

**Lei do
Sistema
Viário
Municipal**

SUMÁRIO

CAPÍTULO I

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

SEÇÃO I

DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES DE IMPLANTAÇÃO (Art. 5º ao Art. 13)

SEÇÃO II

DAS DEFINIÇÕES (Art. 14)

CAPÍTULO II

DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

SEÇÃO I

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL (Art. 15)

SEÇÃO II

DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS (Art. 16 ao Art. 26)

SEÇÃO III

DAS VIAS DE ESTRUTURAÇÃO MUNICIPAL E DAS MEDIDAS DE CONSERVAÇÃO (Art. 27 ao Art. 32)

SEÇÃO IV

DOS CARREADORES E DAS MEDIDAS DE CONSERVAÇÃO (Art. 33 ao Art. 36)

SEÇÃO V

DA CIRCULAÇÃO E DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA (Art. 37 ao Art. 40)

SEÇÃO VI

DOS PASSEIOS ECOLÓGICOS (Art. 41 e Art. 42)

SEÇÃO VII

DA ARBORIZAÇÃO URBANA (Art. 43 ao Art. 49)

CAPÍTULO III

DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS DE ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E DE MOBILIDADE URBANA (Art. 50 ao Art. 54)

SEÇÃO ÚNICA

DAS DEFINIÇÕES (Art. 55 ao Art. 57)

CAPÍTULO IV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (Art. 58 ao Art. 64)

ANEXO I - Mapa do Sistema Viário Municipal

ANEXO II - Perfis dos Modelos de Vias

ANEXO V - Passeio Ecológico e Rebaixamento de Guia - Rampa e Esquina

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO VALE DO RIO PRETO
Gabinete do Prefeito

LEI COMPLEMENTAR 127 DE 06 DE JANEIRO DE 2025

Dispõe sobre o Sistema Viário do município de São José do Vale do Rio Preto

O PREFEITO MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO VALE DO RIO PRETO

Faço saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica disciplinado o Sistema Viário do Município de São José do Vale do Rio Preto, conforme diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal.

Art. 2º São utilizadas as seguintes definições:

- I** - Malha viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei;
- II** - A via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo urbano, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

Parágrafo único. Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

Art. 3º Integram o Sistema Viário Municipal e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados nos mapas Anexos I, II e III da presente Lei.

Art. 4º São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I** - Anexo I - Mapa do Sistema Viário Municipal
- II** - Anexo II - Mapas do Sistema Viário Urbano da Sede Municipal;
- III** - Anexo III - Mapa do Sistema Viário Urbano do Distrito do Pião;
- IV** - Anexo IV - Perfis dos Modelos das Vias;
- V** - Anexo V - Passeio Ecológico e Rebaixamento de Guia - Rampa e Esquina.

Seção I
DOS OBJETIVOS E DAS DIRETRIZES DE IMPLANTAÇÃO

Art. 5º - A regulação do sistema viário do município de São José do Vale do Rio Preto, visando os seguintes objetivos:

- I** - Induzir o desenvolvimento pleno da área urbana do Município, por meio de uma compatibilização coerente entre circulação e uso e ocupação do solo urbano, face à forte relação existente entre o ordenamento do sistema viário e o estabelecimento das condições adequadas ao desenvolvimento das diversas atividades no meio urbano;
- II** - Adaptar a malha viária existente às melhorias das condições de circulação;
- III** - Fixar as condições necessárias para que as vias de circulação possam desempenhar adequadamente suas funções e dar vazão ao seu volume de tráfego;
- IV** - Hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a garantir segurança e conforto;
- V** - Assegurar a continuidade do arruamento existente nos novos parcelamentos do solo nas áreas urbanas do Município;
- VI** - Eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- VII** - Proporcionar segurança e conforto ao tráfego de pedestres e ciclistas.
- VIII** - Adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências;
- IX** - Disciplinar o tráfego de cargas e passageiros, na área urbana, garantindo fluidez e segurança nos trajetos e nas operações de transbordo.

Art. 6º - Qualquer modalidade de novos parcelamentos do solo urbano deverá respeitar o conteúdo desta Lei quanto à abertura de novas vias de circulação e/ou eixos viários, bem como o traçado urbano pré-existente.

Art. 7º - Para os projetos e intervenções de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária, deverão ser elaborados estudos e relatórios de impacto ambiental e de vizinhança (EIA/RIMA - EIV/RIV) que estarão sujeitos à aprovação dos órgãos municipais e/ou estaduais competentes, nos termos desta Lei e dos seus regulamentos.

Art. 8º - A implantação das vias de circulação, sempre que possível, deverá ser adequada às condições locais do meio físico, em especial, quanto à otimização das obras de terraplenagem necessárias à abertura de ruas e à implantação das edificações.

Art. 9º - As vias deverão acompanhar, sempre que possível, as curvas de níveis do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem natural ou córregos.

Art. 10. - Deve ser evitada a remoção de vegetação e a implantação de obras de terraplenagem junto aos cursos hídricos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo único. - Entende-se por linha de drenagem natural as feições topográficas em que há concentração do fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo ter caráter permanente ou não.

Art. 11. - Deve ser dada preferência à utilização de pisos “semipermeáveis” para pavimentação das vias de circulação, a fim de aumentar a infiltração das águas pluviais e mitigar problemas com processos erosivos.

Art. 12. O comprimento máximo das quadras nos novos parcelamentos de solo urbano será de 100,00m (cem metros) e a largura mínima de 80,00m (oitenta metros).

Art. 13. As vias de circulação dos novos parcelamentos de solo urbano deverão articular-se às vias adjacentes oficiais, existentes e/ou projetadas, respeitadas suas hierarquias, assegurando assim a continuidade do sistema viário.

§ 1º No caso de necessidade de implantação de vias sem saída, deverá, obrigatoriamente, conter no seu final bolsão para retorno com diâmetro inscrito mínimo de 16,00m (dezesseis metros).

§ 2º A rampa máxima de faixa carroçável das vias de circulação e das vias para pedestres deverá, sempre que possível, respeitar as dimensões constantes nas normas técnicas pertinentes.

Seção II DAS DEFINIÇÕES

Art. 14. Para efeito de aplicação desta Lei, são adotadas as seguintes definições:

- I** - ACESSO - é o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre:
 - a. Logradouro público e propriedade privada;
 - b. Propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio;
 - c. Logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.
- II** - ACOSTAMENTO - é a parcela da área adjacente à faixa de rolamento, objetivando:
 - a. Permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta;
 - b. Proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para serem estacionados fora da trajetória dos demais veículos;
 - c. Permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.
- III** - ALINHAMENTO PREDIAL - É a linha divisória entre o lote/terreno e o logradouro público (passeio público);
- IV** - ARRUAMENTO - Conjunto de logradouros públicos destinados à circulação viária e acesso aos lotes;
- V** - CAIXA CARROÇÁVEL OU PISTA DE ROLAMENTO - É a parte da via de circulação destinada ao desenvolvimento de uma ou mais faixas para o tráfego e estacionamento de veículos motorizados; é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais, o estacionamento e o acostamento;

