ESTADO DE MINAS GERAIS
PREFEITURA DE GUAXUPÉ

PREFEITURA MUNICIPAL DE GUAXUPÉ
LEI COMPLEMENTAR N. 013, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2019

LEI COMPLEMENTAR N. 013, DE 26 DE NOVEMBRO DE 2019

"O SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO DE GUAXUPÉ E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS"

O PREFEITO DE GUAXUPÉ: Faço saber que a Câmara Municipal de Guaxupé, Estado de Minas Gerais, aprova e eu sanciono a seguinte lei:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Lei estabelece os critérios para definição e hierarquização do sistema viário básico do Município de Guaxupé.
Art. 2º Esta Lei é parte integrante do Plano Diretor Municipal e será regida pelas diretrizes do art. 2º da Lei Federal nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade.
Art. 3º Aplica-se à malha viária a Legislação Federal e Estadual, obedecendo ao que estabelece o Código de Trânsito Brasileiro e legislação complementar.
Art. 4º Integram-se a malha viária do Município o Sistema Rodoviário Municipal e o Sistema Viário Urbano, representados nos mapas Anexos II e III, parte integrante desta Lei.

CAPÍTULO II das DIRETRIZES DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 5º São diretrizes para o sistema viário de Guaxupé:
I - buscar melhor articulação das periferias, entre si e com o centro urbano, garantindo a continuidade das vias existentes nos novos loteamentos, dentro dos padrões exigidos pela Lei de Parcelamento do Solo;
II - melhorar acessibilidade da população aos locais de emprego, de serviços e de equipamentos de lazer;
III - implementar políticas de segurança ao tráfego urbano;
IV - reduzir o conflito entre o tráfego de veículos e a circulação de pedestres;
V - exigir a reconstrução, com qualidade, dos pavimentos das vias após a execução de serviços de infraestruturas pelas concessionárias;
VI - manter as estradas vicinais em boas condições de trafegabilidade e de segurança;
VII - proibir ligações das vias que compõem o sistema viário secundário diretamente com as rodovias;
VIII - exigir a construção de calçadas mais largas nos novos loteamentos;
IX - estabelecer programa periódico de manutenção do sistema viário urbano e das estradas vicinais;
X - possibilitar o acesso do transporte coletivo e de veículos de serviços às áreas ocupadas por população de baixa renda;
XI - aprimorar a sinalização e aumentar a segurança do tráfego, mediante a instalação de placas de orientação e localização dos principais pontos da cidade;
XII - realizar intervenções no sistema viário, visando melhorar o fluxo e a segurança no trânsito;
XIII - promover integração entre as políticas de uso e ocupação do solo e de mobilidade urbana, garantindo igualdade na apropriação dos espaços urbanos;
XIV - promover a adequação da hierarquização viária de acordo com estudos e demanda do Município;
XV - implantar ciclovias ou ciclofaixas, incentivando a utilização da bicicleta como meio de transporte e proporcionando maior segurança aos ciclistas;
XVI - promover ações de educação no trânsito, de modo a conscientizar a população sobre segurança e respeito aos pedestres e ciclistas;
XVII - instalar bicicletários próximos aos pontos de parada de ônibus e em outros pontos estratégicos tal como equipamentos públicos;
XVIII - priorizar a mobilidade de pessoas e não dos veículos no conjunto de políticas de transporte e circulação;
XIX - implantação do transporte coletivo e construção de abrigo para ponto de ônibus em toda zona rural.

CAPÍTULO III DO SISTEMA VIÁRIO

Art. 6º O sistema viário municipal é composto pelo Sistema Rodoviário Municipal e pelo Sistema Viário Urbano:

SEÇÃO I DO SISTEMA VIÁRIO MUNICIPAL

Art. 7º O sistema viário municipal é constituído pelas rodovias e estradas municipais localizadas na Macrozona Rural.
Parágrafo único. O sistema viário municipal será planejado e implantado de modo a atender às suas funções específicas e com o

objetivo de lhe dar forma característica de malha, adequadamente interligada ao sistema viário urbano e aos sistemas rodoviários estadual e federal.

