

## **SUMÁRIO – SISTEMA VIÁRIO**

### **CAPÍTULO I**

DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES (ART. 1º ao ART. 5º)

#### **SEÇÃO I**

DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES (ART. 6º)

#### **SEÇÃO II**

DAS DEFINIÇÕES (ART. 7º)

### **CAPÍTULO II**

DO SISTEMA VIÁRIO (ART. 8º)

#### **SEÇÃO I**

DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO (ART. 9º)

#### **SEÇÃO II**

DO DIMENSIONAMENTO (ART. 10 ao ART. 21)

#### **SEÇÃO III**

DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA (ART. 22ao ART. 24)

#### **SEÇÃO IV**

DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO (ART. 25 ao ART. 27)

### **CAPÍTULO III**

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS (ART. 28 ao ART. 32)

ANEXO I - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

ANEXO II - MAPA DO SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE MUNICIPAL

ANEXO III-PERFIS DAS VIAS

ANEXO IV – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS

ANEXO V – PROJETO PARA CALÇADAS PADRONIZADAS

## LEI Nº 1744/2016

**Súmula: Dispõe sobre o sistema viário do Município de Ampére e dá outras providências.**

**A CÂMARA MUNICIPAL DE AMPÉRE**, Estado do Paraná, aprovou e eu, Prefeito Municipal, sanciono e promulgo a seguinte Lei Complementar:

### **CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

**Art. 1º** Malha Viária é o conjunto de vias do Município, classificadas e hierarquizadas segundo critérios funcionais e estruturais, observados os padrões urbanísticos estabelecidos nesta Lei.

**§1º** A função da via é determinada pelo seu desempenho de mobilidade, considerados os aspectos da infraestrutura, do uso e ocupação do solo, dos modais de transporte e do tráfego veicular.

**§2º** Aplica-se à Malha Viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que prescreve o Código de Trânsito Brasileiro e Legislação complementar.

**Art. 2º** Integram a Malha Viária do Município o Sistema Viário Municipal e o Sistema Viário Urbano, descritos e representados nos Anexos I e II da presente Lei.

**Art. 3º** É considerado Sistema Viário Municipal, para fins desta Lei, as rodovias e estradas existentes no Município definidas no Mapa do Sistema Viário Municipal, Anexo I da presente Lei, bem como conteúdo do Anexo III – Perfis das Vias.

**Art. 4º** É considerado Sistema Viário Urbano, para fins desta Lei, o conjunto de vias e logradouros públicos definidos no Mapa do Sistema Viário Urbano, Anexo II, bem como o conteúdo do Anexo III - Perfis das Vias- da presente Lei.

**Art. 5º** São partes integrantes desta Lei os seguintes anexos:

- I - ANEXO I – Mapa do Sistema Viário Municipal;
- II - ANEXO II – Mapa do Sistema Viário Urbano da Sede Municipal;
- III - ANEXO III – Perfis das Vias.

### **SEÇÃO I DOS OBJETIVOS E DIRETRIZES**

**Art. 6º** Esta Lei dispõe sobre a regulação do sistema viário do Município de Ampére, visando os seguintes objetivos:

- I - induzir o desenvolvimento pleno das áreas urbanas do Município, através de uma compatibilização coerente entre circulação e zoneamento de uso e ocupação do solo, face da 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 urbana e rural às melhorias das condições de circulação;
- III - hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego de modo a assegurar segurança e conforto;
- IV - eliminar pontos críticos de circulação, principalmente em locais de maiores ocorrências de acidentes;
- V - adequar os locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de deficiências.

**Parágrafo único.** Os projetos de médio e grande porte que envolvam construção de novos eixos viários, pontes, duplicação de vias ou de reestruturação viária urbana ou rural, deverão elaborar estudos e relatórios de impacto ambiental, e estarão sujeitos à análise do Conselho de Desenvolvimento Municipal (CDM) e órgãos estaduais competentes.

## **SEÇÃO II DAS DEFINIÇÕES**

**Art. 7º** 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 - é a linha divisória entre o terreno e o logradouro público;
- IV - CALÇADA ou PASSEIO - é a parte do logradouro destinada ao trânsito de pedestres e de bicicletas quando este for dotado de ciclovia, segregada e em nível diferente à via, dotada quando possível de mobiliário urbano, sinalização e vegetação;

- V - CANTEIRO CENTRAL - é o espaço compreendido entre os bordos internos das faixas de rolamento, objetivando separá-las física, operacional, psicológica e esteticamente;
- VI - CICLOVIA - é a via destinada, única e exclusivamente, à circulação de bicíclo ou seus equivalentes, não motorizados;
- VII - 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.
- VIII - ESTACIONAMENTO - é o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;
- IX - FAIXA de DOMÍNIO de VIAS - é a porção do solo longo da pista de utilização pública, em ambos os lados da via;
- X - FAIXA *NON AEDIFICANDI* - É área de terra onde é vedada a edificação de qualquer natureza;
- XI - GREIDE - é a linha reguladora de uma via, composta de uma sequência de retas com declividades permitidas, traçadas sobre o perfil longitudinal do terreno;
- XII - LARGURA de uma VIA - é a distância entre os alinhamentos da via;
- XIII - LOGRADOURO PÚBLICO - é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo e outros);
- XIV - MEIO-FIO - é a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;
- XV - FAIXA DE ROLAMENTO ou FAIXA CARROÇÁVEL - é o espaço organizado para a circulação de veículos motorizados, ou seja, é a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, os canteiros centrais e o acostamento.

## **CAPÍTULO II DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 8º** Considera-se sistema viário do município de Ampére o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas, sendo consubstanciado nos Anexos I, II e III desta Lei.

## **SEÇÃO I**

### **DA HIERARQUIA DO SISTEMA VIÁRIO**

**Art. 9º** As vias do Sistema Viário 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 PRINCIPAIS:** são as que interligam os extremos da sede urbana, mais especificamente as três áreas industriais existentes, sendo, portanto, caracterizadas pelo fluxo de tráfego pesado, de acordo com a capacidade de carga das vias, indicado por estudo respectivo, e intenso. As vias principais de Ampére são:

- a) PR/481: no seu trecho urbano em Ampére;
- b) Avenida das Missões: toda a sua extensão;
- c) Rua Paris: toda a sua extensão.

III - **VIAS ESPECIAIS:** são as vias que concentram o tráfego local e na qual há predominância de atividades comerciais e de serviços, com a existência de espaços abertos de convívio, tais como praças e parques, sendo estabelecido o fluxo lento. As vias especiais de Ampére são as seguintes:

- a) Rua São Cristóvão: toda a sua extensão;
- b) Rua XV de Novembro: toda a sua extensão;
- c) Rua Presidente Kennedy: entre as ruas Goiânia e Uruguaiana;
- d) Avenida República Argentina: trecho compreendido entre a Avenida XV de Novembro e a Rua Atenas;
- e) Rua Atenas: toda a sua extensão;
- f) Avenida Rio Branco: toda a sua extensão.