- VI** - CAIXA DA VIA - É a distância entre os dois alinhamentos prediais em oposição;
- VII** - CALÇADA ou PASSEIO PÚBLICO - É a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres, segregada e em nível diferente ao da via, dotada de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;
- VIII** - CALÇADÃO - É a parte do logradouro público destinado ao trânsito de pedestres e equipado de forma a impedir o estacionamento e trânsito de qualquer tipo de veículo;
- IX** - CANTEIRO CENTRAL - É o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- X** - CANTEIRO LATERAL - É o espaço compreendido entre os bordos externos das pistas expressas e/ou arteriais e o bordo interno das pistas marginais, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- XI** - CICLOVIA - Pista de uso exclusivo para circulação de bicicletas, segregada fisicamente do restante da via e dotada de sinalização vertical e horizontal características (placas e pintura de solo). Pode estar situada na calçada, no canteiro central ou na própria pista por onde circula o tráfego geral. Geralmente situada em vias arteriais e coletoras;
- XII** - CICLOFAIXA - Faixa para uso exclusivo para circulação de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via e caracterizada por sinalização vertical e horizontal características (placas e pintura de solo). Normalmente situa-se nos bordos da pista por onde circula o tráfego geral, mas pode também situar-se na calçada e no canteiro central. Geralmente situadas em vias arteriais e coletoras;
- XIII** - CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO - Conjunto de normas que disciplinam a utilização das vias de circulação;
- XIV** - CRUZAMENTOS - Destinam-se a articular o sistema viário nas suas diversas vias, e se classificam em dois tipos:
- a. Cruzamento simples: são os cruzamentos em nível com, no máximo, duas vias que se interceptam, de preferência, ortogonalmente;
 - b. Cruzamento rotulado: são cruzamentos de duas ou mais vias, feitos em nível com controle de fluxo sinalizado (Placas: PARE/VIA PREFERENCIAL), ou semáforos, conforme estudos de volume de fluxo;
- XV** - ESTACIONAMENTO - É o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- XVI** - FAIXA DE DOMÍNIO DE VIAS - É a porção do solo *non aedificandi*, de utilização pública, medida a partir das faces da pista para cada uma de suas laterais;
- XVII** - FAIXA “NON AEDIFICANDI” - É a área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XVIII** - GREIDE - É a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;
- XIX** - LARGURA DE UMA VIA - É a distância entre os alinhamentos da via;
- XX** - LOGRADOURO PÚBLICO - É o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);
- XXI** - MEIO-FIO - É a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XXII** - NIVELAMENTO - É a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo, considerando o greide da via urbana;
- XXIII** - SEÇÃO TRANSVERSAL DA VIA - É a largura total ideal da via incluindo caixa de rolamento, passeios, ciclovias (quando existentes) e canteiros centrais;
- XXIV** - SINALIZAÇÃO DE TRÂNSITO - Conjunto dos elementos de comunicação visual adotados, nas vias públicas, para informação, orientação e advertência aos seus usuários:
- a. Sinalização horizontal: constituída por elementos aplicados no pavimento das vias públicas;
 - b. Sinalização vertical: representada por painéis e placas implantados ao longo das vias públicas.
- XXV** - SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL BÁSICO - Conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;
- XXVI** - TRÁFEGO - Fluxo de veículos que percorre uma via em determinado período de tempo;
- XXVII** - VIA DE CIRCULAÇÃO - É o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, o passeio, o acostamento, a ciclovia (quando existente na via) e canteiro central;
- XXVIII** - VIA PERIMETRAL - Desvia do centro urbano o fluxo pesado e promove o contorno viário de tráfego de veículos.

CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Seção I DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 15. As vias do Sistema Viário Municipal são classificadas, segundo a natureza da sua circulação e do zoneamento do uso do solo, como segue:

- I** - RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL - Compreendendo aquelas de responsabilidade da União ou do Estado, com a função de interligação com os municípios ou estados vizinhos;
- II** - VIAS ARTERIAIS - São aquelas que formam a estrutura viária principal das áreas urbanas, destinadas a receber e canalizar a maior carga de tráfego interno, definindo os principais acessos da cidade e ligações interurbanas;
- III** - VIAS COLETORAS - São aquelas vias que coletam e distribuem o tráfego das vias locais e encaminhando às de maior fluxo - arteriais;
- IV** - VIAS LOCAIS - São aquelas que formam o itinerário de veículos entre as vias coletoras e as habitações, ou seja, são caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso aos lotes;
- V** - VIAS MARGINAIS - São aquelas vias auxiliares de uma via expressa e/ou arterial, adjacentes, geralmente paralelas, que margeiam e permitem acesso aos lotes lindeiros, possibilitando a limitação de acesso à via expressa e/ou arterial;
- VI** - VIAS PARA PEDESTRES - São aquelas de uso predominantemente de pedestres, com sua estrutura adequada para essa finalidade.

Seção II DO DIMENSIONAMENTO DAS VIAS

Art. 16. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:

- I** - Pista de rolamento para veículos;
- II** - Faixa de estacionamento / acostamento para veículos;
- III** - Ciclovia unidirecional com, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) ou ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3,00m (três metros);
- IV** - Ciclofaixa unidirecional com, no mínimo, 1,20m (um metro e vinte centímetros);
- V** - Passeio para pedestres.

Art. 17. RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL - Deverão comportar no mínimo, caixa de via de 12,00m (onze metros), contendo:

- I** - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
- II** - 2 (duas) faixas de passeio/ acostamento de no mínimo, 2,50m (dois metros) cada;

Parágrafo único. A Rodovia com característica existente no município de São José do Vale do Rio Preto trata-se da RJ-134/BR-492, que dentro do município adquiri outros nomes, em diferentes trechos: Estrada Silveira da Mota, Rodovia Bianor Esteves. Também com as mesmas características a RJ 134 - Ramo C, Estrada do Paraíso que liga a RJ 134 na altura de Águas Claras até a localidade de São João de Paquetá divisa com Sapucaia.

Art. 18. As vias arteriais - Deverão comportar, no mínimo, 9,00m (nove metros), contendo:

- I** - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00m (cinco metros) cada;
- II** - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada.

Parágrafo único. A via com características arteriais existentes na Sede de São José do Vale do Rio Preto, continuação das Rodovias de Ligação Regional, são:

Rua Dr. Paulo Nei de Souza, Rua Paulo Franco Werneck, Rua Professora Maria Emília Esteves e Rua Dr. Jacinto Franco.

