

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

PROJETO DE LEI N° 358/2012

RELATÓRIO:

De autoria do Vereador Professor Rony, o projeto em tela propõe transformar em Zona Comercial Três (ZC-3), o Lote nº 82-1/4 localizado na Gleba Fazenda Palhano, da sede do Município.

O Autor, na justificativa ao projeto, esclarece que a transformação do Lote 82-1/4 visa possibilitar a implantação de hipermercado no local, propiciando à população do entorno o acesso a diversas mercadorias e o aumento da oferta, contribuindo assim para o desenvolvimento da Zona Sul do Município, especificamente da Gleba Palhano, que vem demonstrando grande crescimento nos últimos meses.

PARECER TÉCNICO:

Inicialmente, para melhor localização, cabe apontar que os lotes objeto de alteração de zoneamento estão situados na Gleba Fazenda Palhano, entre a Avenida Madre Leônia Milito e a Rua Ulrico Zuínglio, próximo ao viaduto sobre a PR-445, sendo que os Lotes 82-1 e 82-2 fazem frente para aquela avenida, e os Lotes 82-3 e 82-4 para a Rua Ulrico Zuínglio. Os referidos lotes estão atualmente inseridos em ZC-3 e ZR-4 da seguinte maneira: a faixa de 50 metros dos Lotes 82-1 e 82-2, que fazem frente para a Avenida Madre Leônida, está classificada em ZC-3, e as demais porções desses lotes, em ZR-4. Já os Lotes 82-3 e 82-4, que fazem frente para a Rua Ulrico Zuínglio, estão classificados em ZR-4.

Verifica-se ainda que o zoneamento predominante no entorno desses lotes é a ZR-4, seguido pelo ZC-3. Entretanto, os referidos lotes estão situados próximos à Rodovia Celso Garcia Cid – PR 445 (cujas margens são classificadas em ZC-5) e da Rod. Mábio Gonçalves Palhano onde estão as instalações do Catuaí Shopping Center, classificada também em ZC-5.

Considerando que a proposta que dispõe sobre alterações do Uso e Ocupação do Solo da Zona Urbana ainda se encontra em tramitação nesta Casa (PL 398/2010), a lei que trata especificamente do zoneamento do Município é, atualmente, a Lei nº 7.485/98.

De acordo com a Lei nº 7.485/98, em seu Art. 22, os parâmetros para a ZC-3, no qual se quer incluir o Lote 82-1/4, estão assim definidas:

I - lote mínimo de 360m² (trezentos e sessenta metros quadrados);

II - frente e largura média de 12m (doze metros), devendo os lotes de esquina ter no mínimo 15m (quinze metros);

III - coeficiente de aproveitamento de 2,5 (dois vírgula cinco), observando-se o seguinte:

a) aplicando-se o previsto no artigo 42 desta lei, o coeficiente de aproveitamento poderá ser aumentado, em razão da área do lote e da taxa de ocupação adotada, para um valor máximo de 3,5 (três vírgula cinco);

b) além do coeficiente previsto na alínea "a" deste inciso, este poderá ser aumentado para o valor máximo de 4,5 (quatro vírgula cinco), utilizando-se o dispositivo de incentivo previsto na Lei 5.853/93;

IV - taxa de ocupação de 100% (cem por cento) da área livre do lote no térreo, 80% (oitenta por cento) no primeiro pavimento, e de 50% (cinquenta por cento) do lote nos demais pavimentos, com a altura máxima do muro ou da parede junto à divisa, a partir dos 5m (cinco metros) de recuo, de 9m (nove metros);

V - recuo de frente de no mínimo de 5m (cinco metros), sendo os recuos laterais e o de fundo calculados de acordo com os artigos 43 e 44 desta lei, para os pavimentos acima de 9m (nove metros) de altura, a contar do nível do passeio, junto às divisas laterais.

VI - uso permitido para R, AR, CS, GRD, GRN, IND-1.1 e PGT.

Acrescente-se que essa lei (7.485/1998), em seu Art. 19, III, caracteriza a Zona Comercial Três (ZC-3) como zona de apoio da zona central, com atividades semelhantes às da área central, ao longo dos corredores viários e áreas centrais de bairros, visando a estimular a concentração de atividades que exigem áreas mais amplas e que apresentem características incômodas ou inadequadas à área central.

Do seu lado, o PL nº 398/2010 (nova proposta de zoneamento), em seu Art. 84, define os objetivos dos diferentes tipos de zonas e dispõe, no seu inciso III, que a Zona Comercial 3 (ZC-3) destina-se, predominantemente, às atividades de comércio e de prestação de serviços regionais intra-urbano, localizada ao longo dos corredores viários estruturais e **arteriais** (destaque-se que a Av. Madre Leônia Milito é classificada em via arterial, conforme dispõe o sistema viário).

Da análise dessas disposições, verifica-se que a instalação de supermercado na área pretendida é condizente com as características da ZC-3, em que está inserida a faixa frontal dos lotes 82-1 e 82-2, com fachada para a Avenida Madre Leônia Milito, haja vista que neste zoneamento, na configuração atual, permitem-se atividades comerciais e de serviços geradoras de ruídos e de tráfego, e, de acordo com os parâmetros da nova proposta (PL 398/2010), é permitido o Comércio em Geral, exclusivamente varejista, de produtos diversos, compreendido o CG-1 – Comércio Ocasional, que comporta o empreendimento que se quer implantar no local.

Com relação aos lotes frontais à Rua Ulrico Zuínglio (Lotes nºs 82-3 e 82-4), a lei de zoneamento em vigor, em seu Art. 16, permite para a ZR-4, os usos residencial, comercial/serviço e misto. Porém, esse zoneamento não comporta as atividades geradoras de tráfego (PGT), nem geradoras de ruído diurno e noturno (GRD/GRN).

Na nova proposta de zoneamento (PL 398/2010), os lotes 82-3 e 82-4 estão inseridos em ZR-7, na qual os usos permitidos, conforme seu Art. 57, estão assim definidos:

- I - Residencial Unifamiliar (RU);
- II - Residencial Multifamiliar Horizontal Isolada (RMHI);
- III - Residencial Multifamiliar Horizontal em Vilas (RMHV);
- IV - Residencial Multifamiliar Vertical (RMV);
- V - Nas vias coletoras A: Comércio (CL-1,CL-2) e Serviço (SP-2);
- VI - Serviço (SP-1).

Os usos permitidos no inciso V estão vinculados à autorização para suas instalações, que dependerão de análise prévia e aprovação do projeto, pelos órgãos afins.

Como se vê, na ZR-7, nas vias coletoras A, é permitida apenas a instalação de comércio e serviço local (como armazém, mercearia, casa de carnes, peixaria, padaria, entre outros). E conforme consulta ao PL 285/2010 – Plano Viário Básico do Município, em tramitação nesta Casa, a Rua Ulrico Zuínglio está inserida nesta categoria de via.

Em síntese, percebe-se que o objetivo do projeto é transformar os lotes integralmente em ZC-3, haja vista que este zoneamento permite a instalação de empreendimentos que, por sua natureza, utilizam-se rotineiramente de veículos, representados pelos estabelecimentos de comércio de serviço de grande porte, como supermercados, “shopping centers”, lojas de departamentos, centros de compras, pavilhões para feiras ou exposições, mercados, varejões e congêneres, denominados polos geradores de tráfego – PGT, conforme disposto na alínea “h”, do Art. 3º, da Lei 7.485/1998.

Quanto a esta classificação, a Lei 10.637/2008, em seu Art. 154, § 1º, estabelece que os empreendimentos, cujas atividades estão definidas, na Lei de Uso do Solo Municipal, como **Pólo Gerador de Tráfego**, **Pólo Gerador de Risco**, **Gerador de Ruído Diurno** e **Gerador de Ruído Noturno** dependerão de elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhaça (EIV), para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.

Aliás, esta é a orientação constante na Lei Municipal nº 10.637/08 (Plano Diretor Participativo do Município de Londrina), que indica, em seu Art. 154, § 2º, que as alterações do perímetro urbano e **das leis de uso e ocupação do solo urbano**, de parcelamento do solo urbano e do sistema viário **deverão ser precedidas de Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV)**, e **deverão ser analisadas pelos membros do Conselho Municipal da Cidade**.

Neste ponto, verifica-se que o empreendimento cumpriu tal exigência, tendo sido o EIV anexado ao processo, do qual consideramos relevante destacar alguns itens.

