



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

PL: 9/15
FL: 7

COMISSÃO DE JUSTIÇA, LEGISLAÇÃO E REDAÇÃO

PARECER AO PROJETO DE LEI Nº 9/2015
RELATÓRIO

De autoria do **Executivo Municipal**, o presente projeto introduz alterações na Lei nº 12.237/2015, que dispõe sobre o Sistema Viário do Município de Londrina, verbis:

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA
<p>Art. 12. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características: (...) II - vias estruturais e anel de integração: caixa da via de 40m (quarenta metros) a 50m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovia ou com canaletas exclusivas para o transporte público coletivo, com rampa de no máximo 8%; 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 canteiro central com ciclovia, com rampa de no máximo 10%; IV - vias coletoras A: caixa da via de 18m (dezoito metros) a 20m (vinte metros), sendo seu perfil formado por calçadas (podendo uma delas ser dotada de ciclofaixa), pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego, com rampa de no máximo 10%; V - vias coletoras B: caixa da via de 15m (quinze metros) a 18m (dezoito metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento, podendo ser utilizada exclusivamente às vias consolidadas que já se enquadram nestas características, com rampa de no máximo 10%;</p>	<p>Art. 12. As diretrizes do sistema viário básico deverão ter as seguintes características: (...) II - vias estruturais e anel de integração: caixa da via de 40m (quarenta metros) a 50m (cinquenta metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pistas com faixa de estacionamento e faixas de rolamento em cada sentido de tráfego e canteiro central com ciclovia ou com canaletas exclusivas para o transporte público coletivo; 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 canteiro central com ciclovia; 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; 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;</p>

<p>VI - vias locais: caixa da via de 15m (quinze metros) a 17m (dezesete 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%; (...)"</p>	<p>VI - vias locais: caixa da via de 15m (quinze metros) a 17m (dezesete metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego; (...)"</p>
---	--

Em sua Mensagem (Of. Nº 57/2015-GAB) o Prefeito relata, em síntese, o que segue:

“O Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Londrina – IPPUL, criado pela Lei Municipal nº 5.495, de 27 de julho de 1993, possui a atribuição, entre outras, de “elaborar anteprojetos de leis que assegurem o desenvolvimento urbano harmônico, tais como zoneamento urbano, parcelamento do solo urbano, perímetro urbano, código de obras e código de posturas, entre outros”, conforme art. 1º, V, da referida Lei.

O IPPUL verificou que as inclinações das rampas para as vias são exigidas no Art. 57 itens I e II da Lei nº 11.672/2012 – Lei do Parcelamento do Solo. A exigência da aplicação destas inclinações na Lei do Sistema Viário inviabilizaria a instalação de loteamentos incorporando seu sistema viário na malha urbana consolidada, uma vez que se forem obedecidas essas exigências, poderá acontecer desencontros que interromperiam a integração das vias e conseqüentemente seria prejudicial para a mobilidade urbana.

Ao mesmo tempo em determinadas regiões onde acontecerão novos loteamentos e onde a inclinação natural do terreno for maior que a exigência dessas inclinações, obrigarão ao loteador a realizar correções topográficas que deixariam os lotes habitáveis em níveis abaixo da linha do perfil da rua. Exemplo: Anel de Integração passando pela Avenida Jôquei Clube chegando no fundo de vale do Córrego Cambé.

Assim, para solução das incompatibilidades verificadas, apresentamos o presente Projeto de Lei.”

PARECER DA ASSESSORIA JURÍDICA

Conforme previsto no art. 67, incisos I e II, do Regimento Interno desta Casa, compete à Assessoria Jurídica analisar e opinar sobre o aspecto constitucional, legal, jurídico, regimental e de técnica legislativa de todos os projetos de lei, para efeito de admissibilidade e tramitação.

Não há críticas a fazer quanto ao aspecto regimental e de técnica legislativa.

Trata-se de matéria de iniciativa concorrente entre o Poder Executivo e o Poder Legislativo. Esse é o entendimento do STF, senão vejamos:

“Recurso extraordinário. Ação direta de inconstitucionalidade contra lei municipal, dispondo sobre matéria tida como tema contemplado no art. 30, VIII, da Constituição Federal, da competência dos Municípios. 2. Inexiste norma que confira a Chefe do Poder Executivo municipal a exclusividade de iniciativa relativamente à matéria objeto do diploma legal impugnado. Matéria de competência concorrente. Inexistência de invasão da esfera de atribuições do Executivo municipal. 3. Recurso extraordinário não conhecido.” (RE 218110/SP, Rel. Min. Néri da Silveira, j. em 02/04/2002).