Art. 19. as vias coletoras urbanas - Deverão comportar no mínimo 10,00m (dez metros), contendo:

I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de no mínimo, 3,00m (três metros) cada lado;

II - 2 (dois) faixas de passeio/ acostamento de no mínimo, 2,00m (dois metros) cada lado;

Parágrafo único. As vias com características coletoras existentes:

Sede de São José do Vale do Rio Preto são: Estrada do Córrego Sujo (Tristão Câmara), Estrada do Rio Bonito; Rua João Alves Araujo Vianna, Estrada Joana Cabral Morelli; Estrada Jacinto Cabral da Ponte; Rua Antônio da Silva Porto; Estrada Madame Beth Pouchuq (Est. do Iris), Estrada Saturnino Pereira da Silva (Estrada da Grota Funda), Estrada do Tubatão, Estrada da Água Fria, Rua Dr. Milton de Freitas Souza (Estrada de São Lourenço), Estrada Custodio Mendes de Souza (Estrada de São Lourenço), Estrada Japy do Amaral Assunção (Est. Das Palmeiras), Rua Manoel Severino da Silva (Estrada Brucussu), Estrada Francisco Cardoso, Estrada Affonso Rodrigues Bittencourt (Est. Roçadinho / Morro Grande), Estrada das Areias, Estrada da Ventania, Estrada Antônio da Rocha Branco (Est. Da Gloria), Rua Heitor Quartin, Estrada da Floresta, Rua Waldomiro de Souza, Estrada Três Açudes, Rua Dep. Manuel de Souza Santos (Estrada do Dirindi), Estrada Saturnino Teixeira da Silva (Estrada do Palmital), Estrada do Buracão, Estrada Soli Rampini (Est. Serra do Capim), Estrada José Silveira Medeiros (Est. Pouso Alegre/Belém), Estrada dos Felisberto,

No segundo Distrito são; Estrada do Cafezal, Estrada da Boa Vista, Estrada das Taboinhas, Estrada da Minerva, Rua Manoel Pimentel (Morro Agudo), Estrada João Otavio de Almeida.

Art. 20. **As vias locais urbanas** - Deverão comportar no mínimo, 9,00m (nove metros) para as ruas urbanas existentes e para os novos loteamentos, contendo, respectivamente:

I - 2 (duas) pistas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada;

II - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada;

Parágrafo único. As vias com características locais urbanas serão todas as vias urbanas do Município

Art. 21. As vias para pedestres deverão possuir, no mínimo, de 4,00m (quatro metros), contendo:

I - Seção transversal de 4,00m (quatro metros) com 2,00m (dois metros) pavimentados;

II - Acessibilidade conforme NBR 9050/2004 e alterações posteriores;

III - Permeabilidade de 40% (quarenta por cento);

IV - Elementos que impeçam entrada de veículos motorizados.

Art. 22. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário ou ferroviário, estadual ou federal, será obrigatória a reserva de faixa *non aedificandi* de 15,00m (quinze metros) para a implantação de via margeando a rodovia e/ou ferrovia, a exceção quando houver um plano especial da via definido pelo Município.

Art. 23. Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatória a reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

Parágrafo único. Se necessária, a reserva de faixa *non aedificandi* vinculada a dutovias será exigida no âmbito do respectivo licenciamento ambiental, observados critérios e parâmetros que garantam a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme estabelecido nas normas técnicas pertinentes.

Art. 24. As vias dos novos loteamentos deverão observar às diretrizes viárias e à continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam.

Art. 25. Os logradouros públicos com caixas de vias já definidas e implantadas, não pavimentadas, porém com dimensões diferentes das definidas nesta Seção deverão respeitar a dimensão das pistas de rolamento conforme estabelecida nos parâmetros determinados por esta Lei.

Art. 26. O dimensionamento das ruas dos prolongamentos das vias de estruturação municipal, arteriais, coletoras e locais poderão ser maiores que as existentes, a critério do Poder Executivo Municipal.

Seção III

DAS VIAS DE ESTRUTURAÇÃO MUNICIPAL E DAS MEDIDAS DE CONSERVAÇÃO

Art. 27. A manutenção das estradas de estruturação municipal é de responsabilidade do Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único. A critério técnico justificado e desde que aprovado pelos órgãos municipais competentes sob sua responsabilidade, o Poder Executivo Municipal poderá alterar a localização, abrir ou eliminar parte de alguma estrada rural.

Art. 28. As faixas *non aedificandi* das vias de estruturação municipal estão definidas na Seção II do Capítulo II desta Lei.

Art. 29. O Poder Executivo Municipal poderá realizar obras e benfeitorias, quando necessárias, ao longo das faixas *non aedificandi*, independentemente de notificação, reservado ao proprietário e/ou ocupante da terra lindeira à via a prerrogativa de continuar cultivando na referida faixa desde que cultura semiperene.

Art. 30. É proibido embarçar ou impedir o trânsito de pedestres ou de veículos nas vias de estruturação municipal, caminhos públicos ou margens destes por qualquer meio, exceto para efeito de obras públicas ou privadas, desde que previamente autorizadas pelo órgão municipal competente, ou ainda, quando exigências policiais o determinarem.

Parágrafo único. Compreende-se na proibição do *caput* deste artigo a disposição de leiras de destoca, restos de derrubadas de copeira ou mato, entulhos de construção ou qualquer outro material, poluente ou não.

Art. 31. É expressamente proibido nas vias de estruturação municipal:

- I** - Promover o rebaixamento das curvas de nível, lombadas ou outros sistemas que visem a contenção da água da chuva para a conservação das estradas, com exceção daquele autorizado previamente pelo órgão competente do Poder Executivo Municipal;
- II** - Promover a construção de terraços em desnível, provocando o desvio de água para estradas, divisas, propriedades vizinhas e cursos d'água;
- III** - Realizar manobras nas vias de estruturação municipal com máquinas, equipamentos e implementos agrícolas que venham danificar seu leito ou seu sistema de adequação;
- IV** - Transitar com veículos ou maquinários agrícolas sem a devida precaução e sinalização;
- V** - Manter animais soltos ou conduzi-los sem a devida precaução;
- VI** - Manter área de pasto ou de cultivo semiperene em ambos os lados das vias de estruturação municipal, sem que as mesmas estejam devidamente cercadas;
- VII** - Manter animais pastando, mesmo que amarrados, nas áreas marginais às vias de estruturação municipal;
- VIII** - Construir cancelas ou similares de qualquer natureza nas vias de estruturação municipal.

Art. 32. É expressamente proibida a colocação de placas de sinalização, identificação de propriedades ou de propaganda comercial que venham obstruir a visibilidade dos transeuntes nas laterais das vias de estruturação municipal.

Parágrafo único. A possibilidade de instalação de placas de sinalização, identificação e de propaganda deverá ser submetida à avaliação e aprovação do órgão municipal competente.

Seção IV

DOS CARREADORES E DAS MEDIDAS DE CONSERVAÇÃO

Art. 33. É responsabilidade dos proprietários rurais a manutenção dos carreadores, pontes, bueiros, tubulações, caixas de retenção de águas pluviais, passadores de gado, curvas de níveis, lombadas, entre outros, quando estes estiverem dentro de sua propriedade e só a eles servirem.

Art. 34. O órgão competente do Poder Executivo Municipal poderá fazer a manutenção, recuperação ou adequação de carreadores somente dentro da sua programação normal de trabalho, com custos repassados ao proprietário.

Art. 35. A critério técnico justificado, desde que aprovado pelo órgão competente e sob sua responsabilidade, o Poder Executivo Municipal poderá mudar de localização ou eliminar um carreador.

