



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL-229/13
Fl. 1583

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

COMISSÃO DE ECONOMIA, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E AGRICULTURA

COMISSÃO DO MEIO AMBIENTE

PARECER CONJUNTO AO PROJETO DE LEI Nº 229/2013
SUBSTITUTIVO Nº 02

RELATÓRIO:

Subscrito pelo Prefeito Alexandre Lopes Kireeff, o Projeto de Lei nº 229/2013 dispõe sobre o **Sistema Viário Básico do Município de Londrina**, estabelecendo os critérios para a definição e a hierarquização do sistema viário.

Ao projeto original foram apresentados dois substitutivos, cada um trazendo ajustes pontuais. A matéria em tela, no entanto, será apreciada com base no **SUBSTITUTIVO Nº 2, que recepcionou alterações sugeridas pelo CMC**, resultado de propostas apresentadas pela Comissão Técnica Relatora encarregada da análise dos projetos naquele Conselho. As peças anteriores (projeto original e o Substitutivo nº 2), apresentadas pelo Executivo, tiveram sua tramitação interrompida e foram **arquivadas**, por solicitação do Líder do Prefeito nesta Casa.

De acordo com o projeto, constituem objetivos desta lei:

I - estabelecer e classificar um sistema hierárquico das vias oficiais de circulação, para o adequado escoamento do tráfego de veículos e para a ágil e segura locomoção dos usuários;

II - definir as características geométricas das vias oficiais de circulação, para possibilitar o funcionamento das atividades compatíveis, estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo; e

III - aumentar as alternativas viárias para o tráfego em geral, priorizando o transporte público coletivo.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL 229/13
Fl. 1584

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

Nos termos do projeto, é obrigatória a adoção das disposições desta lei em todos os empreendimentos imobiliários, loteamentos, subdivisões, unificações ou arruamentos que vierem a ser executados.

Dispõe também o projeto que a Prefeitura do Município de Londrina, por meio do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina – IPPUL, definirá as diretrizes viárias do Município e suas hierarquias funcionais, cabendo aos órgãos competentes a fiscalização das mesmas.

É o Relatório. Passamos à análise da matéria.

PARECER TÉCNICO CONJUNTO:

A Lei do Sistema Viário integra o Plano Diretor Participativo do Município de Londrina – PDPML, conforme prevê o art. 4º, inciso V, da Lei Municipal nº 10.637/2008. Atualmente, a lei municipal que trata do assunto é a Lei nº 7.486, de 20 de julho de 1998, a qual o Executivo propõe alterar, por meio do projeto de lei em tela.

Com relação à proposta de alteração do Sistema Viário Municipal, prevê a Lei Orgânica, em seu art. 5º, inciso XII, que compete ao Município de Londrina estabelecer normas de edificação, de loteamento, **de arruamento** e de zoneamento urbano, bem como as limitações urbanísticas convenientes à ordenação de seu território.

E o Plano Diretor Participativo do Município de Londrina – PDPML estabelece, entre os objetivos estratégicos para o desenvolvimento sustentável do Município de Londrina, definidos quanto ao ordenamento do território, o de “*racionalizar o uso da infraestrutura instalada, em particular, a referente ao sistema viário e transportes, evitando sua sobrecarga ou ociosidade*” (art. 9º, III, alínea a).

Cabe anotar, também, outros dispositivos do PDPML relacionados com a presente matéria:

Art. 95. Constituem diretrizes e normas gerais e comuns às diferentes Macrozonas e demais compartimentos setoriais, vinculando todos os órgãos da administração pública



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL 229/13
FL 1585

3

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

direta e indireta, devendo ser observadas nas alterações da legislação urbanística e nos planos setoriais:

[...]

VII - assegurar que o sistema viário estruturador e de transporte seja constituído pelas estradas vicinais, de forma adequada ao transporte coletivo;

[...]

Art. 99. A Estruturação Urbana visa ordenar as Macrozonas Urbanas de Londrina, por meio do parcelamento, uso e ocupação do solo, para atender as funções econômicas e sociais, compatibilizando desenvolvimento urbano, **sistema viário**, condições ambientais, oferta de transporte público coletivo, saneamento básico e demais serviços urbanos.”
(Destacamos)

Art. 100. São diretrizes para a Estruturação Urbana:

[...]

II. consolidar a conformação de crescimento e adensamento da cidade com a integração do uso do solo, **sistema viário** e transportes, respeitando as restrições ambientais e estimulando os aspectos sociais e econômicos; (Destacamos)

[...]

“**Art. 111.** Constituem diretrizes viárias do Município, aquelas estabelecidas pelo Plano Estratégico de Expansão e Adequação Viária – PEEAV.

§1º. Os padrões geométricos, para as diretrizes viárias, serão definidos na Lei do Sistema Viário de Londrina. (Destaque nosso)

[...]

Destaque-se, outrossim, que o Plano Diretor Participativo do Município traça, entre outras, as seguintes **diretrizes relativas à Política Municipal de Mobilidade**, especificamente quanto ao Sistema Viário:

I – garantir à população condições eficientes de deslocamento e acessibilidade aos locais de moradia, de trabalho, de serviços e de lazer;

II – dotar o Município de um sistema viário que integre as áreas urbana e rural e o sistema viário intermunicipal – Circuito Verde;

III – reduzir o caráter da área central de principal articuladora do sistema viário urbano e intermunicipal, realizando as obras de arte necessárias que permitam a integração entre os diversos bairros da cidade e garantam a sua estruturação planejada;

IV – promover campanhas de educação para o trânsito, visando à redução de acidentes automobilísticos;

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

VI – manter o sistema viário em condições adequadas de circulação e de transportes para pedestres e veículos;

VII – desenvolver o sistema cicloviário;

[...]



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL. 229/13
Fl. 1586

4

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

Nesse contexto, propõe o Executivo Municipal o projeto em tela, em consonância com as disposições legais, com vistas a disciplinar o Sistema Viário Básico do Município de Londrina, revendo as disposições estabelecidas por meio da Lei Municipal nº 7.486/1998, atual Lei do Sistema Viário Municipal, com as alterações que lhe deu a Lei nº 9.165/2003. Da análise desta Assessoria Técnica, cabe destacar, entre outras, as expostas a seguir.

