

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 02 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 3º Da finalidade Número do Artigo original: Parágrafo Único Número do Artigo do substitutivo: Parágrafo Único
--

Texto da versão original:

**Parágrafo único.** Para sua utilização, deverão ser obedecidas as normas do Estatuto da Cidade específicas para cada instrumento.

Texto da versão substitutivo no. 1:

**Parágrafo único.** Para sua utilização, deverão ser obedecidas as normas do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina, bem como legislações específicas para cada instrumento.

Justificativa do CMC:

Sugere-se a manutenção do texto do substitutivo 2 considerado mais abrangente.

Texto proposto pelo CMC:

*no parágrafo único do artigo 3º manter o texto do substitutivo 1*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 05/06 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 9º Da classificação das vias Número do Artigo original: Número do Artigo do substitutivo:
--

Texto da versão original:

Serão criadas e classificadas, por decreto municipal, as novas vias oriundas de parcelamento do solo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

**Parágrafo único.** O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL será responsável pela elaboração dos estudos relativos ao trânsito, novas diretrizes viárias, projetos para a execução das diretrizes viárias existentes e avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas.

Texto da versão substitutivo no. 1:

Serão criadas e classificadas, na aprovação da diretriz viária, as novas vias oriundas de parcelamento do solo, sempre com a finalidade de acompanhar a expansão e a urbanização da cidade.

**Parágrafo único.** O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL será responsável pela elaboração dos estudos relativos ao trânsito, novas diretrizes viárias, projetos para a execução das diretrizes viárias existentes e avaliação das vias para os novos loteamentos, podendo solicitar qualquer alteração que achar pertinente nos traçados das mesmas.

Justificativa do CMC:

Não seria necessário o parágrafo único, pois o texto do novo art. 9º tem a mesma descrição.

Texto proposto pelo CMC:

*Art. 9º. O IPPUL é o órgão responsável pela definição, classificação, emissão e aprovação das diretrizes viárias obrigatórias em novos parcelamentos de solo para fins urbanos.*

*Não seria necessário o Parágrafo Único, pois o texto do novo art 9º tem a mesma descrição.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 06 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 10º Das dimensões das vias Número do Artigo original: Parágrafo Único Número do Artigo do substitutivo: Parágrafo Único
--

Texto da versão original:

**Parágrafo único.** Para loteamentos de interesse social, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL poderá autorizar vias locais com leito carroçável de, no mínimo, 7m (sete metros).

Texto da versão substitutivo no. 1:

**Parágrafo único.** Para loteamentos de interesse social, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina - IPPUL poderá autorizar vias locais com leito carroçável de, no mínimo, 7m (sete metros).

Justificativa do CMC:

Em entendimento entre IPPUL e COHAB, para vias locais internas ao loteamento, será permitido largura de 14m, que resulta em leito carroçável de 8m, mantendo as calçadas com largura mínima de 3m.

Texto proposto pelo CMC:

*Para obras de interesse social, desde que em se tratando de vias locais internas ao loteamento, o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina poderá autorizar vias com 14m, com leito carroçável de, no mínimo, 8m.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 07 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: Número do Artigo do substitutivo: I
--

Texto da versão original:

**Não possuía definição no texto original. Incluído no substitutivo 1.**

Texto da versão substitutivo no. 1:

- I. **contornos rodoviários:** caixa da via de 60m (sessenta metros) a 100m (cem metros), 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, com rampa de no máximo 6%;

Justificativa do CMC:

Limitar rampa máxima de 6% em algumas regiões da cidade, como a zona sul, implicará em grande movimentação de terra e obras de arte, além de resultar em desnível elevado para com as edificações lindeiras a pista.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso I do artigo 12º, incluído no substitutivo 1 do PL 229, o texto deve ser mantido sem a rampa.*

- I. contornos rodoviários: caixa da via de 60m (sessenta metros) a 100m (cem metros), 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;*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 07 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: I Número do Artigo do substitutivo: II
---

Texto da versão original:

- I. **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;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- 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%;

Justificativa do CMC:

Limitar 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.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso II do artigo 12º, manter o texto do original do PL 229.*

- 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;***

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 07 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: II Número do Artigo do substitutivo: III
---

Texto da versão original:

- I. **vias arteriais:** caixa da via de 30m (trinta metros) a 34m (trinta e quatro 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;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- II. **vias arteriais:** caixa da via de 30m (trinta metros) a 34m (trinta e quatro 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, com rampa de no máximo 10%;

Justificativa do CMC:

Limitar rampa máxima de 10% 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.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso III do artigo 12º, manter o texto do original do PL 229.*

*III. vias arteriais: caixa da via de 30m (trinta metros) a 34m (trinta e quatro 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;*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 08 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: III Número do Artigo do substitutivo: IV
---

Texto da versão original:

- I. **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;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- II. **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%;

Justificativa do CMC:

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.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso IV do artigo 12º, manter o texto do original do PL 229.*

*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;*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 08 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: IV Número do Artigo do substitutivo: V
---

Texto da versão original:

- I. **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.