Conforme descrito no item 5 do relatório (pág. 13 a 21), o poder público, as concessionárias públicas e empresas responsáveis demonstraram ter condições para atender à nova demanda gerada com a implantação do novo empreendimento, quanto ao asfaltamento, ao consumo de água, o lançamento de esgoto, à drenagem de águas pluviais, ao sistema de

coleta de resíduos sólidos, ao consumo de energia elétrica, à telefonia, à água potável e ao esgotamento sanitário.

Já quanto aos resíduos sólidos, o EIV aponta (pág. 18) que o empreendimento será enquadrado como **Gerador Comercial** (com produção superior a 200 litros de resíduos por semana), cabendo-lhe a responsabilidade pela coleta e correta destinação, conforme estabelece a Lei Federal nº 12.305/2010 - Lei de Resíduos Sólidos, que institui, dentre outros instrumentos, o sistema de logística reversa que consiste em um conjunto de ações para facilitar o retorno dos resíduos aos seus geradores para que sejam tratados ou reaproveitados em novos produtos.

E, quanto aos resíduos de construção civil, o EIV (pág. 18) enquadra o empreendimento como **Grande Gerador**, devendo este apresentar o PGRCC, já aprovado pelo órgão ambiental municipal quando da aprovação do projeto na Secretaria Municipal de Obras, como também dar a destinação correta aos resíduos gerados.

A respeito do transporte coletivo, o Estudo conclui (pág. 21) que não haverá impactos para o poder público com a implantação do novo empreendimento, havendo, talvez, a necessidade de aumento da disponibilidade da frota atual em razão do incremento do número de passageiros, o que pode, em estudo de cálculo tarifário, representar um aspecto favorável para o equilíbrio do sistema, pois aumenta o número de passageiros por quilômetro rodado (IPK), porém depende de análise conjunta dos demais dados do sistema de transporte coletivo.

Por outro lado, o Relatório, considerando a natureza do empreendimento, traz em separado o **Estudo de Impacto de Trânsito** (pág. 22), o qual evidencia que o trânsito daquela região sofrerá uma sobrecarga com a implantação do hipermercado naquela localidade, influenciando o conforto e a segurança nos deslocamentos.

E, como forma significativa de minimizar a sobrecarga no sistema viário, esse estudo aponta a necessidade de conclusão das seguintes obras:

I – término do prolongamento da Avenida Ayrton Senna transpondo a Rod. Celso Garcia Cid (PR-445) e interligando-a à Avenida Terra de Santana, localizada ao sul do Shopping Catuaí; e

II – interligação da Avenida Ayrton Senna à Avenida Waldemar Spranger (obra denominada Anel do Emprego).

Além dessas considerações, o EIV apresenta as medidas mitigadoras que o empreendedor deverá adotar para melhoria do trânsito local, as quais consistem em:

I – implantar na Avenida Madre Leônia Milito faixa de desaceleração e aceleração na entrada do empreendimento;

II – instalar sinalização nas vias públicas do empreendimento para direcionar corretamente o motorista ao destino, evitando assim o alongamento da viagem;

III – implantar sinalizadores de plantão nas entradas e saídas do estacionamento do empreendimento para evitar eventuais imprevistos;

IV – deslocar, após estudo de viabilidade feito pela CMTU, os pontos de ônibus existentes na Av. Madre Leônia Milito, à frente do lote em questão, para frente da loja Tok Stok, antes da esquina com a Rua Maria Lúcia da Paz, com o objetivo de evitar conflitos no sistema viário, em razão dos acessos a serem criados, bem como o ordenamento do fluxo de pedestres em faixas apropriadas, visando à maior segurança;

V – implantar barreira natural (vegetação) objetivando mitigar a irradiação de ruídos gerados na operação de carga e descarga;

VI – manter, no projeto arquitetônico, dois acessos de veículos ao supermercado, um pela Avenida Madre Leônia Milito, e outro pela Rua Ulrico Zuínglio;

VII – manter docas com área mínima de 1.600m² para operação de carga e descarga (previsão de 15 a 18 caminhões de abastecimento por dia); e

VIII – executar, no projeto de drenagem, poços de infiltração forçada das águas pluviais para o recarregamento do nível hidrostático (lençol freático), além do atendimento da legislação municipal com relação à área mínima permeável (20%).

Consta também no processo o Parecer Técnico Provisório nº 001/2012, do IPPUL, de 26 de abril de 2012 (pág. 19), que entendeu que “o empreendimento é aceitável no que tange a PGT tanto conforme o zoneamento vigente, quanto no projeto de lei para zoneamento futuro. Todavia, **algumas adequações de projetos e compatibilizações viárias se fazem necessárias para a mitigação dos impactos ocasionados com o advento do empreendimento**”, as quais passamos a elencar:

I – execução, pelo empreendedor, de dois quilômetros de ciclovia em local a ser especificado pelo IPPUL como medida de compensação ao aumento do fluxo de veículos gerado na rotatória da Avenida Madre Leônia Milito e Ayrton Senna, já que não há previsão para a execução de alças sob a trincheira existente no cruzamento da PR-455 com a Av. Madre Leônia Milito, e a ampliação da referida rotatória;

II – execução de sinalização vertical e horizontal do quadrilátero em questão, inclusive de acordo com a Lei nº 10.966/10 - Cidade Limpa, para acesso alternativo ao empreendimento, evitando a utilização da referida rotatória;

III – demarcação de vagas para portadores de necessidades especiais, idosos, motos, carro forte, bicicletas à proporção de 20% em relação ao número de vagas exigidas por lei, e carga e descarga (inclusive a exclusiva e permanente para atender a galeria de lojas, independente do mercado);

IV – instalação de controle de acesso de veículos ao estacionamento (guarita ou cancela), tanto no acesso da Rua Ulrico Zuínglio, quanto no acesso da Av. Madre Leônia Milito, distando 20 metros do alinhamento predial;

V – plantio de árvores, conforme orientações sobre quantidade, local e especificações feitas pela Sema, para compensar o carbono emitido pelos veículos;

VI – manutenção, pelo empreendedor, de pergolado ou caramanchão com plantio de trepadeiras ou arbustos escandentes nas vagas descobertas de veículos, para melhoria do micro clima local por meio do sombreamento e da umidade proporcionados por esses elementos;

VII – execução, pelo empreendedor, de sistema de reuso da água, conforme determina a Resolução do Consemma nº 18;

VIII – atendimento à NBR 9050, que se refere à acessibilidade de cadeirantes, idosos, grávidas, deficientes visuais e demais pessoas com dificuldades de locomoção;

IX – retirada da baía de aceleração e desaceleração voltada para a Rua Ulrico Zuínglio para manter a continuidade do passeio público no lote do hipermercado;

X – disponibilização de espaço permanente para realizar feira do artesanato ou feira do produtor por sugestão da Secretaria de Assistência Social, e implantação de duas hortas comunitárias no valor aproximado de R\$8.000,00 cada, conforme localização e especificações da Secretaria de Agricultura, as quais ficariam sob a responsabilidade de manutenção dessa Secretaria.

Consta ainda anexo ao processo o Ofício nº 48/12, de 28 de setembro de 2012, do **Conselho Municipal da Cidade**, informando ao IPPUL que, após as reuniões realizadas nos dias 31 de agosto, 10 e 14 de setembro, o Conselho aprovou o Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, observadas as seguintes medidas mitigatórias:

I – constar na aprovação do lote resultante de anexação que ali será permitida a atividade PGT para implantação de hipermercado;

II – acesso de caminhões ao empreendimento somente pelo trecho da Rua Ulrico Zuínglio, entre o Lote 82-1/4 e a PR-445;

III – desapropriação, pelo Executivo, e disponibilização, pelo empreendedor, de recursos financeiros para execução de meio-fio, sarjeta, pavimentação e calçada no trecho da Rua Ulrico Zuínglio, da área, entre o Lote 82-1/4 e a Rua Maria Lúcia da Paz, que hoje está em meia pista e parcialmente obstruída por propriedade particular;

IV – financiamento, pelo empreendedor, de estudo detalhado a ser realizado pelo IPPUL para implantação de alternativa semaforizada para que seja possível a conversão à esquerda de veículos oriundos da zona sul pela Av. Madre Leônia com destino ao hipermercado, a fim de evitar o colapso da rotatória ali instalada;

V – financiamento, pelo empreendedor, de sinalização nas vias do entorno e de faixa de pedestre na Av. Madre Leônia Milito;