I – Em relação à legislação em vigor, muitas das definições constantes no projeto (art. 6º) foram **revistas**, e outras, foram **acrescentadas**, como é o caso das seguintes:

a) sofreram **alteração** em sua definição os termos: acesso, alinhamento; canteiro; ciclofaixa; ciclovia; eixo da via, faixa de domínio, faixa de rolamento; passarela, passeio; pista; tráfego, sistema estrutural viário e via marginal;

b) foram **acrescentadas** as definições de: calçada, canaleta, faixa de estacionamento, faixa total, ilha; leito carroçável; passagem subterrânea; via binária; e via;

c) foram **excluídos**: bolsão de retorno, interseções múltiplas ou complexas, miolo de quadra, modo, vias locais e vias principais, constantes na Lei 7.486/98.

II – As vias componentes do sistema viário do Município foram classificadas em (art. 7º): via estrutural; anel de integração; via arterial; via coletora; via local; via para pedestres; ciclovia; via de trânsito rápido; rodovia; contorno rodoviário; e estrada.

Para essas vias foram estabelecidos parâmetros, conforme previsto no art. 12 do projeto. Observamos que houve **alteração** na designação das seguintes vias: a via estrutural é denominada, na lei em vigor, como eixo estrutural, e o anel de integração consta na Lei 7.486/98 como anel estrutural.

Houve ainda, nesse artigo (art. 7º), o acréscimo das definições para via de trânsito rápido (aquela caracterizada 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), definição esta constante no Código de Trânsito Brasileiro; para rodovia (via rural, de trânsito rápido, cuja função é estabelecer ligações entre municípios vizinhos ou áreas contíguas e atende principalmente o tráfego de passagem ou regional); e para estrada (via rural que tem por função promover as ligações entre as propriedades rurais, destas com as demais vias e com os aglomerados urbanos ou rurais).

Com relação à hierarquia viária, especialistas indicam que a hierarquização funcional deve ser concebida e implantada de forma a obter um sistema viário



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL. 229/13
1587

5

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

organizado e eficiente. A implantação da hierarquização funcional visa a fazer com que o uso real e o uso projetado sejam correspondentes, que é o que o projeto busca atingir.

III – O Capítulo III, que dispõe sobre a Classificação das Vias, e o Capítulo IV, nos dispositivos que estabelecem o dimensionamento das vias, estão sendo **inseridos** por meio do presente projeto na Lei do Sistema Viário.

O Capítulo III estipula que a o Sistema Viário Básico do Município, demonstrado no Anexo I – Mapas do Sistema Viário, é formado por *vias estruturais, anel de integração, vias arteriais, vias coletoras, vias locais, vias para pedestres e ciclovias*, e a relação das vias com a respectiva classificação está prevista no **Anexo II**, constante no projeto.

IV - No Capítulo IV, o projeto prevê que o dimensionamento das vias (art. 10) previsto no Anexo III do projeto considera:

I - caixa da via: mínimo de **15m**;

II - calçada: mínimo de **3m**;

III - canteiro central: mínimo de **6m**; e

IV - leito carroçável: mínimo de **9m**.

(Obs.: no caso de loteamento de *interesse social*, o projeto prevê que o IPPUL poderá autorizar vias internas do loteamento com caixa de **14m** e com leito carroçável de, no mínimo, **8m**).

É oportuno transcrever a definição de **caixa da via** - “*distância definida no projeto (urbanístico) entre os dois alinhamentos em oposição*”, e **leito carroçável** - “*espaço dentro da caixa da via onde são implantadas a(s) faixa(s) de rolamento e de estacionamento(s) de veículos*”.

V - O projeto estabelece que, no caso de necessidade de interligação viária entre bairros, cujo *dimensionamento da via seja inferior ao estipulado no art. 10*, que este poderá ser feito ajustando-se ao perfil existente *para o seu prolongamento*.

É importante destacar a indicação do projeto (art. 11) de que *as vias já implantadas e pavimentadas permanecerão com as dimensões existentes, salvo se: representem prejuízo à circulação, segurança ou fluidez do tráfego; ou constituírem parte ou prolongamento das vias sujeitas à expansão*.

VI – O projeto define as seguintes características a serem obedecidas pelo sistema viário do Município (compara-se com a legislação em vigor):



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL. 229/13
1588

6

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

a) contornos rodoviários: caixa da via de **60m a 100m**, sendo seu perfil formado por calçadas, vias marginais com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego, canteiros com ciclovia; pistas com faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central;

Observamos que a Lei 7.485/98 estabelece, atualmente: contorno rodoviário – faixa de domínio de 60m a 100m, e perfil formado por via marginal, canteiro, rodovias com faixas de rolamento e canteiro com ciclovia central em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 6%;

b) para as vias estruturais e para o anel de integração: caixa da via de **40m a 50m**, sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com **ciclovia** ou com **canaletas exclusivas para o transporte público coletivo**.

Redação da Lei 7.485/98: eixos estruturais e anéis estruturais: faixa de domínio de 30 a 40m;

c) vias arteriais: caixa da via de **30m a 34m**, sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com **ciclovia**, com rampa de no máximo 8%.

Disposição atual: 28m a 34m – mesmo perfil, sem ciclovia no canteiro central;

d) vias coletoras A: caixa da via de **18m a 20m**, sendo seu perfil formado por calçadas (podendo uma delas ser dotada de **ciclofaixa**), pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 10%.

Disposição atual: faixa de domínio de 18,00m a 25,00m, sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento e faixas de rolamento, para cada sentido de tráfego, podendo ser dotadas de canteiro central com rampa de 10%;

e) vias coletoras B: caixa da via de **15m a 18m**, sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento, podendo ser utilizada exclusivamente às vias consolidadas que já se enquadram nestas características, com rampa de no máximo 10%. (OBS.: este padrão de via não está previsto na legislação em vigor);

f) vias locais: caixa da via de **15m a 17m**, sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 10%.