Art. 36. Nos carreadores:

- I** - Os terraços, curvas de nível, cordões de contorno existentes na propriedade ou a serem construídos não poderão direcionar águas para os carreadores;
- II** - É de responsabilidade dos proprietários rurais a eliminação de processos erosivos, voçorocas ou valetas causadas por águas desviadas para carreadores;
- III** - É proibido o rebaixamento das curvas de nível, lombadas ou outros sistemas que visem a contenção da água para a conservação dos carreadores, com exceção daqueles autorizados previamente pelo órgão municipal competente;
- IV** - É proibido realizar manobras nos carreadores com veículos, máquinas e implementos agrícolas que venham danificar o seu leito ou seu sistema de conservação ou adequação;
- V** - É proibido construir cancelas ou similares de qualquer natureza para impedir o acesso a estabelecimentos públicos, tais como: escolas, centros comunitários, campos de futebol, igrejas, imóveis de terceiros sem outro acesso ou outros estabelecimentos frequentados pela comunidade.

Parágrafo único. A responsabilidade de que trata o inciso II deste artigo será imputada aos proprietários, Poder Executivo Municipal ou a outrem, se efetivamente forem os causadores dos processos erosivos ou contribuírem para tanto.

Seção V

DA CIRCULAÇÃO E DA SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 37. A sinalização das vias públicas é de responsabilidade do Município, como estabelece o Código de Trânsito Brasileiro, aprovado pela Lei Federal nº 9.503/1997.

§ 1º Toda e qualquer via pavimentada no Município deverá receber sinalização de trânsito, segundo exigências da legislação pertinente em vigor.

§ 2º A sinalização vertical e horizontal das vias pavimentadas nos novos parcelamentos do solo será executada às expensas dos respectivos parceladores, a partir de projeto previamente aprovado pelo órgão competente do Município.

Art. 38. A determinação das vias preferenciais, no sentido dos fluxos da organização e das limitações de tráfego, deverá obedecer às diretrizes estabelecidas na presente Lei, consubstanciadas em seus Anexos I, II e III, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do Plano/Projeto de Sinalização Urbana, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

Parágrafo único. O sentido de tráfego das vias será definido individualmente pelo órgão municipal competente, dependendo do volume de tráfego.

Art. 39. Caberá ao Poder Executivo Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

- I** - Ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;
- II** - Ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;
- III** - A adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, postos de saúde, terminal rodoviário, casa da cultura, museu, entre outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal.

Parágrafo único. As intervenções afins e correlatas às referidas no *caput* do artigo poderão ser realizadas em conjunto com órgãos de outras esferas governamentais.

Art. 40. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas específicas definidas pela ABNT e demais normas técnicas pertinentes.

Seção VI **DOS PASSEIOS ECOLÓGICOS**

Art. 41. Os passeios, preferencialmente ecológicos, deverão ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres, e devem ser executados com piso antiderrapante e piso tátil, conforme as normas especificadas pela NBR 9050 da ABNT (2004) e suas atualizações.

§ 1º A construção e manutenção dos passeios serão de responsabilidade dos proprietários dos lotes;

§ 2º Para a construção e/ou manutenção dos passeios deverão ser seguidas as especificações técnicas exigidas no Anexo V desta Lei.

§ 3º Excepcionalmente, em casos de vias coletoras ou arteriais muito íngremes ou que margeiem encostas, o passeio público de um dos lados da via poderá ser suprimido, desde que o passeio restante tenha sua dimensão ampliada em 0,50 (cinquenta centímetros) e que a via mantenha sua dimensão de caixa total, em conformidade com os perfis constantes do Anexo IV.

Art. 42. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para deficientes físicos e/ou pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida, conforme as normas especificadas pela NBR 9050/2004 da ABNT e suas atualizações.

Seção VII **DA ARBORIZAÇÃO URBANA**

Art. 43. Compete ao Poder Executivo Municipal a elaboração de projetos, a execução de intervenções e a conservação da arborização urbana e ajardinamento dos logradouros públicos nas áreas de recuo conforme zoneamento.

§ 1º Os passeios das vias públicas em zonas residenciais, mediante licença do órgão competente do Poder Executivo Municipal, poderão ser arborizados pelos proprietários dos lotes e das edificações fronteiriças, às suas expensas, obedecidas as exigências e determinações do Plano de Arborização Urbana.

§ 2º Caberá ao órgão competente do Poder Executivo Municipal decidir sobre a espécie vegetal que mais convenha em cada caso, bem como sobre o espaçamento entre as árvores.

Art. 44. É atribuição exclusiva do Poder Executivo Municipal, manejar, podar, cortar, derrubar ou erradicar árvores da arborização urbana das vias e logradouros públicos.

§ 1º Quando se tornar absolutamente imprescindível e desde que devidamente autorizado pelo órgão municipal competente, poderá ser solicitada pelo interessado o corte ou a erradicação de árvores, mediante o pagamento das despesas relativas ao corte e ao replantio de uma nova árvore.

§ 2º A solicitação a que se refere o parágrafo anterior deverá ser acompanhada de justificativa plausível, que será criteriosamente analisada pelos Técnicos da Secretaria Municipal de Meio Ambiente, responsável pela avaliação fitossanitária da arborização urbana.

§ 3º A fim de não ser desfigurada a arborização do logradouro, as remoções mencionadas nos parágrafos anteriores implicarão no plantio, em prazo não superior a 90 (noventa) dias, da mesma ou de nova espécie de árvore, que será determinada pelo órgão municipal competente, em ponto cujo afastamento respeite a distância mínima entre árvores e equipamentos/mobiliários urbanos exigida no Plano de Arborização Urbana.

§ 4º Em hipótese alguma poder-se-á deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Poder Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras e Edificações e com o Plano de Arborização Urbana.

Art. 45. Por podar drasticamente, cortar ou erradicar a arborização urbana das vias públicas sem a devida autorização do órgão municipal responsável, será aplicada ao infrator multa de 10 (dez) Unidade Fiscal de São José do Vale do Rio Preto (UNIF-SJ).

Art. 46. São proibidas quaisquer obras, serviços ou atividades em logradouros públicos que venham a prejudicar a vegetação existente, sem a autorização do órgão público ambiental.

Art. 47. Os tapumes e andaimos das construções deverão ser providos de proteção à arborização urbana sempre que isso for exigido pelo órgão municipal competente.

Art. 48. Nas árvores das vias públicas não poderão ser amarrados ou fixados fios, nem colocados anúncios, cartazes ou publicações de qualquer natureza.

Art. 49. Os passeios públicos sem arborização receberão novas mudas de acordo com o exigido no Plano de Arborização Urbana.

CAPÍTULO III DOS PRINCÍPIOS BÁSICOS DE ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E DE MOBILIDADE URBANA

Art. 50. Este Capítulo visa estabelecer princípios básicos para as edificações, instalações, equipamentos públicos, mobiliários urbanos, intervenções no planejamento territorial e no sistema viário, assim como exigir a observância ao atendimento às normas de acessibilidade universal e mobilidade urbana, nos projetos analisados e a serem aprovados pelo Poder Executivo Municipal.

Parágrafo único. Deverão ser respeitadas as normas federais vigentes para a acessibilidade universal (NBR 9050/2004 e atualizações e alterações posteriores) e para a mobilidade urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), bem como as diretrizes gerais para a temática constantes da Lei do Plano Diretor Municipal e os critérios estabelecidos no Plano de Mobilidade do Município.