IV - **VIAS COLETORAS** são aquelas destinadas a coletar e distribuir o trânsito local, possibilitando o adequado fluxo dentro da área urbana, sendo as ruas:

- a) Rua Erechim: do Rio Ampére até a Rua Goiânia;
- b) Rua Goiânia: toda a sua extensão;
- c) Rua Caramuru: trecho compreendido entre a Rua Goiânia e a Rua Visconde de Guarapuava;
- d) Rua Visconde de Guarapuava: toda a sua extensão;
- e) Rua Tiradentes: entre a Rua Visconde de Guarapuava e Rua Souza Naves;
- f) Rua Souza Naves: entre a Rua Tiradentes e Rua D. Pedro I;

- g) Rua Uruguaiana: entre Rua Souza Naves e Rua Almirante Tamandaré;
  - h) Rua Almirante Tamandaré: entre a Rua Uruguaiana e Rua Goiânia;
  - i) Rua Maringá: toda a sua extensão;
  - j) Rua Tupi: entre a Rua Souza Naves e Av. Rio Branco.
- V - VIAS LOCAIS - caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades e aos lotes;
- VI - VIAS MARGINAIS - são vias auxiliares de uma via arterial, adjacentes, geralmente paralelas, que margeiam e permitem acesso aos lotes lindeiros, possibilitando a limitação de acesso à via principal.
- VII - VIAS DE ACESSO: são aquelas que ligam os bairros à região central do sede urbana de Ampére, são as seguintes:
- a) República Argentina;
  - b) Rua Cerejeira;
  - c) Rod. Municipal AntonioGregol;
  - d) Continuação da Rua Santos Dumont;
  - e) Estrada Frei Ângelo Caru;
  - f) Rua Capanema;
  - g) Rua Salgado Filho;

## **SEÇÃO II DO DIMENSIONAMENTO**

**Art. 10.** As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos (ver Anexos I, II e III):

- VIII - faixa de rolamento para veículos;
- IX - faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
- X - ciclovia unidirecional com, no mínimo, 2m (dois metros) ou ciclovia bidirecional com, no mínimo, 3m (três metros);
- XI - passeio para pedestre.

**Art. 11.** As Vias Principais deverão comportar, no mínimo, 30m (trinta metros), contendo (ver Anexos I e III):

- XII - 02 (duas) faixas de rolamento para veículos, no mínimo, 6,50 (seis e cinquenta metros) cada;
- XIII - 02 (duas) faixas de acostamento para veículos de, no mínimo 1,00m (um metro) cada;

XIV - faixa *non aedificandi* de 12m (doze metros) a partir da margem, nos dois lados da via, podendo o produtor utilizar esta área especificamente para o plantio de cultura semiperene.

**Art. 12.** As Vias Especiais deverão comportar, no mínimo, 20m (vinte metros), contendo (ver Anexos II e III):

XV - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 5 m (cinco metros) cada;

XVI - 2 (duas) faixas para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,00 m (dois metros) cada;

XVII - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada;

**Art. 13.** As Vias Coletoras deverão comportar no mínimo 15 m (quinze metros), contendo (ver Anexos II e III):

XVIII - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50 m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

XIX - 2 (duas) faixas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) cada;

XX - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50 m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

**Art. 14.** As Vias Locais deverão possuir, no mínimo, 15m (quinze metros), contendo (ver Anexos II e III):

XXI - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

XXII - 2 (duas) faixas de estacionamento para veículos de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetro);

XXIII - 2 (dois) passeios para pedestres de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

**Art. 15.** As Vias Marginais deverão possuir, no mínimo, 15m (quinze metros), contendo (ver Anexos II e III):

XXIV - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo 3m (três metros) cada;

XXV - 1 (uma) faixa para estacionamento de veículos de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), no lado das edificações;

XXVI - 1 (uma) ciclovia bidirecional, para fluxo nos dois sentidos, com, no mínimo, 3m (três metros) incluindo o separador de pistas de 50cm (cinquenta centímetros) de largura, no lado das edificações;

XXVII - 1 (um) passeio para pedestres de, no mínimo, 3m (três metros) no lado das edificações;

XXVIII - 1 separador de pistas com 50cm (cinquenta centímetros) de largura, no lado da rodovia.

**Art. 16.** As Vias de Acesso deverão possuir, no mínimo, e serem mantidas com a largura de 30m, contendo:

XXIX - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de carga de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;

XXX - 2 (duas) faixas de acostamento para veículos de carga de, no mínimo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.

**Art. 17.** Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual ou federal será obrigatória a reserva de uma faixa non aedificandi de 15m (quinze metros) conforme a Lei Federal nº. 6766/79 para a implantação de via marginal. A via marginal poderá ter dimensão maior do que a faixa non aedificandi desde que respeitadas as dimensões, a hierarquia e os demais critérios estabelecidos na Lei do Sistema Viário do Município.

**Art. 18.** Quando do licenciamento ou da expedição de alvará para o funcionamento de atividades ou execução de obras é obrigatório a reserva de faixa para o alargamento previsto na faixa de domínio.

**Art. 19.** As caixas de ruas dos novos loteamentos deverão observar as diretrizes viárias e continuidade das vias existentes, devendo ter dimensionamento adequado às funções a que se destinam (ver Anexos).

**§3º** As Vias deverão ser pavimentadas em asfalto C.B.U.Q (Concreto Betuminoso Usinado a Quente), sendo que o projeto deverá ser aprovado pelo Departamento de Engenharia deste município e estar de acordo com a NBR 15115/2004, e com as sinalizações – (sinalização horizontal de pintura asfáltica e sinalização vertical de placas de trânsito e placas de ruas).

**Art. 20.** As caixas de ruas dos prolongamentos da vias de estruturação municipal, arteriais, coletoras e locais poderão ser maiores que as existentes, a critério do Executivo Municipal.

**Art. 21.** Com a finalidade de garantir as larguras determinadas para cada via, deverá ser realizada, caso necessário, a indenização aos proprietários em caso de desapropriação.

### **SEÇÃO III DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

**Art. 22.** 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 e II, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do PLANO/PROJETO DE SINALIZAÇÃO URBANA, bem como projetos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.

**Art. 23.** Caberá ao Poder Público Municipal o disciplinamento do uso das vias de circulação no que concerne:

XXXI - ao estabelecimento de locais e horários adequados e exclusivos para carga e descarga e estacionamento de veículos;

XXXII - ao estabelecimento de rotas especiais para veículos de carga e de produtos perigosos;

XXXIII - a adequação dos passeios para pedestres onde estão localizados os serviços públicos como escolas, terminal rodoviário, casa da cultura e outros, de acordo com as normas de acessibilidade universal, em especial as diretrizes formuladas pelo Decreto Federal nº.5.296/04, que regulamenta as leis federais de acessibilidade nº. 10.048 e nº. 10.098/00.