VI – os acessos de veículos deverão assegurar a continuidade das calçadas com prioridade para os pedestres de acordo com a lei de acessibilidade;

VII – demonstração, utilizando-se de software específico, de viabilidade de manobra de caminhões nas docas de carga e descarga;

VIII – garantia, por parte do empreendedor, de que os caminhões, no aguardo de carga e descarga, não ficarão estacionados na via pública;

IX – implantação de controle de acesso de veículos por sistema de câmeras de circuito fechado com gravação a fim de evitar o acúmulo de veículos nas vias de acesso;

X – transferência do ponto de ônibus da Av. Madre Leônia Milito, após autorização da CMTU, a quem caberá também o dimensionamento adequado dos abrigos, conforme a demanda a ser gerada com o empreendimento;

XI – observância de no mínimo 20% do terreno para a área permeável;

XII – aprovação de projeto de arborização perante o IPPUL e à SEMA a fim de evitar a geração de calor da grande área construída;

XIII – execução e financiamento, pelo empreendedor, da ampliação da capacidade do sistema de galerias de águas pluviais existente na Av. Madre Leônia Milito, para suportar o acréscimo da área impermeabilizada pela nova construção;

XIV – implantação de depósitos de resíduos orgânicos estanques e refrigerados para coibir a proliferação de insetos, roedores e evitar odores desagradáveis;

XV – implantação de no mínimo 424 vagas para estacionamento de veículos, de acordo como anexo III da Lei nº 7.485/1998; e

XVI – cumprimento, pelo empreendedor, da legislação vigente objetivando a diminuição de ruídos provenientes de casas de máquinas e geradores.

Por fim, o Conselho entendeu que as referidas medidas deverão constar de Termo de Compromisso assinado pelo empreendedor, ficando a aprovação do projeto, o respectivo visto de conclusão e o alvará de funcionamento condicionados ao seu cumprimento, conforme dispõe o § 2º do Art. 156 da Lei 10.637/2008.

Pela própria natureza do empreendimento (PGT) e da análise do Estudo, percebe-se que o fator de maior impacto àquela região é, sem dúvida, o trânsito local, considerando-se o sistema viário atual.

É evidente que o sistema viário da cidade necessita de uma reestruturação geral, haja vista os constantes congestionamentos que vêm ocorrendo em decorrência do rápido desenvolvimento de algumas regiões de nossa Cidade, concomitante ao crescimento demográfico. Um exemplo disso, é a região da Gleba Palhano, que, nos últimos quatorze anos, passou por um crescimento populacional vertiginoso em razão da valorização imobiliária ali verificada, a qual acelerou a construção de edifícios residenciais.

Agora, esta região vem apresentando também um significativo crescimento comercial, visando atender àquela população com produtos e serviços, sem que as pessoas tenham que se deslocar para outras regiões.

Como a região é caracterizada por grandes áreas, a instalação de pequenos comércios não se torna viável em razão do alto custo dos terrenos. Por isso, a forma encontrada para possibilitar ali a instalação desses comércios foi a construção de condomínios comerciais, em que os lojistas se unem para arcar com os custos.

Outra alternativa que desponta atualmente é a instalação de grandes empreendimentos, como no caso do hipermercado, que propiciaria à população ali residente variedade de produtos num mesmo local.

E, quanto ao empreendedor, convém ressaltar que a empresa Supermercado Angeloni é considerada uma das maiores redes de supermercados do país e, conforme o ranking elaborado pela Revista Exame, está entre as 500 maiores empresas do país.

Portanto, considerando o crescimento populacional verificado na Gleba Palhano, e o fato de o empreendimento estar próximo à área onde estão instalados vários condomínios fechados (entorno do Shopping Catuaí), somado ao fato de se tratar de uma empresa bem conceituada, acreditamos ser viável a sua implantação naquele local, desde que

adotadas as medidas necessárias para minimizar o impacto viário com a instalação do empreendimento, além das outras indicadas pelos órgãos municipais.

Assim, considerando a aprovação do EIV referente à implantação do hipermercado no Lote 82-1/4 pelo CMC, e do parecer do IPPUL, favorável à mudança de zoneamento, desde que o empreendedor execute as medidas mitigatórias, esta Assessoria avalia que a proposta pode tramitar normalmente nesta Casa.

Acrescente-se que, na nossa avaliação, a proposta se reveste de mérito em razão do impacto socioeconômico positivo que poderá acarretar à Cidade, em especial à Zona Sul, ao propiciar a melhoria na oferta de produtos e a geração de empregos e renda.

Lembramos, contudo, que a acolhida da matéria é prerrogativa exclusiva dos membros da Comissão, por meio do seu voto.

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA, 7 de dezembro de 2012.



PL: 358/12 1/25
FL: 80

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

PARECER AO PL 358/2012.

Política urbana e o polo gerador de tráfego – PGT e polo gerador de ruído – PGR – Diurno e Noturno, e em especial o caso do supermercado Angelonni no processo de mudança de zoneamento proposto pelo Vereador Rony Alves no PL 358/2012.

Dos Fatos: Que a rede de Supermercados Angelonni, participaram de uma das maiores transações imobiliárias da cidade de Londrina, vindo a adquirir um terreno de 21.957m², na Avenida Madre Leônia Milito dos Irmãos Crusciol pelo valor aproximado de R\$ 26.000.000,00 (vinte e seis milhões de reais).

- a) Sabiam antecipadamente que o terreno fazia parte do quadrilátero denominado de Lei da Muralha, que impedia construções com mais de 1.500m², que tinham o poder de gerar grandes tráfegos de veículos como medida protetora do já caótico trânsito da cidade de Londrina.
- b) Sabiam antecipadamente que o terreno tinha dois lotes voltados para Madre Leônia Milito ZC3, e que os outros dois lotes menores que os primeiros voltados para Rua Ulrico Zuinglio ZR4 e sendo estes estritamente residenciais.
- c) Sabiam previamente que em caso de aquisição somente dos lotes da frente para Madre Leônia Milito não seria possível construção de PGT naquele local.
- d) Sabiam Previamente que em caso de anexação de lotes prevalece as características do lote menor no caso em tela prevalece justamente os lotes residenciais ou seja ZR4.
- e) Sabiam previamente que mesmo após a queda da Lei da Muralha, teriam de aprovar no IPPUL, CMC e câmara de vereadores um projeto que deveria em



PL: 358/12 2/25
FL: 81

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

tese alterar os lotes 82 - /1/4 para ZC3, que após essa mudança as exigências para polo gerador de trafego seriam possíveis “mesmo que alterar Lei da Gravidade”.

- f) Apresentado o projeto no IPPUL, técnicos daquele órgão os de carreira no primeiro parecer de nº 001/2012, apresentaram uma serie de dificuldades técnicas em aprovar os estudos para implantação de estudo visando naquele local um PGT, e em sendo possível algumas medidas mitigatorias seriam necessárias.

- 1) Implantação de alças de acesso no viaduto da PR 445.
- 2) Alargamento da rotatória da avenida Airton Sena com Madre Leônia Milito envolvendo a desapropriação por parte do município e pagamento por parte do supermercado.
- 3) Sugere também a desapropriação de terreno na Rua Ullico Zumglio, pois grande parte do trafego passará pela PR 445 em direção a Ullico Zumglio pag 7 verso do PL 358/2012.

Ocorre que o CMC – Conselho Municipal da Cidade assim resolveu e transcrevemos:

- a) “O lote resultante da anexação deverá ser legalizado para conter na sua aprovação explicitamente que é permitida a atividade de Pólo gerador de trafego para que ali possa ser implantado um Hipermercado”.

Se o CMC – Conselho Municipal da Cidade composto por mais de 40 entidades da cidade que tem por objetivo assessorar a câmara de vereadores de Londrina em decisões acerca de localizações e adequações de projetos, manda para câmara o seguinte



PL: 358/12 3/25
FL: 82

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

pedido que naquele local que não é permitido por lei a colocação de um hipermercado que é polo gerador de tráfego se instale pois vai gerar tamanho tráfego que a via não comporta segue a pergunta será que a simples autorização legislativa mudaria o comprometimento da vias como num passe de magia e permitiria a instalação de tal empreendimento, será que o simples fato de dizer sim teria o poder sobrenatural de mitigar o trânsito no local, é claro que NÃO.