Art. 51. Todos os projetos elaborados para edificações, reformas, implantação de mobiliário e equipamentos públicos, implantação de áreas de uso público e abertura de novas vias de circulação devem ser regidos pela presente Lei, bem como pelas normas de acessibilidade universal e mobilidade urbana pertinentes.

Art. 52. A Lei Federal nº 12.587/2012 instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o que reafirmou o Plano de Mobilidade como instrumento de efetivação dessa Política Nacional nos municípios, integrando-o e compatibilizando-o com os demais planos setoriais já existentes, em particular, com o PDM.

Parágrafo único. A Lei de Mobilidade tem fundamento no art. 182 da Constituição Federal de 1988, que dispõe sobre a política de desenvolvimento urbano, que deverá ser executada pelo Poder Executivo Municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei específica (PDM), que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais e garantir o bem-estar de habitantes do Município.

Art. 53. Para a infraestrutura viária, o Plano de Mobilidade do Município deverá propor medidas de construção, ampliação, adequação e de operação do sistema viário principal, visando à qualificação urbanística, à melhoria de segurança e da fluidez do tráfego geral, com prioridade, sempre que possível, aos meios de transporte coletivo e aos meios de transporte não motorizados (pedestres).

§ 1º O Plano de Mobilidade do Município também deverá determinar diretrizes gerais para o planejamento, operação, gestão e regulação do transporte coletivo.

§ 2º O Plano de Mobilidade do Município deverá abranger os modos de transporte individual e coletivo, os modos de transportes não motorizados e a infraestrutura viária utilizada por todos esses modais de transporte.

Art. 54. O Poder Executivo Municipal deverá elaborar a legislação municipal de Mobilidade Urbana, inserida ou integrada ao seu PDM. Esta legislação deve conter, entre outros assuntos:

- I** - a aprovação do Plano de Mobilidade e suas metas;
- II** - a atribuição de responsabilidades;
- III** - os instrumentos de gestão do Plano, bem como as fontes de financiamento e/ou respectivos fundos;
- IV** - forma de delegação do sistema de transporte público com respectivas diretrizes e condições.

Seção Única DAS DEFINIÇÕES

Art. 55. Para os efeitos dessa Lei, aplicam-se as seguintes definições:

- I** - ACESSIBILIDADE - possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaços, mobiliários, equipamentos urbanos e elementos;
- II** - ACESSÍVEL - espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento que possa ser alcançado, acionado, utilizado e vivenciado por qualquer pessoa, inclusive aquelas com mobilidade reduzida. O termo acessível implica tanto acessibilidade física como de comunicação;
- III**- ADAPTÁVEL - espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características possam ser alteradas para que se torne acessível;
- IV** - ADAPTADO - espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características originais foram alteradas posteriormente para serem acessíveis;
- V** - ADEQUADO - espaço, edificação, mobiliário, equipamento urbano ou elemento cujas características foram originalmente planejadas para serem acessíveis;
- VI** - ALTURA - distância vertical entre dois pontos;
- VII** - ÁREA DE APROXIMAÇÃO - espaço sem obstáculos para que a pessoa que utiliza cadeira de rodas possa manobrar, deslocar-se, aproximar-se e utilizar o mobiliário ou o elemento com autonomia e segurança;
- VIII**- ÁREA DE RESGATE - área com acesso direto para uma saída, destinada a manter em segurança pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, enquanto aguardam socorro em situação de sinistro;
- IX** - ÁREA DE TRANSFERÊNCIA - espaço necessário para que uma pessoa utilizando cadeira de rodas possa se posicionar próximo ao mobiliário para o qual necessita transferir-se;
- X** - BARREIRA ARQUITETÔNICA, URBANÍSTICA OU AMBIENTAL - qualquer elemento natural, instalado ou edificado que impeça a aproximação, transferência ou circulação no espaço, mobiliário ou equipamento urbano;
- XI** - CALÇADA - parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins - Código de Trânsito Brasileiro;
- XII** - CALÇADA REBAIXADA - rampa construída ou implantada na calçada ou passeio, destinada a promover a concordância de nível entre estes e o leito carroçável;
- XIII**- CIRCULAÇÃO EXTERNA - espaço coberto ou descoberto, situado fora dos limites de uma edificação, destinado à circulação de pedestres. As áreas de circulação externa incluem, mas não necessariamente se limitam a, áreas públicas, como passeios, calçadas, vias de pedestres, faixas de travessia de pedestres, passarelas, caminhos, passagens, calçadas verdes e pisos drenantes entre outros, bem como espaços de circulação externa em edificações e conjuntos industriais, comerciais ou residenciais e centros comerciais.
- XIV**- DEFICIÊNCIA - redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente;
- XV** - DESENHO UNIVERSAL - aquele que visa atender à maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população;
- XVI**- ELEMENTO - qualquer dispositivo de comando, acionamento, comutação ou comunicação; São exemplos de elementos: telefones, intercomunicadores, interruptores, torneiras, registros, válvulas, botoeiras, painéis de comando, entre outros;
- XVII** - EQUIPAMENTO URBANO - todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e/ou privados;
- XVIII** - ESPAÇO ACESSÍVEL - espaço que pode ser percebido e utilizado em sua totalidade por todas as pessoas, inclusive aquelas com mobilidade reduzida;
- XIX** - FAIXA ELEVADA - elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa de travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a promover a concordância entre os níveis das calçadas em ambos os lados da via;
- XX** - FAIXA LIVRE - área do passeio, calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres;
- XXI** - FAIXA DE TRAVESSIA DE PEDESTRES - sinalização transversal às pistas de rolamento de veículos, destinada a ordenar e indicar os deslocamentos dos pedestres para a travessia da via - Código de Trânsito Brasileiro;