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

**Art. 24.** O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer as Normas Técnicas específicas pela ABNT.

#### **SEÇÃO IV DOS PASSEIOS E ARBORIZAÇÃO**

**Art. 25.** Os passeios devem ser contínuos e não possuir degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação de pedestres.

**Parágrafo único.** A manutenção dos passeios será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

**Art. 26.** Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para portador de necessidades especiais, conforme as normas especificadas pela NBR-9050 da ABNT.

**Art. 27.** A calçada pública seguirá o padrão municipal (Anexo V), em pavimento em bloco de concreto intertravado – *paver*, com piso podotátil, rampas de acessibilidade, de acordo com ANBT NBR 9050/04.

**Art. 28.** A arborização urbana terá distância média entre si de 12m (doze metros), estando locada no terço externo do passeio e seguirá lei específica municipal e/ou Plano de Arborização do Município.

**§4º** Quando uma árvore necessitar ser arrancada, mediante autorização do Executivo Municipal, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.

**§5º** Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às arrancadas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.

**§6º** Os passeios sem arborização receberão novas mudas de acordo com o Plano de Arborização Urbana.

### **CAPÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 29.** 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. 30.** A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano de Sinalização Urbana e com o Plano de Arborização Urbana, e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.

**Art. 31.** As modificações que por ventura vierem a ser feita no sistema viário deverão considerar o zoneamento de uso e ocupação do solo vigente na área ou zona, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal, conforme prévio parecer técnico do Conselho de Desenvolvimento Municipal (CDM).

**Art. 32.** Os casos omissos da presente Lei serão dirimidos pelo Conselho de Desenvolvimento Municipal (CDM).

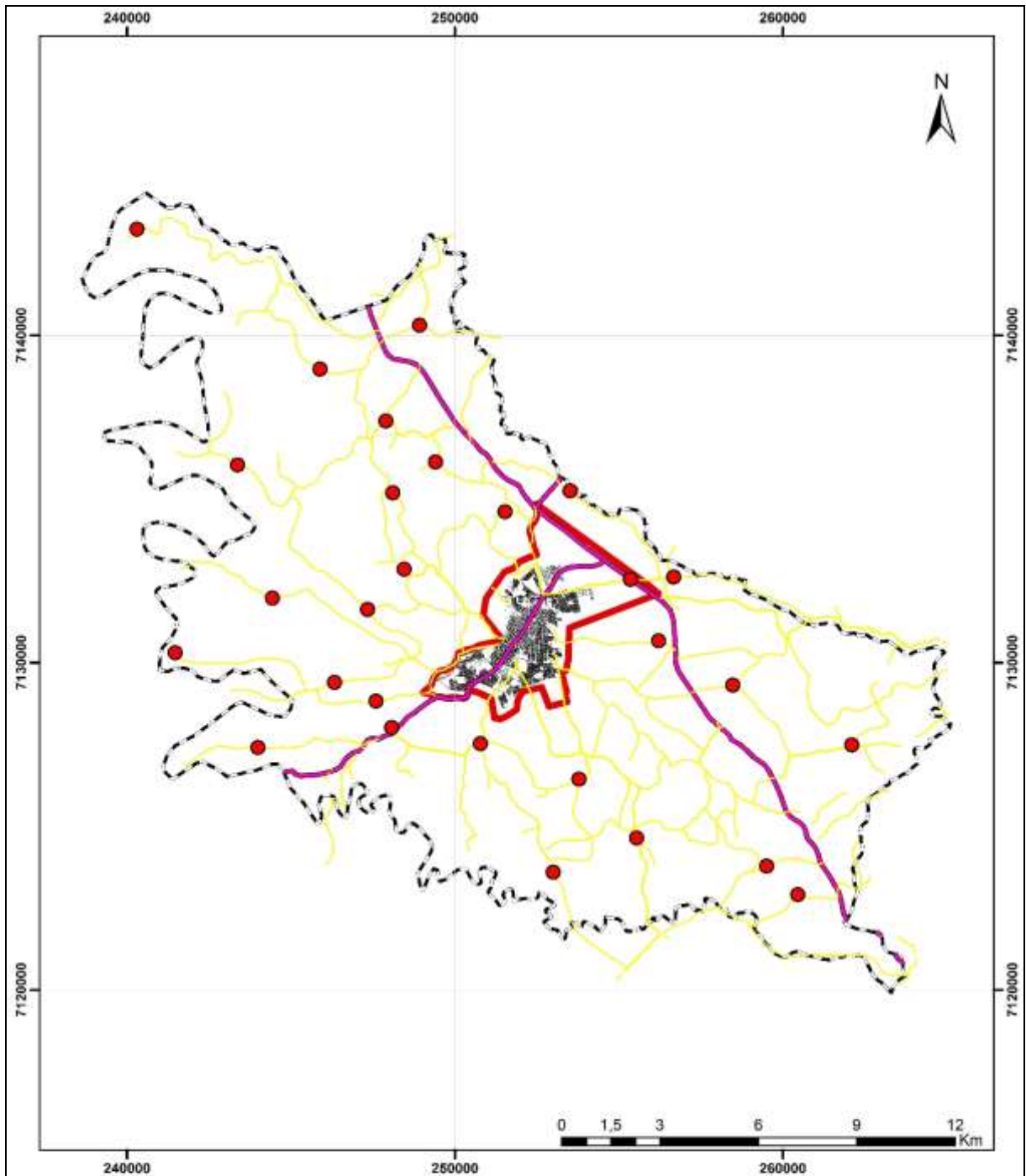
**Art. 33.** Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.