O fundamento constitucional e legal para a presente propositura encontram-se no artigo 30, VIII, da CF, que concede ao Município autonomia para promover, no que lhe couber, o adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano, e no artigo 5º, XIII, da LOM que, repetindo idêntico preceito, atribui ao Município competência para estabelecer normas de edificação, de loteamento, de arruamento e de zoneamento urbano, bem como as limitações urbanísticas convenientes à ordenação de seu território.

Aplicam-se à matéria as seguintes disposições da Lei nº 10.637, de 24 de dezembro de 2008, que institui as diretrizes do Plano Diretor Participativo do Município de Londrina – PDPML e dá outras providências:

“Art. 61. São atribuições do Conselho Municipal da Cidade:

...

VIII – emitir parecer sobre projetos de lei de interesse da política urbana e regulamentações, antes do seu encaminhamento à Câmara Municipal;

...”

Cumpre-nos registrar o que fixamos quando da análise da Emenda nº 13 ao pl 229/2013, que propunha o mesmo que ora se propõe com o presente projeto, a qual foi rejeitada naquela ocasião:

“Esta alteração foi proposta em audiência pública (propostas nºs 140, 141, 142 e 143) e recebeu parecer favorável da Comissão Técnica “considerando o perfil natural dos terrenos de Londrina, em especial da zona sul, e as porcentagens já exigidas pela lei de parcelamento do solo (art. 57).”

O artigo 57 da Lei de Parcelamento do Solo possui o seguinte teor:

“Art. 57. A seção transversal das vias e avenidas será sempre horizontal, com inclinação de 2% (dois por cento), e convexa, observando o seguinte:

I - a declividade mínima das vias e avenidas será de 1,0% (um por cento) e deverão ser providas de captação de águas pluviais a cada 50,00m (cinquenta metros);

II - a declividade máxima é de 12,0% (doze por cento) mas, em trechos inferiores a 100,00m (cem metros), devido à topografia, admite-se a declividade de 15,0% (quinze por cento);

III - as quebras de gradiente, quando não for possível situá-las nas esquinas, devem ser suavizadas por curvas parabólicas; e

IV - nas intersecções de vias, os perfis longitudinais axiais não deixarão de concordar com o perfil longitudinal da via, principalmente nos cruzamentos oblíquos.”

Os vereadores que analisaram as propostas foram contrários à supressão proposta.

A Comissão Técnica reiterou sua manifestação favorável à supressão “por esta ter sido amplamente discutida nas comissões técnicas, onde se levou em consideração que a definição de uma inclinação máxima teórica, quando aplicada em áreas com inclinação real maiores, inviabiliza a realização dos respectivos parcelamentos de solo, bem com a compatibilização com o sistema viário já existente. A lei de parcelamento do solo, art. nº 57, já garante as inclinações compatíveis para os novos parcelamentos.

Tratando-se de alteração de mérito, caberá aos senhores vereadores a análise da conveniência e oportunidade da aprovação da presente emenda.”

Conclusões gerais:

1. trata-se de matéria de interesse local e afeta à competência legiferante do Município (art. 30, I, da CF);
2. trata-se de matéria cuja iniciativa é concorrente entre o Executivo e o Legislativo;
3. **não foi atendido o requisito que determina a análise da matéria pelo CMC.**

Em que pese e a matéria não tenha sido encaminhada ao CMC, cumpre-nos registrar que este Conselho já se manifestou sobre esta questão (favoravelmente ao proposto pelo presente projeto) quando da análise do Substitutivo nº 2 ao pl 229/2013 (ver cópia anexa).

Inexistindo óbices constitucionais ou legais, nada temos a opor à tramitação do presente projeto por esta Casa.

Londrina, 19 de fevereiro de 2015.


Marli Melo de Paiva
OAB/PR nº 21.400

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 (dezesete 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 (dezesete metros), sendo seu perfil formado por calçadas, pista com faixa de estacionamento e faixa de rolamento em cada sentido de tráfego;



Câmara Municipal de Londrina
Estado do Paraná

COMISSÃO DE JUSTIÇA, LEGISLAÇÃO E REDAÇÃO

VOTO DA COMISSÃO
ao Projeto de Lei 9/2015

Corroboramos o parecer exarado pela Assessoria Jurídica desta Casa e manifestamo-nos favoravelmente ao projeto de lei supracitado, adstrito no que toca a constitucionalidade e legalidade.

SALA DAS SESSÕES, 02 de Março de 2015.

A COMISSÃO:


Gerson Araujo
Presidente/Relator


Elza Correia
Vice Presidente


Sandra Graça
Membro


Roberto Kanashiro
Membro


Vilson Bittencourt
Membro