	- Eliminar passagens em nível	Médio/Longo Prazo
	- Buscar incentivos para o desenvolvimento da aviação regional via aeroporto de Votuporanga	Médio Prazo
Sistema de Táxi	- Aprovar Decreto de normas sobre uso de serviço de taxi por aplicativos	Curto Prazo
	- Fiscalizar o serviço de taxi	Curto Prazo
	- avaliar presença de prestadores de serviço não autorizados	Curto Prazo
Sistema de Mototáxi	- Recadastrar as agências de mototáxi	Curto Prazo
	- Fiscalizar o serviço de mototáxi	Curto Prazo
	- avaliar presença de prestadores de serviço não autorizados	Curto Prazo
Sistema de Informações Georeferenciadas	- Avaliação de necessidades	Curto Prazo
	- Criação do SIG	Curto Prazo

Decretos

DECRETO Nº 10.071, de 1º de dezembro de 2017.

(Dispõe sobre a transferência de crédito orçamentário no valor de R\$ 173.200,00, autorizada pela Lei nº 5894 de 14 de dezembro de 2016.)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Art. 1º. Fica aberto no Orçamento Anual da Prefeitura do Município de Votuporanga, um crédito adicional suplementar, no valor de R\$ 173.200,00 (cento e setenta e três mil e duzentos reais), destinados a:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

10 301 0025 2062 851 R\$ 7.500,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 17 – Fundo Municipal de Assistência Social

Unidade Executora: 00 – Fundo Municipal de Assistência Social

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

08 244 0055 2132 1212 R\$ 4.900,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

10 301 0028 2068 889 R\$ 3.500,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

10 303 0027 2066 969 R\$ 2.200,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 16 – Encargos Gerais do Município

Unidade Executora: 00 – Encargos Gerais do Município

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.92 Despesas de Exercícios Anteriores

04 122 0034 2078 1131 R\$ 100,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação

Unidade Executora: 05 – Merenda Escolar

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.39 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica

12 361 0009 2024 322 R\$ 155.000,00

TOTALR\$ 173.200,00

Art. 2º. A cobertura do Crédito Adicional Suplementar autorizado pelo artigo 1º deste decreto será com recursos provenientes da anulação parcial das seguintes dotações orçamentárias:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar

10 301 0025 2062 844 R\$ 7.500,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 17 – Fundo Municipal de Assistência Social

Unidade Executora: 00 – Fundo Municipal de Assistência Social

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.04 Contratação por Tempo Determinado

08 244 0055 2132 1207 R\$ 4.900,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar

10 301 0028 2068 885 R\$ 3.500,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.16 Outras Despesas Variáveis – Pessoal Civil	
10 303 0027 2066 967	R\$ 2.200,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 16 – Encargos Gerais do Município	
Unidade Executora: 00 – Encargos Gerais do Município	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.48 Outros Auxílios Financeiros a Pessoa Física	
04 122 0034 2078 1130	R\$ 100,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação	
Unidade Executora: 05 – Merenda Escolar	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.39 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica	
12 361 0009 2024 321	R\$ 155.000,00
TOTAL	R\$ 173.200,00

Artigo 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 1º de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natalia Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº 10.072, de 1º de dezembro de 2017.

(Dispõe sobre a abertura de crédito adicional suplementar no valor de R\$ 50.300,00, autorizada pela Lei nº 5893 de 14 de dezembro de 2016.)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Art. 1º. Fica aberto no Orçamento Anual da Prefeitura do Município de Votuporanga, um crédito adicional suplementar, no valor de R\$ 50.300,00 (cinquenta mil e trezentos reais), destinados a:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 06 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico

Unidade Executora: 04 – Departamento de Relação e Fomento no Desenvolvimento Econômico

4.0.00.00 Despesas de Capital

4.4.00.00 Investimentos

4.4.90.00 Aplicações Diretas

4.4.90.52 Equipamentos e Material Permanente

23 691 0014 2037 452

R\$ 5.300,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 09 – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer

Unidade Executora: 02 – Departamento de Esportes

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

27 812 0019 2048 566

R\$ 3.600,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

10 303 0027 2066 969

R\$ 3.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação

Unidade Executora: 02 – Departamento de Ensino Fundamental

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

12 361 0007 2019 189

R\$ 10.800,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação

Unidade Executora: 02 – Departamento de Ensino Fundamental

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas

12 361 0007 2022 211

R\$ 3.600,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 09 – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer

Unidade Executora: 02 – Departamento de Esportes

Terça-feira, 19 de dezembro de 2017

Ano II | Edição nº 542-A

Página 157 de 166

3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.39 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica
27 812 0019 2048 575 R\$ 20.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 14 – Secretaria Municipal da Cultura e Turismo
Unidade Executora: 02 – Departamento de Cultura
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil
13 392 0011 2005 1047 R\$ 4.000,00
TOTALR\$ 50.300,00

Art. 2º. A cobertura do Crédito Adicional Suplementar autorizado pelo artigo 1º deste decreto será com recursos provenientes da anulação parcial das seguintes dotações orçamentárias:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 06 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico
Unidade Executora: 01 – Administração e Planejamento
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais
3.1.90.00 Aplicações Diretas
3.1.90.16 Outras Despesas Variáveis – Pessoal Civil
04 122 0014 2034 401 R\$ 2.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 06 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico
Unidade Executora: 01 – Administração e Planejamento
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.33 Passagens e Despesas com Locomoção
04 122 0014 2034 404 R\$ 2.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 06 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico
Unidade Executora: 01 – Administração e Planejamento
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.35 Serviços de Consultoria
04 122 0014 2034 405 R\$ 1.300,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 16 – Encargos Gerais do Município
Unidade Executora: 00 – Encargos Gerais do Município
3.0.00.00 Despesas Correntes

3.2.00.00 Juros e Encargos da Dívida
3.2.90.00 Aplicações Diretas
3.2.90.21 Juros sobre a Dívida por Contrato
28 843 0034 0001 1135 R\$ 3.600,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde
Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil
10 303 0027 2005 960 R\$ 3.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação
Unidade Executora: 02 – Departamento de Ensino Fundamental
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.30 Material de Consumo
12 361 0007 2009 180 R\$ 8.400,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação
Unidade Executora: 01 – Administração e Planejamento
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes
3.3.90.00 Aplicações Diretas
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil
12 361 0007 2005 167 R\$ 4.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação
Unidade Executora: 01 – Administração e Planejamento
3.0.00.00 Despesas Correntes
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais
3.1.90.00 Aplicações Diretas
3.1.90.94 Indenizações e Restituições Trabalhistas
12 361 0007 2018 171 R\$ 2.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 16 – Encargos Gerais do Município
Unidade Executora: 00 – Encargos Gerais do Município
4.0.00.00 Despesas de Capital
4.6.00.00 Amortização da Dívida
4.6.90.00 Aplicações Diretas
4.6.90.71 Principal da Dívida Contratual Resgatada
28 843 0034 0001 1137 R\$ 20.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal
Unidade Orçamentária: 14 – Secretaria Municipal da Cultura e Turismo
Unidade Executora: 02 – Departamento de Cultura
3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.31 Premiações Culturais, Artísticas, Científicas, Desportivas e Outras	
13 392 0011 2029 1057	R\$ 1.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 14 – Secretaria Municipal da Cultura e Turismo	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Cultura	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.50.00 Transferências a Instituições Privadas sem Fins Lucrativos	
3.3.50.43 Subvenções Sociais	
13 392 0011 2020 1048	R\$ 3.000,00
TOTAL	R\$ 50.300,00

Art. 3º. Fica autorizada a Secretaria Municipal da Fazenda a proceder as adequações necessárias nos anexos II e III da lei nº 5.359 de 16 de dezembro de 2013 – Plano Plurianual para o período de 2014 a 2017, anexos V e VI da Lei 5893, de 14 de dezembro de 2016 – Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2017, aut. Artigo 21 da Lei 5893 de 14 de dezembro de 2016.

Art. 4º. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 01 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº 10.079, de 08 de Dezembro de 2017.

