PREFEITURA MUNICIPAL DE CRUZMALTINA

ESTADO DO PARANÁ

PUBLICAÇÃO JORNAL
TRIBUNA DO NORTE
EDIÇÃO Nº 5.490
EM 27/05/2009

LEI 248/2009

Súmula: Dispõe sobre a Mobilidade Municipal e Urbana e hierarquização do sistema viário e dimensionamento das vias públicas para o Município de Cruzmaltina, revoga disposições contrárias.

O PREFEITO MUNICIPAL DE CRUZMALTINA

Faço saber que a **Câmara Municipal de Cruzmaltina,** Estado do Paraná, APROVOU, e eu, Prefeito Municipal, no uso das atribuições legais que me são conferidas, SANCIONO a seguinte Lei:

Esta Lei dispõe sobre a Mobilidade Municipal e Urbana do município de Cruzmaltina hierarquizando e dimensionando as vias públicas, bem como sua definição para novos parcelamentos, revogando-se disposições contrárias.

Art. 1. São partes integrantes desta Lei:

I - Anexo 01 - Tabelas de características geométricas das vias municipais;
II - Anexo 02 - Tabelas de características geométricas das vias urbanas;
III - Anexo 03 - Perfis das vias municipais;
IV - Anexo 04 - Perfis das vias urbanas;
V - Anexo 05 - Dimensões mínimas para retornos;
VI - Anexo 06 - Mapa do sistema viário municipal;
VII - Anexo 07 - Mapa do sistema viário da sede urbana;
VIII - Anexo 08– Mapa do sistema viário do Distrito de Dinizópolis;

IX - Anexo 09 – Demarcação de áreas de estacionamento e avanços de calçadas;

X - Anexo 10 – Uso de recuos das edificações como área de estacionamento;

XI - Anexo 11 - Croqui esquemático para implantação de ciclovias.

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 2. A função da reestruturação do sistema viário consiste em garantir locomoção com segurança e fluidez, não somente privilegiando o deslocamento de automóveis, mas de outros modos como a pé, bicicleta, ônibus, motocicletas e outros.

Art. 3. A mobilidade urbana deve privilegiar o uso das vias pelos pedestres através de atividades de lazer, de vizinhança, comunitárias e de trabalho.

Art. 4. As vias possuem o papel de ordenação da ocupação urbana, tornando-se eixos de desenvolvimento da malha urbana, possuindo usos ou atividades diferenciadas, necessitando por isso diferentes dimensões e tipos de pavimentação, arborização ou iluminação e demarcações de faixas de estacionamento.

Art. 5. Constituem objetivos da presente Lei:

I - induzir o desenvolvimento equilibrado da área urbana do Município, a partir da relação entre circulação e uso e ocupação do solo, face aos vínculos existentes entre o ordenamento da mobilidade e 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 - hierarquizar as vias urbanas, bem como implementar soluções visando maior fluidez no tráfego, de modo a assegurar segurança e conforto;

Art. 6. O sistema de transporte público do Município deverá ser objeto de plano específico, quando justificado por suficiente demanda, de acordo com as diretrizes estabelecidas na Lei do Plano Diretor Municipal, bem como com o estabelecido por esta Lei.

Art. 7. Para os fins desta Lei, entende-se por:

I - **Acesso**: o dispositivo que permite a interligação para veículos e pedestres entre: logradouro público e propriedade pública ou privada; propriedade privada e áreas de uso comum em condomínio; logradouro público e espaço de uso comum em condomínio.

II - **Acostamento**: é a parcela da área adjacente à pista de rolamento, objetivando: permitir que veículos em início de processo de desgoverno retomem a direção correta; proporcionar aos veículos acidentados, com defeitos, ou cujos motoristas fiquem incapacitados de continuar dirigindo, um local seguro para estacionar fora da trajetória dos demais veículos; permitir o embarque e desembarque sem interrupção de fluxo de tráfego.

III - **Alinhamento**: a linha divisória entre o terreno e o espaço público;

IV - **Calçada ou passeio**: 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 urbano, vegetação, sinalização e outros fins;

V - **Estacionamento**: o espaço público ou privado destinado à guarda ou estacionamento de veículos, constituído pelas áreas de vagas e circulação;

VI - **Faixa de manutenção de vias**: faixa paralela à pista de rolamento das vias, em ambos os lados destinadas a manutenção das mesmas;

VII - **Logradouro público**: é o espaço livre, reconhecido pela municipalidade, destinado ao trânsito, tráfego, comunicação ou lazer públicos (rua, avenida, praça, largo);

VIII - **Malha urbana**: o conjunto de vias do município;

IX - **Meio-fio:** a linha composta de blocos de cantaria ou concreto que separa o passeio da faixa de rolamento ou do acostamento;

X - **Nivelamento**: a medida do nível da soleira de entrada ou do nível do pavimento térreo considerando a grade da via urbana;

XI - **Pista de rolamento**: a faixa da via destinada à circulação de veículos, excluídos os passeios, canteiros centrais e acostamentos;

XII - **Seção normal da via**: a largura total ideal da via, sendo a distância entre os alinhamentos prediais para as vias urbanas;

XIII - **Sistema viário**: o conjunto de vias que, de forma hierarquizada e articulada com as vias locais, viabilizam a circulação de pessoas, veículos e cargas;

XIV - **Via de circulação**: o espaço organizado para a circulação de veículos, motorizados ou não, pedestres e animais, compreendendo a pista de rolamento, passeios, acostamentos e canteiros centrais.

XV - **Via municipal**: o conjunto de vias do município, excluídas as vias urbanas, classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional;

XVI - **Via urbana**: o conjunto de vias da sede urbana classificadas e hierarquizadas segundo critério funcional.

Art. 8. A Prefeitura Municipal será responsável pelo 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, de produtos perigosos ou não, e para veículos turísticos e de fretamento;
III. À estruturação de vias de circulação para pedestres, a partir da organização e urbanização da sede urbana;
IV. Ao estabelecimento de áreas de estacionamento ao longo das vias em pontos adequados;
V. À instalação de sinalização vertical e horizontal nas vias da sede urbana, mediante estudos específicos;
VI. À colocação de mobiliário urbano ao longo das vias;
VII. À instalação de redutores de velocidade na rodovia estadual PR-272 (próxima à sede urbana), mediante estudos específicos e parcerias com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER/PR);
VIII. Ao estabelecimento de normas sobre as condições dos locais de paradas de ônibus ao longo das vias e rodovias;
IX. À implantação de canteiros ao longo das vias conforme consta nesta Lei, com espécies determinadas pelo Plano de Arborização Urbana e Paisagismo;
X. Ao procedimento de rebaixamento dos meio-fios e instalação de outros dispositivos de modo a possibilitar e facilitar o deslocamento de portadores de necessidades especiais e idosos;
XI. À padronização de calçadas, de acordo com estudos específicos, para utilização de pisos e revestimentos adequados.