Disposição atual: faixa de domínio de 14,00m a 17,00m, sendo seu perfil formado por passeio, faixa de estacionamento, faixa de rolamento em cada sentido e passeio, com inclinação máxima de 10%;



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

229/13
1589

7

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

g) vias para pedestres: com largura mínima de **3m**. (OBS.: essa é a mesma disposição atual);

h) vielas: com largura mínima de **5m**. (OBS.: essa é a mesma disposição atual);

i) ciclovias: com largura mínima de 1,20m por sentido de tráfego. (OBS.: na redação atual consta largura mínima de 1,40m).

VII – A proposta estabelece, no art. 13, como **Estrutura Macroviária** em malha modulada nos **eixos Norte-Sul** (E-1, E2, E4, E5 e E12-Contorno Rodoviário Leste) e **Leste-Oeste** (E3, E6, E7, E8 e E9-Contorno Rodoviário Norte), nos **Contornos Rodoviários Norte** (E9) e **Sul** (E10 e E11), e no **Anel de Integração**. Essa estrutura é representada no mapa (Anexo I) e no memorial descritivo dos traçados (Anexo II). OBS.: Foram acrescidos em relação à legislação em vigor os Contornos E11 e E12 e o Anel de Integração.

VIII – O projeto estipula, também, as seguintes características para as **rodovias e estradas municipais** (estas disposições são novas):

a) largura de **50m** nas seguintes vias: Circuito Verde (composto pelo perímetro definido no projeto, que, resumidamente, tem o seguinte traçado: Rodovia PR 445, cruzamento com a Rodovia Mábio Palhano – Avenida Guilherme da Almeida – Rod. João Alves da Rocha Loures – Distrito de Maravilha – Patrimônio de Guairacá – Distrito de Lerroville – Distrito de Guaravera – Rodovia Álvaro Lázaro de Godoy – Distrito de São Luiz – Patrimônio Regina – Rodovia Mábio Palhano até o cruzamento com a PR 445); Estrada Serra Azul (sentido Rolândia); e Estrada Santa Maria (sentido Araçongas);

b) faixa de domínio de **40m** nas seguintes vias: Estrada do Saltinho (Estrada Antônio Pieroli), Estrada da Cegonha (Rodovia Luís Beraldi); Estrada do Caramuru (Estrada Alcides Turini); Estrada Coroados; Rodovia Mábio Gonçalves Palhano (entre a PR 445 e a Estrada Bulle); Estrada da Usina (entre a Estrada Pininga e o Rio Apucarantina); Rodovia Américo Ugolini; Estrada Eldorado; e Estrada Bulle.

No caso de implantação de empreendimentos ao longo dessas estradas, o projeto prevê que estes deverão obedecer às diretrizes previstas, assim como a execução de infraestrutura;

c) as estradas *municipais* que compõem o Circuito Verde terão faixa de domínio de 40m e duas faixas de rolamento de 3,50m em sentidos opostos.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná



8

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

d) a largura das *rodovias estaduais e federais* serão definidas pelo respectivo órgão competente.

É oportuno transcrever a definição do projeto para **faixa de domínio** – “*área ao longo das rodovias e ferrovias destinada 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*”.

IX - foram determinados os seguintes parâmetros, para adequação dos **trechos existentes** das vias, quando esses trechos se tornarem *vias estruturais e anel de integração* (art. 17):

- a) nas vias existentes entre 30m e 40m, a caixa da via *será de 40m*;
- b) nas vias existentes entre 25m e 29m, a caixa da via *será de 35m*;
- c) nas vias existentes com menos de 24m, a caixa da via *será de 30m*;
- d) nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via *será de, no mínimo, 20m*.

(OBS.: relembramos a definição de **caixa da via** - “*distância definida no projeto (urbanístico) entre os dois alinhamentos em oposição*”, que, no caso das vias estruturais e do anel de integração, é composta por: calçadas - 3m; estacionamentos – variando entre 2,50m a 4,50m, conforme a largura acima demonstrada para a caixa da via; faixas de rolamento – 1 a 3 em cada sentido, de acordo com a largura da caixa da via; e canteiro central, de 6m para as vias com caixa de 40m e 35m, de 1m para aquela com caixa de 30m, e não existente, para a via com caixa de 20m). O perfil para essas vias está ilustrado no Anexo III.

Os **perfis** dessas vias deverão seguir as características definidas no art. 18 do projeto. No entanto, o art. 19 indica que o Poder Público poderá **alterar** essas características “*com a finalidade de priorizar ou melhorar as condições de desempenho do sistema de transporte público coletivo e do transporte não motorizado*”.

Anote-se, ainda, que o parágrafo único do art. 19 dispõe que caso o IPPUL verifique que não é necessária a faixa de estacionamento em determinados trechos existentes dessas vias (estruturais e anel de integração), a caixa da via estabelecida no art. 17 *poderá ser reduzida*, sem prejuízo aos demais elementos do perfil (calçadas, faixas de rolamento e canteiros).

Cabe destaque, também, para o que dispõe o art. 20 do projeto: “Nas datas, chácaras e lotes situados ao longo das vias arteriais, estruturais e do anel de integração com caixa da via menor ou igual a 40m (quarenta metros), **somente serão permitidas construções no**



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL 229/13
Fl. 1591

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

recuo, como guaritas, coberturas, rampas e escadas de acesso às edificações e outros, com a condição das mesmas de não serem indenizadas no caso de utilização do recuo para suas respectivas adequações”. (Destacamos)

X – Quanto às **vias arteriais e coletoras** previstas no art. 21 do projeto, ficam estipuladas as **alterações de traçado ou de alinhamento** ali contidas, para enquadramento na hierarquização viária. Percebemos que foram inseridas neste dispositivo várias vias que não estão previstas na lei em vigor, passando a relação a contar com **48 vias**, em contraponto com as 19 atualmente previstas.

a) As vias que foram **acrescentadas** (28) à relação são as seguintes: avenidas Anália Franco, Celso Garcia Cid, Cruzeiro do Sul e José Garcia Villar; ruas Américo Vespúcio, Antônio de Moraes Barros, Arcindo Sardo, Augusto Severo, Bélgica, dos Funcionários, Finlândia, Firmino Almeida Tavares, Flor de Jesus, Geraldo Rodrigues, João Weffort, Maestro Andrea Nuzzi, Maria de Jesus Araújo, Orlando Sisti, Potiguares, Presidente Costa e Silva, Professor Joaquim de Matos Barreto; Professor Júlio Estrella Moreira, Rosa Branca, Rutilo, Ruy Virmond Carnascialli, Santa Terezinha, Sargento Maurício Agostinho Pereira e Sidrack Silva Filho.

b) A seguintes vias, que já estavam relacionadas na Lei 7.486/98 para enquadramento na hierarquia viária, foram mantidas. Algumas tiveram a **faixa total aumentada** (como é o caso da Av. Santa Mônica – 25m para 30m –; da Rua Bolívia – de 28 para 30m –; da Rua Humaitá – de 25m para 30m –, e da Rua São Pedro – de 25m para 28m).