(Dispõe sobre a transferência de crédito orçamentário no valor de R\$ 53.300,00, autorizada pela Lei nº 5894 de 14 de dezembro de 2016.)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Art. 1º. Fica aberto no Orçamento Anual da Prefeitura do Município de Votuporanga, um crédito adicional suplementar,

no valor de R\$ 53.300,00 (cinquenta e três mil e trezentos reais), destinados a:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização

Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.39 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica

04 121 0020 2052 632

R\$ 4.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação

Unidade Executora: 03 – Departamento de Educação Infantil

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar

12 365 0008 2023 242

R\$ 7.600,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação

Unidade Executora: 04 – Fundeb

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar

12 365 0008 2023 290

R\$ 16.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 09 – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer

Unidade Executora: 03 – Departamento de Recreação e Lazer

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.11 Vencimentos e Vantagens Fixas – Pessoal Civil

27 813 0019 2050 596

R\$ 1.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 12 – Secretaria Municipal de Obras

Unidade Executora: 03 – Departamento de Qualidade Rural

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar

15 452 0030 2072 798

R\$ 2.700,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

Terça-feira, 19 de dezembro de 2017

Ano II | Edição nº 542-A

Página 159 de 166

3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar	
10 301 0025 2062 843	R\$ 17.500,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 17 – Fundo Municipal de Assistência Social	
Unidade Executora: 00 – Fundo Municipal de Assistência Social	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar	
08 244 0055 2135 1244	R\$ 500,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 05 – Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos	
Unidade Executora: 02 – Departamento do Contencioso	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.93 Indenizações e Restituições	
04 122 0013 2033 396	R\$ 3.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 09 – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Esportes	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.18 Auxílio Financeiro a Estudante	
27 812 0019 2049 579	R\$ 1.000,00
TOTAL	R\$ 53.300,00

Art. 2º. A cobertura do Crédito Adicional Suplementar autorizado pelo artigo 1º deste decreto será com recursos provenientes da anulação parcial das seguintes dotações orçamentárias:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.35 Serviços de Consultoria	
04 121 0020 2052 630	R\$ 2.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.93 Indenizações e Restituições	
04 121 0020 2052 634	R\$ 2.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação	
Unidade Executora: 03 – Departamento de Educação Infantil	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.13 Obrigações Patronais	
12 365 0008 2023 244	R\$ 7.600,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação	
Unidade Executora: 04 – Fundeb	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar	
12 365 0008 2023 289	R\$ 16.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 09 – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer	
Unidade Executora: 03 – Departamento de Recreação e Lazer	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar	
27 813 0019 2050 595	R\$ 1.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 12 – Secretaria Municipal de Obras	
Unidade Executora: 03 – Departamento de Qualidade Rural	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.47 Obrigações Tributárias e Contributivas	
15 452 0030 2072 809	R\$ 2.700,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde	
Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.11 Vencimentos e Vantagens Fixas – Pessoal Civil	
10 301 0025 2062 846	R\$ 17.500,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 17 – Fundo Municipal de Assistência Social	
Unidade Executora: 00 – Fundo Municipal de Assistência Social	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.04 Contratação por Tempo Determinado	
08 244 0055 2135 1243	R\$ 500,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 05 – Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos

Unidade Executora: 02 – Departamento do Contencioso

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.16 Outras Despesas Variáveis – Pessoal Civil

04 122 0013 2033 387

R\$ 2.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 05 – Secretaria Municipal de Assuntos Jurídicos

Unidade Executora: 02 – Departamento do Contencioso

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.35 Serviços de Consultoria

04 122 0013 2033 392

R\$ 1.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 09 – Secretaria Municipal de Esportes e Lazer

Unidade Executora: 02 – Departamento de Esportes

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.36 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Física

27 812 0019 2049 580

R\$ 1.000,00

TOTALR\$ 53.300,00

Artigo 3º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 08 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natalia Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº 10.080, de 08 de Dezembro de 2017.