Art. 9. Aos proprietários ou inquilinos cujos imóveis possuam testadas para vias públicas, compete:

I - Proceder à remoção e desobstrução de todo e qualquer obstáculo nas calçadas e passeios como escadas, rampas de acesso à edificação fora do

alinhamento predial, placas, tocos de árvores, entre outros, tornando o trânsito livre para pedestres, de modo particular aos portadores de necessidades especiais e idosos;

II - Utilizar material antiderrapante para a pavimentação dos passeios e garantir a regularidade do pavimento;

III - Realizar a limpeza e conservação de lotes vagos e proceder ao fechamento dos mesmos em todas as divisas se necessário;

§ 1º Para estabelecimentos comerciais a permissão para a colocação de mesas e cadeiras nos passeios será mediante autorização da Secretaria Municipal de Serviços Urbanos e deverá ser liberada somente em dias úteis a partir das 18 horas e 30 minutos e sábados, domingos e feriados a partir das 14 horas.

§ 2º A demarcação e delimitação de faixa a ser utilizada para locação de mesas e cadeiras e outros correlatos deverá ser realizada de modo a deixar livre no mínimo uma faixa de 1,50 m (um metro e meio) de largura correspondente a uma cadeira de rodas e uma pessoa de cada lado.

Art. 10. É obrigatória a adoção das disposições da presente Lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, desmembramentos, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados no município de Cruzmaltina.

Parágrafo Único. A Prefeitura Municipal de Cruzmaltina fiscalizará a execução das vias de que trata o *caput* deste artigo.

Art. 11. Os atos administrativos necessários para o cumprimento do disposto nesta Lei, serão definidos através de decreto.

CAPÍTULO II
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS MUNICIPAIS

Art. 12. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária do Município de Cruzmaltina compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 01 (características geométricas), Anexo 03 (perfil das vias) e Anexo 06 (Mapa do sistema viário municipal):

I - **Rodovias Estaduais:** compreendem a PR-272 que possibilita acesso à sede urbana (ligação de Faxinal a Lidianópolis, sentido leste-sudoeste); PR-453

(proveniente da PR-272 até Borrazópolis, sentido oeste) e PR-451 (proveniente da PR-272 até Grandes Rios, sentido sul).

II - **Vias Municipais Principais:** finalidade de promover a circulação no interior do município. Compreende as vias de maior tráfego, de interligação entre as principais comunidades rurais, e onde trafega o transporte escolar.

III - **Vias Municipais Secundárias:** caracterizada pelo deslocamento do tráfego local, de baixa velocidade. Compreende as demais vias rurais do município.

CAPÍTULO III
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS URBANAS DA SEDE

Art. 13. Para efeito desta Lei, a hierarquia viária da área urbana da sede de Cruzmaltina compreende as seguintes categorias de vias, conforme Anexo 07 (Mapa do sistema viário urbano da sede):

I - **Vias Arteriais:** caracterizam-se por estruturar a mobilidade na sede urbana, formando o eixo de ligação dos extremos da cidade no sentido longitudinal e transversal. Podem apresentar um deslocamento mais rápido, para escoar o fluxo das vias locais e coletoras, desde que a diretriz viária proposta tenha continuidade e infra-estruturação. Compreende a Avenida Brasil e Rua São Vicente de Paula.

II - **Via Especial de Comércio e Serviços:** caracteriza-se pela concentração de estabelecimentos comerciais e serviços de pequeno e médio porte, com presença constante de pedestres. Deve prioritariamente apresentar sinalização horizontal e vertical adequada, além de dispositivos de segurança ao pedestre e, locais destinados a estacionamento. Corresponde a Avenida Padre Gualter F. Negrão.

III - **Via Coletora:** caracteriza-se por coletar o tráfego local, estruturando o interior dos loteamentos que intercepta, onde se concentram atividades de pequeno e médio porte para atendimento local. Corresponde a Rua José Alexandrino de Bonfim e a Rua São Domingos.

IV - **Vias Locais**: configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local. Compreende as demais vias urbanas.

CAPÍTULO IV
DA HIERARQUIZAÇÃO DAS VIAS DO DISTRITO DE DINIZÓPOLIS

Art. 14. Fica estabelecida a seguinte hierarquização viária para a sede do Distrito de Dinizópolis, (Anexo 08):

I - **Vias Arteriais:** caracterizam-se por estruturar a mobilidade no Distrito de Dinizópolis, formando o eixo de ligação dos extremos da cidade no sentido longitudinal e transversal. Apresentam uso misto: residenciais, comerciais e serviços de pequeno porte, devendo, pois receber infra-estrutura e sinalização adequada. Compreende a Avenida Antônio Diniz e a Rua Júlio Diniz.

II - **Via Coletora:** caracteriza-se por coletar o tráfego local, estruturando o interior do Distrito onde se concentram usos residenciais e atividades vicinais e de bairro para atendimento local. Corresponde a Rua Eugênio Bastiani.

III - **Vias Locais:** configuradas pelas vias de mão dupla e baixa velocidade, promovendo a distribuição do tráfego local. Compreende as demais vias do Distrito.

Seção I
Das Vias

Art. 15. As vias a serem criadas em novos loteamentos ou oficializadas em projeto urbanístico da Prefeitura serão classificadas como vias locais, se não houver necessidade de outra classe de via.

§ 1º Os parâmetros de novas vias deverão seguir as dimensões mínimas constantes nos **Anexos 01, 02, 03 e 04.**

§ 2º Nos casos de abertura de novas ruas e calçadas ou reforma das existentes, é obrigatória, nas confluências de vias, a execução de rampa para acesso de pessoas com necessidades especiais.

§ 3º Nas vias Arteriais, Especial de Comércio e Serviços e Coletoras deverão ser adaptadas rampas para acesso de pessoas portadores de necessidades especiais, de acordo com a NBR-9050 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Art. 16. Para abertura de novas vias deverá ser seguida a fluência do traçado do entorno, evitando a falta de continuidade de vias locais.

Parágrafo Único. As vias Arteriais, Especial de Comércio e Serviços e Coletoras não poderão ter seu traçado interrompido na abertura de novos loteamentos, devendo ser prevista a continuidade.

Art. 17. Nos terrenos lindeiros às vias que constituem o sistema rodoviário estadual (PR-272, PR-453 e PR-451), será obrigatório o respeito à faixa de domínio determinada pelo Departamento de Estradas de Rodagem do Estado do Paraná (DER/PR).

Art. 18. As vias a serem abertas serão destinadas exclusivamente à circulação, não podendo ser computadas como áreas para estacionamento de uso público ou privado das unidades imobiliárias lindeiras a estas vias.

Art. 19. As vias poderão ter gabaritos maiores do que os dispostos na tabela do Anexo 02, conforme determinação técnica do Executivo Municipal.

Art. 20. Novas vias poderão ser definidas e classificadas por Decreto Municipal de acordo com esta Lei, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e urbanização da cidade.

Art. 21. As vias deverão ter sinalizações horizontal e vertical, de acordo com critérios estabelecidos na legislação nacional de trânsito.

Seção II
Das Dimensões das Vias

Art. 22. Ficam considerados os elementos apresentados nos Anexos 01 e 02 da presente Lei para o dimensionamento das vias.

Art. 23. Todas as vias existentes e pavimentadas permanecem com a caixa atual.

Art. 24. O Departamento Rodoviário Municipal poderá requerer a utilização da faixa de manutenção das vias rurais, quando houver necessidade, sendo a negociação feita diretamente com o proprietário, estudado caso a caso.

Art. 25. É obrigatório recuo mínimo de 15,00 m (quinze metros) para as novas edificações em vias municipais principais e secundárias, a partir da faixa de manutenção.