No caso da Rua Montevideu, propõe-se a **redução** a faixa total da via, em relação ao alargamento previsto naquela lei, de 31m para 30m.

Outras, ainda, tiveram **acréscimos ou alterações** de parâmetros/abrangência/características (como é o caso das seguintes vias: Santa Mônica; Eduardo Benjamin Hosken; Goiás; Gumercindo Saraiva; Itajaí; Rua Prefeito Faria Lima; Sena Martins; e Senador Souza Naves).

Cabe questionar, quanto às alterações dessas vias, se o Município dispõe ou disporá, num curto ou médio período de tempo, de recursos para as ampliações dessas vias, que, em muitos casos, requer a realização de desapropriações (para alargamento) e transposições de córregos, o que, nos parece, demandará vultoso investimento. Ressalte-se que, das 19 vias já previstas na Lei 7.486/98, para adequação, só algumas sofreram ajustes até hoje.

Outrossim, é importante anotar que, ao classificar as vias na categoria de Arteriais e Coletoras, estar-se-á abrindo a possibilidade de instalação de várias atividades comerciais, de serviços e outras diversas nessas vias, considerando a localização da rua versus o zoneamento definido no PL 228/2013, em tramitação nesta Casa, e o bairro onde estas estão



Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

inseridas, haja vista que os zoneamentos propostos naquele projeto permitem várias atividades comerciais, de serviços, institucionais e até industriais para as vias classificadas como Estruturais, Arteriais e Coletoras.

Assim, há que se ponderar que, mesmo que não ocorra a transformação e adequação das vias imediatamente, pelo fato de estas estarem inseridas nestas categorias, poderá haver impacto para os moradores dessas vias e dos bairros no entorno dessas vias, em razão de, como já dito, o novo zoneamento permitir a instalação de várias atividades nas vias com essa classificação. Além disso, em algumas situações haverá necessidade de transposições de córregos, o que deve ser analisado com cuidado, haja vista a necessidade de proteção das áreas de APP.

XI – comparando a proposta com o que dispõe a Lei 7.486/98, nota-se que os raios das ilhas centrais das rotatórias a serem construídas nas *confluências de vias estruturais, arteriais e estruturais com arteriais foram aumentados*, nas seguintes metragens (art. 22):

- a) estrutural com estrutural: o raio de ilha circular mínimo será de **50m** e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de **25m** (metragem atual: 25m – 20m);
- b) estrutural com arterial: o raio de ilha circular mínimo será de **40m** e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de **25m** (metragem atual: 22m – 15m);
- c) arterial com arterial: o raio de ilha circular mínimo será de **35m** e o raio menor de ilha oval ou assimétrico será de **20m** (metragem atual: 20m – 15m).

No caso das rotatórias em vias já existentes, o projeto dispõe que as dimensões serão definidas *de acordo com o caso específico* (art. 22, parágrafo único).

Os raios de tais rotatórias de cruzamentos deverão ser adequados à época da ampliação da caixa da via, conforme dispõe o art. 25.

Em se tratando de interseções entre *rodovias e vias estruturais*, deverá ser reservada área, a ser definida pelo IPPUL, para possibilitar a implantação de **trevos**, com vistas ao atendimento da demanda futura de tráfego (art. 23, § único).

XII – cabe apontar, ainda, os seguintes dispositivos da proposta:

- a) as datas resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam *dispensadas* da exigência do recuo frontal quando este for utilizado para a respectiva ampliação (art. 24);



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL- 229/13
FL 1593

11

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

b) Devem ser consideradas nos novos projetos as normas de acessibilidade e mobilidade pertinentes no sistema viário do município. O sistema viário existente deverá ser progressivamente adequado a essas normas, e o Município deverá apresentar, no prazo de um ano o projeto e o cronograma de adequação a tais normas (art. 26, §§ 1º e 2º).

XIII – por fim, anotamos que fazem parte do presente projeto os seguintes anexos:

a) **Anexo I** – Mapas (Anel de Integração e Vias Estruturais; Vias Arteriais; e Vias Coletoras);

b) **Anexo II** – Relação Hierárquica das Vias (1. Eixos Estruturais; 2. Anel de Integração; 3. Vias Estruturais; 4. Vias Arteriais; 5. Vias Coletoras A e B; e 6. Vias Coletoras A dos Distritos);

c) **Anexo III** – Croquis das Diretrizes Viárias (Perfil);

d) **Anexos IV a X** – Mapas das Vias Coletoras dos Distritos.

Feitas as anotações pertinentes, cabe lembrar que esta proposta já tramitou nesta Casa por meio do Projeto de Lei no 285/2010. Por isso, é importante relatar o histórico desta proposição que altera a Lei do Sistema Viário vigente, e como se chegou ao Substitutivo nº 2 ao Projeto de Lei nº 228/2013, que está sendo analisado neste parecer.