- g) A carga e descarga de caminhões deverá ser feita somente pela rua traseira do Imóvel ou seja rua Ullico Zuglio a partir da PR 445, ou seja na parte residencial da via onde estão sendo construídos vários edifícios e vejamos como fica o acesso de veículos após o viaduto da PR 445 ou seja impossível pois existe no local Guard Rail, que impede o acesso pelo local.





PL: 358/12 4/25
FL: 83

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

A comissão desenvolvimento Urbano continuando a fazer uma leitura de quais medidas mitigadores deveriam ser tomadas a um polo gerador de trafego e qual o papel do empresário que compra um terreno onde não e possível construir um hipermercado e insiste em faze-lo o órgão publico ou seja o IPPUL e o CMC apontam quais medidas mitigatorias seriam tomadas, ai neste momento vemos uma confusão de decisões entre quais são medidas e quais são os interesses dos engenheiros envolvidos, pois medidas para minimizar a atividade de polo gerador de trafego são trocadas por outras que nada tem haver com o fato fatico em questão. Vejamos mais algumas situações de acesso :



No entanto o CMC – Conselho Municipal da Cidade, apontou apenas duas medidas mitigadoras do polo gerador de trafego como medida auxiliar a construção de uma ciclovia de 2 quilômetros sabe-se lá onde como medida reparadora do polo gerador de trafego e uma outra construção de duas hortas no valor de R\$ 8.000,00 Oito Mil reais,



PL: 358/12 5/25
FL: 84

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

bem longe do que apontou os técnicos do IPPUL e prefeitura de Londrina no parecer técnico 001/2012 datado de 02/05/2012 vejamos: *paginas e 20 frente e verso* do PL 358/2012.

- a) Construção por parte do empreendedor de alças para o viaduto da PR 445.

Esta medida deveria correr por conta do empreendedor mais toda sorte de defensores aparece neste momento dizendo o seguinte “ todavia essa obra não tem previsão”, ora se o causador do polo gerador de trafego e que responde pelas medidas mitigadoras da construção no local de um hipermercado ele deveria ser o responsável pela medida mitigadora, agora engenheiros tentam repassar essa obra par o bolso do já combalido poder publico, que nada colaborou para gerar trafego.

- b) Ampliação da rotatória da Madre Leônia Milito com Ailton Sena de 20 pára 30 metros com as desapropriações correndo por conta do empreendedor.

Outra medida em que aparece os paladinos do empresariado dizendo que o município deveria desapropriar e depois receber e depois aumentar a rotatória na Madre Leônia Milito, eles vêm dificuldade por causa da adutora da SANEPAR, e sugerem a construção de 2 quilômetros de ciclovia a ser indicada pelo IPPUL, brincam, com a capacidade dos contribuintes de Londrina pois no local não pode haver semáforo.

- c) A por parte do empreendedor que instalar um hipermercado de formas irregular no local que não comporta mais polo gerador de trafego, NÃO, estão querendo jogar nas costa do município erros cometidos por terceiros que tem por objetivo, aplacar as reais necessidade de medidas mitigadora de um polo gerador de trafego e polo gerador de ruído diurno e noturno em zona residencial.



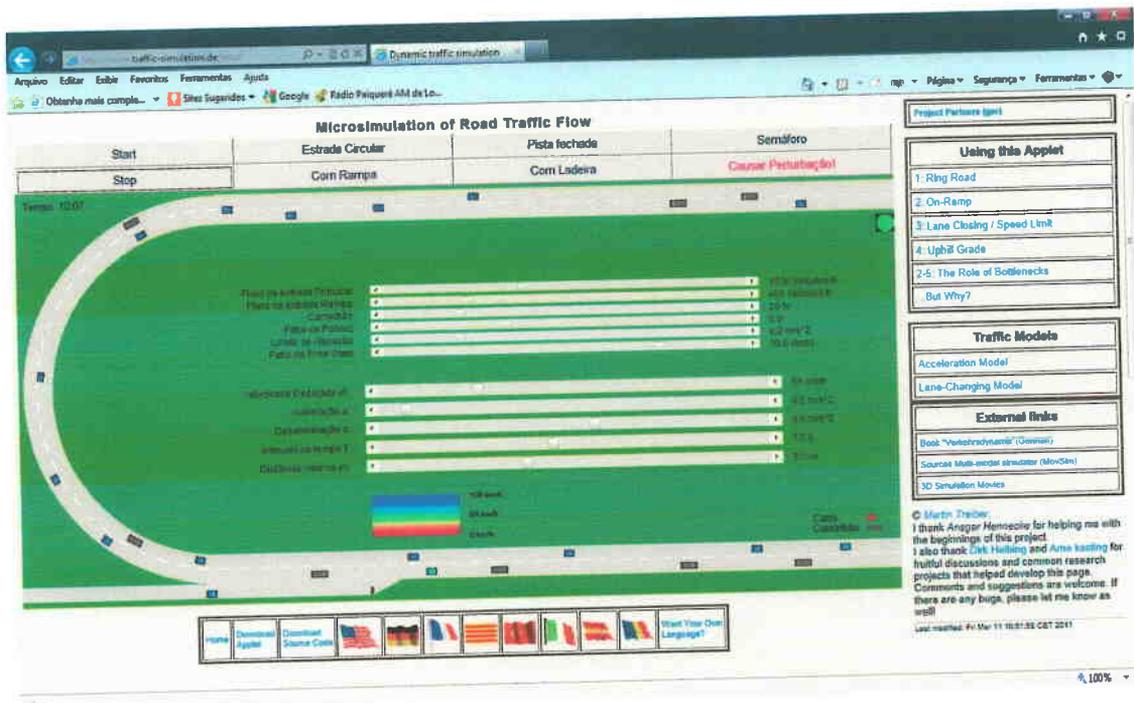
PL: 358/12 6/25
FL: 85

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

Veremos agora o que escondem dos vereadores e da população o que vai acontecer na Madre Leônia Milito se deixarmos esse empreendimento de grande porte se instalar naquele local, utilizamos o equipamento disponibilizado pelo técnico do IPPUL e CONTRAM para contagem volumétrica e veremos varias situações, sendo que no local a velocidade e de 50 quilômetros por hora no quadro abaixo temos apos 10 minutos com trafego de 1530 veiculos hora um transito normal.



Podemos ver pela simulação acima os parâmetros que o numero atual de veículos da Madre Leônia Milito apesar de não ser o ideal, ainda não causa perturbação apesar de o limite em alguns horários estar quase no limite em alguns horários, e que apesar da Madre Leônia Milito já ter saturação nos horários compreendidos das 17h30mim e 18h30mim e depois de persistirem esses gargalos pois duas faculdades Metropolitana e Unopar próximas ao empreendimento em muito colaboram para esse gargalos até perto das 19:00 horários de entrada dos estudantes. Bem vejamos como fica com acréscimo de 428 veículos conforme EIV.