Art. 8º O planejamento e implantação das rodovias municipais observarão às seguintes diretrizes gerais:

I - assegurar o livre trânsito nas diferentes macrozonas do Município de Guaxupé;

II - facilitar o escoamento da produção em geral;

III - promover a acessibilidade às propriedades rurais, aos atrativos turísticos e às rodovias estaduais e federais.

Art. 9º As estradas rurais do Município de Guaxupé são classificadas em:

I - Estradas Vicinais: são aquelas responsáveis pelas conexões entre a Sede Municipal, as rodovias regionais, as vias estruturais e as principais comunidades rurais;

II - Estradas Secundárias: são aquelas responsáveis por conexões de segunda classe ou acessos a propriedades específicas.

Parágrafo único. O Sistema Viário Municipal de Guaxupé está indicado no Anexo II – Mapa do Sistema Viário Municipal, parte integrante desta Lei Complementar.

SEÇÃO II DO SISTEMA VIÁRIO URBANO

Art. 10. O sistema viário urbano é um dos elementos estruturadores do espaço urbano e tem por objetivo:

I - garantir a circulação de pessoas e bens no espaço urbano, de forma cômoda e segura;

II - possibilitar a fluidez adequada do tráfego;

III - garantir o transporte público em condições adequadas de conforto;

IV - atender às demandas do uso e ocupação do solo;

V - permitir a adequada instalação das redes aéreas e subterrâneas dos serviços públicos;

VI - permitir a interligação entre bairros.

CAPÍTULO IV DA HIERARQUIA VIÁRIA

Art. 11. As vias componentes do Sistema Viário Urbano de Guaxupé possuem a seguinte classificação:

I - Vias Estruturais: são aquelas caracterizadas por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível, de elevada capacidade de tráfego;

II - Vias Arteriais: são vias que têm a finalidade de canalizar o tráfego de um ponto a outro, dentro da área urbana, ligando dois ou mais distritos ou bairros, e constituem-se como vias estruturantes da área urbana e tais vias alimentam e coletam o tráfego das Vias Coletoras e Locais;

III - Vias Coletoras: são as que partem das vias arteriais e coletam o tráfego, distribuindo-o nas vias locais dos bairros;

IV - Vias Locais: caracterizadas pelo baixo volume de tráfego e pela função prioritária de acesso às propriedades.

§1º A Hierarquia Viária do Município de Guaxupé está indicada no Anexo III – Mapa do Sistema Viário Urbano, parte integrante desta Lei Complementar.

§2º As vias projetadas que constituem prolongamento de trechos existentes, deverão seguir a mesma hierarquização.

Art. 12. A hierarquia proposta para o Sistema Viário Urbano, objetiva:

I - induzir uma estrutura urbana linear;

II - otimizar o potencial das diversas zonas e setores da cidade;

III - proporcionar equilíbrio nos fluxos na rede viária urbana.

Art. 13. O Contorno Viário de Guaxupé é composto por uma combinação híbrida de vias existentes, sendo elas a Avenida Prefeito Luiz Antônio Leite Ribeiro, Avenida José Lázaro de Moraes, Avenida Felipe Elias Zeitune, Avenida Dona Thereza Bonadio Sandroni, Avenida José Felippe da Silva e Rodovia MG-450.

CAPÍTULO V DA REDE CICLOVIÁRIA

Art. 14. A rede cicloviária é constituída por ciclovias, ciclofaixas e vias de tráfego compartilhado.

I - Ciclovia: via destinada especificamente para circulação de pessoas utilizando bicicletas, separado do tráfego comum através de um isolamento (grade, blocos, meio fio, mureta);

II - Ciclofaixa: via destinada preferencial ao tráfego de bicicletas, separado da circulação geral de veículos por apenas uma faixa pintada no solo, catadióptricos (olho de gato), cones, tachão refletivo (tartaruga);

III - Vias de tráfego compartilhado: são as vias que não apresentam ciclovias e ciclofaixas, que deverão ter formas de deslocamentos de acordo com as normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Art. 15. As ciclovias podem ser unidirecionais ou bidirecionais.