I – a proposta para o novo Sistema Viário do Município foi apresentada a esta Casa, inicialmente, por meio do **PL nº 285/2010**, protocolado em 13 de setembro de 2010, e, após longa tramitação, foi arquivado em 11 de dezembro de 2012, quando estava sendo discutida em audiência pública promovida por esta Casa;

II – nova proposta foi protocolada, então, em 11 de setembro de 2013 – **Projeto de Lei nº 229/2013** – juntamente com a nova proposta de Uso e Ocupação do Solo Urbano (PL 228/2013);

III – o Executivo apresentou a nova proposta à população na chamada *Semana Técnica*, que foi realizada entre 19 e 26 de agosto de 2013, na sede da Associação Comercial e Industrial de Londrina – ACIL, quando os técnicos do IPPUL expuseram o projeto protocolado, prestando esclarecimentos, e, após essa semana, receberam propostas de alteração por parte de entidades, de órgãos públicos e da população em geral;

IV - As propostas originadas da Semana Técnica foram recebidas pelo IPPUL e pela COHAB e analisadas pelos respectivos técnicos. Aquelas consideradas viáveis e adequadas foram inseridas no texto inicial, assim como outras alterações que o IPPUL entendeu serem necessárias



Câmara Municipal de Londrina

12

Estado do Paraná

PL- 229/13
Fl. 1594

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

(inconsistências apuradas no texto, compatibilização com a legislação vigente e ajustes técnicos), gerando o **Substitutivo nº 1**, protocolado nesta Casa em 20 de dezembro de 2013;

V – a matéria, com todas as peças protocoladas pelo Executivo, foi submetida à avaliação do CMC, em 28 de fevereiro. Aquele Conselho, no entanto, solicitou prorrogação de prazo para manifestação até o dia 2 de agosto, pedido aprovado por esta Casa. Vencido o prazo requerido, o Conselho encaminhou o Ofício nº 61/2014-CMC que aprovou por unanimidade os pareceres apresentados pela *Comissão de Análise do Plano Diretor* — formada por técnicos desse Conselho, da Cohab e do próprio IPPUL, para analisar este projeto e o PL 228/2013, conforme foi informado a esta Casa —, e que **propôs revisões no texto** do projeto (22 indicações de alterações);

VI - o Presidente desta Casa, por meio do Of. nº 830/2014, indagou ao Chefe do Executivo se pretendia apresentar substitutivo ao projeto contemplando as alterações sugeridas pelo CMC e, em caso afirmativo, solicitando a sua formalização e protocolo o mais breve possível, no intuito de se restabelecer calendário para a tramitação otimizada da matéria no ano de 2014;

VII– em 2 de setembro foi apresentado pelo Executivo o **Substitutivo nº 2**, o qual contemplou, **em parte**, as alterações sugeridas pelo CMC, providas da análise feita pela Comissão de Análise do Plano Diretor;

VIII – como não houve o acatamento na íntegra das sugestões encaminhadas pelo CMC, o Substitutivo nº 3 foi enviado ao CMC, tendo esse órgão aprovado o texto do Substitutivo, **com exceção dos artigos que indica no anexo do Ofício nº 097/2014-CMC**, que são:

➤ **Art. 12, II, IV, V e VI** – o CMC propõe a alteração da redação desses incisos, retirando a expressão que consta em **negrito**:

Art. 12. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características:

II. vias estruturais e anel de integração: caixa da via de 40m (quarenta metros) a 50m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovia ou com canaletas exclusivas para o transporte público coletivo, **com rampa de no máximo 8%**;

A justificativa do CMC para essa alteração é: “*Limitar a rampa máxima de 8% em algumas regiões da cidade como a zona sul, implicará em grande movimentação de terra e grandes obras de arte, além de resultar em desnível elevado para com as edificações lindeiras.*” (Destaque desta Assessoria)

Art. 12. [...]:

IV. vias coletoras A: caixa da via de 18m (dezoito metros) a 20m (vinte metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo uma delas ser dotada de ciclofaixa), pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego, **com rampa de no máximo 10%**;



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

13

PL 229/13
FL 1595

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

A justificativa do CMC para essa alteração é: “Limitar rampa máxima de 10% em vias coletoras “a” que se apresentam em toda a cidade, pode gerar dificuldades de execução, pelo grande movimento de terra e grandes obras de arte, além de resultar em desnível elevado para com as edificações lindeiras.” (Destacamos)

Art. 12. [...]:

V. vias coletoras B: caixa da via de 15m (quinze metros) a 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento, podendo ser utilizada exclusivamente às vias consolidadas que já se enquadram nestas características, com rampa de no máximo 10%;

A justificativa do CMC para essa alteração é a mesma apresentada para o inciso II.

Art. 12. [...]:

VI. vias locais: caixa da via de 15m (quinze metros) a 17m (dezessete metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 10%;

A justificativa do CMC para essa alteração é a mesma apresentada para os incisos II e V.

Esta Assessoria avalia que, diante da argumentação do CMC, a exclusão das expressões sugeridas se apresenta coerente.

➤ Art. 18 – o CMC propõe acrescentar, no *caput* desse artigo, a expressão que consta em **negrito**):

Art. 18. Os perfis das vias estruturais e do anel de integração, decorrentes de trechos de vias existentes, **quando adequado**, deverão apresentar as seguintes características:
[...]

A justificativa do CMC para essa alteração é: “As características apresentadas somente acontecerão quando da adequação das respectivas vias existentes.”

Quanto a esta e às outras alterações sugeridas no art. 12, esta Assessoria pondera que é importante ouvir o IPPUL, órgão ao qual coube a responsabilidade de organizar, administrar e executar a elaboração do projeto do novo Sistema Viário, e coordenar as conferências necessárias à sua aprovação, para que este órgão técnico indique as razões do não acatamento das sugestões de alterações dos dispositivos citados.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

14

PL. 229/13
Fl. 1596

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

Apesar de o CMC só ter se manifestado quanto a esses dispositivos que não foram acatados, esta Assessoria gostaria de destacar alguns pontos levantados pela Comissão, para os quais não houve correção no projeto por parte do IPPUL:

I – no Anexo II - RELAÇÃO HIERÁRQUICA DAS VIAS, item 2. Anel de Integração (fl. 205):

Sugestão CMC: Erro de digitação, substituir parte do texto pelo item em destaque.
“...cruzando o lote 315 até encontrar a Linha de Transmissão da Torre de Alta Tensão; segue pelo eixo desta linha a nordeste, cruzando os lotes 315, **315B**,...”