(Dispõe sobre a abertura de crédito adicional suplementar no valor de R\$ 73.500,00, autorizada pela Lei nº 5893 de 14 de dezembro de 2016.)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

Art. 1º. Fica aberto no Orçamento Anual da Prefeitura do Município de Votuporanga, um crédito adicional suplementar, no valor de R\$ 73.500,00 (setenta e três mil e quinhentos reais), destinados a:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde

Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.30 Material de Consumo

10 301 0025 2062 857

R\$ 4.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização

Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.39 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica

04 121 0020 2052 632

R\$ 11.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação

Unidade Executora: 02 – Departamento de Ensino Fundamental

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.36 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Física

12 361 0007 2019 194

R\$ 30.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 02 – Gabinete Civil

Unidade Executora: 02 – Departamento de Expediente Administrativo e Legislativo

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.11 Vencimentos e Vantagens Fixas – Pessoal Civil

04 122 0003 2006 55

R\$ 12.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 02 – Gabinete Civil

Unidade Executora: 02 – Departamento de Expediente Administrativo e Legislativo

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.13 Obrigações Patronais



Terça-feira, 19 de dezembro de 2017

Ano II | Edição nº 542-A

Página 161 de 166

04 122 0003 2006 56	R\$ 2.500,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 03 – Departamento de Receita Tributária	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar	
04 129 0020 2053 639	R\$ 7.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais	
3.1.90.00 Aplicações Diretas	
3.1.90.05 Outros Benefícios Previdenciários do Servidor ou do Militar	
04 121 0020 2052 622	R\$ 2.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 07 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano	
Unidade Executora: 04 – Departamento de Habitação	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.93 Indenizações e Restituições	
16 482 0016 2043 522	R\$ 5.000,00
TOTALR\$ 73.500,00	

Art. 2º. A cobertura do Crédito Adicional Suplementar autorizado pelo artigo 1º deste decreto será com recursos provenientes da anulação parcial das seguintes dotações orçamentárias:

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 13 – Fundo Municipal da Saúde	
Unidade Executora: 01 – Fundo Municipal de Saúde	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.50.00 Transferências a Instituições Privadas sem Fins Lucrativos	
3.3.50.43 Subvenções Sociais	
10 301 0025 2020 841	R\$ 4.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil	
04 121 0020 2005 620	R\$ 3.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 03 – Departamento de Receita Tributária	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil	
04 129 0020 2005 638	R\$ 3.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 04 – Departamento de Projetos Institucionais	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil	
04 122 0021 2005 659	R\$ 5.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Ensino Fundamental	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.14 Diárias – Pessoal Civil	
12 361 0007 2005 179	R\$ 20.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 04 – Secretaria Municipal da Educação	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Ensino Fundamental	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	
3.3.90.36 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Física	
12 361 0007 2009 181	R\$ 10.000,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 16 – Encargos Gerais do Município	
Unidade Executora: 00 – Encargos Gerais do Município	
4.0.00.00 Despesas de Capital	
4.6.00.00 Amortização da Dívida	
4.6.90.00 Aplicações Diretas	
4.6.90.71 Principal da Dívida Contratual Resgatada	
28 843 0034 0001 1137	R\$ 21.500,00
Órgão: 02 - Prefeitura Municipal	
Unidade Orçamentária: 10 – Secretaria Municipal de Finanças, Controladoria e Modernização	
Unidade Executora: 02 – Departamento de Contabilidade	
3.0.00.00 Despesas Correntes	
3.3.00.00 Outras Despesas Correntes	
3.3.90.00 Aplicações Diretas	



3.3.90.39 Outros Serviços de Terceiros – Pessoa Jurídica

04 121 0020 2010 621 R\$ 2.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 07 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Unidade Executora: 01 – Administração e Planejamento

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.1.00.00 Pessoal e Encargos Sociais

3.1.90.00 Aplicações Diretas

3.1.90.16 Outras Despesas Variáveis – Pessoal Civil

04 122 0016 2038 466 R\$ 2.000,00

Órgão: 02 - Prefeitura Municipal

Unidade Orçamentária: 07 – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano

Unidade Executora: 03 – Departamento de Topografia e Drenagem Urbana

3.0.00.00 Despesas Correntes

3.3.00.00 Outras Despesas Correntes

3.3.90.00 Aplicações Diretas

3.3.90.30 Material de Consumo

04 127 0016 2042 503 R\$ 3.000,00

TOTALR\$ 73.500,00

Art. 3º. Fica autorizada a Secretaria Municipal da Fazenda a proceder as adequações necessárias nos anexos II e III da lei nº 5.359 de 16 de dezembro de 2013 – Plano Plurianual para o período de 2014 a 2017, anexos V e VI da Lei 5893, de 14 de dezembro de 2016 – Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2017, aut. Artigo 21 da Lei 5893 de 14 de dezembro de 2016. Art. 4º. Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 08 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Diogo Mendes Vicentini