**GABINETE DO PREFEITO MUNICIPAL DE AMPÉRE-PR, 13 DE DEZEMBRO DE 2016.**

**ANDREIA BADIA FELIPPI**  
Secretária de Administração

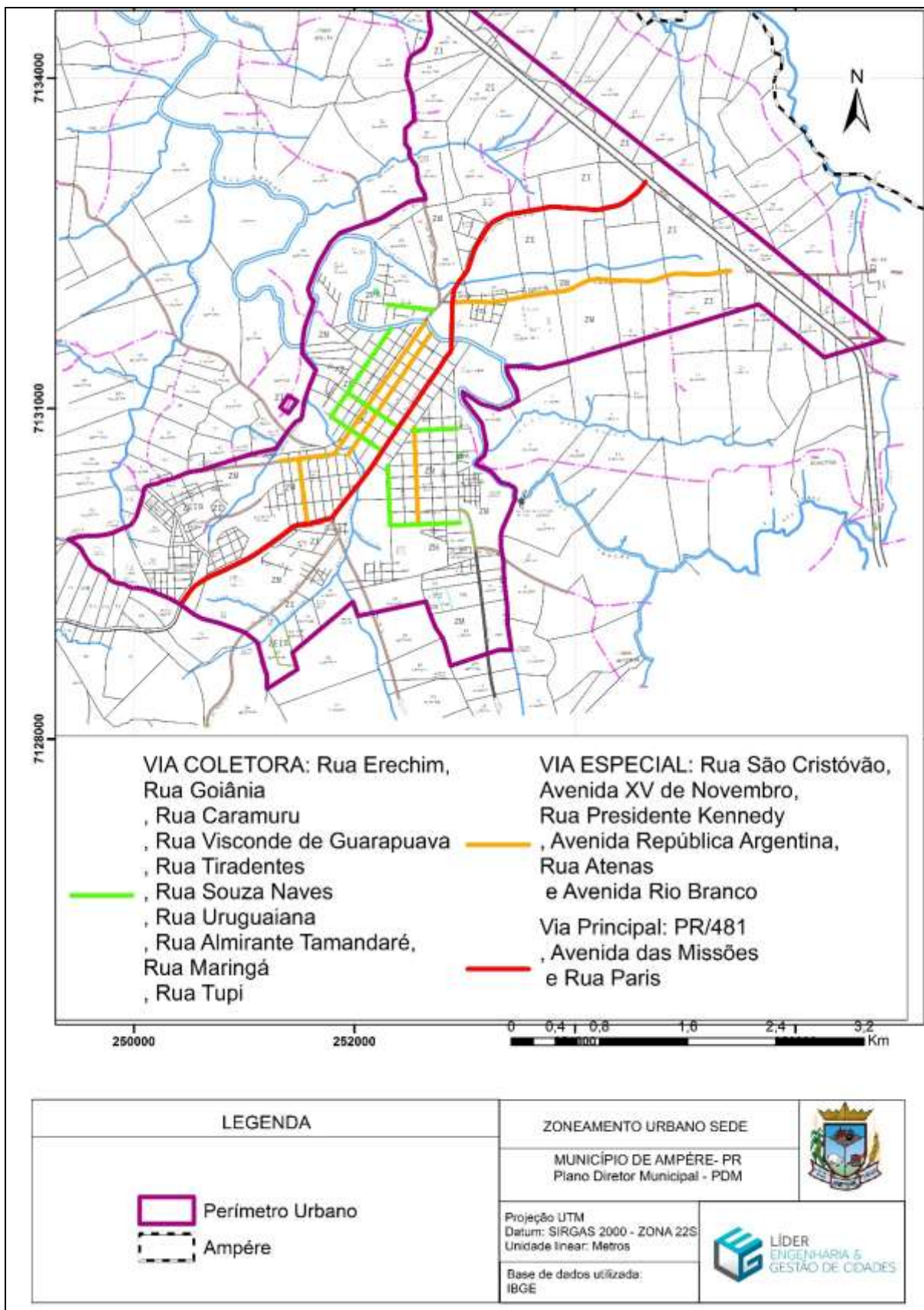
**HELIO MANOEL ALVES**  
Prefeito Municipal

## ANEXO I - MAPA SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

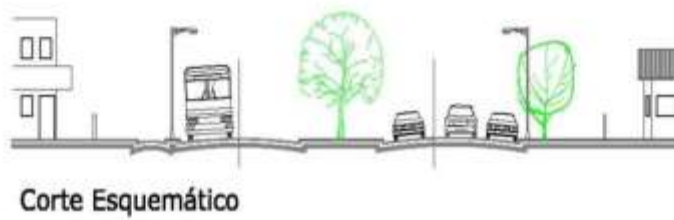
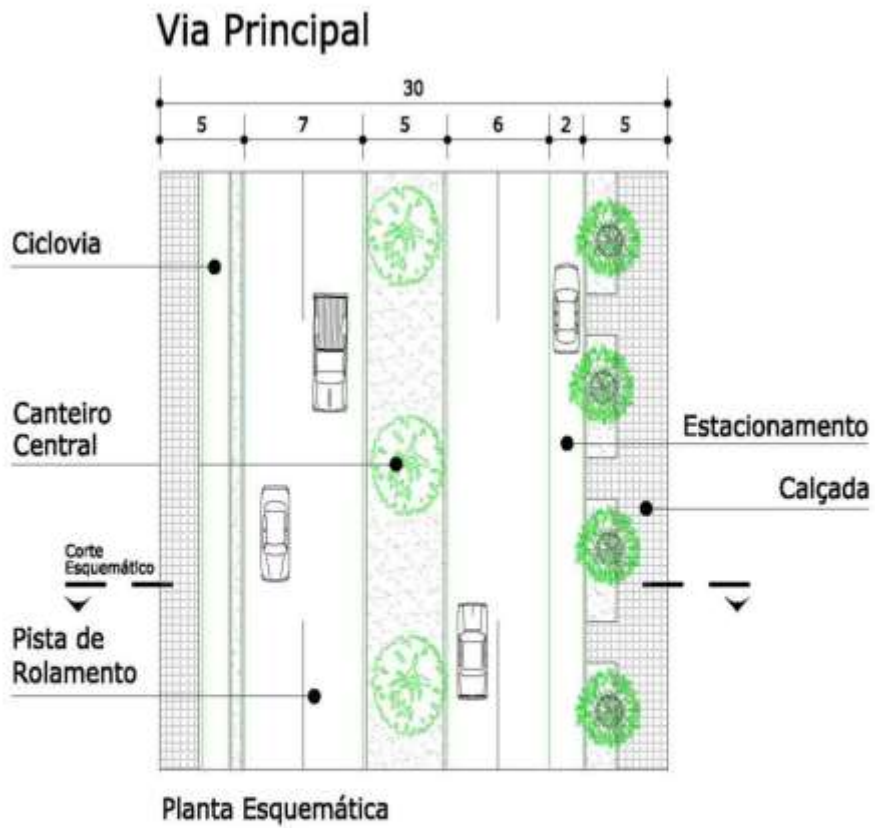


LEGENDA		SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL	
●	Localidades Rurais		
—	Arruamento		
—	Estradas Rurais	MUNICÍPIO DE AMPÉRE- PR Plano Diretor Municipal - PDM	
—	Via Regional	Projeção UTM Datum: SIRGAS 2000 - ZONA 22S Unidade linear: Metros	
□	Perímetro Urbano	Base de dados utilizada: IBGE	
- - -	Ampère	 LÍDER ENGENHARIA & GESTÃO DE CIDADES	