Seção III
Da Implantação das Vias

Art. 26. A implantação das vias deverá ser a mais adequada às condições locais do meio físico, em especial quanto à otimização das obras de terraplanagem necessárias para a abertura das vias e implantação de edificações.

Art. 27. O desenho geométrico das vias de circulação deverá obedecer às normas técnicas especificadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), bem como os Anexos 01, 02, 03, 04 e 05.

Art. 28. As vias deverão acompanhar as curvas de nível do terreno e evitar a transposição de linhas de drenagem naturais ou córregos, sendo aceitáveis rampas de até 20% (vinte por cento) em trechos não superiores a 150,00 m (cento e cinqüenta metros).

Art. 29. Deve ser evitada a remoção de vegetação e implantação de obras de terraplanagem junto a córregos e linhas de drenagem natural.

Parágrafo Único. Entende-se por linhas de drenagem natural as feições topográficas em que ocorre uma concentração de fluxo das águas pluviais, independentemente do fluxo possuir caráter permanente ou não.

Art. 30. A implantação de vias deverá estar vinculada a um projeto paisagístico de suas calçadas, de modo a proporcionar qualidade paisagística e, em alguns casos (como em rodovias dentro de perímetro urbano), para promover a desaceleração dos veículos.

CAPÍTULO V
DAS CICLOVIAS

Art. 31. Considera-se a implantação de ciclovias (Anexo 11) na sede urbana do Município como uma alternativa importante de meio de transporte para o trabalhador e de lazer para a população.

Art. 32. Na implantação das ciclovias é necessário a execução de projeto executivo específico, assim como de sinalização vertical e horizontal e implantação de paraciclos em pontos próximos a espaços de uso público como escolas, postos de saúde, praças.

Art. 33. Os projetos de ciclovias deverão apresentar soluções que garantam a acessibilidade universal para os usuários do sistema, em conformidade com o Decreto 5.296/2004 e a NBR 9050/04.

CAPÍTULO VI
DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO

Art. 34. Estas áreas deverão ser definidas, demarcadas e ter a sinalização vertical e horizontal implantadas, determinando-se as áreas de estacionamento permitidas e estabelecendo-se critérios de porte de veículos permitidos e horários.

Art. 35. O Município deverá adotar projetos de pavimentação com a implantação de avanço de calçadas nas esquinas, em frente a escolas, hospitais, locais de instalação de paraciclos, entre outros, que facilitam a visualização dos locais de estacionamento (Anexo 09).

Art. 36. Fica tolerado o uso dos recuos das edificações como área de estacionamento (Anexo 10), exclusivamente nas Vias Especiais de Comércio e Serviços e nas vias da Zona de Serviços, nas seguintes condições:

I - Instalar guia rebaixada;
II - Deixar liberado o espaço reservado para o passeio sem dificultar a mobilidade dos pedestres;
III - Não utilizar integralmente as fachadas das edificações comerciais para vagas de veículos de forma a dificultar a entrada de pedestres, pessoas idosas ou portadores de deficiências físicas;
IV - Sinalizar este espaço com placas, com a utilização de elementos de paisagismo ou diferenciação de nível;
V - Dar preferência as áreas de estacionamento nos fundos da edificação comercial, principalmente quando se tratar de comércio ou serviço de grande porte.

CAPÍTULO VII
DA REMOÇÃO DE BARREIRAS NAS CALÇADAS

Art. 37. A remoção de barreiras nas calçadas consiste na retirada de obstáculos, empecilhos, desníveis abruptos, tocos de árvores entre outros, que possam existir nos passeios calçados ou locais de concentração de pessoas como praças, para proporcionar trânsito livre para idosos, portadores de necessidades especiais e população em geral e evitar acidentes.

§ 1º. O plantio de árvores deverá obedecer ao Plano de Arborização Urbana e Paisagismo.

§ 2º. Fica proibida a colocação de placas de propaganda ao longo das calçadas.

§ 3º. A instalação de estacionamento de bicicletas deverá ser realizada somente nos locais pré-determinados pela prefeitura municipal.

CAPÍTULO VIII
DA SINALIZAÇÃO URBANA

Art. 38. Deverá ser providenciada a instalação de guias rebaixadas, rampas, sinalização horizontal e vertical indicativa, como faixas de pedestres, placas com nomes de ruas, locais, bairros, órgãos públicos, entre outros.

Art. 39. Deverá ser promovida a acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos conforme Norma ABNT NBR 9050/04.

CAPÍTULO IX
DAS SANÇÕES E PENALIDADES

Art. 40. O descumprimento do disposto nesta Lei sujeitará ao infrator multa de 1% do valor total da construção, inclusive do terreno e ½ (meio) salário mínimo vigente para os demais casos UFM vigentes à época da infração.

§ 1º A multa será aplicada a contar da notificação da irregularidade emitida pelo Órgão Público competente.

§ 2º O infrator deverá custear com recursos próprios as obras de reparo por atos praticados que venham a ferir o disposto nesta Lei.

§ 3º As sanções previstas no *caput* deste artigo não excluem demais penalidades previstas em Leis Federais e Lei Estadual, por atos lesivos que venham contribuir para a ocorrência de danos ambientais.

CAPÍTULO X
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 41. A implantação de todas as vias em novos parcelamentos, tais como loteamentos e condomínios urbanísticos, são de inteira responsabilidade do empreendedor, sem custos para o município, salvo casos específicos previstos por Lei.

Parágrafo Único. O loteador deverá solicitar antecipadamente as diretrizes de arruamento onde constará a orientação para o traçado das vias, onde for necessário, em especial na Zona de Baixa Densidade e Zona de Serviços 2, de acordo com esta Lei (Anexo 07).

Art. 42. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogando-se todas as disposições em contrário.

CRUZMALTINA, 05 de Maio de 2009

MAURICIO BUENO DE CAMARGO
PREFEITO MUNICIPAL

ANEXO 01 - Tabelas de características geométricas das Vias Municipais

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de manutenção (m)	Inclinação mínima [1] (%)	Rampa máxima [2] (%)
Rodovias Estaduais PR-272 [3] [4]	80,00 [5]	- [6]	- [6]	- [6]	- [6]
Via Municipal Principal	12,00	7,00	(E) 2,50 (D) 2,50	0,5	20
Via Municipal Secundária	10,00	6,00	(E) 2,00 (D) 2,00	0,5	20

Fonte: ECOTÉCNICA, 2008. DER Regional Londrina, 2007

[1] Da seção transversal tipo.

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

[3] Devem ser respeitadas as vias marginais para promover a interface adequada entre as vias urbanas e rodovia.

[4] As rodovias PR-453 e PR-451 não fazem a interface entre vias urbanas e rodovia, não tendo para este estudo, características geométricas especificadas.

[5] Características geométricas estabelecidas pelo DER.

[6] Parâmetros estabelecidos por Decreto Estadual, sendo a faixa de domínio do DER de 40 metros, para cada lado da rodovia.