II – no item 4. Vias Arteriais, do Anexo II – Relação Hierárquica das Vias, com relação à Rua Ernani Lacerda de Athayde:

Sugestão CMC: incluir o texto que segue:

98) Rua Ernani Lacerda de Athayde e seu prolongamento até encontrar com o Anel de Integração; (inserir no mapa das arteriais, iniciando na interseção com a Av. Constantino Pialaricci e terminando com prolongamento da Av. Juvenal Pietrarroia.);

III – no Anexo III – Croquis das Diretrizes viárias (Perfil), no demonstrativo do Perfil das Vias Locais, no que consta a caixa da via com 17m:

O CMC não entendeu o porquê da inserção do perfil de 17 metros sendo que na definição do perfil de vias locais, a largura máxima é de 15 metros.

Nota desta Assessoria: A argumentação do CMC para esse item não é coerente, conforme se verifica no art. 10, inc. I, do projeto, que prevê a caixa da via com, no mínimo, 15m. E no art. 12, inc. VI, consta que, para as vias locais, a caixa da via deve ser “de 15m (quinze metros) a 17m (dezessete metros), [...]”, o que torna o questionamento do CMC incongruente.

IV – no Anexo III – Croquis das Diretrizes viárias (Perfil), no demonstrativo do Perfil das Vias Locais, no que consta a caixa da via com 17m:



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL- 229/13
FL 1597

15

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

Sugestão CMC:

AS VIAS COLETORAS NOS DISTRITOS AGORA SÃO CHAMADAS DE COLETORAS A, PORÉM A COR ESTÁ INVERTIDA EM TODOS OS MAPAS. A COR VERDE ESTÁ INDICANDO COLETORAS “B”

Nota desta Assessoria: de acordo com a nossa verificação, constata-se que, de fato, a cor das vias nos distritos (Coletoras A) – verde –, não corresponde à cor atribuída a essas vias no mapa de Hierarquia Viária, que é a cor laranja. Desse modo, sugere-se que seja solicitada a substituição, pelo Executivo, dos mapas referentes aos distritos, para que haja correspondência com a cor utilizada para essas vias nos demais mapas anexos ao projeto.

Após a exposição das alterações não recepcionadas no Substitutivo nº 2, é oportuno registrar que não foi esclarecido, pelo Executivo ou pelo IPPUL, os motivos para o não acatamento das sugestões de alteração apresentadas pelo CMC (fruto da análise feita pela *Comissão de Análise do Plano Diretor*, que contou com a participação de técnicos desse Conselho, da Cohab e do próprio IPPUL, conforme foi informado a esta Casa).

Ante o exposto, cabe aos ilustres vereadores aquilatar se é conveniente ou não a apresentação de emendas para contemplar as sugestões do CMC expostas por esta Assessoria, colocando em discussão as alterações pretendidas por este Conselho.

Após todo essa exposição, feitas as considerações pertinentes, esta Assessoria Técnica entende oportuno fazer os apontamentos a seguir.

A clara e correta definição do Sistema Viário do Município é necessária para a racionalidade e a deficiência da estrutura urbana, pois por meio dele fluem as relações de troca e os serviços que mantêm a própria vida urbana.

O sistema viário possui hierarquias diferenciadas, sendo que para o usuário a hierarquização tem objetivo de orientar seus percursos, mas para os técnicos esses objetivos são mais complexos: visam à economia de espaço viário, relacionada às características do tráfego, transporte coletivo e uso do solo da cidade.

A estrutura urbana da Cidade de Londrina, como na maioria das médias e grandes cidades brasileiras, passa por necessidades de reestruturação de seu sistema viário, em



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL-229/13
1598

16

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

decorrência do expressivo aumento de fluxo de veículos nos últimos anos. De acordo com dados pesquisados, em Londrina existem seis carros para cada 10 habitantes¹, e os reflexos desse número são sentidos no dia a dia.

De acordo com matéria jornalística², a cidade recebe cerca de 1,4 mil novos veículos a cada mês. A frota, que já conta com mais de 300 mil veículos, somada à enorme quantidade de carros vindos dos municípios vizinhos diariamente, tem atrapalhado as idas e vindas em alguns pontos.

Segundo informação do DETRAN/PR, divulgadas pelo IPPUL³, são 350.387 veículos registrados no município até julho de 2014. O crescimento contínuo da frota vem provocando distúrbios na circulação dos usuários do sistema viário (veículos motorizados, ciclistas e pedestres) comprometendo a segurança e trazendo prejuízos a fluidez, como a formação de filas em semáforos nas principais vias da cidade em horários de pico, aumento no tempo de percurso, aumento de emissão de gases poluentes e interferência na circulação do transporte público coletivo.

O trânsito de Londrina tem gargalos. O quadrilátero central, traçado pelos ingleses, que hoje é o miolo de Londrina, tem poucas e estreitas ruas para muitos carros. Outros pontos nevrálgicos⁴, de acordo com a CMTU, são: Avenida Maringá X Avenida Castelo Branco; Rotatória do Ginásio Moringão; Av. Duque de Caxias X Avenida Inglaterra; Avenida Ayrton Senna X Rua Bento Munhoz da Rocha; Av. Higienópolis X Rua Aminthas de Barros; Rua Guaporé X Avenida Leste-Oeste; Avenida Duque de Caxias X Leste-Oeste; Av. 10 de Dezembro X Avenida Leste-Oeste; Av. Rio Branco X Leste-Oeste; Rua Fernando de Noronha; Av. Juscelino Kubistchek; Rua Sergipe X Avenida São Paulo; e as Universidades na zona sul: Unopar, Pitágoras e UEL.

Outro problema é a interligação Norte-Sul da Cidade. Outros casos preocupam, como a Rua Duque de Caxias, os quais carecem de significativas mudanças para proporcionar maior fluidez e segurança e atender aos usuários.

¹ Disponível em <http://www.folhawe.com.br/?id_folha=2-1--152-20130201>. Acesso em 21 out.2014.

² Jornal Gazeta do Povo: **Projeto urbanístico não comporta trânsito de Londrina**. Disponível em <<http://www.gazetadopovo.com.br/eleicoes/conteudo.phtml?id=1292768>>. Acesso em 20 out.2014.

³ Disponível em <http://www.londrina.pr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=19095&Itemid=1929&showall=1>. Acesso em 20 out.2014.