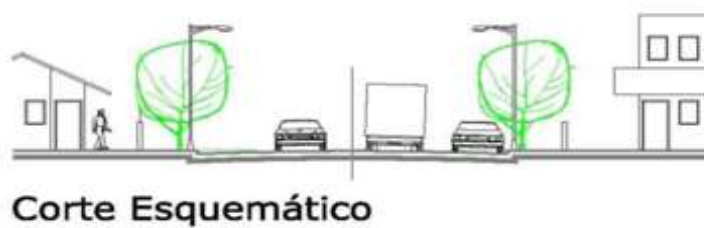
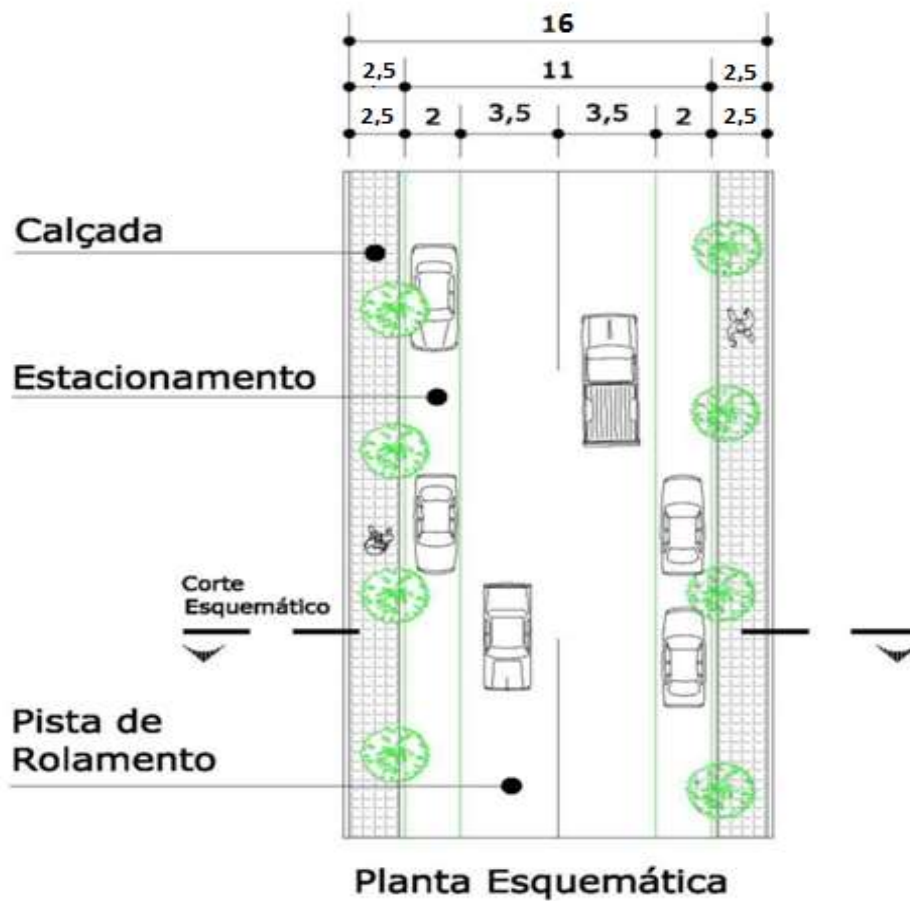
## ANEXO II - MAPA SISTEMA VIÁRIO URBANO DA SEDE MUNICIPAL