ANEXO 02 - Tabela de características geométricas das Vias Urbanas da Sede (dimensões mínimas)

Categorias das vias	Seção normal da via (m)	Pista de rolamento (m)	Faixa de estacion. (m)	Calçadas (m)	Canteiro	Ciclovia	Inclinação mínima [1] (%)	Rampa máxima [2] (%)
Vias Arteriais [3]	15,00	(E) 4,00 (D) 4,00	(E) 2,00	(E) 2,50 (D) 2,50	-	-	0,5	20

Via Especial de Comércio e Serviços [3]	20,00	(E) 4,50 (D) 4,50	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 3,00 (D) 3,00	-	-	0,5	20
Via Coletora [3]	15,00	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 2,00 (D) 2,00	(E) 1,00 (D) 1,00 [4]	-	0,5	20
Vias Locais [3]	12,00	(E) 2,50 (D) 2,50	(E) 2,00 (E) 2,00	(E) 2,50 (D) 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 cinqüenta metros).

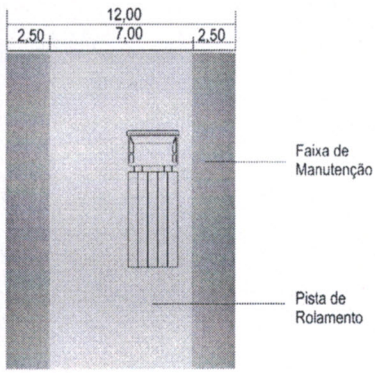
[3] Características geométricas mínimas.

[4] O canteiro se dará em duas porções de cada lado da calçada conforme croqui (Anexo 04).

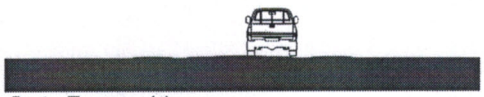
[5] Traçado e parâmetros deverão ser definidos mediante estudo específico.

ANEXO 03 - Perfis das Vias Municipais

VIA MUNICIPAL principal

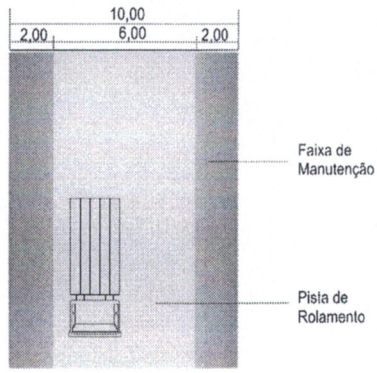


Planta Esquemática



Corte Esquemático

VIA MUNICIPAL secundária



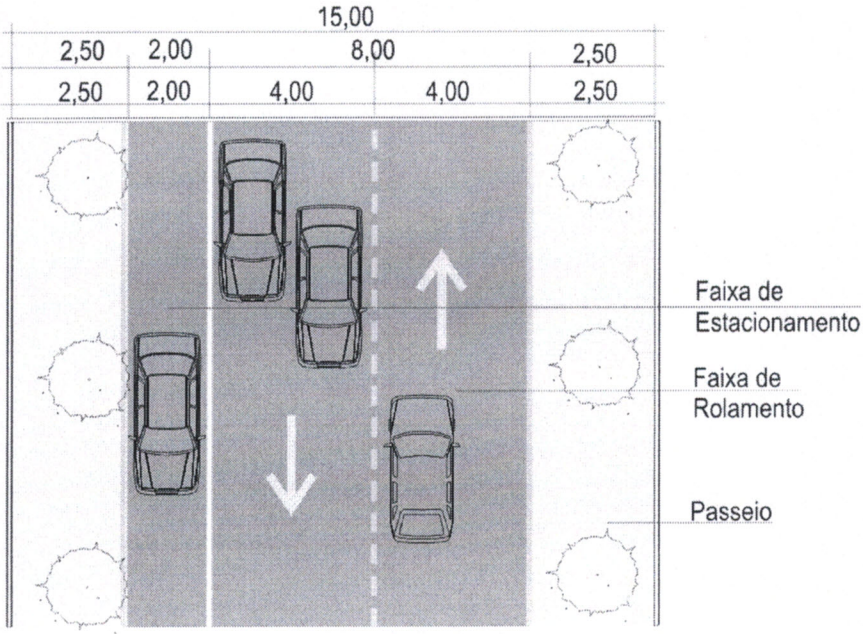
Planta Esquemática



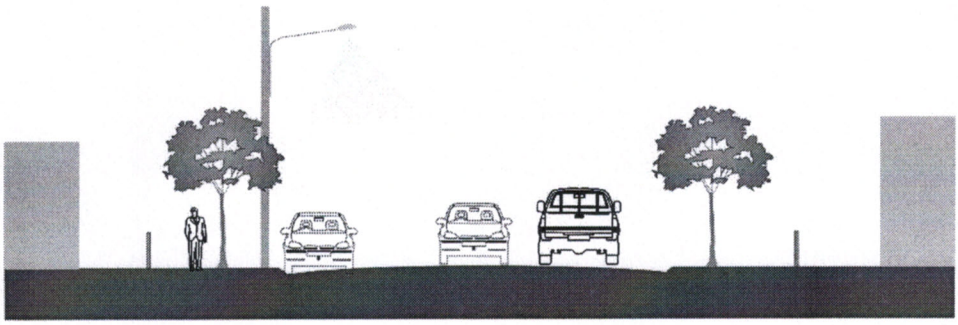
Corte Esquemático

ANEXO 04 - Perfis das Vias Urbanas da Sede

VIA ARTERIAL
(Avenida Brasil e Rua São Vicente de Paula)

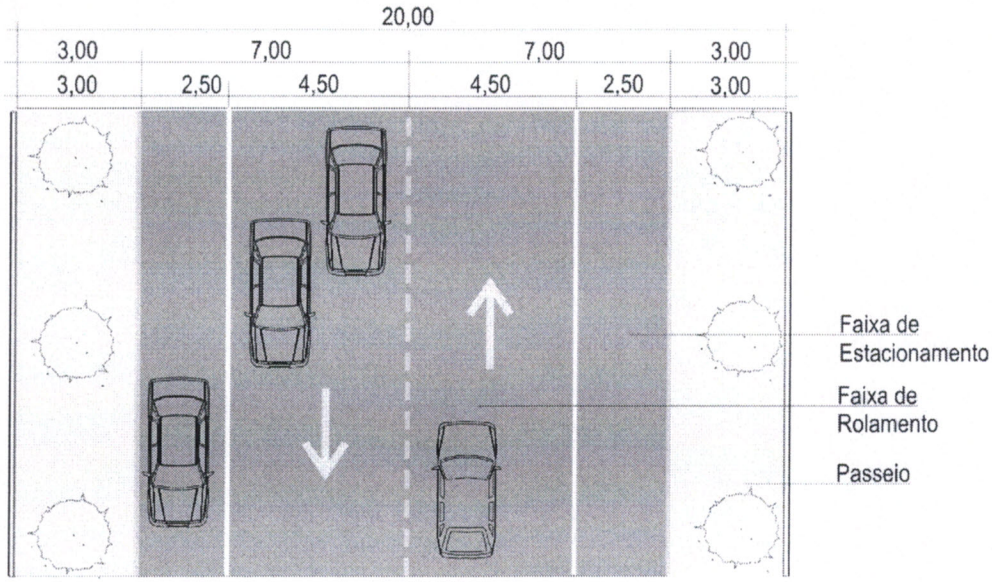


Planta Esquemática

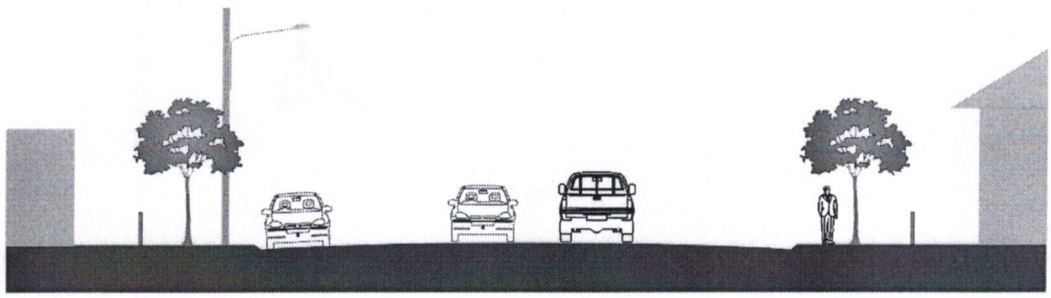


Corte Esquemático

VIA ESPECIAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS
(Av. Padre Gualter F. Negrão)