Texto da versão substitutivo no. 1:

- II. **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%;

Justificativa do CMC:

Limitar rampa máxima de 10% 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.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso V do artigo 12º, manter o texto do original do PL 229*

*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;*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 08 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: V Número do Artigo do substitutivo: VI
---

Texto da versão original:

- I. **vias locais:** caixa da via de 15m (quinze metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- II. **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%;

Justificativa do CMC:

Limitar rampa máxima de 10% em algumas regiões da cidade como a zona sul, implica em grande movimentação de terra para construção da pista, gerando um desnível elevado para com as edificações lindeiras e alto custo de obras de arte.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso VI do artigo 12º, resguardada a inclusão do parametro 17m, manter o texto do original do PL 229.*

*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;*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 08 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 12º Das dimensões das vias Número do Artigo original: VIII Número do Artigo do substitutivo: IX
--

Texto da versão original:

- I. **ciclovias:** com largura mínima de 1,40m (um metro e quarenta centímetros) por sentido de tráfego.

Texto da versão substitutivo no. 1:

- II. **ciclovias:** com largura mínima de 1,20m (um metro e vinte centímetros) por sentido de tráfego.

Justificativa do CMC:

O manual de plano ciclo viário do Ministério das Cidades de 2007, recomenda 1,50m como largura ideal e 1,20m como largura mínima na situação unidirecional.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso IX do artigo 12º, manter o texto do substitutivo 1 do PL 229.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 09 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 13º Da definição da estrutura macroviária Número do Artigo original: § 1º e § 2º Número do Artigo do substitutivo: § 1º e § 2º
---

## Texto da versão original:

Fica estabelecida a estrutura macroviária em malha modulada nos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste.

§ 1º. Malha modulada, para efeitos desta lei, constitui-se o formato das intersecções dos eixos componentes estruturais Norte-Sul E1, E2, E4 e E5 e eixos estruturais Leste-Oeste E3, E6, E7, e E8.

§ 2º. Os eixos estruturais Norte-Sul e Leste-Oeste estão definidos em mapa, conforme Anexo I desta lei.

## Texto da versão substitutivo no. 1:

Fica estabelecida a estrutura macroviária em malha modulada nos eixos Norte-Sul e Leste-Oeste, no Anel de Integração e nos Contornos Rodoviários.

§ 1º. Estrutura macroviária, para efeitos desta lei, constitui-se nos eixos estruturais Norte-Sul E1, E2, E4, E5 e E12 (Contorno Rodoviário Leste), nos eixos estruturais Leste-Oeste E3, E6, E7, E8, E9 (Contorno Rodoviário Norte), E10 e E11 (Contorno Rodoviário Sul) e no Anel de Integração.

§ 2º. A estrutura macroviária está definida em mapa, conforme Anexo I desta lei.

## Justificativa do CMC:

É necessário acrescentarmos no texto do artigo o anel de integração e os contornos rodoviários, que no texto original, não estavam sendo mencionados.

## Texto proposto pelo CMC:

*no artigo 13º, manter as alterações do substitutivo 1 do PL 229.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 09 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 15º Da definição da estrutura macroviária Número do Artigo original: I Número do Artigo do substitutivo: I
---

Texto da versão original:

- I. largura de 60m (sessenta metros) nas seguintes rodovias:
  - a) PR-445;
  - b) BR-369.

Texto da versão substitutivo no. 1:

- I. a largura das rodovias estaduais e federais serão definidas pelo respectivo órgão competente.

Justificativa do CMC:

Questão de recolocação do texto, transformando o inciso I em parágrafo 2º ao mesmo tempo em que se altera o parágrafo único em parágrafo 1º.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso I do artigo 15º, manter o texto do substitutivo 1. Alterar apenas a posição, mudando de inciso I para parágrafo 2º e colocá-lo no final do artigo 15º.*

*Parágrafo 2º. A largura das rodovias estaduais e federais serão definidas pelo respectivo órgão competente.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 11 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 17º Das características das vias estruturais e do anel de integração Número do Artigo original: Número do Artigo do substitutivo:
--

Texto da versão original:

**Art. 17.** Ficam determinados os seguintes parâmetros, para adequação dos trechos existentes das vias estruturais e do anel de integração:

Texto da versão substitutivo no. 1:

**Art. 17.** Ficam determinados os seguintes parâmetros, para adequação dos trechos existentes das vias estruturais e do anel de integração:

Justificativa do CMC:

***O texto proposto é mais claro e define inclusive sua aplicação.***

Texto proposto pelo CMC:

***Art. 17. Ficam determinados os seguintes parâmetros para adequação dos trechos existentes das vias, quando os mesmos se tornarem vias estruturais e anel de integração:***

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 11 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 17º Das características das vias estruturais e do anel de integração Número do Artigo original: III Número do Artigo do substitutivo: III
--

Texto da versão original:

III. Nas vias existentes entre 20m (vinte metros) e 24m (vinte e quatro metros), a caixa da via será de 30m (trinta metros);

Texto da versão substitutivo no. 1:

III. Nas vias existentes entre 25m (vinte e cinco metros) e 29m (vinte e nove metros), a caixa da via será de 35m (trinta e cinco metros);

Justificativa do CMC:

O texto do inciso III é representado dentro do texto do inciso IV, pois “vias com menos de 20m” está embutido no texto “entre 20 metros e 24 metros”.

Texto proposto pelo CMC:

*suprimir o inciso III do artigo 17º.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 11 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 17º Das características das vias estruturais e do anel de integração Número do Artigo original: IV Número do Artigo do substitutivo: IV
--

Texto da versão original:

IV. Nas vias existentes com menos de 20m (vinte metros), a caixa da via será de 30m (trinta metros);

Texto da versão substitutivo no. 1:

IV. Nas vias existentes com menos de 20m (vinte metros), a caixa da via será de 30m (trinta metros);

Justificativa do CMC:

Um único inciso que de a condição para vias com menos de 24m já atende o caso de vias com menos de 20m.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso IV do artigo 17º, alterar de 20m para 24m, alterando a numeração do inciso, devido à sugestão de supressão do inciso anterior.*

*III. Nas vias existentes com menos de 24m (vinte e quatro metros), a caixa da via será de 30m (trinta metros);*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 12 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 17º Das características das vias estruturais e do anel de integração Número do Artigo original: V Número do Artigo do substitutivo: V
--

Texto da versão original:

- V. Nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via será de, no mínimo, 20m (vinte metros).

Texto da versão substitutivo no. 1:

- V. Nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via será de, no mínimo, 20m (vinte metros).

Justificativa do CMC:

O inciso III foi suprimido porque seu texto mostra a mesma faixa de alargamento no inciso IV, pois vias com menos de 20 metros está embutido no texto "entre 20 metros e 24 metros". Dessa forma é necessário alteração de número.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso V do artigo 17º, alterar a numeração do inciso, devido à sugestão de supressão do inciso anterior.*

*IV. Nos casos de binários em vias existentes, a caixa da via será de, no mínimo, 20m (vinte metros).*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 12 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 18º Das características das vias estruturais e do anel de integração Número do Artigo original: Número do Artigo do substitutivo:
--

Texto da versão original:

Os perfis das vias estruturais e do anel de integração, decorrentes de trechos de vias existentes, deverão apresentar as seguintes características:

Texto da versão substitutivo no. 1:

Os perfis das vias estruturais e do anel de integração, decorrentes de trechos de vias existentes, deverão apresentar as seguintes características:

Justificativa do CMC:

As características apresentadas somente acontecerão quando da adequação das respectivas vias existentes.

Texto proposto pelo CMC:

*no artigo 18º, incluir o termo “quando adequado”, conforme segue.]*

***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:***

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 13 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 20º Das características das vias estruturais e do anel de integração Número do Artigo original: Número do Artigo do substitutivo:
--

Texto da versão original:

**Art. 20.** 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), não serão permitidas construções no recuo, como guaritas, coberturas, rampas e escadas de acesso às edificações e outros.

Texto da versão substitutivo no. 1:

**Art. 20.** 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), não serão permitidas construções no recuo, como guaritas, coberturas, rampas e escadas de acesso às edificações e outros.

Justificativa do CMC:

O CMC entende que a permissão deve existir condicionada a não indenização das construções permitidas. Como o alargamento destas vias, motivo da proibição, pode levar anos ficariam as datas ao longo destas vias sem poder receber benfeitorias de segurança e conforto.

Texto proposto pelo CMC:

*no artigo 20º o texto deverá ser alterado com a inclusão dos termos conforme segue.*

*Art. 20. 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 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.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 14 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 21º Das características das vias arteriais e coletoras Número do Artigo original: IV Número do Artigo do substitutivo: IV
--

Texto da versão original:

- IV. Avenida Duque de Caxias: faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a BR-369, podendo ser alternativamente alterado o alinhamento em até 13m (treze metros) na face oeste entre as ruas Alagoas e Goiás, mediante avaliação técnica e sócioeconômica pelo Poder Público Municipal;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- IV. **Avenida Duque de Caxias:** faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Rodovia BR-369, podendo ser alternativamente alterado o alinhamento em até 13m (treze metros) na face oeste entre as ruas Alagoas e Goiás, mediante avaliação técnica e sócioeconômica pelo Poder Público Municipal;

Justificativa do CMC:

O conselho acredita que o poder público deve fazer o investimento necessário para executar a duplicação da avenida, alinhada longitudinalmente e não em zigue-zague quando encontra obstáculos.