### ANEXO III – PERFIS DAS VIAS

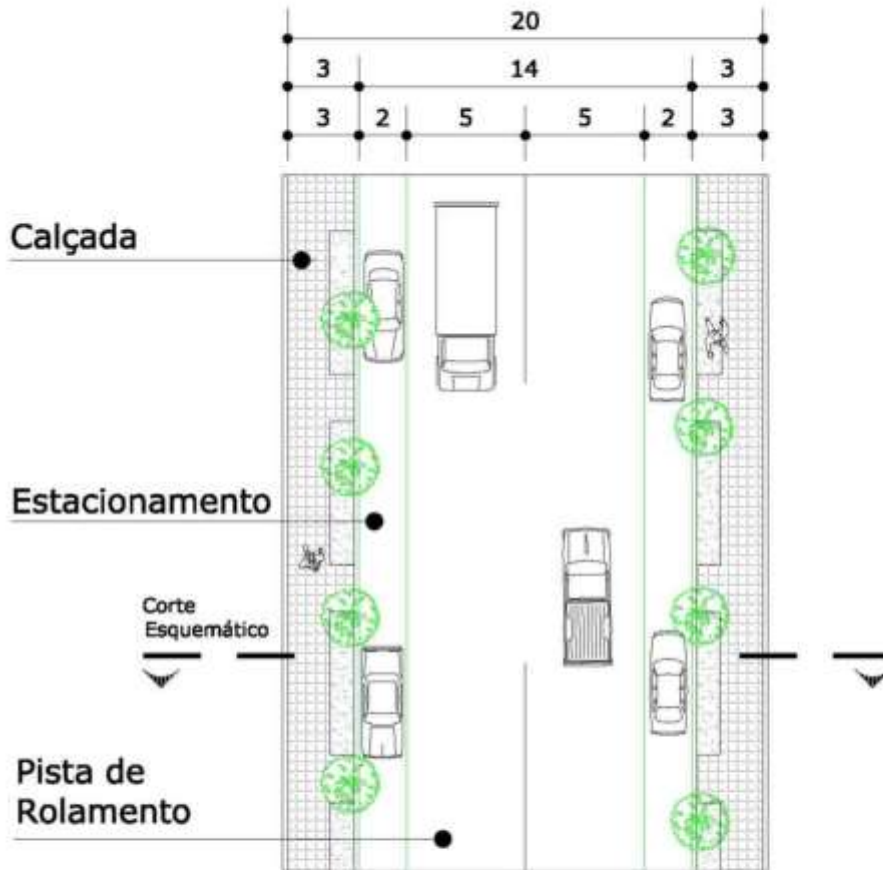


# Via Coletora

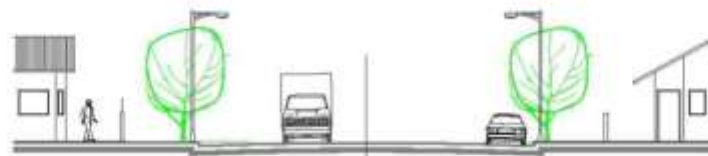




# Via Especial

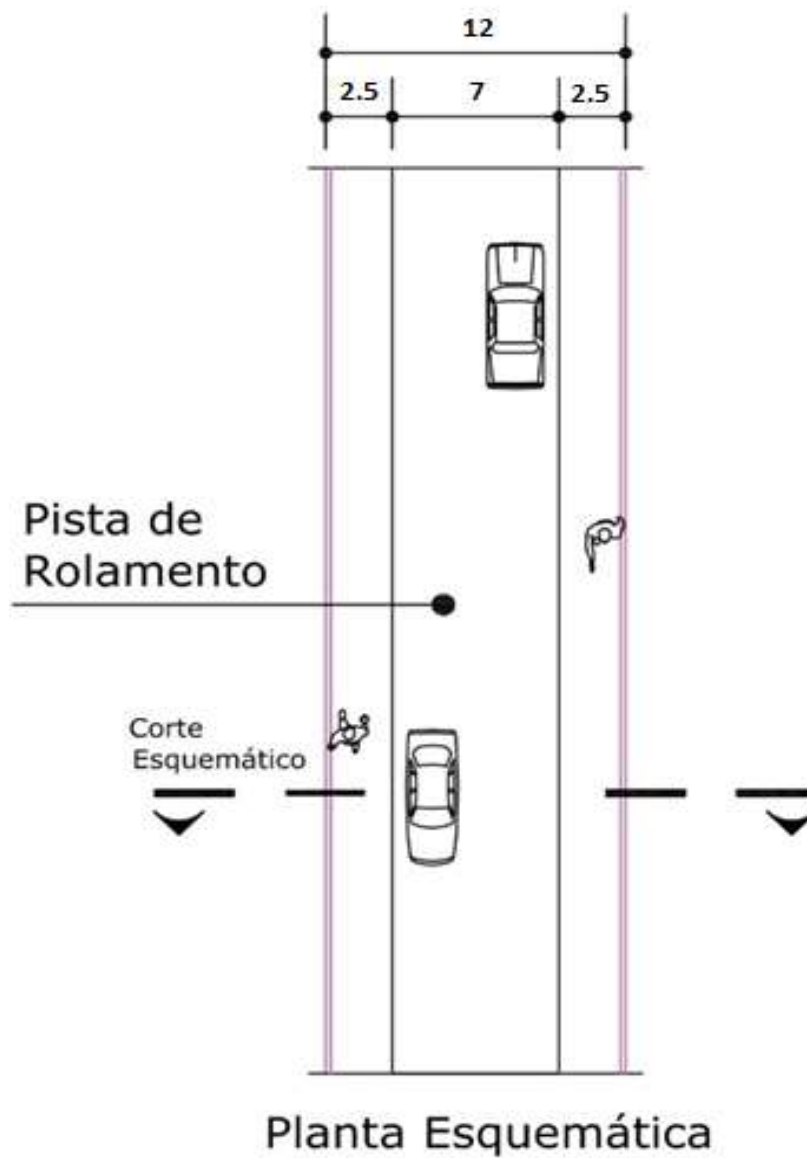


Planta Esquemática



Corte Esquemático

# Via Secundária





## ANEXO IV – TABELAS DE CARACTERÍSTICAS GEOMÉTRICAS DAS VIAS

**Tabela de características geométricas das vias urbanas**

Categories das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de estacionamento (m)	Ciclovias (m)	Calçadas (m)	Canteiro central (m)	Inclinação mínima <sup>(1)</sup> (%)	Rampa máxima <sup>(2)</sup> (%)
<b>Principal</b>	<b>30,00</b>	6,50 6,50	1,00 1,00	1,60 -	3,40 5,00	5,00	0,5	20
<b>Coletora</b>	<b>15,00</b>	7,00	1,50 1,50	-	2,50 2,50	-	0,5	20
<b>Especial</b>	<b>20,00</b>	10,00	2,00 2,00	-	3,00 3,00	-	0,5	20
<b>Local</b>	<b>15,00</b>	7,00	1,50 1,50	-	2,50 2,50	-	0,5	20

(1) Da seção transversal tipo.

(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).

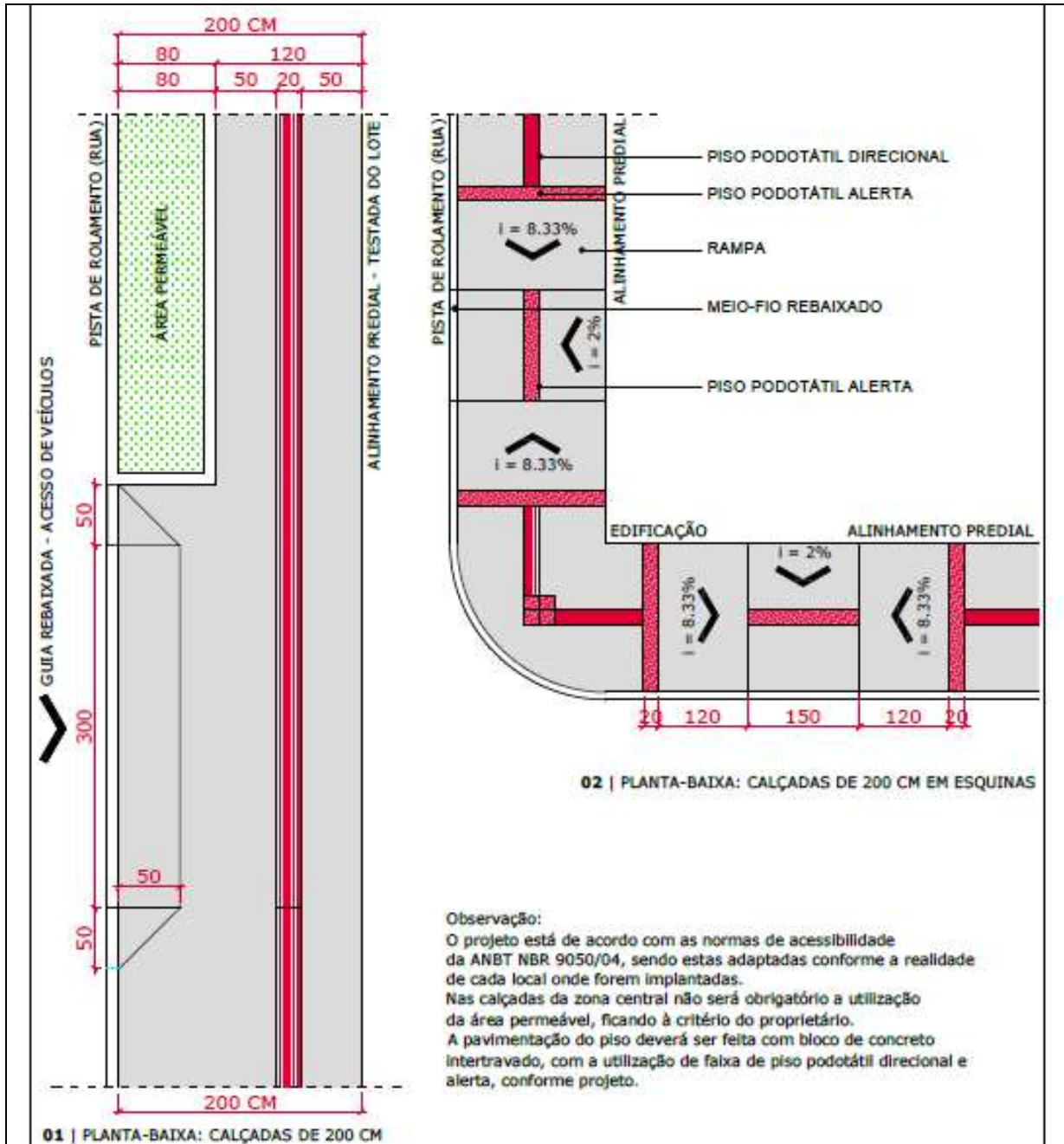
**Tabela de características geométricas das vias rurais**