Secretário Municipal da Fazenda

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 082, de 8 de dezembro de 2017

(Designa função de Gestor, referente ao Pregão Presencial nº. 255/2017 – Processo nº. 316/2017)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA,

Art. 1º. Fica designada a servidora pública municipal DAIANI BILIAZZI SANTOS DE LIMA, CPF nº. 322.220.408-09, para exercer a função de GESTOR, referente ao Pregão Presencial n.º 255/2017 – Processo nº. 316/2017, cujo objeto é a contratação de locação de licença de uso de software para Contabilidade Pública e Recursos Humanos (Votuprev) por prazo determinado, com atualização mensal, que garanta as alterações legais, corretivas e evolutivas, incluindo, conversão, implantação e treinamento, para diversas áreas da Prefeitura do Município de Votuporanga, SAEV Ambiental – Superintendência de Água, Esgotos e Meio Ambiente, Câmara Municipal de Votuporanga e VOTUPREV – Instituto de Previdência do Município de Votuporanga.

Art. 2º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 8 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal de Administração

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 084, de 8 de dezembro de 2017

(Designa função de Gestor, referente ao Pregão Presencial nº. 309/2017 – Processo nº. 376/2017)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA,



Art. 1º. Fica designada a servidora pública municipal ANA PAULA SILVA, CPF nº. 324.993.628-63, para exercer a função de GESTOR, referente ao Pregão Presencial n.º 309/2017 – Processo nº. 376/2017, cujo objeto é a contratação de empresa especializada em assistência domiciliar tipo Home Care para prestação de serviços técnicos profissionais domiciliar em assistência de enfermagem por técnico ou auxiliar de enfermagem, podendo ser clínica para internação diuturnamente, a paciente de Ação Judicial nº. 0008088-53.2015.8.26.0664, 12 horas diárias, durante o período de 12 (doze) meses.

Art. 2º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 8 de dezembro de 2017

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 085, de 8 de dezembro de 2017

(Designa função de Gestor, referente ao Pregão Presencial nº. 308/2017 – Processo nº. 375/2017)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA,

Art. 1º. Fica designada a servidora pública municipal ANA PAULA SILVA, CPF nº. 324.993.628-63, para exercer a função de GESTOR, referente ao Pregão Presencial n.º 308/2017 – Processo nº. 375/2017, cujo objeto é a contratação de serviços técnicos profissionais de fisioterapia domiciliar tipo Home Care, sendo 5 sessões por semana, a paciente de Ação Judicial nº. 1002494-41.2015.8.26.0664, durante o período de 12 (doze) meses.

Art. 2º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 8 de

dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 095, de 15 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre exoneração da servidora ELIANA APARECIDA MOREIRA MACEDO BREYER do cargo em comissão de Diretora de Departamento de Ensino Superior e Profissionalizante da Secretaria Municipal da Educação)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA:

Art. 1º. Fica exonerada a servidora ELIANA APARECIDA MOREIRA MACEDO BREYER, RG nº. 10.403.980-2-SP, Matrícula nº. 53791/2, do cargo em comissão de Diretora de Departamento de Ensino Superior e Profissionalizante da Secretaria Municipal da Educação, a partir de 01 de janeiro de 2018.

Art. 2º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 15 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 096, de 18 de dezembro de 2017

(Nomeia a Comissão de Acompanhamento e Avaliação do Programa Prefeito Amigo da Criança – Fundação Abrinq para o período de 2017-2020)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA:

Art. 1º. Fica nomeada a COMISSÃO MUNICIPAL DE ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO DO PROGRAMA PREFEITO AMIGO DA CRIANÇA – FUNDAÇÃO ABRINQ, que será composta pelos seguintes membros:

I – Representante do Fundo Social de Solidariedade “Profª Maria Muro Pozzobon”: Mônica Pesciotto de Carvalho, RG. nº 7.724.977; que será a Presidente da Comissão;