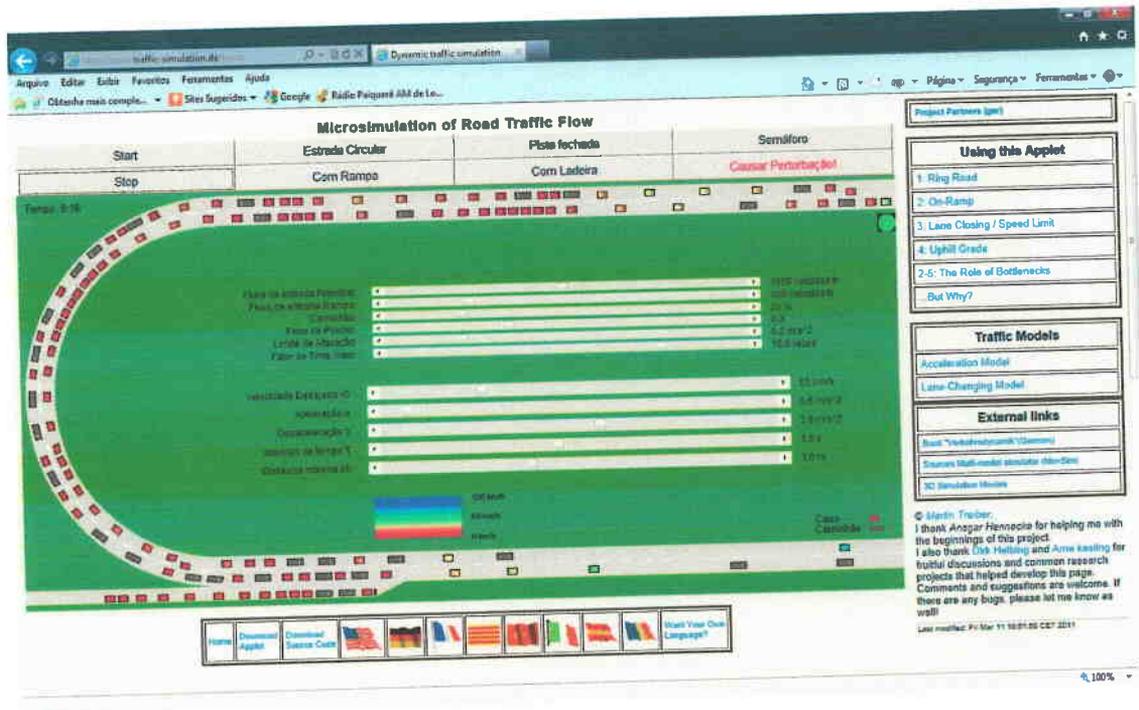


PL: 358/12 7125
FL: 86

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE



Como podemos notar em apenas 9(nove) minutos ao invés de quadro anterior é possível ver que o engarrafamento foi concluído de maneira a demonstrar que o empreendimento como polo gerador de tráfego naquela região e totalmente irregular e inviável, pois tornará a Madre Leônia Milito intransitável.

O acréscimo de apenas 428 veículos tem por total estrangulamento da via não sendo possível acesso ao empreendimento de qualquer maneira que seja.



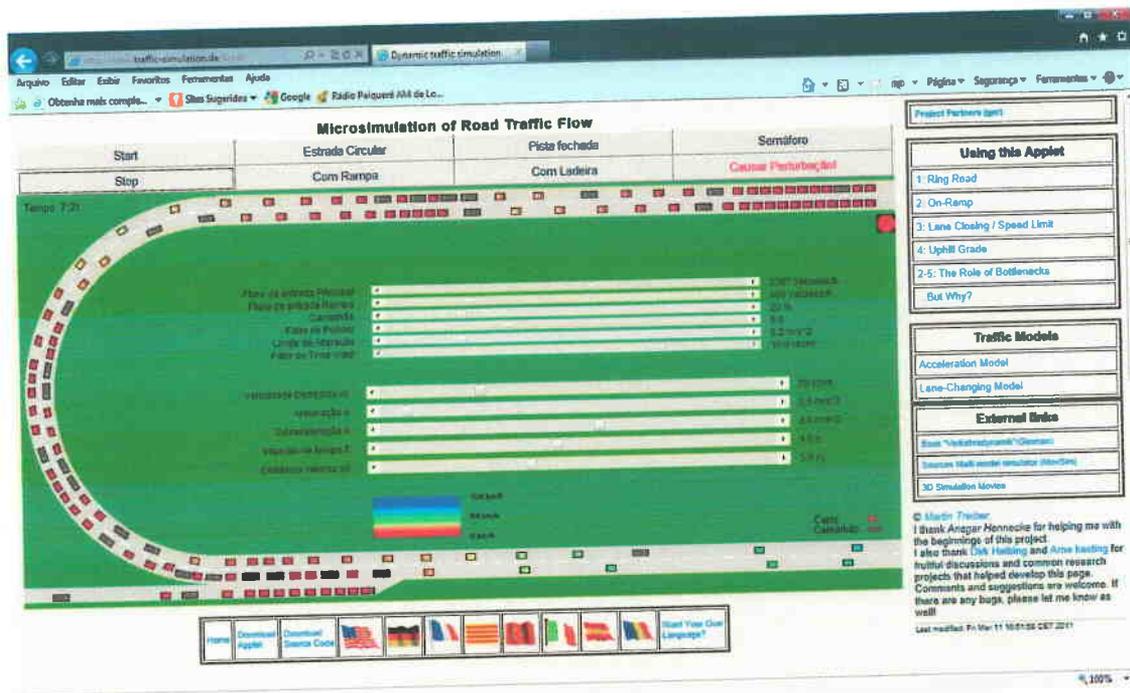
PL: 358/12
FL: 87

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

Veremos agora acrescido ao transito pela Madre Leônia Milito com a construção de via marginal pelo DER no programa de duplicação da PR 445 e interligando novamente o trafego Londrina Cambé e incluindo 1530 veículos pela madre + 428 de aumento do empreendimento + 349 da marginal = 2307



Nesta situação em particular o transito em menos de 8 oito minutos deteriora a ponto de estrangular a via completamente.



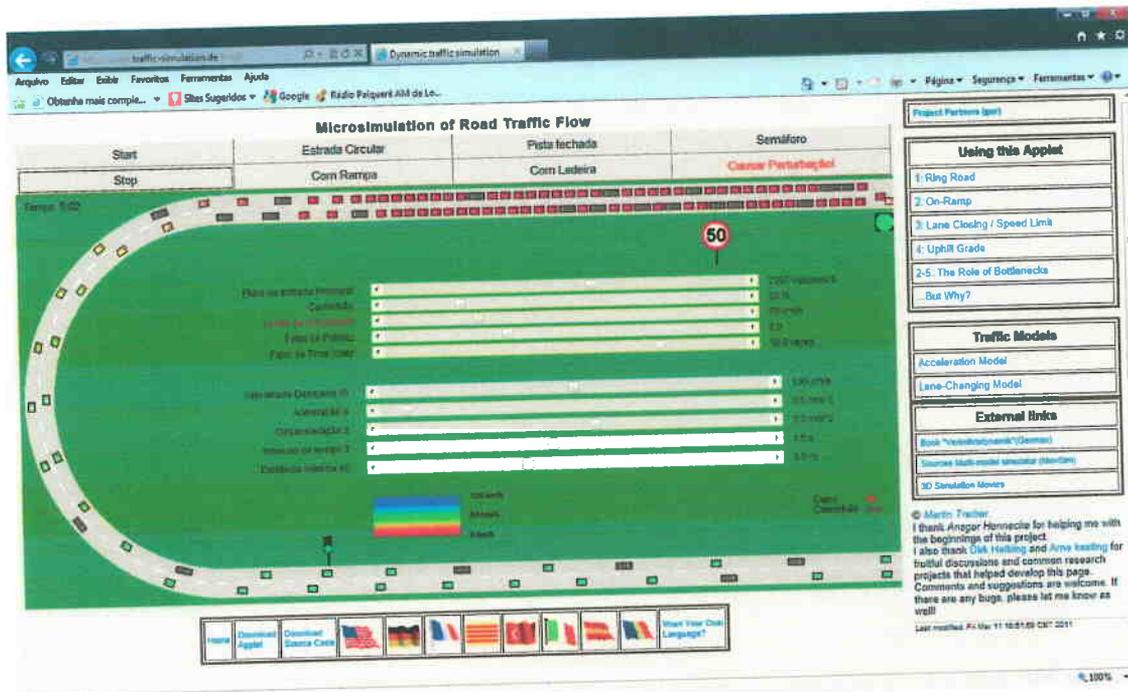
PL: 358/12 9/25
FL: 88

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

Apresentação abaixo retrata novamente a Saturação pois e acrescida ainda a via de mais de 2307 veículos por hora com semáforo abaixo do viaduto em apenas 5 minutos a via esta totalmente comprometida vejamos:



Faz-se ainda outro alerta de que a colocação de um semáforo na rotatória da Madre Leônia Milito com o atual raio de 20 metros o IPPUL já disse que inviável e o necessário seria de 30 metros o que demandaria desapropriações .

Os pólos geradores de tráfego são empreendimentos de grande porte que atraem ou produzem grande número de viagens, causando reflexos negativos na circulação viária em seu entorno imediato e, em certos casos, prejudicando a acessibilidade de toda a região, além de agravar as condições de segurança de veículos e pedestres.

A implantação e operação de pólos geradores de tráfego normalmente causa impactos na circulação viária, requerendo uma abordagem sistêmica de análise e tratamento que leve em conta simultaneamente seus efeitos indesejáveis na mobilidade e



PL: 358/12 10/25
FL: 89

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

acessibilidade de pessoas e veículos e o aumento da demanda de estacionamento em sua área de influência.