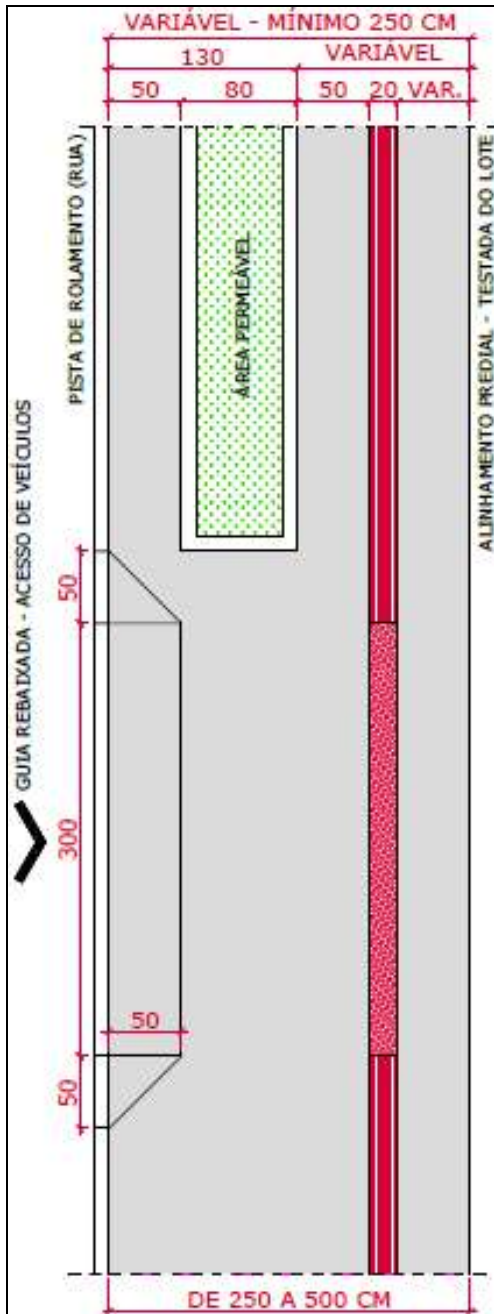
Categories das vias rurais	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixas de manutenção (m)	Inclinação mínima <sup>(1)</sup> (%)	Rampa máxima <sup>(2)</sup> (%)
i) principal	11,00	6,00	2,50 2,50	0,5	20
ii) Secundária	9,00	5,00	2,50 2,50	0,5	20

(1) Da seção transversal tipo.

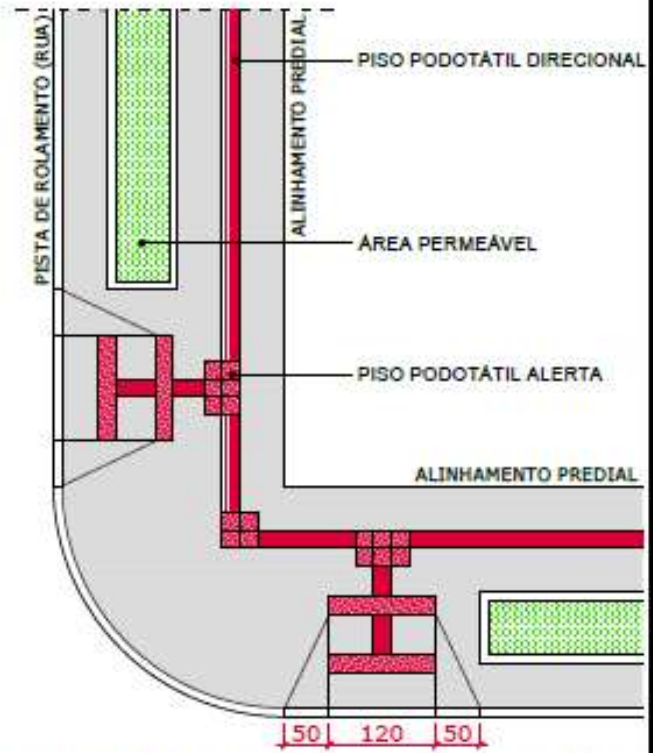
(2) Rampas aceitáveis em trecho de via cujo comprimento não exceda 150 m (cento e cinquenta metros).

## ANEXO V – PROJETO PARA CALÇADAS





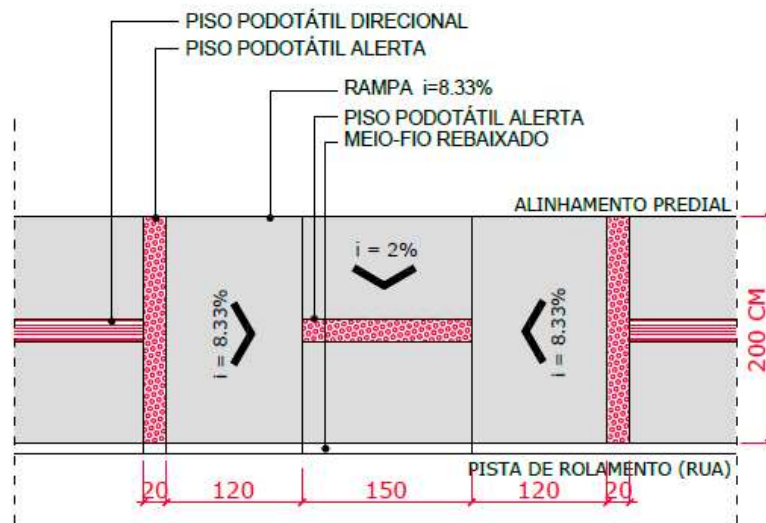
03 | PLANTA-BAIXA: CALÇADAS DE 250 A 500 CM