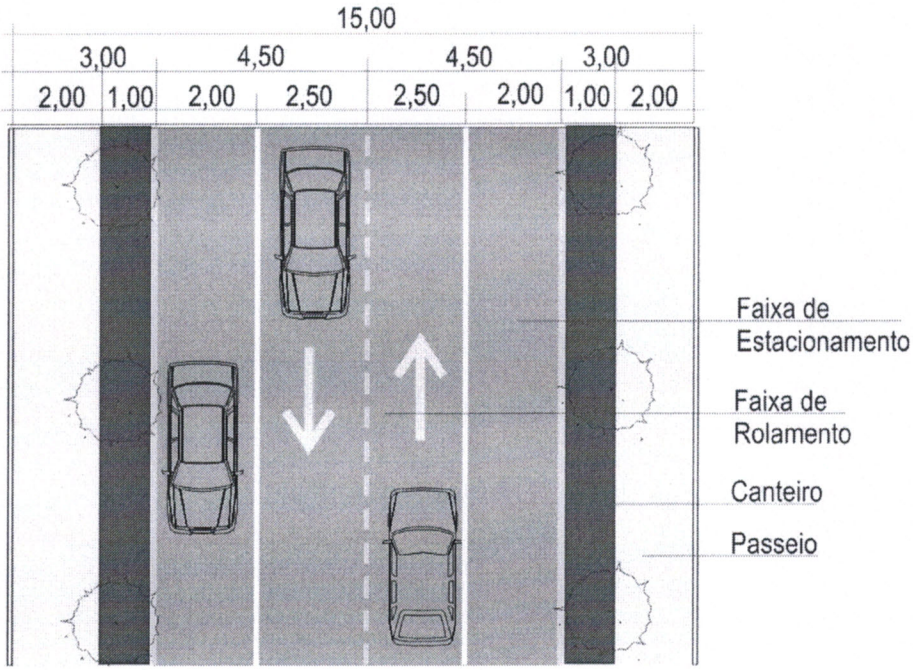


Planta Esquemática

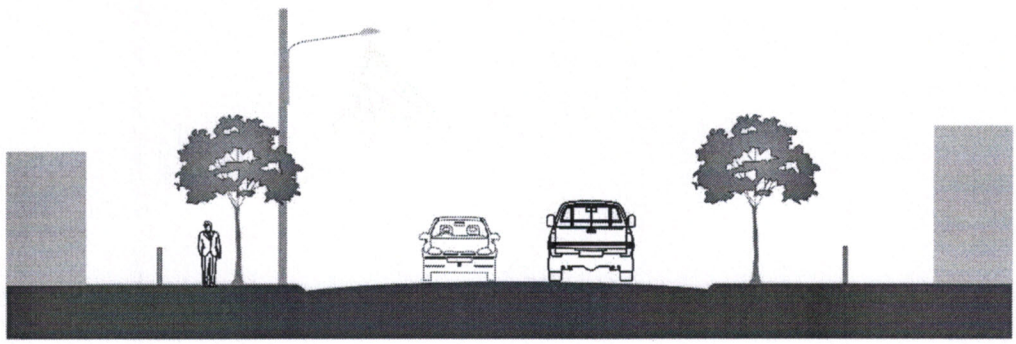


Corte Esquemático

VIA COLETORA
(Ruas José Alexandrino de Bonfim e São Domingos)