II – Representante do Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente – CMDCA: Ana Paula Câmara Silva, RG. nº 33.846.984-9;

III – Representante do Conselho Municipal de Assistência Social - CMAS: Joaquim Marciano Ribeiro Filho, RG. nº 41.026.092-7;

IV – Representante do Conselho Tutelar de Votuporanga - CTV: Madalena Maria da Silva Borges, RG. nº 6.721.409-5;

V – Representante do Conselho Municipal de Alimentação Escolar – CAE: Aurora Sanches Singolani, RG. nº 12.954.957;

VI – Representante do Conselho Municipal da Educação – CME: Vanessa Barbosa dos Reis Puccinelli, RG. nº 27.732.514-6;

VII – Representante da Câmara Municipal de Votuporanga: Denise Cristina Rautch da Silva Murja, RG. nº 40.590.239-6;

VIII – Representante da Secretaria Municipal da Assistência Social – SEASO: Marcilene Raymundo, RG. nº 29.465.851-8;

XI – Representante da Secretaria Municipal da Saúde – SESA: Karen Fernanda Silva Bortoleto Garcia, RG. nº 32.415.147-0;

X – Representante da Secretaria Municipal de Esportes e Lazer – SEESL: Túria Cristina Figueira, RG. nº 16.215.585-2;

XI – Representante da Secretaria Municipal da Educação – SEEDU: Gabriela Camila dos Santos Silva, RG. nº 34.929.282-6;

XII – Representante da Secretaria Municipal da Fazenda – SEFAZ: Danielle Costa de Araújo, RG. nº 44.585.623-3.

Parágrafo único. O mandato dos membros será exercido de forma gratuita e considerado como relevantes serviços prestados ao Município.

Art. 2º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação,

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 18 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 097, de 18 de dezembro de 2017

(Designa função de Gestor do Pregão Presencial nº. 301 e Processo nº. 365/2017)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA,

Art. 1º. Fica designada a servidora pública municipal RENATA CRISTINA MARTINS FERREIRA, CPF nº. 283.637.138-21, para exercer a função de GESTOR, referente ao Pregão Presencial n.º 301/2017 – Processo nº. 365/2017, cujo objeto é a aquisição de kits para sorologia com equipamento semi automático por comodato.

Art. 2º. Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal “Dr. Tancredo de Almeida Neves”, 18 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal da Administração

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

DECRETO Nº. 10 098, de 18 de dezembro de 2017

(Dispõe sobre exoneração da servidora FLÁVIA DENISE RUZA do cargo em comissão de Chefe de Coordenadoria da Procuradoria Administrativa da Procuradoria Geral do Município)

JOÃO EDUARDO DADO LEITE DE CARVALHO, Prefeito do Município de Votuporanga, Estado de São Paulo, no uso de suas atribuições legais,

DECRETA:

Art. 1º. Fica exonerada a servidora FLÁVIA DENISE RUZA, RG nº. 27.806.056-0-SP, do cargo em comissão de Chefe de Coordenadoria da Procuradoria Administrativa da Procuradoria Geral do Município, a partir de 20 de dezembro de 2017.

Art. 2º. Este decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Paço Municipal "Dr. Tancredo de Almeida Neves", 18 de dezembro de 2017.

João Eduardo Dado Leite de Carvalho

Prefeito Municipal

César Fernando Camargo

Secretário Municipal de Governo

Miguel Maturana Filho

Secretário Municipal de Administração

Publicado e registrado na Divisão de Expediente Administrativo e Legislativo da Secretaria Municipal de Governo, data supra.

Natália Amanda Polizeli

Diretora da Divisão

PODER LEGISLATIVO

Concursos Públicos/Processos Seletivos

Homologação

EDITAL DE HOMOLOGAÇÃO DO CONCURSO PÚBLICO 001/2017.

DISPÕE SOBRE A HOMOLOGAÇÃO DO CONCURSO PÚBLICO 001/2017 REALIZADO NO DIA 03/12/2017.