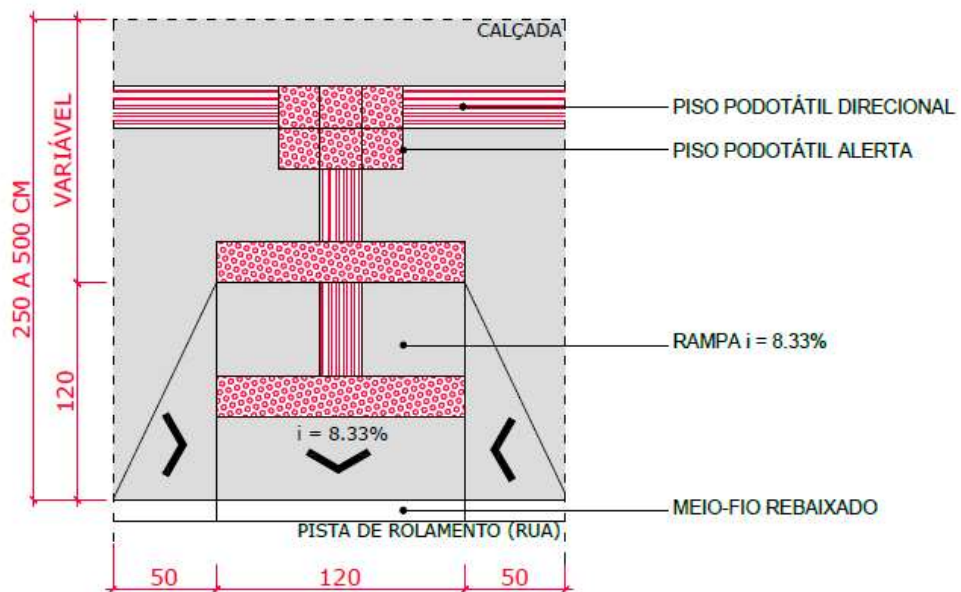
04 | PLANTA-BAIXA: CALÇADAS DE 250 A 500 CM EM ESQUINAS

**Observação:**

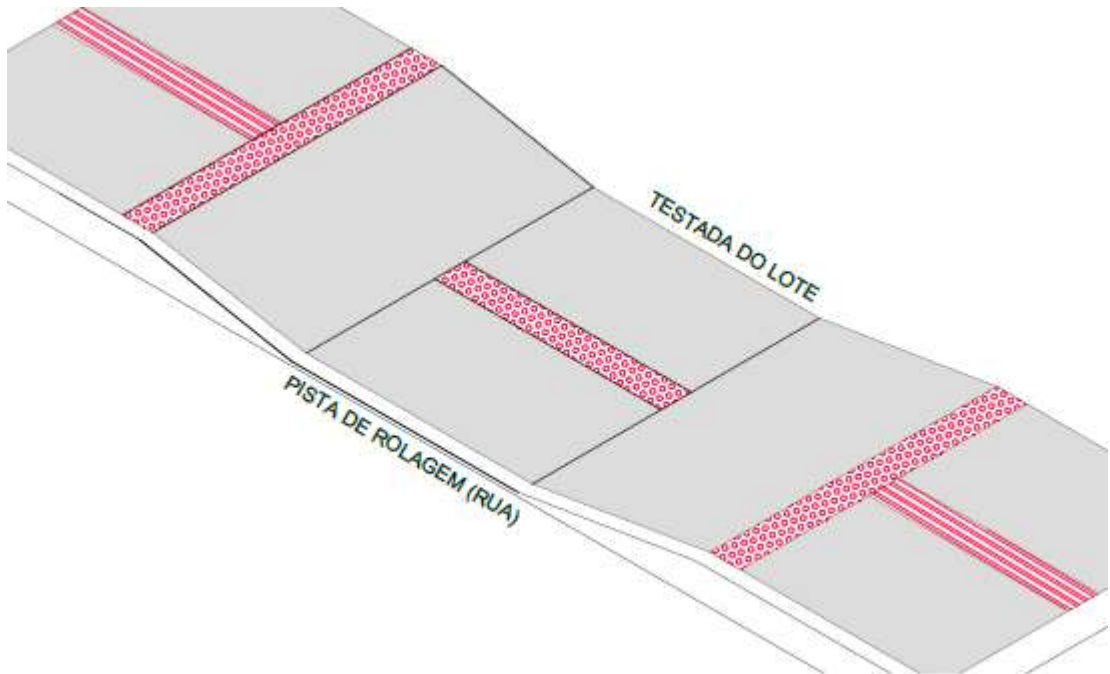
O projeto está de acordo com as normas de acessibilidade da ANBT NBR 9050/04, sendo estas adaptadas conforme a realidade de cada local onde forem implantadas. Nas calçadas da zona central não será obrigatório a utilização da área permeável, ficando à critério do proprietário. A pavimentação do piso deverá ser feita com bloco de concreto intertravado, com a utilização de faixa de piso podotátil direcional e alerta, conforme projeto.



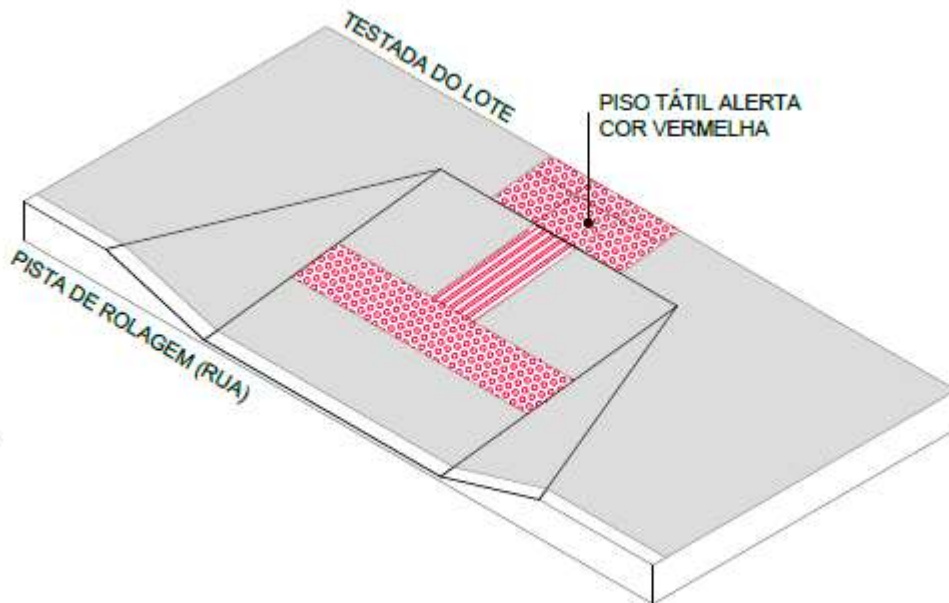
05 | PLANTA-BAIXA: RAMP A CALÇADAS COM 200 CM DE LARGURA



06 | PLANTA-BAIXA: RAMP A CALÇADAS DE 250 A 500 CM DE LARGURA



07 | PERSPECTIVA DA RAMPA: CALÇADAS COM 2,00 M DE LARGURA



08 | PERSPECTIVA RAMPA: CALÇADAS MAIORES QUE 250 CM DE LARGURA