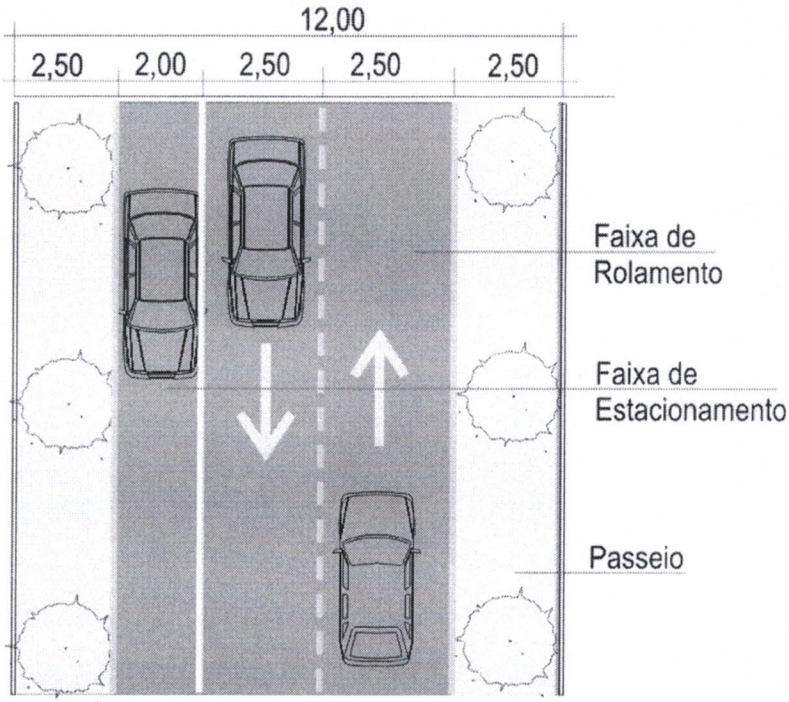


Planta Esquemática

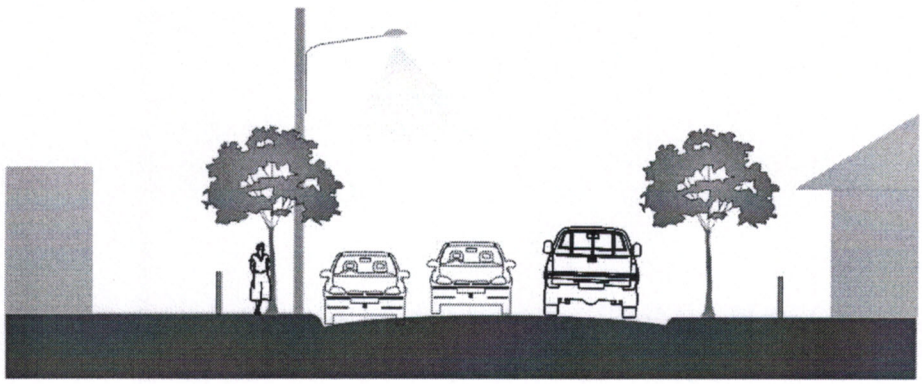


Corte Esquemático

VIA LOCAL



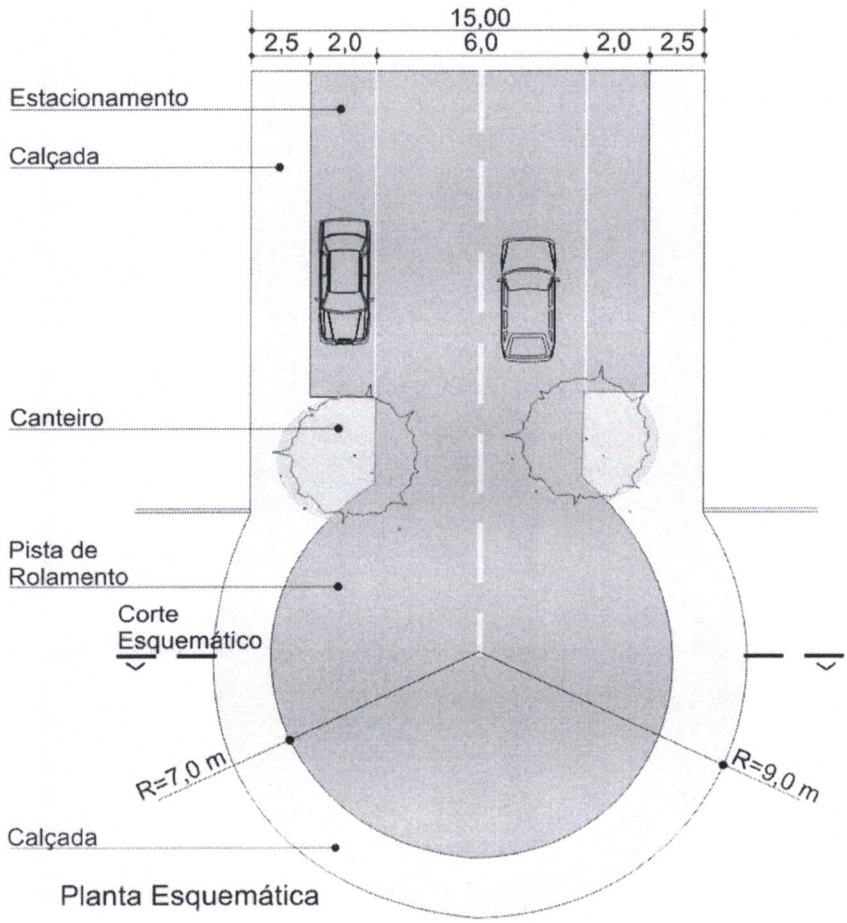
Planta Esquemática



Corte Esquemático

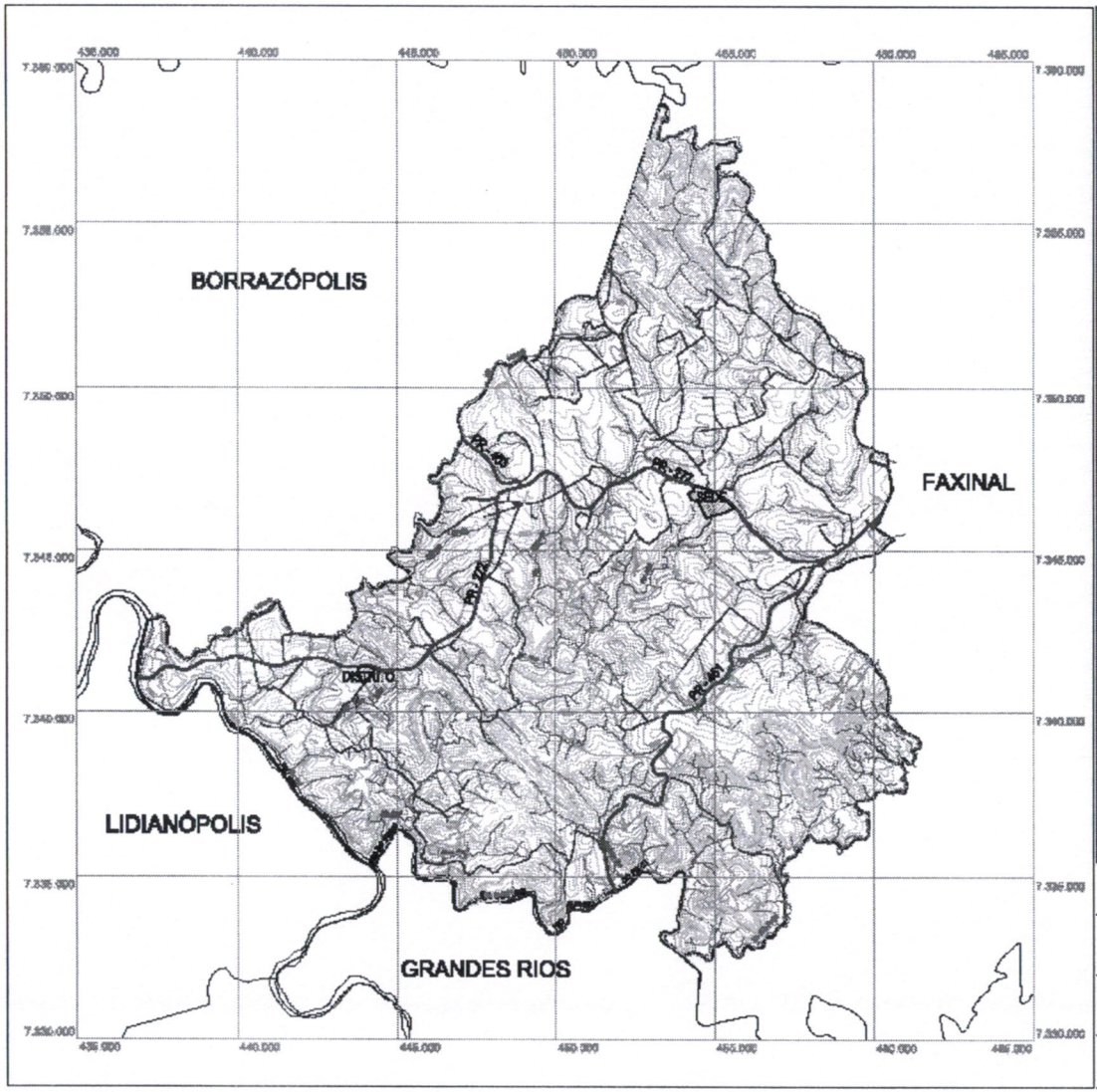
ANEXO 05 - Dimensões mínimas para retornos

Dimensões mínimas para retorno (m)



Planta Esquemática

ANEXO 06 - Mapa do Sistema Viário Municipal



LEGENDA

- Limite Municipal de Cruzmaltina
- Perímetro Urbano Proposto
- Perímetro do Distrito de Dinizópolis
- Rodovias estaduais
- Estradas municipais principais
- Estradas municipais secundárias
- Curvas de Nível Mestras
- Curvas de Nível Auxiliares

Base Cartográfica:
DSG/IBGE/COPEL, Escala 1:50.000
Atualização: Restituição (98-27584, 1991), Rio Bom (98-27545, 1991)
Irapuã (98-28042, 1997) e Faxinal (98-28058, 2002) DATUM SAD-69
Básico:
DSG/IBGE/MZ/COPEL, Escala 1:50.000
Elaborado por:
Ecotécnica Tecnologia e Consultoria Ltda.