- XXII** - FATORES DE IMPEDÂNCIA - elementos ou condições que possam interferir no fluxo de pedestres. São exemplos de fatores de impedância: mobiliário urbano, entradas de edificações junto ao alinhamento, vitrines junto ao alinhamento, vegetação, postes de sinalização, entre outros;
- XXIII** - FOCO DE PEDESTRES - indicação luminosa de permissão ou impedimento de locomoção na faixa apropriada - Código de Trânsito Brasileiro;
- XXIV** - GUIA DE BALIZAMENTO - elemento edificado ou instalado junto aos limites laterais das superfícies de piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XXV** - IMPRATICABILIDADE - condição ou conjunto de condições físicas ou legais que possam impedir adaptação de edificações, mobiliário, equipamentos ou elementos à acessibilidade;
- XXVI** - LINHA-GUIA - qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como guia de balizamento para pessoas com deficiência visual que utilizem bengala de rastreamento;
- XXVII** - LOCAL DE REUNIÃO - espaço interno ou externo que acomoda grupo de pessoas reunidas para atividades de lazer, cultural, política, social, educacional, religiosa ou para consumo de alimentos e/ou bebidas;
- XXVIII** - MOBILIÁRIO URBANO - todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados;
- XXIX** - ORLA DE PROTEÇÃO - elemento edificado ou instalado, destinado a constituir barreira no piso para proteção de árvores, áreas ajardinadas, espelhos d'água e espaços similares;
- XXX** - PASSARELA - obra de arte destinada à transposição de vias por pedestres, em desnível aéreo - Código de Trânsito Brasileiro;
- XXXI** - PASSEIO PÚBLICO - parte da calçada livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres - Código de Trânsito Brasileiro;
- XXXII** - PESSOA COM MOBILIDADE REDUZIDA - aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante, entre outros;
- XXXIII** - PISO CROMO-DIFERENCIADO - piso caracterizado pela utilização de cor contrastante em relação às áreas adjacentes e destinado a constituir guia de balizamento ou complemento de informação visual ou tátil, perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XXXIV** - PISO TÁTIL - piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual;
- XXXV** - RAMPA - inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido de caminamento. A inclinação das rampas deve obedecer ao disposto na NBR 9050/2004 ou em normas e disposições posteriores;
- XXXVI** - REFORMA - intervenção física em edificação, mobiliário, equipamento ou elemento urbano que implique na modificação de suas características estruturais e funcionais;
- XXXVII** - ROTA ACESSÍVEL - trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas, inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, entre outros. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores, entre outros;
- XXXVIII** - ROTA DE FUGA - trajeto contínuo, devidamente protegido proporcionado por portas, corredores, antecâmaras, passagens externas, balcões, vestíbulos, escadas, rampas ou outros dispositivos de saída ou combinações destes, a ser percorrido pelo usuário em caso de um incêndio, de qualquer ponto da edificação até atingir a via pública ou espaço externo, protegido do incêndio;
- XXXIX** - SUPERFÍCIE DE TRABALHO - área para melhor manipulação, empunhadura e controle de objetos;
- XL** - TECNOLOGIA ASSISTIVA - conjunto de técnicas, aparelhos, instrumentos, produtos e procedimentos que visam auxiliar a mobilidade, percepção e utilização do meio ambiente e dos elementos nele constantes por pessoas com deficiência;
- XLI** - USO COMUM - espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o uso de um grupo específico de pessoas (por exemplo, salas em edifício de escritórios, ocupadas, geralmente, por funcionários, colaboradores e eventuais visitantes);
- XLII** - USO PÚBLICO - espaços, salas ou elementos externos ou internos que são disponibilizados para o público em geral. O uso público pode ocorrer em edificações ou equipamentos de propriedade pública ou privada;

XLIII - USO RESTRITO - espaços, salas ou elementos internos ou externos que são disponibilizados estritamente para pessoas autorizadas (exemplos: casas de máquinas, barriletes, passagem de uso técnico e espaços similares);

XLIV - VISITÁVEL - parte de unidade residencial, ou de unidade para prestação de serviços, entretenimento, comércio ou espaço cultural de uso público que contenha pelo menos um local de convívio social acessível e um sanitário unissex acessível.

Art. 56. Fica estabelecido que todas as edificações de uso ou de domínio público, no território municipal, serão regidas pelas normas de acessibilidade universal às edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, em conformidade com o estabelecido na NBR9050/2004 da ABNT e suas atualizações e demais legislações pertinentes.

Art. 57. Os logradouros e passeios públicos (esquinas e cruzamentos de vias) deverão possuir rampas de acesso para pessoas com deficiências ou com restrição de mobilidade conforme NBR 9050/2004 da ABNT e suas atualizações.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 58. O Poder Executivo divulgará, de forma ampla e didática, o conteúdo desta Lei visando o acesso da população aos instrumentos de política urbana que orientam a produção e organização do espaço habitado.

Art. 59. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do Sistema Viário Municipal, será complementada com o Projeto de Sinalização Urbana e com o Plano de Arborização Urbana, de acordo com as disposições dos artigos anteriores e anexos desta Lei.

Art. 60. As modificações que por ventura vierem a ser feitas no sistema viário deverão considerar o uso e ocupação do solo urbano vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal da Cidade (CMC).

Art. 61. Para efeito de composição da malha viária urbana projetada, o poder público local terá autonomia para proceder a desapropriação de propriedade particular, edificada ou não, para fins de abertura de ruas e avenidas.

Art. 62. As disposições relativas à acessibilidade de pessoas com deficiências e/ou com restrição de mobilidade temporária ou permanente estão discriminadas no Código de Obras e Edificações e deverão obedecer às legislações pertinentes.

Art. 63. Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal da Cidade (CMC).

Art. 64. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação e ficam revogadas as disposições legais contrárias.

GABINETE DA PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO JOSÉ DO VALE DO RIO PRETO,
em 06 de janeiro de 2025

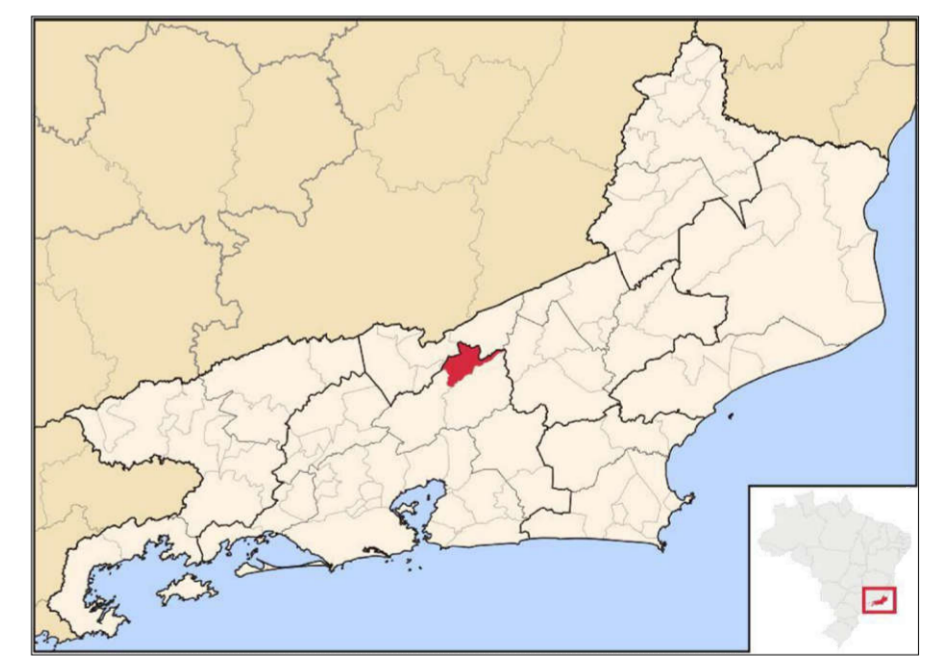
JOSÉ CARLOS PACHECO FURTADO
Prefeito

Elisangela Alves Rodrigues
Procuradora Geral do Município

Lucas Duarte Rabello
Secretário Municipal de Planejamento e Gestão (interino)

Pedro Eduardo Trotti de Castro
Secretário Municipal de Obras Públicas,
Urbanização e Transportes