Sendo assim utilizamos o seguinte dispositivo para realizar o saturamento do trafego nesta área <http://www.traffic-simulation.de/brazil>, e colocamos os dados fornecidos pelo EIV e pelo IPPUL na pagina 19 do projeto vejamos como fica o trafego após 16 minutos com 1532 e (hum mil e quinhentos e trinta e dois) veículos na via.

Na situação n.º 01 – O transito pela Madre Leônia Milito e de 1532 veículos por hora.

Na situação n.º 02 – O Transito pela Madre Leônia Milito acrescido do trafego de mais 428 veículos chega-se num total de 1958 veículos hora.

Na Situação n.º 03 – Acresça-se novamente um tráfego de mais 383 veículos cruzando a Madre Leônia Milito com sentido via marginal a ser construída pelo DER e a 445 em um nível acima .

Diga-se de passagem o programa de simulação de trafego utilizado pela Comissão de desenvolvimento urbano da câmara e o mesmo recomendado pelo IPPUL e pelo CONTRAN na simulação de como vai ficar o trafego na região após esse empreendimento.

Tal situação produz muitos efeitos indesejáveis, tais como:

congestionamentos, que provocam o aumento do tempo de deslocamento dos usuários do empreendimento e daqueles que estão de passagem pelas vias de acesso ou adjacentes, além do aumento dos custos operacionais dos veículos utilizados;



PL: 358/12 11/25
FL: 90

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

deterioração das condições ambientais da área de influência do pólo gerador de tráfego, a partir do aumento dos níveis de poluição, da redução do conforto durante os deslocamentos e do aumento do número de acidentes, comprometendo a qualidade de vida dos cidadãos;

Conflitos entre o tráfego de passagem e o que se destina ao empreendimento e dificuldade de acesso às áreas internas destinadas à circulação e ao estacionamento, com implicações nos padrões de acessibilidade da área de influência imediata do empreendimento.

Em Curitiba, pólo gerador de tráfego é todo empreendimento que apresenta uma área de construção igual ou superior a 5.000 m².

No município de São Paulo, desde 1987, utiliza-se como parâmetro de análise para classificar um empreendimento como pólo gerador de tráfego o número de vagas exigido para o seu estacionamento. Assim, todo projeto de edificação que, atendendo a legislação municipal para a determinação do número de vagas de estacionamento, prevê mais de 80 vagas de estacionamento nas “Áreas Especiais de Tráfego” ou 200 ou mais vagas nas demais áreas da cidade é classificado como pólo gerador de tráfego.

Em Londrina

Lei 10637/2008

Art. 154. Lei Municipal definirá os empreendimentos e atividades que dependerão de elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV) e do Relatório de Impacto de Vizinhança (RIV), para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.



PL: 358/12 12/25
FL: 91

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

§ 1º As atividades definidas na Lei de Uso do Solo Municipal como Pólo Gerador de Tráfego, Pólo Gerador de Risco, Gerador de Ruído Diurno e Gerador de Ruído Noturno estão incluídas entre as que dependerão de elaboração do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança (EIV), para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.

§ 2º As alterações do perímetro urbano e das leis de uso e ocupação do solo urbano, de parcelamento do solo urbano e do sistema viário deverão ser precedidas de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV).

Art. 155. O EIV deverá contemplar os aspectos positivos e negativos do empreendimento sobre a qualidade de vida da população residente ou usuária da área em questão e seu entorno, devendo incluir, no que couber, a análise e proposição de solução para as seguintes questões:

- I. adensamento populacional
- II. uso e ocupação do solo;
- III. valorização imobiliária;
- IV. áreas de interesse histórico, cultural, paisagístico e ambiental;
- V. equipamentos urbanos, incluindo consumo de água e de energia elétrica, bem como geração de resíduos sólidos, líquidos e efluentes de drenagem de águas pluviais;
- VI. equipamentos comunitários, como os de saúde e educação;
- VII. sistema de circulação e transportes, incluindo, entre outros, tráfego gerado, acessibilidade, estacionamento, carga e descarga, embarque e desembarque;
- VIII. poluição visual, sonora, atmosférica e hídrica;
- IX. vibração;
- X. periculosidade;
- XI. geração de resíduos sólidos;
- XII. riscos ambientais;
- XIII. impacto sócio-econômico na população residente ou atuante no entorno; e
- XIV. impactos sobre a fauna e flora.

Art. 156. O Poder Executivo Municipal, para eliminar ou minimizar impactos negativos a serem gerados pelo empreendimento, deverá solicitar, como condição para aprovação do projeto, alterações e complementações no mesmo, bem como a execução de melhorias na infra-estrutura urbana e de equipamentos comunitários, tais como:



PL: 358/12
FL: 92

13/25

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

- I. ampliação das redes de infra-estrutura urbana;
- II. área de terreno ou área edificada para instalação de equipamentos comunitários em percentual compatível com o necessário para o atendimento da demanda a ser gerada pelo empreendimento;
- III. ampliação e adequação do sistema viário, faixas de desaceleração, ponto de ônibus, faixa de pedestres, semaforização;
- IV. proteção acústica, uso de filtros e outros procedimentos que minimizem incômodos da atividade;
- VII. percentual de habitação de interesse social no empreendimento, ou fora

§2º. A aprovação do empreendimento ficará condicionada à assinatura de Termo de Compromisso (TC) pelo interessado, em que este se compromete a arcar com as despesas decorrentes das obras e serviços necessários à minimização dos impactos decorrentes da implantação do empreendimento e demais exigências apontadas pelo Poder Executivo Municipal, antes da finalização do empreendimento.

§3º. O Certificado de Conclusão da Obra e o Alvará de Funcionamento, nos casos exigidos, só serão emitidos mediante comprovação da conclusão das obras previstas no parágrafo anterior.

Lei 11381/2011 código de obras

Art. 146. As edificações que se caracterizarem como polo gerador de ruído deverão receber tratamento acústico (soluções técnicas) adequadas, de modo a não perturbar o bem-estar público ou particular, com sons ou ruídos de qualquer natureza que ultrapassem os níveis máximos de intensidade permitidos pelo Código de Posturas do Município e legislação específica.

Parágrafo único. Instalações e equipamentos causadores de ruídos, vibrações ou choques deverão ter tratamento acústico e sistemas de segurança adequados acompanhado de ART do responsável técnico, a fim de prevenir a saúde do trabalhador, usuários ou incômodo à vizinhança.

Art. 182. As edificações novas ou existentes destinadas a abrigar eventos geradores de públicos deverão atender às normas da NBR-9050



PL: 350/12
EI: 93

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

14/25

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

da ABNT no que concerne à adequação da acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais ou com mobilidade reduzida.

§ 1º Entendem-se como edificações destinadas a abrigar eventos geradores de públicos:

VII - supermercados;

De acordo com as resoluções do CONAMA descritas anteriormente, na fase inicial do processo de licenciamento ambiental de um empreendimento de vulto deverá ser solicitado ao empreendedor a apresentação do correspondente relatório ambiental. Esse deverá conter, além das análises dos impactos, a indicação das medidas mitigadoras dos efeitos negativos da implantação / operação do empreendimento. Ainda de acordo com essa legislação, cabe ao empreendedor o ônus da execução das obras e serviços necessários à mitigação dos efeitos negativos do empreendimento.

A Resolução n.º 237/97 do CONAMA, em seu artigo 13, prevê, inclusive, que o custo de análise para a obtenção da licença ambiental deverá ser estabelecido por dispositivo legal, visando o ressarcimento, pelo empreendedor, das despesas realizadas pelo órgão ambiental competente.

Ainda que os órgãos executivos de trânsito e rodoviários possam elaborar diretamente os estudos necessários e executar serviços e obras para a minimização dos impactos negativos decorrentes da implantação de pólos geradores de tráfego, sem qualquer ônus para o empreendedor, é recomendável que tais despesas fiquem totalmente por conta deste. Tal procedimento, previsto nas resoluções do CONAMA, é adotado nos municípios de São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba, cujas experiências são relatadas neste documento.