§1º Ciclovias Unidirecionais são aquelas que comportam apenas 1 (um) sentido único e são segregadas fisicamente dos demais modais.

§2º Ciclovias Bidirecionais são aquelas que que comportam 2 (dois) sentidos e são segregadas fisicamente dos demais modais.

Art. 16. As ciclovias deverão ser implantadas, preferencialmente no mesmo nível do passeio ou a critério do Executivo Municipal.

Art. 17. Quando as ciclofaixas se localizarem nas vias de tráfego de veículos motorizados, elas deverão ser:

I - sempre unidirecionais;

II - implantadas preferencialmente no mesmo sentido de tráfego dos demais veículos;
III - implantadas preferencialmente junto à calçada, também podendo ser implantadas entre a faixa de tráfego dos demais veículos e a faixa de estacionamento;
IV - implantadas preferencialmente na faixa à direita do fluxo dos demais veículos e, quando as características da via possibilitarem, na faixa à esquerda, desde que não sejam vias arteriais.

SEÇÃO I DO DIMENSIONAMENTO

Art. 18. Todas as vias de circulação a serem projetadas e construídas devem atender os seguintes requisitos:
I - a declividade longitudinal máxima permitida da via será de 10% (dez por cento) e a mínima não poderá ser inferior a 1% (um por cento);
II - a declividade transversal máxima permitida da via será de 4% (quatro por cento) e a mínima de 2% (dois por cento), sendo que esta poderá ser realizada do centro da caixa para as extremidades ou de uma extremidade da caixa para outra.
Parágrafo único. Nas glebas com topografia acidentada com declividade igual ou superior a 30% (trinta por cento), poderão ser admitidos trechos de comprimento máximo de 200,00m (duzentos metros), com declividade longitudinal de até 15% (quinze por cento).
Art. 19. Na aprovação de loteamentos será sempre considerada a urbanização da área contígua ou limítrofe, devendo as vias previstas articularem-se com as vias adjacentes oficiais existentes ou projetadas e harmonizar-se com a topografia local.
Art. 20. As vias de circulação poderão terminar nas divisas da gleba a lotear apenas quando seu prolongamento estiver previsto na estrutura viária do Plano Viário de Guaxupé ou quando, a juízo do órgão competente do Município, interessar ao desenvolvimento urbano do Município.
Parágrafo único. As vias de que trata o *caput* deste artigo deverão atender as dimensões mínimas das vias definidas nos Anexos desta Lei Complementar.
Art. 21. As vias arteriais e coletoras devem funcionar como elementos de orientação dos percursos, devendo, para que cumpram este papel, ser destacadas das demais e, para tanto, podem ser usados os seguintes recursos:
I - padrões de sinalização;
II - tipo de pavimentação;
III - iluminação.
Art. 22. As vias públicas deverão ser dimensionadas tendo como parâmetros os seguintes elementos:
I - faixa de rolamento para veículos;
II - faixa de estacionamento/acostamento para veículos;
III - ciclovia ou ciclofaixa com, no mínimo, 2,00m (dois metros) se unidirecionais, ou 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) se bidirecionais;
IV - calçada com, no mínimo, 3,00m (três metros).
Art. 23. As Vias Estruturais deverão comportar largura total mínima de 36,00m (trinta e seis metros), incluindo faixas *non aedificandi* em cada lado, contendo (conforme Anexo IV):
I - 2 (duas) faixas de acostamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
II - 2 (duas) faixa de rolamento de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
III - 1 (um) canteiro separador de pistas de, no mínimo, 1,50m (um metro e cinquenta centímetros);
IV - 1 (uma) ciclovia bidirecional de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros), a ser compartilhada com pedestres;
V - 2 (duas) faixas *non aedificandi* de, no mínimo, 12,00m (doze metros) em um lado e de 8,00m (oito metros) no outro lado (onde se insere a ciclovia), caracterizando o limite da faixa de domínio da via e podendo o produtor utilizar esta área para o plantio de cultura semiperene;
Art. 24. As Vias Arteriais deverão comportar largura total mínima de 30,00m (trinta metros), contendo (conforme Anexo V):
I - 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 2,00m (dois metros);
II - 2 (duas) ciclofaixas unidirecionais com, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
III - 2 (duas) pistas com 2 (duas) faixas de rolamento de, no mínimo, 3,25m (três metros e vinte e cinco centímetros) cada;
IV - 2 (duas) faixas para estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.
V - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada;
Art. 25. As Vias Coletoras deverão comportar largura total mínima de 20,00m (vinte metros), contendo (conforme Anexo VI):
I - 1 (um) canteiro central de, no mínimo, 2,00m (dois metros);
II - 2 (duas) faixas de rolamento de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
III - 1 (uma) faixa de estacionamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
IV - 1 (uma) ciclofaixa bidirecional de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros);
V - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada.
Art. 26. As Vias Locais deverão comportar largura total mínima de 15,00m (quinze metros), contendo (conforme Anexo VII):

