
METROGREEN SKYRAIL CONCESSIONÁRIA DA BAHIA S/A

**ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV, PARA AS OBRAS DO
MONOTRILHO DO SUBÚRBIO – SALVADOR, BAHIA**

SUMÁRIO

18.	CONCLUSÕES.....	2
------------	------------------------	----------

18. CONCLUSÕES

A implantação VLT/ Monotrilho do Subúrbio, irá substituir o atual sistema de trens que faz a linha da Estação da Calçada ao bairro de Paripe, no Subúrbio Ferroviário de Salvador, e compreende 16 paradas/estações em um percurso de 16,53 km. Das estações previstas, 10 (dez) correspondem a estações do atual Trem do Subúrbio, as novas estações são: Baixa do Fiscal, Suburbana, União, São João, São Braz e Setúbal.

As obras terão duração de 27 meses, com a participação, em seu pico, de cerca de 1.783 trabalhadores. Já para a fase de operação do empreendimento está prevista a contratação de 348 trabalhadores.

Considerando os estudos realizados na área de implantação VLT/ Monotrilho do Subúrbio para os meios físico, biótico e socioeconômico, o meio socioeconômico concentra a maior parte dos impactos identificados nesta avaliação. Foram identificados trinta e dois (32) impactos referentes ao meio socioeconômico. Destes, dezenove (19) foram impactos positivos, sendo doze (12) deles de alta importância, seis (6) de média importância e um (1) de baixa importância. Os impactos positivos têm a ver com o processo de oferta de emprego e renda, geração de tributos e encargos, aumento dos níveis de capacitação profissional, melhoria da mobilidade urbana em Salvador e valorização do subúrbio ferroviário, aumento da segurança de residentes vizinhos à linha do monotrilho, dentre outros listados na matriz de impactos apresentada. Por outro lado, os treze (13) impactos restantes foram negativos, sendo três (3) de alta importância, sete (7) de média e três (3) baixa importância. Os impactos negativos estão relacionados com a interrupção temporária do tráfego ferroviário, perda de propriedades, aumento da especulação imobiliária no entorno do empreendimento, interferência na paisagem, além do incômodo à população residente nas vizinhanças do empreendimento, dentre outros. Vale ressaltar que a maioria dos impactos negativos identificados no meio socioeconômico é passível de mitigação.

Os impactos sociais e ambientais previstos relacionados aos projeto são:

- 1) Risco de contaminação de solo e água;
- 2) Surgimento de processos erosivos e assoreamento de drenagens;
- 3) Degradação de áreas nas áreas de empréstimo e de bota fora;
- 4) Risco de acidente geotécnico;
- 5) Alterações da qualidade do ar;
- 6) Alterações dos níveis de ruído;
- 7) Alterações dos níveis de vibração;
- 8) Aumento na geração de resíduos sólidos;
- 9) Redução da emissão de gases do efeito estufa;
- 10) Alteração de microbacia de drenagem;
- 11) Risco de contaminação do lençol freático;
- 12) Obstrução da luz do sol;
- 13) Obstrução dos ventos;
- 14) Perda de cobertura vegetal;
- 15) Geração de empregos diretos nas obras;
- 16) Geração de empregos diretos na operação;

- 17) Geração de empregos indiretos nas obras;
- 18) Geração de empregos indiretos na operação;
- 19) Qualificação e ordenamento do comércio informal;
- 20) Interrupção temporária do tráfego ferroviário;
- 21) Perda de propriedades;
- 22) Tensão social devido à falta de informações para a população;
- 23) Aumento da especulação imobiliária no entorno do empreendimento;
- 24) Perda de empregos ao final da fase de obras;
- 25) Interferências temporárias com os fluxos viários e possíveis danos às vias existentes;
- 26) Interferências temporárias em redes existentes de água, energia, gás e telecomunicações;
- 27) Risco de aumento da exploração sexual de menores e mulheres;
- 28) Integração espacial de comunidades isoladas;
- 29) Interferências na paisagem;
- 30) Melhoria da mobilidade urbana em salvador e valorização do subúrbio ferroviário;
- 31) Aumento da eficiência do transporte regional;
- 32) Valorização dos residentes do subúrbio ferroviário;
- 33) Aumento do conforto e segurança do transporte público;
- 34) Incremento das oportunidades para aumento da inclusão social;
- 35) Interferências com o deslocamento de pescadores e marisqueiras;
- 36) Valorização do patrimônio cultural;
- 37) Aumento da segurança de residentes vizinhos à linha do monotrilho;
- 38) Aumento da acessibilidade à praia;
- 39) Ampliação e regularização dos horários de transporte;
- 40) Valorização do transporte não motorizado;
- 41) Requalificação urbanística do entorno do empreendimento;
- 42) Integração tarifária dos modais de transporte;
- 43) Risco de acidentes e incidentes nas frentes de obra;
- 44) Aumento da arrecadação tributária;
- 45) Incômodo à população residente nas vizinhanças do empreendimento;
- 46) Risco de adensamento populacional;

O estudo indica a implementação de pelo menos 62 medidas mitigadoras, além dos programas ambientais previstos associados aos impactos acima relacionados, quando pertinentes, sendo eles:

- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos da Construção Civil (PGRSCC);
- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS);
- Plano de Emergência Ambiental;
- Programa de Comunicação Social;
- Programa de Educação Ambiental e Urbanidade;
- Programa de Atendimento a Emergência (PAE);
- Programa de Gerenciamento de Risco;
- Programa de Gerenciamento de Efluentes;
- Programa de Recuperação de Áreas Degradadas;
- Programa de Monitoramento de Ruídos e Vibrações;
- Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA);
- Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO);

- Programa de Condições Meio Ambiente de Trabalho (PCMAT);
- Programa de Desapropriação e de Relocação Assistida;
- Programa de Valorização da Cultura.

Com base na análise dos impactos sociais e ambientais do empreendimento, e ainda considerando que as respectivas medidas mitigadoras e programas socioambientais identificados serão devidamente cumpridos, conclui-se que os benefícios sociais do empreendimento proposto se sobrepõem aos eventuais impactos negativos. O empreendimento atrai uma série de benefícios de longo prazo para as comunidades do entorno e para a cidade de Salvador. Os impactos negativos identificados na análise são, em sua maioria, passíveis de mitigação efetiva. Sendo assim conclui-se que o empreendimento VLT/Monotrilho é Social e Ambientalmente Viável.