ANEXO I



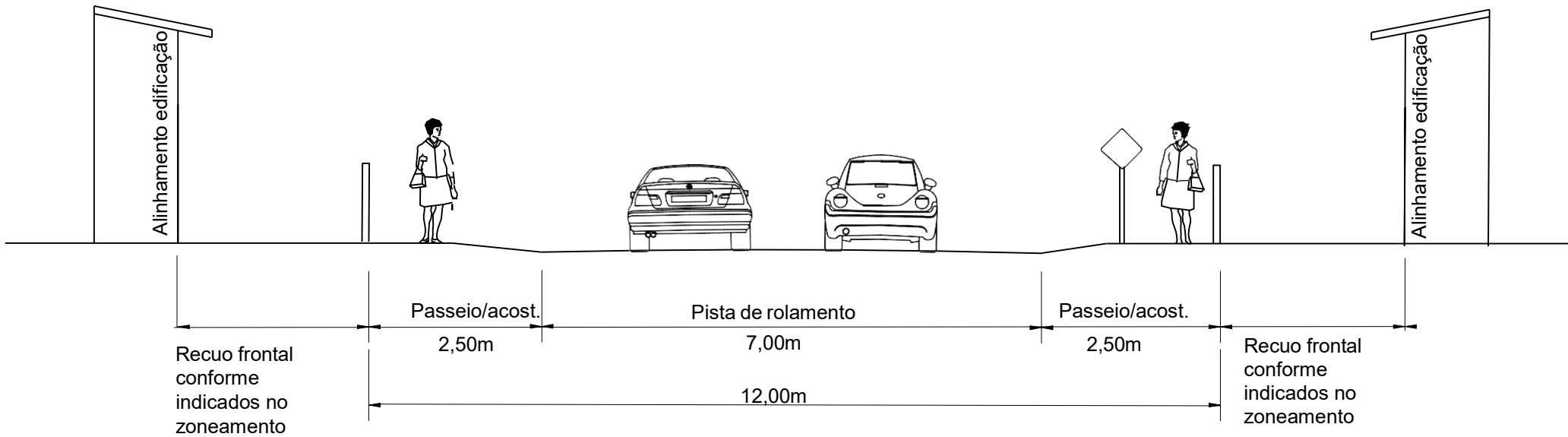
SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Sistema de Coordenadas Geográficas SIRGAS 2000 UTM Zone 23S
Projeção: Transversa de Mercator (UTM)
Unidade : Metros
1:80.000

LEGENDA

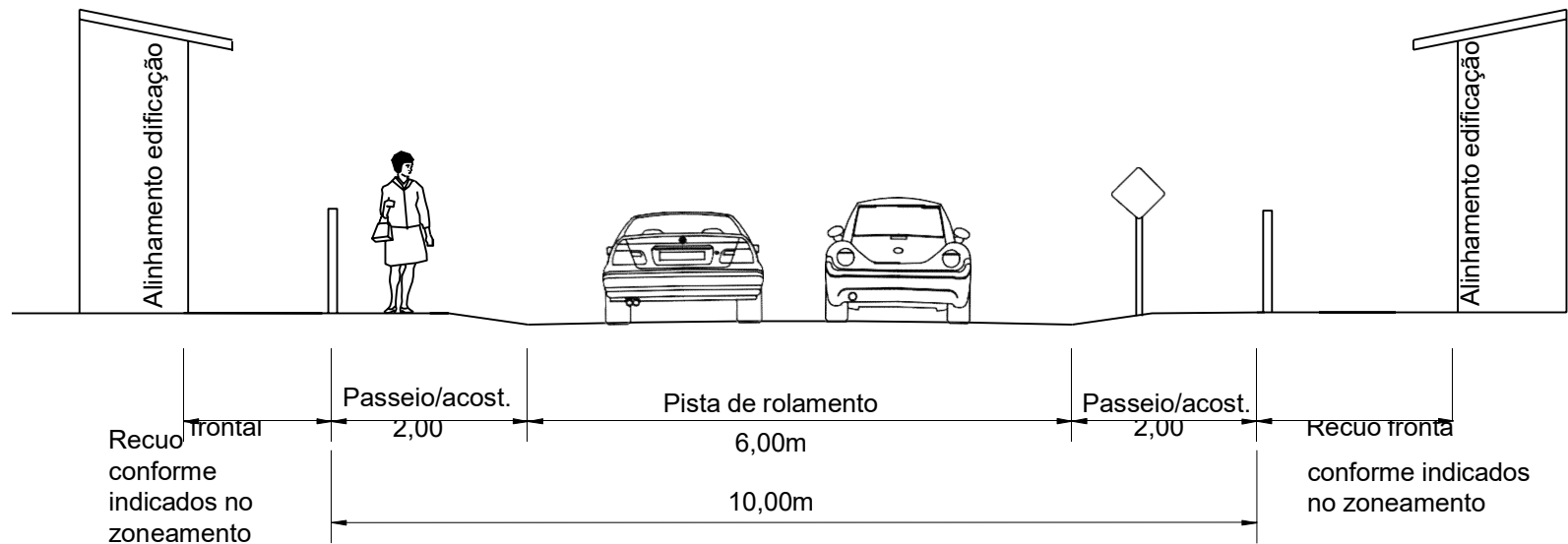
-  RODOVIAS FEDERAIS
-  RODOVIA DE LIGAÇÃO REGIONAL
-  VIAS COLETORAS URBANAS
- VIAS LOCAIS - Demais vias do município.