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso IV do artigo 21º, suprimir o texto em destaque.*

***IV. Avenida Duque de Caxias: faixa total de 28m (vinte e oito metros), com mudança de alinhamento de 13m (treze metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Rodovia BR-369;***

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 14 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 21º Das características das vias arteriais e coletoras Número do Artigo original: V Número do Artigo do substitutivo: V
--

Texto da versão original:

- V. **Avenida Jorge Casoni:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Rua Caraíbas. Sendo que na Avenida Jorge Casoni, partindo da Rua Belém, o alargamento é variável até a Rua Tupinambás;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- V. **Avenida Jorge Casoni:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Rua Caraíbas. Sendo que na Avenida Jorge Casoni, partindo da Rua Belém, o alargamento é variável até a Rua Tremembés;

Justificativa do CMC:

Para garantir a linearidade da via, que ela tenha sempre a mesma largura, sugerimos suprimir parte do texto: "partindo da rua Belém, o alargamento é variável até a Rua Tremembés".

Texto proposto pelo CMC:

*no inciso V do artigo 21º, suprimir o texto em destaque.*

*V. Avenida Jorge Casoni: faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 10m (dez metros) na face leste, no trecho compreendido entre a Avenida Santos Dumont e a Rua Caraíbas;*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 15/16 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 21º Das características das vias arteriais e coletoras Número do Artigo original: XVIII Número do Artigo do substitutivo: XVIII
--

Texto da versão original:

- VI. **Rua Eduardo Benjamin Hosken:** via coletora com faixa total de 25m (vinte e cinco metros) com mudança de alinhamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) em ambos os lados no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Rua Vitória e faixa variável, incidindo na área do antigo Colégio Filadélfia até a Rua Quintino Bocaiúva;

Texto da versão substitutivo no. 1:

- XVIII. **Rua Eduardo Benjamin Hosken:** faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) em ambos os lados no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Rua Vitória, e faixa variável incidindo na área do antigo Colégio Filadélfia até a Rua Quintino Bocaiúva;

Justificativa do CMC:

Entendemos que o início do alargamento variável da via deva acontecer a partir da Rua Paranaguá, pois dessa forma o resultado final seria a linearidade pretendida.

Texto proposto pelo CMC:

*no ítem XVIII do artigo 21º substituir o texto em destaque.*

*VIII. Rua Eduardo Benjamin Hosken: faixa total de 25m (vinte e cinco metros), com mudança de alinhamento de 3,50m (três metros e cinquenta centímetros) em ambos os lados no trecho compreendido entre a Avenida Juscelino Kubitscheck e a Rua Paranaguá, e faixa variável incidindo na área do antigo Colégio Filadélfia até a Rua Quintino Bocaiúva.*

# CMC - Conselho Municipal da Cidade

Município de Londrina

PÁGINA 19 DO RELATÓRIO

Assunto tratado: Análise da Lei do Sistema Viário Projeto de Lei: PL 229/2013	Data: 02/08/2014
--	---------------------

Item do Projeto de Lei: Artigo 24º Das disposições finais e transitórias Número do Artigo original: Número do Artigo do substitutivo:
---

Texto da versão original:

**Art. 24.** Na ampliação das caixas das vias existentes para as projetadas, poderão ser utilizados os recuos frontais das edificações exigidos por lei.

§ 1º Nos casos em que os recuos frontais não forem suficientes, as caixas das vias poderão ser ampliadas mediante lei específica, conforme determinações do Estatuto da Cidade e da legislação municipal.

§ 2º. As datas resultantes da incidência de ampliação das caixas das vias ficam dispensadas da exigência do recuo frontal.

Texto da versão substitutivo no. 1:

**Art. 24.** A posse e/ou domínio destes recuos poderão ser efetivados pela aplicação dos instrumentos previstos no Estatuto da Cidade e na legislação municipal.

Justificativa do CMC:

O CMC entende que o texto proposto atende de formar mais completa incluindo inclusive o disposto no parágrafo segundo que já foi suprimido.

Texto proposto pelo CMC:

*no artigo 24º, deve ser mantida a supressão dos parágrafos 1º e 2º, feitas no substitutivo 1, com a aletração de texto sugerida conforme segue.*

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