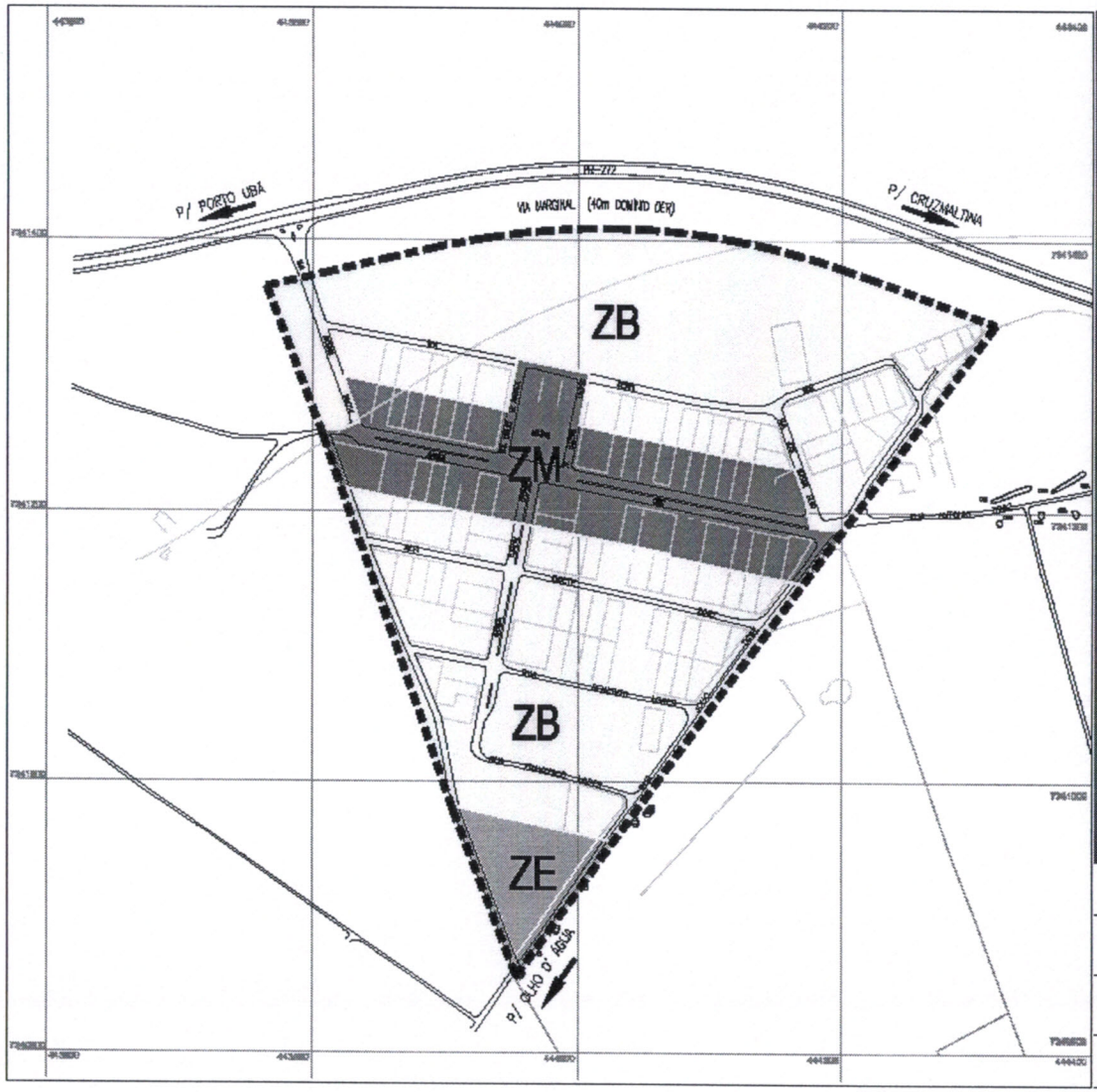
1.2km 0 6.000m
ESCALA: 1: 125.000

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano
Sanepar Cepel Agepar RM/RIDE/AU/MC

Município: Cruzmaltina
PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Mapa : Sistema Viário Municipal
Anexo 06 Data: Agosto/2006

Responsável Técnico:
Vanessa Boscaro Fernandes. CREA-PR 78.332/D
Ecotécnica Tecnologia e Consultoria Ltda.



LEGENDA

- Rodovia Estadual
- Vias urbanas
- Divisas de lotes
- Drenagem

- Perímetro proposto para o distrito de Dinizópolis
- ZM - Zona de Média Densidade
- ZB - Zona de Baixa Densidade
- ZE - Zona Especial

Base Cartográfica:
DSM/MINEROPEL, Escala 1:2.000
Adaptações: Barracópolis (MI-2763/4, 1991), Rio Bom (MI-2764/3, 1991)
Maiport (MI-2804/2, 1997) e Fastal (MI-2805/1, 2000) DATUM SAD-69
Dados:
Prefeitura Municipal de Cruzmaltina, 2008
Elaborado por:
Ecotécnica Tecnologia e Consultoria Ltda.

0 25m 100m
ESCALA: 1: 5.000

Secretaria de Estado do Desenvolvimento Urbano
Design Gestal Adjacente PARAMAÇIDADE