I - 2 (duas) faixas de rolamento de, no mínimo, 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada;
II - 2 (duas) faixas de estacionamento de, no mínimo, 2,00m (dois metros) cada;
III - 2 (duas) calçadas de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada.
Art. 27. As Estradas Vicinais deverão comportar largura total mínima de 16,00m (dezesseis metros), contendo (conforme Anexo VIII):
I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) cada;
II - 2 (duas) faixas de acostamento para veículos de, no mínimo 2,00m (dois metros) cada;
III - 2 (duas) faixas de segurança de, no mínimo 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) cada.
Art. 28. As Estradas Secundárias deverão comportar largura total mínima de 12,00m (doze metros), contendo (conforme Anexo IX):
I - 2 (duas) faixas de rolamento para veículos de, no mínimo, 3,00m (três metros) cada;
II - 2 (duas) faixas de acostamento para veículos de, no mínimo 2,00m (dois metros) cada;
III - 2 (duas) faixas de segurança de, no mínimo 1,00m (um metro) cada.

SEÇÃO II DA CIRCULAÇÃO E SINALIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 29. 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, e do Plano de Mobilidade Urbana, cabendo ao Executivo Municipal a elaboração do Plano / Projeto de Sinalização Viária, bem como projetos específicos definindo as diretrizes viárias e as readequações geométricas necessárias.
Art. 30. Caberá ao Poder Público 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 das calçadas 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 a NBR 9.050/2015 da ABNT e o Decreto Federal nº 5.296/2004, que regulamenta as leis federais de acessibilidade, Lei Federal nº 10.048/2000 e Lei Federal nº 10.098/2000.
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. 31. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às Normas Técnicas específicas pela ABNT.

SEÇÃO III DAS CALÇADAS, ACESSIBILIDADE E ARBORIZAÇÃO

Art. 32. As calçadas devem ser contínuas e não apresentar degraus, rebaixamentos, buracos ou obstáculos que prejudiquem a circulação dos pedestres.
Parágrafo único. A manutenção das calçadas será de responsabilidade dos proprietários dos lotes, cabendo ao Executivo Municipal efetuar a fiscalização de acordo com o Código de Obras.
Art. 33. As calçadas deverão ter largura mínima de 3,00m (três metros), contendo (conforme Anexo X):
I - faixa de serviço: destinada a acomodar o mobiliário urbano, a arborização urbana e os postes de iluminação ou sinalização, com largura mínima de 0,80m (oitenta centímetros);
II - faixa livre ou passeio: destinada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo ser livre de qualquer obstáculo, ser revestida com pavimento de superfície regular e antiderrapante, ter inclinação transversal máxima de 2,00% (dois por cento) em direção à sarjeta, para o escoamento das águas pluviais, ter continuidade entre os lotes e apresentar largura mínima de 1,60m (um metro e sessenta centímetros) e altura livre de 2,10m (dois metros e dez centímetros);
III - faixa de acesso: consiste no espaço de transição entre a área pública e o lote, com largura mínima de 0,60m (sessenta centímetros), destinada a acomodar rampas de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do órgão competente do Município.
§1º As calçadas deverão ser adequadas às Pessoas com Deficiência e Pessoas com Mobilidade Reduzida, inclusive com a execução de rampa para Pessoas com Deficiência após o ponto de tangência da curvatura das esquinas, conforme a NBR 9.050/2015 da ABNT.
§2º Nas vias situadas na Zona de Interesse Histórico Central (ZIHC), na Zona Corredor de Serviços 1 (ZCS1), Zona Corredor de Serviços 2 (ZCS2), na Zona Corredor de Serviços Histórica (ZCSH) e na Zona de Especial Interesse Urbanístico 1 (ZEIU1), conforme a Lei de Uso e Ocupação do Solo, as calçadas deverão:
I - Ser totalmente revestidas com ladrilho hidráulico;
II - Dispor de faixa de piso tátil, do tipo direcional e de alerta, com largura constante de 0,30m (trinta centímetros) e recuo de 0,40m (quarenta centímetros) em relação ao alinhamento, com cor contrastante à do piso adjacente, atendendo aos parâmetros de relevo e de instalação previstos na NBR-9.050/2015 da ABNT ou atualizações.
§3º Nas vias situadas nas demais zonas de uso e ocupação do solo:

I - Será estimulada a construção de calçadas ecológicas, onde a faixa de serviço será preferencialmente composta de grama;
II - As calçadas deverão ser revestidas com pavimento de superfície regular e antiderrapante.
§4º Deverá ser evitada a utilização de árvores com ramos pendentes, garantindo altura livre mínima de 2,10m (dois metros e dez centímetros) a partir do piso, e plantas cujas raízes possam danificar o pavimento.
Art. 34. Nas esquinas, após o ponto de tangência da curvatura, deverá ser executada rampa para Pessoas com Deficiência, conforme especificações da NBR 9.050/2015 da ABNT.
§1º Quando uma árvore necessitar ser suprimida, mediante autorização do Executivo Municipal, uma nova deverá ser plantada o mais próximo possível da anterior.
§2º Em hipótese alguma poderá se deixar de plantar árvores em substituição às árvores suprimidas, cabendo ao Executivo Municipal a fiscalização de acordo com o Código de Obras.
Art. 35. Os semáforos localizados nas travessias de pedestres deverão ter dispositivo sonoro para Pessoas com Deficiência.
CAPÍTULO vi DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 36. 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. 37. A presente Lei, que regulamenta o aspecto físico do sistema viário, será complementada com o Plano Municipal de Sinalização Urbana e com o Plano Municipal de Arborização Urbana e de acordo com as disposições dos artigos anteriores e Anexos desta Lei.
Art. 38. As modificações que, por ventura, vierem a ser feitas no sistema viário, deverão considerar a Lei de Uso e Ocupação do Solo vigente, podendo ser efetuadas pelo Executivo Municipal conforme prévio parecer técnico do Conselho Municipal de Desenvolvimento.
Art. 39. Os casos omissos pela presente Lei serão dirimidos pelo Conselho Municipal de Desenvolvimento.
Art. 40. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Guaxupé, 26 de novembro de 2019