Desta forma, o empreendedor deve ser responsabilizado por todo e qualquer custo incorrido com a elaboração do relatório de impacto, bem como pelo ônus da execução de obras e serviços no sistema viário que venham a ser exigidos, como medidas mitigadoras de impactos negativos pelo órgão executivo de trânsito ou rodoviário é



PL: 358/12 15/25
FL: 94

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

importante que os estudos de pólos geradores de tráfego sejam desenvolvidos segundo dois planos distintos de análise, porém complementares, quais sejam:

Análise dos impactos sobre as vias de acesso e adjacentes ao empreendimento em função das prováveis ocorrências de congestionamentos e de pontos críticos de circulação e segurança viárias, pela redução ou esgotamento de sua capacidade de tráfego e assimetria entre oferta e demanda de vagas de estacionamento;

Análise do projeto arquitetônico do empreendimento no que diz respeito às características geométricas e de localização dos acessos, vias internas de circulação, raios horizontais e declividades em rampas e acessos, bem como ao dimensionamento, arranjo funcional e suficiência das vagas de estacionamento e de carga e descarga de veículos, entre outros aspectos. Devem ser apresentadas informações com relação ao nome do empreendimento, localização, nome do responsável legal pelo empreendimento, nome do responsável técnico e nome dos técnicos responsáveis pela elaboração do estudo.

Deve ser apresentado um memorial com a caracterização do empreendimento contendo, no mínimo, as seguintes informações:

- a) síntese dos objetivos e características físicas e operacionais do empreendimento, data prevista de sua entrada em operação e comparação da situação existente com a resultante da futura implantação / operação do empreendimento;
- b) delimitação e descrição da área de influência direta e indireta do empreendimento.
- c) Identificação e descrição das vias principais de acesso e adjacentes ao terreno destinado à sua implantação.
Mapeamento da área de influência em escala adequada, mostrando a localização prevista do empreendimento e das vias de acesso e do entorno imediato;



PL: 358/12 16/25
FL: 95

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

d) caracterização atual do uso e ocupação do solo no entorno do empreendimento; memorial descritivo do projeto arquitetônico, contendo os parâmetros urbanísticos adotados, bem como:

- posicionamento dos acessos de veículos e pedestres (em relação ao sistema viário existente) e dimensões das áreas de acumulação;*
- dimensionamento e distribuição de vagas de estacionamento;*
- dimensionamento e distribuição de áreas de carga e descarga;*
- dimensionamento e localização de áreas de embarque e desembarque dos usuários do empreendimento;*
- localização e dimensionamento de acessos e áreas específicas para veículos de emergência e de serviços;*
- facilidades para o acesso de portadores de deficiência física.*

Recomendação de medidas mitigadoras e compensatórias tendo em vista os impactos negativos previstos, em função da implantação e operação do pólo gerador de tráfego, devem ser recomendadas medidas mitigadoras para os mesmos, que sejam capazes de reparar, atenuar, controlar ou eliminar seus efeitos indesejáveis sobre a circulação viária e em caso de impossibilidade não aprovar o Polo Gerador.

As medidas mitigadoras usuais são enquadradas em duas categorias básicas:

Medidas externas ao empreendimento: compreendem intervenções físicas, operacionais ou de gerenciamento nos sistemas viário e de controle de tráfego da área de influência diretamente impactada, bem como nos serviços e infra-estrutura de transporte público, se for o caso; Medidas internas ao empreendimento:

Compreendem intervenções para permitir a adequação funcional dos acessos e vias de circulação interna ao empreendimento com o sistema viário limdeiro, bem como a compatibilização entre a oferta e a demanda efetiva de vagas para estacionamento e



PL: 358/12 17/25
FL: 96

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

operações de carga e descarga de veículos, observados os parâmetros de projeto pertinentes a cada categoria de empreendimento.

As intervenções recomendadas para mitigar impactos indesejáveis nos sistemas viário e de circulação deverão ser apresentadas sob a forma de estudo conceitual e *layout* básico. É recomendável a preparação de um plano de implementação das medidas mitigadoras, com a indicação, para cada intervenção proposta, das correspondentes fases e prazos previstos para serem implementadas, bem como dos responsáveis pelos serviços e obras de implantação / manutenção.

Medidas compensatórias devem ser recomendadas quando da impossibilidade de mitigação completa de impactos negativos.

Parâmetros para projetos de pólos geradores de tráfego

Com base no artigo 93 do Código de Trânsito Brasileiro, os órgãos executivos de trânsito e rodoviários são obrigados a dar anuência prévia à implantação de edificações que possam se transformar em pólos geradores de tráfego. Para isto, devem estabelecer parâmetros de projetos e outras exigências a serem observados pelos empreendedores. Normalmente esses parâmetros estão relacionados com:

- área construída da edificação;
- área de aproveitamento;
- acessos;
- recuos;
- taxa de ocupação e coeficiente de aproveitamento do lote;
- declividade e raios horizontais das rampas;
- espaços para estacionamento, inclusive especiais (motocicletas e portadores de deficiência física);
- vias internas de circulação;



PL: 358/12 18/25
FL: 97

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

-pátios para carga e descarga de mercadorias

Parâmetros adotados no Município de Curitiba

| | | |
|---|--|---|
| Edificações comerciais e de prestação de serviços | Centro comercial, shopping center, supermercado e hipermercado | 1 vaga / 12,50 m ² de área destinada à venda pátio de carga e descarga com as seguintes dimensões: -até 2.000 m ² de área construída: mínimo de 225 m ² -acima de 2.000 m ² de área construída: 225 m ² mais 150 m ² para cada 1.000 m ² de área construída excedente |
|---|--|---|

Parâmetros adotados no Município de São Paulo

Índice de vagas para estacionamento em pólo gerador de tráfego

| | | |
|--|--|---|
| Supermercado Entreposto, terminal, armazém, depósito | | 1 vaga/ 35 m ² A.COM 1 vaga/ 200 m ² A.C. A.C. = área construída computável |
|--|--|---|

Parâmetros adotados no Distrito Federal Número mínimo de vagas de estacionamento ou garagem

| | | |
|---|---------|--|
| Comércio varejista (lojas comerciais) Supermercado e hipermercado Entreposto, terminal, armazém, depósito | > 1.500 | 1 vaga 45 m ² da área de construção 1 vaga para cada 35 m ² da área de venda 1 vaga para cada 200 m ² da área de construção |
|---|---------|--|



PL: 358/12 19/25
FL: 98

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA

Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

A seguir são apresentados exemplos de medidas mitigadoras normalmente adotadas no tratamento dos impactos negativos de pólos geradores de tráfego. O estabelecimento dessas medidas deve considerar as fases de construção e operação do empreendimento.

Medidas internas ao empreendimento adequação dos acessos de veículos e pedestres;

- 1) aumento e redistribuição de vagas de estacionamento;
- 2) redimensionamento e redistribuição de áreas de carga e descarga e docas;
- 3) redimensionamento e mudanças de localização de áreas de embarque e desembarque de veículos privados;
- 4) redimensionamento e mudanças de localização de pontos de táxis; acumulação e respectivos bloqueios (cancelas e guaritas);
- 5) adequação de acessos específicos para veículos de emergência e de serviços; medidas para a garantia de acessibilidade aos portadores de deficiência física.

Adequação do sistema viário:

- 1) elaboração e implantação de plano de circulação;
- 2) implantação de novas vias;
- 3) alargamento de vias existentes;
- 4) implantação de obras-de-arte especiais (viadutos, trincheiras, passarelas, etc.);
- 5) implantação de alterações geométricas em vias públicas;
- 6) implantação de sinalização estatigráfica e semafórica;
- 7) tratamento viário para facilitar a circulação de pedestres, ciclistas e portadores de deficiência física;
- 8) adequação dos serviços e/ou infra-estrutura do transporte coletivo;
- 9) adequação dos serviços e/ou infra-estrutura do transporte por táxi;
- 10) medidas especiais para prevenção de acidentes de trânsito;
- 11) ações complementares de natureza operacional, educativa e de divulgação ou de monitoramento do tráfego.



PL: 358/12 20/25
FL: 99

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

A Política Urbana, que deve ser executada pelo Poder Público Municipal, conforme caput do art. 182 C.F, obedecerá a diretrizes que foram estabelecidas pelo Estatuto da Cidade.

Art. 2º A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

- d) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infra-estrutura correspondente;

Diante das ponderações acima a comissão de desenvolvimento urbano de Londrina, exara o seguinte voto:

- 1) Que o Lote 82 e suas datas ou lotes individuais nº 3 e nº 4 ZR4, não devem ter sua característica alterada pela anexação dos lotes 82 1 e 2 ZC3, não devendo ali naquele local ser autorizado a construção de hipermercado ou supermercado pelo motivos que passamos a expor abaixo:
- a) Que o EIV e datado de agosto de 2010.
 - b) Que o EIV e impreciso e inconclusivo para com as medidas mitigatorias a serem tomadas quanto ao acréscimo de tráfego na Madre Leônia Milito e faz menção pura e simplesmente da alteração na Rua Ulrico Zuínglio.
 - c) Que o EIV deixa de demonstrar como haverá incorporação de tráfego pelo PR 445, para Rua Ulrico Zuínglio uma vez que existe o fechamento através de Guard Rail no local.
 - d) Que o EIV deixa de demonstrar a duplicação da PR 445 e deixa de citar que haverá pista auxiliar á PR 445 e no local haverá um semáforo.