⁴ Disponível em <<http://www.jornaldelondrina.com.br/cidades/conteudo.phtml?tl=1&id=1364236&tit=15-pontos-travam-o-transito-em-Londrina>>. Acesso em 20 out.2014.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL 229/B
FL 1599

17

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

Algumas medidas têm sido adotadas para tentar solucionar os problemas, como a criação de faixas exclusivas para ônibus em vias do centro, como na Avenida Duque de Caxias e na Rua Prof. João Cândido, e a proibição de estacionamento em algumas ruas.

De acordo com dados do IPPUL⁵, diariamente passam pela João Cândido cerca de 380 ônibus e 12.500 veículos particulares. Os ônibus levam, em média, 18.750 pessoas; os carros, 16 mil, o que mostra que o transporte coletivo é um uso mais justo das áreas públicas. Outro dado importante disponibilizado pelo IPPUL revela que de 5 a 7% das viagens de trabalhadores em Londrina são feitas por bicicleta.

Levantamentos indicam que a imensa maioria dos empregos e dos destinos de viagens dos munícipes ainda está localizada no quadrilátero central que os ingleses traçaram há 80 anos. Ocorre que eles planejavam uma cidade com 40 mil habitantes. Como se sabe, hoje a população alcança mais de dez vezes esse número.

Para mudar esse quadro de saturação – que inevitavelmente leva aos gargalos já citados na área central – especialistas apontam para a descentralização da economia da cidade, com a criação de novos centros, como já está acontecendo na Saul Elkind, na região do Shopping Catuaí e também na Zona Leste; priorizar o transporte coletivo; e melhorar a malha viária existente. Com a disponibilização dos mesmos serviços do Centro em outras regiões, as pessoas não necessitam gastar mais tanto tempo de deslocamento. Essas mudanças estão sendo encaminhadas por meio do projeto que trata do novo zoneamento do Município.

Registre-se, também, que com um transporte coletivo adequado, o cidadão tende a deixar o carro em casa. Ônibus bom é mais barato, mais eficiente e menos estressante. O transporte coletivo deve ter prioridade sobre os veículos particulares. Estudos expõem que esse tipo de transporte quando confiável e rápido, possibilitado pela disponibilização dos corredores exclusivos para ônibus, acaba por atrair os usuários de veículos. Assim, políticas viárias consistentes, que ajudem a desafogar o trânsito, passam, obrigatoriamente, pela prioridade para o transporte coletivo.

Sob esse enfoque, observa-se que o projeto de lei em tela traça um desenho de ruas e avenidas que privilegia o transporte coletivo (ônibus) e não-motorizado (ciclistas e pedestres). A proposta prevê canaletas e faixas exclusivas para ônibus ao longo dos eixos

⁵ Disponível em <<http://www.jornaldelondrina.com.br/online/conteudo.phtml?tl=1&id=1067489&tit=O-desenho-do-amanha>>. Acesso em 21 out.2014.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL- 229/13
FL 1600

18

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

estruturais e do Anel de Integração, além de ciclovias ou ciclofaixas também nas vias arteriais. Essas e outras medidas são importantes para a municipalidade, haja vista que trânsito e transportes compreendem soluções multimodais para sua implementação e racionalização.

Há que se observar, ainda, que hoje as vias de maior capacidade de tráfego dentro do perímetro urbano de Londrina formam um triângulo em torno do centro expandido da Cidade: Avenida Dez de Dezembro e as rodovias federal (BR 369) e estadual (PR 445), que, além de servirem para a circulação intermunicipal (ligação com Cambé a Oeste e Ibiporã a Leste), atendem a inúmeros deslocamentos de pessoas e de mercadorias dentro do perímetro.

Essa área tem grande influência na distribuição de uso e ocupação na Cidade. Porém, a malha viária londrinense se expandiu bastante além desse contorno rodoviário, principalmente com áreas residenciais expressivas ao Norte e a Leste. A Oeste, o território urbano de Londrina e do município vizinho, Cambé, se encontram e se confundem. A Zona Sul, na última década, apresentou um rápido desenvolvimento imobiliário, com grande verticalização e o surgimento de vários loteamentos fechados.

A proposta para a nova lei do Sistema Viário visa a desenvolver, além do anel de contorno, também eixos norte-sul e leste-oeste.

Assim, considerando dados que indicam que aumento médio de 6% ao ano no número de automóveis em Londrina sobre uma frota que ultrapassa 350 mil veículos registrados, **a estruturação viária prevista no projeto apresentado se revela um grande passo para atender às necessidades da população e às demandas da cidade em condições de segurança e fluidez e vai ao encontro das diretrizes traçadas no Plano Diretor Participativo do Município de Londrina – PDPML para a Política Municipal de Mobilidade.**

Deve-se lembrar, no entanto, que para que isso ocorra, faz-se necessária a **adequação de várias vias, conforme prevê o projeto.** E, como já exposto, as ampliações/alargamentos dessas vias, na maioria dos casos, requer vultoso investimento. Porém, não há informação do Executivo, de que o Município terá recursos para as adequações necessárias nas vias já existentes para atender os perfis desejados com a proposta.

Outrossim, a transformação de vias hoje classificadas como locais para arteriais e coletoras, pode gerar conflitos com os moradores em frente a essas e os dos entornos das ruas. Manifestações contrárias nesse sentido já foram encaminhadas a esta Casa, como o caso dos moradores dos bairros Mediterrâneo, Tucano, Itatiaia e Granville, na Zona Sul, com relação à transformação das ruas Maestro Andrea Nuzzi e dos Funcionários em vias arteriais.



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná

PL- 229/13
Fl. 1601

19

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

Por outro lado, nos termos do que expõe o Prefeito em sua justificativa ao projeto original, a proposta foi elaborada observando os anseios e necessidades dos cidadãos londrinenses e obedecendo aos princípios legais e constitucionais, em especial a Lei Federal nº 10.257/2001-Estatuto da Cidade, que exige a observância ao princípio da participação popular, tendo sido realizadas, sob organização do IPPUL, oficinas, reuniões, audiências e conferências, com vistas à construção e à aprovação da proposta apresentada.