ANEXO II



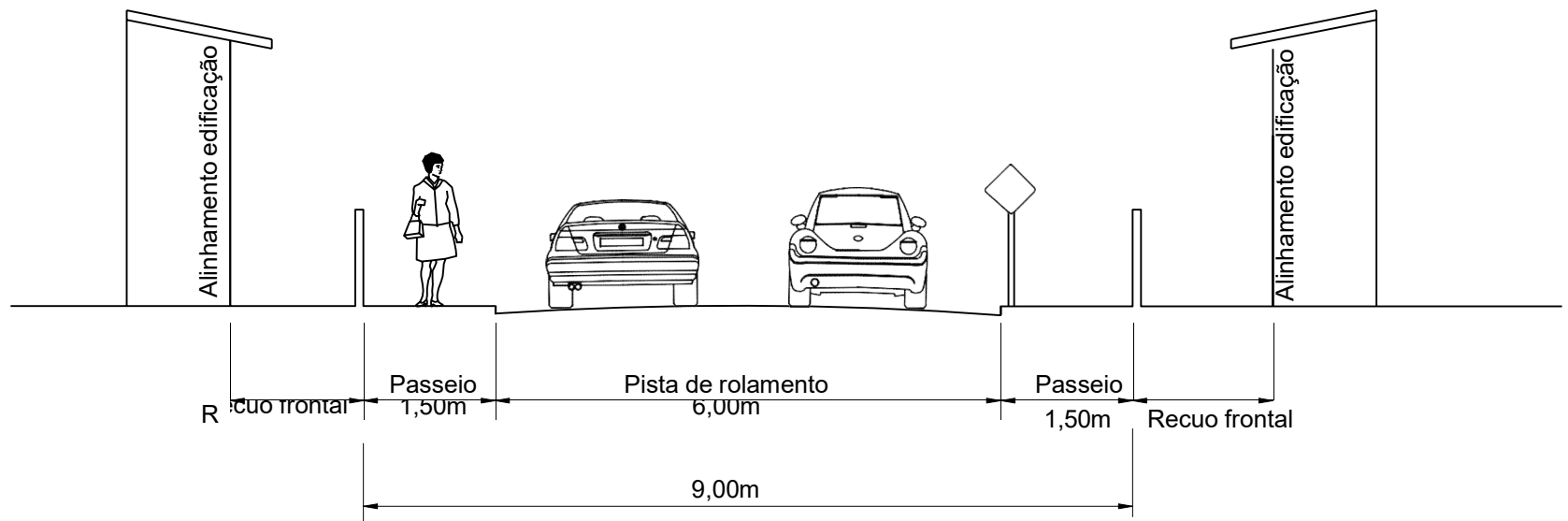
RODOVIAS DE LIGAÇÃO REGIONAL
Sem Escala

ANEXO II



VIA COLETORA URBANA
Sem Escala

ANEXO II

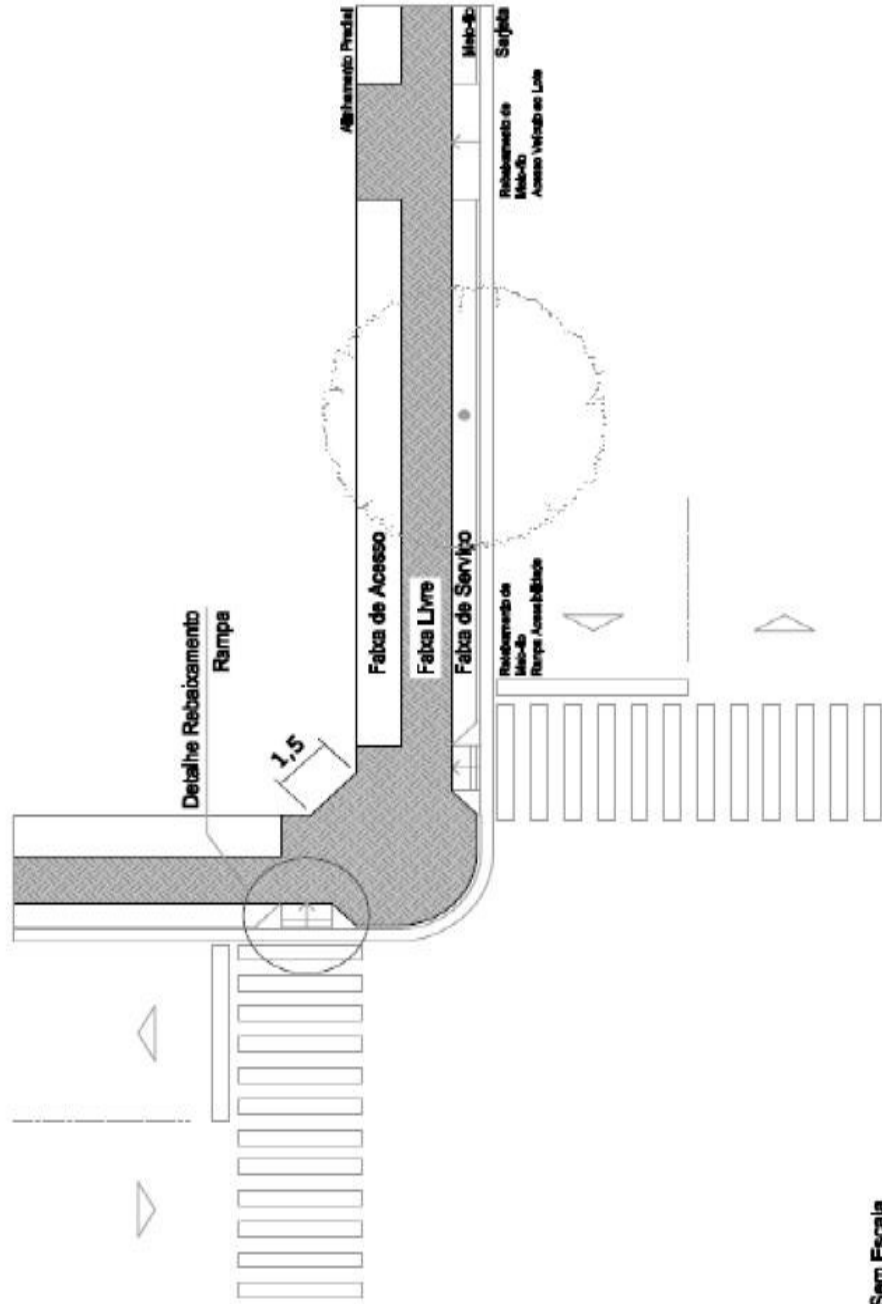


VIA LOCAIS URBANAS / ARTERIAS

Sem Escala

ANEXO III
PASSEIO E REBAIXAMENTO DE GUIA- RAMPA E ESQUINA
PASSEIO

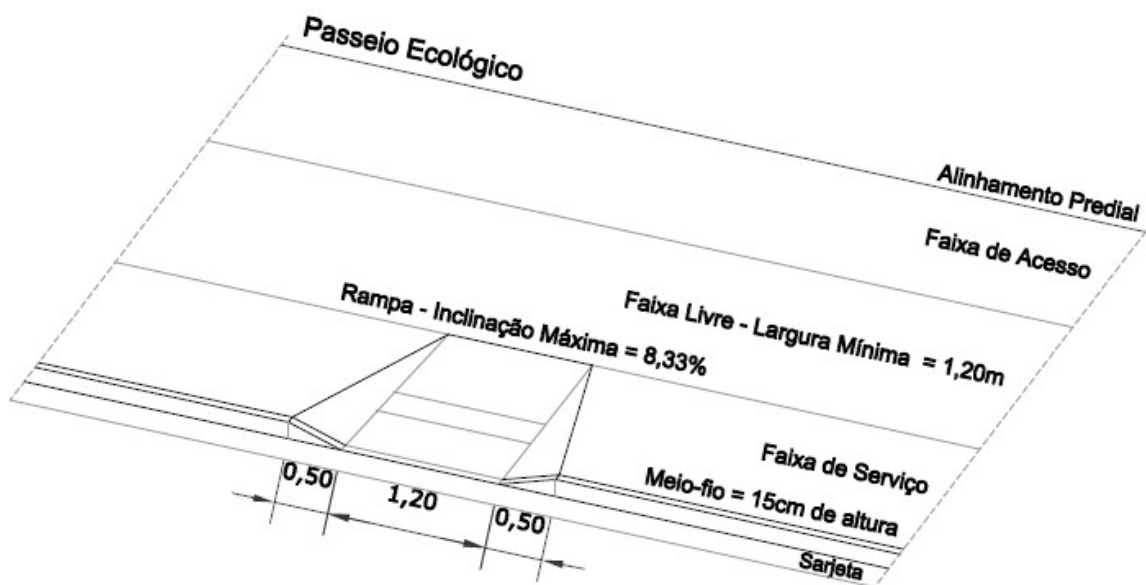
Passeio Ecológico
Rebaixamento de Guia ou Melo-flo
ABNT - NBR 9050/2015 - SEDU/PARANACIDADE



Sem Escala

REBAIXAMENTO DE GUIA

Detalhe Rebaixamento de Guia ou Meio-fio Rampa ABNT - NBR 9050/2015



Sem Escala

Fonte: NBR 9050/2004-2015.
Org.: Safra Planejamento e Gestão