A Câmara Municipal de Votuporanga, Estado de São Paulo, à vista do Resultado apresentado pela CONSESP – Concursos, Residências Médicas, Avaliações e Pesquisas Ltda, HOMOLOGA o Concurso Público n.º 001/2017, para preenchimento do cargo: Secretário de Coordenação de Comissões Permanentes, realizado no dia 03 de dezembro de 2017. A convocação se dará de acordo com as necessidades da administração através de Edital específico publicado no DOM - Diário Oficial do Município e através de convocação por carta a ser emitida pela Câmara Municipal via correio com aviso de recebimento.

REGISTRE-SE. PUBLIQUE-SE E CUMPRA-SE.

Votuporanga/SP, 18 de dezembro de 2017.

Osmair Luiz Ferrari

Presidente

Câmara Municipal de Votuporanga



SECRETARIAS

Secretaria Municipal de Assistência Social - SEASO

Av. João Gonçalves Leite, 4705 - Jd. Alvorada. CEP: 15505-000
(17) 3426-2600
seaso@votuporanga.sp.gov.br

Procuradoria Geral Do Município - PGM

Rua Pará, 3227 - Centro. CEP: 15502-236
(17) 3405-9700
procuradoria@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal da Cidade - SECID

Rua São Paulo, 3741 - Centro. CEP: 15500-010
(17) 3426-7510
cidade@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal da Cultura e Turismo - SECULT

Avenida Francisco Ramalho de Mendonça, 3112 - Jardim Alvorada. CEP 15502-236
(17) 34059670
cultura@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal Desenvolvimento Econômico - SE-DEC

Rua Barão do Rio Branco, 4497 - Santa Luzia. CEP: 15500-055
(17) 3046-1488
economico@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal de Planejamento - SEPLAN

Rua São Paulo, 3815 - Centro. CEP: 15500-010
(17) 3405-9700
smduh@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal de Direitos Humanos - SEDIH

Rua Padre Izidoro Cordeiro Paranhos, 3183 - Centro. CEP: 15502-225
(17) 3422-2770
direitoshumanos@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal da Educação - SEEDU

Rua Santa Catarina, 3747 - Centro. CEP: 15505-171
(17) 3405-9750
educacao@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal de Esportes e Lazer - SEESL

Rua Tomas Paz da Cunha Filho, 3556 - São João CEP: 15501-213
(17) 3426-1200
esporteselazer@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal da Fazenda - SEFAZ

Rua Pará, 3227 - Centro. CEP: 15502-236
(17) 3405-9700
financas@votuporanga.sp.gov.br

Fundo Social de Solidariedade do Município "Prof.ª Maria Muro Pozzobon" - FSSM

Rua Pará, 3227 - Centro. CEP: 15502-236
(17) 34059700
fundosocial@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal de Governo - SEGOV

Rua Pará, 3227 - Centro. CEP: 15502-236
(17) 3405-9716
gabcivil@votuporanga.sp.gov.br

Gabinete do Prefeito - GAP

Rua Pará, 3227 - Centro. CEP: 15502-236
(17) 3405-9719
prefeito@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal da Administração - SEADM

Rua Pará, 3227 - Centro. CEP: 15502-236
(17) 3405-9700
gestao@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal de Obras - SEOBR

Rua Pará, 3227 - Centro CEP: 15502-236
(17) 3405-9700
obras@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal da Saúde - SESAU

Rua Santa Catarina, 3890 - Patrimônio Velho CEP: 15505-171
(17) 3405-9787
secretariasau@votuporanga.sp.gov.br

Secretaria Municipal de Trânsito, Transporte e Segurança - SETRAN.

Rua Minas Gerais, 3612 - Centro CEP: 15500-003
(17) 3422-3042
transito@votuporanga.sp.gov.br

Instituto de Previdência do Município de Votuporanga - VOTUPREV

Rua São Paulo, 3834 - Centro CEP: 15500-010
(17) 3422-2566
votuprev@votuporanga.sp.gov.br

Superintendência de Água, Esgotos e Meio Ambiente de Votuporanga - SAEV Ambiental

Rua Pernambuco, 4313 - Centro CEP: 15500-006
(17) 3405-9195
saev@saev.com.br

Departamento da Controladoria Geral do Município - DCGM

Rua Pará, 3227 - Centro CEP: 15502-236
(17) 3405-9700
ronaldomattos@votuporanga.sp.gov.br