PL: 358/12 21/25
FL: 100

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

- e) Que o EIV deixa de incluir no numero total de veículos a incorporação de tráfego dos veículos que utilizavam antes os retornos da Madre Leônia Milito embaixo so viaduto da PR 445.
- f) Que o EIV deixa de apresentar uma simulação de trafego pela Madre Leônia Milito pura e simplesmente para tentar demonstrar que o PGT – polo gerador de trafego atingiria somente a Rua Ulrico Zuínglio.
- g) Que o EIV não consegue demonstrar o impacto da criação de um PGT – polo gerador de trafego na Rua Ulrico Zuínglio, no sentido mercado bairro e bairro mercado uma vez que se transformará em artéria de ligação.
- h) Que o EIV deixa de juntar as autorizações dos moradores no entorno do empreendimento e principalmente deixa de promover um amplo debate com os moradores de aproximadamente 16 (dezesseis) edificios que compraram seus apartamentos sabedores de que se tratava de área exclusivamente residencial, não somente da Rua Ullico Zumglio mas também os moradores da Rua Maria Lucia da Paz no trecho compreendido Avenida Madre Leonia Milito E Rua Ullico Zumglio.

Quanto a Analise técnica feita pelo técnicos do IPPUL .

- a) Deixa a desejar a forma como é tratada a solicitação do empresário para com a instalação de empreendimento no local, em todas as consultas e citada a Lei da Muralha como impedimento para instalação do empreendimento no local e após a derrubada da Lei e apresentação do EIV as situações apresentadas como dificultadoras não recebem a atenção devida e compromete a situação de trafego no local vejamos o apontamento abaixo: qual medida mitigadora será apresentada “Nenhuma” !!



PL: 358/12
FL: 101

22/25

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

Conforme o Estudo de Impacto de Vizinhança apresentado neste Instituto, o tráfego de chegada ao empreendimento aponta que, com exceção dos moradores do Bairro Palhano na delimitação entre as Avenidas Ernani Lacerda de Athayde, Ayrton Senna, Madre Leônia Milito e PR-445, as demais pessoas que forem acessar o hipermercado farão uso da rotatória do cruzamento das Avenidas Madre Leônia Milito e Aírton Sena para suas conversões se não for divulgada rota alternativa. Devido à capacidade da rotatória estar atualmente próxima da saturação, com o aumento de fluxo de veículos ocasionados pelo novo empreendimento, poderia ocorrer o estrangulamento da mesma.

- b) No Item contagem volumétrica o IPPUL bem como a empresa deixam de apresentar laudos no entorno e suas reais conseqüências o que é aceito tanto pelo IPPUL como pelo CMC num total descaso para com a municipalidade.

Conselho Municipal da Cidade – IPPUL 19/12/2012

Informação: Solicitamos ao requerente que anexe junto ao IPPUL contagem volumétrica atualizada de fluxo nos horários de pico, conforme método de contagem do IPPUL, devido a recente implantação de grandes empreendimentos na região.

02/03/2012- recebemos o ofício que justifica a não apresentação da contagem volumétrica dos veículos atualizada. encaminha-se ao Ippul para parecer.

- c) Quando o EIV faz a apresentação da contagem volumétrica na Madre Leônia Milito apos a implantação do empreendimento e faz a divisão por 30 dias ou seja o empreendimento, deve atrair para a Madre Leônia Milito um trafego de mais 12.853 clientes por mês, o que o IPPUL e o CMC não conseguem fazer e demonstrar como esse trafego vai fluir pela Madre Leônia Milito em todas as simulações vista acima o trafego simplesmente para a Via PARA ou seja NÃO FLUI.

Tendo em vista a contagem apresentada, de 1.530 veículos por hora para a Avenida Madre Leônia Milito no sentido centro-bairro e o fluxo de clientes apresentado



PL: 358/12 23/25
FL: 102

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E TRANSPORTE

para o período em trinta dias de 12.853 clientes, se, distribuímos igualmente o fluxo pelos 30 dias do mês teríamos o acréscimo de 428 veículos.

Deixam de incluir nesta contagem todo trafego gerado pela conversão a direita que hoje e obrigatório de maneira irresponsável, sendo que deveria ser acrescido mais 349 veiculos desta conversão.

- d) Por fim o IPPUL num sacrificio enorme resolve colocar um ponto final neste entrave e faz a seguinte e perspicaz locução e entendimento

“Com base nas análises apresentadas, entende-se que essas situações poderiam ser mitigadas através da implantação das alças de retorno sob a trincheira existente no cruzamento da PR-445 e Av. Madre Leônia Milito, todavia esta obra não tem previsão de execução, ficando a necessidade de uma nova alternativa. Outra forma de mitigação seria a ampliação da rotatória em questão que deveria ser alterada de 20 metros de raio, para 30 metros já que sua semaforização fica impossibilitada por sua dimensão atual. Todavia, essa intervenção demandará desapropriações, que deverão ser ressarcidas ao município, e dirimir dificuldades relacionadas à adutora da Sanepar. **Desta forma, é mais viável ao empreendedor a execução de 2 quilômetros de ciclovia em local a ser especificado pelo IPPUL como medida de compensação ao impacto gerado**”.

Diante de tantas mentiras e inverdades e uma verdadeira lambança de engenheiros e funcionários do IPPUL, membros do CMC e engenheiros, tem como verdadeira que uma obra como a de construção de um polo gerador de trafego no local ou como queira outros a mudança de zoneamento proposta e totalmente inviável pois tornaria o trafego na Madre Leônia Milito e seu entorno intransitáveis.

Medidas mitigatorias em polo gerador de trafego são feitas para minimizar as condições de trafego, e não para dar a empresário bônus por se instalar na cidade, sabedor que naquele local não poderiam construir Hipermercado no Local.



PL: 358/12
FL: 103

24/25

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

PARECER

NOSSO PARECER A ESTE PROJETO É VOTO CONTRÁRIO, POIS EM NADA CONTRIBUI PARA MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA NA CIDADE DE LONDRINA E ISENTA O EMPREENDIMENTO DE QUAISQUER ÔNUS DE MEDIDAS COMPENSATÓRIAS E DEMONSTRA A DESÍDIA DOS SERVIDORES NA APRESENTAÇÃO DE EXIGÊNCIAS DE MEDIDAS SEVERAS E SERIAS, MAS AO NOSSO VER É TOTALMENTE INVIÁVEL SUA INSTALAÇÃO NO LOCAL.

Pedimos ainda a abertura de sindicância por parte da Prefeitura de Londrina, para que se apure quais funcionarios são responsáveis pela decisões acerca das medidas mitigatorias sugeridas.

Pedimos ainda envio de copia ao Ministerio Publico Estadual, para abertura de procedimento investigativo para apurar as faltas funcionais de servidores publicos bem como a influencia de engenheiros dentro dos órgãos IPPUL e CMC – Conselho Municipal da Cidade, pois nos parece haver um choque de interesses na aprovação deste local como polo gerador de trafego, pois a mesma engenheira que faz os pedidos é a mesma que esta a frente do órgão regulador IPPUL.

A cidade e a municipalidade não pode ficar a merce de pessoas que se cobrem de manto de honestidade e prejudicam toda uma cidade quando passam os problemas de empresas e empresarios para que os cofres da viuva (poder publico), paguem a conta.

Pior que tentar mudar a Lei da Gravidade, é tentar transformar um Polo Gerador de Trafego em area comercial como se isso tivesse o poder de fazer desaparecer os veiculos e os problemas.



PL: 358/12
FL: 104

CÂMARA MUNICIPAL DE LONDRINA
Estado do Paraná

25/25

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO, OBRAS, VIAÇÃO E
TRANSPORTE**

Sala de Sessões, 18 de dezembro de 2012

A COMISSÃO

JOELGARCIA
Presidente/Relator

JACKS DIAS
Vice-Presidente

JAIRO TAMURA
Membro