Sob esse aspecto, vale anotar que a Lei Federal nº 10.257/2001 prevê que os Poderes Legislativo e Executivo municipais devem garantir:

- I – a **promoção de audiências públicas e de debates** com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;
- II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; e
- III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

Assim, a elaboração, a implantação e o acompanhamento do Plano Diretor e de suas leis complementares devem acontecer, obrigatoriamente, com ampla participação popular, ou seja, é imprescindível a participação dos diversos setores da sociedade civil e do governo nesse debate, como técnicos da administração municipal, dos órgãos públicos estaduais e federais e das universidades, representantes dos movimentos populares, das associações de bairros, dos sindicatos, das ONG's e demais organizações sociais, além de empresários de vários setores da produção.

Levando em conta que a aprovação da proposta contou com a participação de técnicos e da sociedade civil, de acordo com o exposto pelo Prefeito, deduz-se que o princípio da participação popular exigido pelo Estatuto da Cidade foi obedecido pelo Executivo. **Cabe, contudo, a esta Casa, avaliar a necessidade de novos debates com relação ao conteúdo proposto, promovendo, nesse caso, as respectivas audiências e debates indicados pela Lei Federal nº 10.257/2001.**

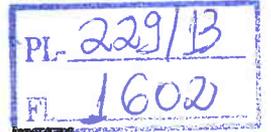
Um primeiro passo já foi dado nesse sentido por esta Casa, com a realização de **Audiência Pública na data de 20 de outubro**, para discussão deste e do PL 228/2014, a qual teve grande participação popular e de vários segmentos da sociedade. Nessa audiência foram recebidas propostas de alteração de dispositivos deste projeto, as quais, após a devida análise, caso consideradas viáveis e oportunas pelos vereadores, poderão ser transformadas em emendas para alteração do presente projeto.

Finalizando, feitos os apontamentos considerados necessários, é relevante ressaltar que a adequada definição e estruturação do Sistema Viário Municipal é condição



Câmara Municipal de Londrina

Estado do Paraná



20

Parecer Conjunto ao Projeto de Lei nº 229/2013 – SISTEMA VIÁRIO BÁSICO DO MUNICÍPIO – Comissão de Desenvolvimento Urbano, Obras, Viação e Transporte; Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura; e Comissão do Meio Ambiente

importante para que a Cidade consiga alcançar e manter níveis de organização comprometidos com a qualidade de vida urbana de seus cidadãos, nos termos do que disciplina o Estatuto da Cidade, que indica que o Plano Diretor Municipal, enquanto documento urbanístico, deve aferir ao espaço urbano sua respectiva função social, atendendo assim aos anseios da sociedade. Nesse sentido, dispõe o art. 39 do capítulo III do respectivo Estatuto:

A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas [...].

Por isso, alterações nos Sistema Viário devem ser implementadas com a máxima cautela e segurança e com ampla discussão, para que a organização do espaço urbano e a mobilidade urbana favoreça a cidade como um todo, considerando os aspectos de desenvolvimento econômico, social e ambiental, com vistas a assegurar a plena realização das funções sociais e econômicas, garantindo o exercício do direito de cidadania e o bem-estar dos habitantes.

Isto posto, encaminhamos a matéria para avaliação dos membros das Comissões de Desenvolvimento Urbano, Obras e Transportes, de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura, e da Comissão do Meio Ambiente, às quais compete definir a conveniência e a acolhida das alterações propostas por meio do presente projeto.

Sugerimos, contudo, que esta proposição seja **discutida simultaneamente com o PL 228/2014** — que trata da nova Lei de Uso e Ocupação de Solo, em tramitação nesta Casa—, haja vista a inter-relação das disposições nesses contidas, com a definição de algumas tipologias de usos daquele projeto atreladas a vias estruturais, arteriais e coletoras definidas nesta matéria.

EDIFÍCIO DA CÂMARA MUNICIPAL, aos 22 de outubro de 2014.



PL 229/13
Fl. 1605

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

Comissão de Economia, Indústria, Comércio e Agricultura

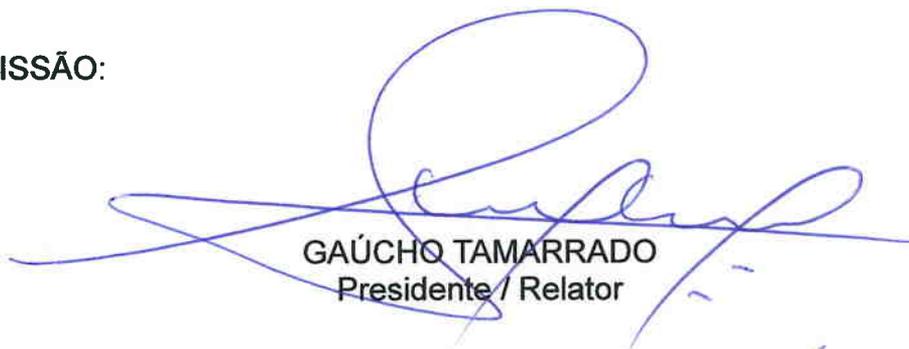
VOTO AO PROJETO DE LEI N° 229/2013

VOTO DA COMISSÃO

Considerando a proposta meritória, manifestamo-nos favorável à tramitação da matéria por esta Casa, diante do apreçamento e recepção das alterações sugeridas pelo CMC, respeitadas as opiniões em contrário.

SALA DAS SESSÕES, aos 11 de Novembro de 2014.

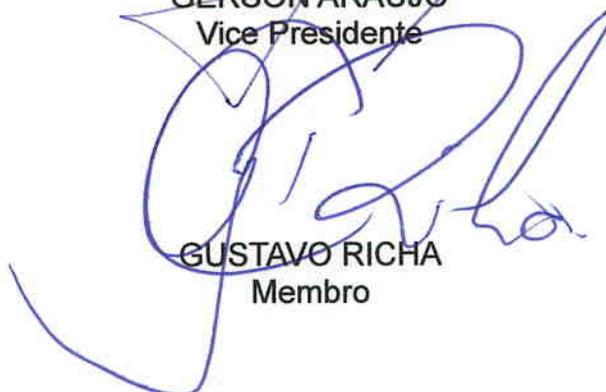
A COMISSÃO:



GAÚCHO TAMARRADO
Presidente / Relator



GERSON ARAÚJO
Vice Presidente



GUSTAVO RICHA
Membro