Município: Cruzmaltina

PLANO DIRETOR MUNICIPAL

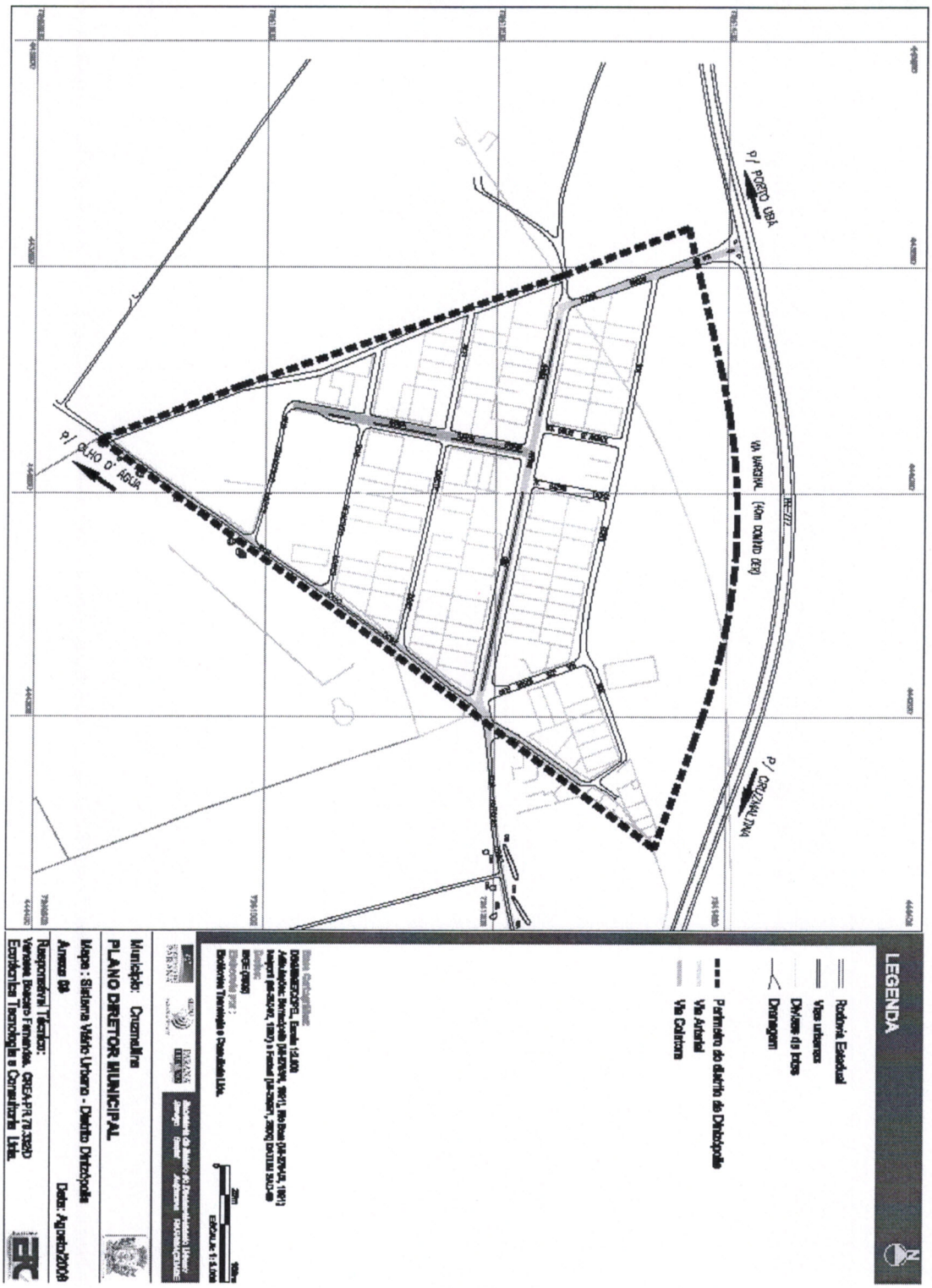
Mapa : Uso e Ocupação do Solo Urbano - Distrito Dinizópolis

Anexo 06 Data: Agosto/2008

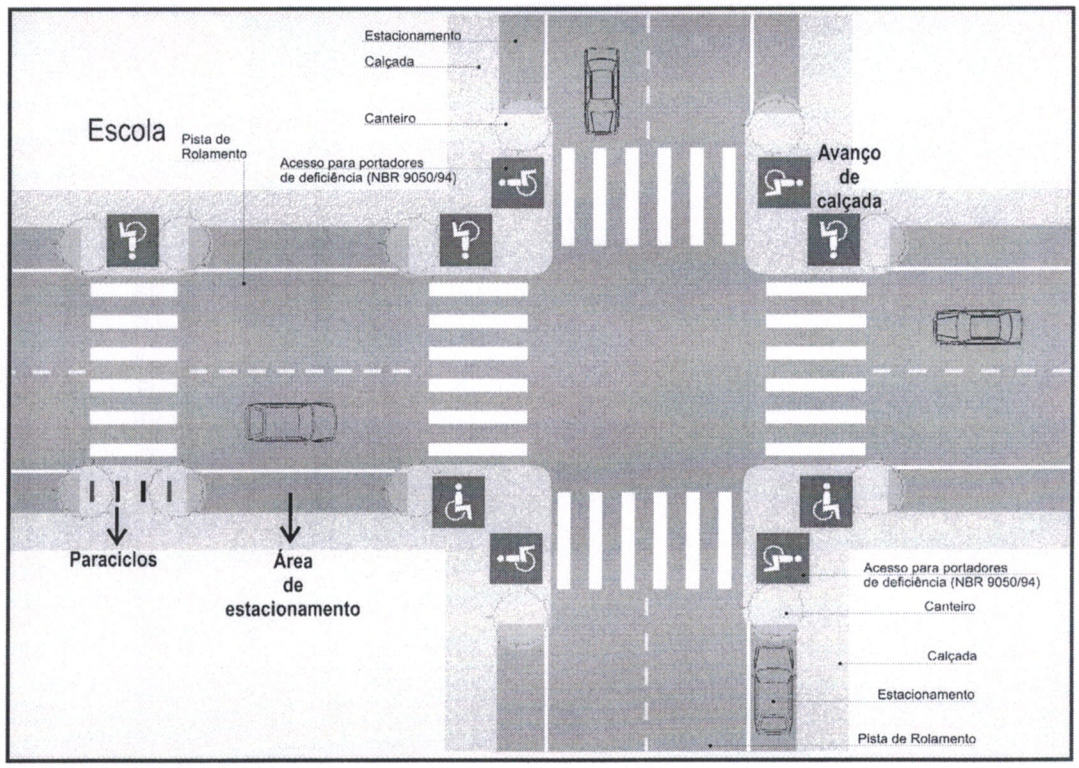
Responsável Técnico:
Vanessa Boscaro Fernandes. CREA-PR 78.332/D
Ecotécnica Tecnologia e Consultoria Ltda.

ANEXO 07 - Mapa do Sistema Viário da Sede Urbana

ANEXO 08 - Mapa do Sistema Viário do Distrito de Dinizópolis

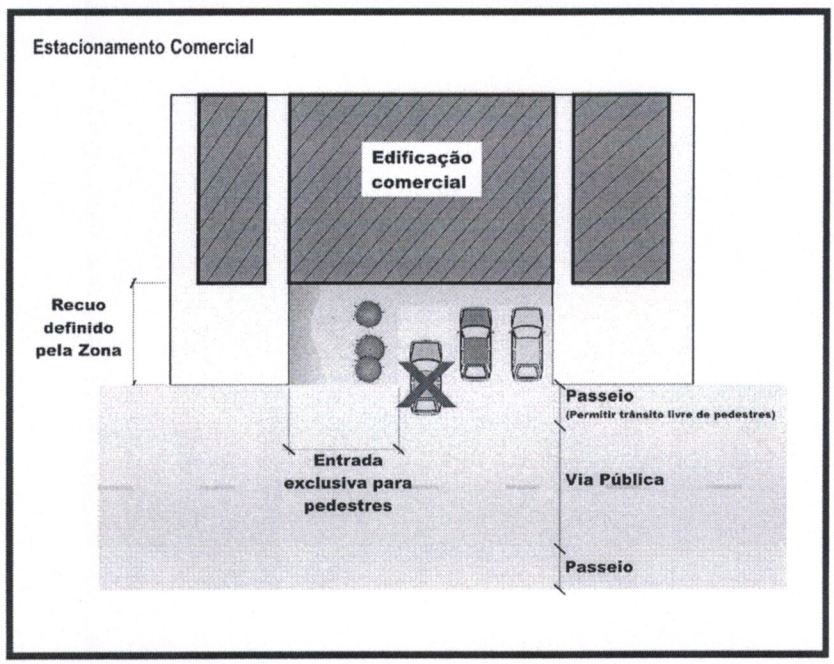


ANEXO 09 - Demarcação de áreas de estacionamento e avanços de calçadas



Fonte: ECOTÉCNICA, 2008.

ANEXO 10 - Uso de recuos das edificações como área de estacionamento



Estacionamento em frente ao ponto comercial

Fonte: ECOTÉCNICA, 2008.

ANEXO 11 – Croqui esquemático para implantação de ciclovias

