

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 carroçavel 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 colocação 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 .