JARBAS CORRÊA FILHO
Prefeito de Guaxupé

LISIANE CRISTINA DURANTE
Procuradora-Geral do Município

Anexo I – Glossário
ACESSO - É a interligação física que possibilita o trânsito de veículos ou circulação de pedestres entre a via pública e o lote, ou entre equipamentos de travessia e circulação de pedestres, ou entre vias de circulação de veículos;
ALINHAMENTO - É a linha legal limitando os lotes ou chácaras com relação à via pública;
APROXIMAÇÃO - É a linha de chegada no cruzamento ou na interseção;
CAIXA DA VIA - É a distância definida em projeto entre dois alinhamentos em oposição;
CALÇADA - É a parte da via reservada à circulação de pedestres e à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins;
CANTEIRO - É o divisor físico construído entre dois leitos carroçáveis de uma mesma via, podendo este ser pavimentado ou ajardinado;
CICLOFAIXA - É a parte da pista de rolamento ou da calçada, destinada à circulação exclusiva de bicicletas, delimitada por sinalização específica;
CICLOVIA - É a pista própria destinada à circulação de bicicletas, separada fisicamente do tráfego comum;
CORREDOR - É a sequência de vias que permite continuidade de tráfego;
EIXO DA VIA - É a linha que divide em simetria a faixa de domínio ou a caixa da via;
FAIXA DE DOMÍNIO - É a área ao longo das rodovias municipais, estaduais ou federais, ferrovias, redes de alta tensão e dutos, oleodutos e gasodutos, destinadas a garantir o uso, a segurança da população e a proteção do meio ambiente, conforme o estabelecido nas normas técnicas pertinentes sendo definida no âmbito da respectiva licença urbanística.
FAIXA DE ESTACIONAMENTO - É a área entre a calçada (ou eventualmente canteiro) e a faixa de rolamento, destinada ao estacionamento de veículos;
FAIXA DE ROLAMENTO - É a área longitudinal da pista, destinada à circulação de uma corrente de tráfego de veículos, podendo ser identificada através de pintura no pavimento;
HIERARQUIA FUNCIONAL - Define a função predominante de diferentes vias, visando tornar compatível o tipo de tráfego que as vias atendem, exclusiva ou prioritariamente, com os dispositivos de

controle de trânsito, com as características físicas das vias (traçado, seção, pavimentação) e com os padrões de uso e ocupação do solo;
ILHA - Obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção;
INTERSECÇÃO - É o encontro entre duas ou mais vias oficiais de circulação;
LEITO CARROÇÁVEL - É o espaço dentro da caixa da via onde são implantadas a(s) faixa(s) de rolamento e de estacionamento(s) de veículos;
PASSARELA - É a obra de arte em desnível aéreo, destinada à transposição de vias e ao uso de pedestres;
PASSEIO - É a parte da calçada, com largura mínima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros) livre de interferências, destinada a circulação exclusiva de pedestres;
PISTA - É a parte da via destinada ao tráfego e/ou estacionamento de veículos, identificada por elementos separadores ou por diferença de nível em relação às calçadas, ilhas ou aos canteiros;
SENTIDO DE TRÁFEGO - É a mão de direção na circulação de veículos;
SISTEMA VIÁRIO ESTRUTURAL - É o conjunto das principais vias oficiais de circulação, bem como as interseções resultantes do cruzamento de vias;
TRÁFEGO - É a movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias.
VIA - Superfície por onde trafegam os veículos e circulam os pedestres, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro.
VIA BINÁRIA - É a via por onde trafegam veículos em sentido único e que forma, com outra via próxima e preferencialmente paralela, um sistema de circulação em dois sentidos;
VIA MARGINAL - São vias geralmente paralelas ao longo dos fundos de vale ou via auxiliar de uma via principal, que permite acesso aos lotes lindeiros e possibilita a limitação de pontos de acesso à via principal.

Anexo II – Mapa do Sistema Viário Municipal
https://ibb.co/JpxmnSS

Anexo IiI – Mapa do Sistema Viário Urbano
https://ibb.co/Cz80rtn

Anexo IV – Perfil das Vias Estruturais
https://ibb.co/WW7scTN

Anexo V – Perfil das Vias Arteriais
https://ibb.co/R2cg9Sd

Anexo VI – Perfil das Vias Coletoras
https://ibb.co/6YBX78v

Anexo VII – Perfil das Vias Locais
https://ibb.co/Hq9Dbj2

Anexo viiI – Perfil das Estradas Vicinais
https://ibb.co/wwmf4sz

Anexo iX – Perfil das Estradas SECUNDÁRIAs
https://ibb.co/4FZRh3S

Anexo X – Perfil das CALÇADas
https://ibb.co/k25B8Dv

Publicado por:
Mike Massami Sabino Sato
Código Identificador:C1DD6B06

Matéria publicada no Diário Oficial dos Municípios Mineiros no dia 05/12/2019. Edição 2646a
A verificação de autenticidade da matéria pode ser feita informando o código identificador no site:
http://www.diariomunicipal.com.br/amm-mg/