

METROGREEN SKYRAIL CONCESSIONÁRIA DA BAHIA S/A

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

SUMÁRIO

3.	LEGISLAÇÃO APLICÁVEL	1
3.1.	Legislação Ambiental Aplicável.....	2
3.2.	Normas Técnicas Aplicáveis ao Projeto	4
3.3.	Plano de Desenvolvimento Urbano (PDDU) -Salvador	7
3.4.	LOUOS - Lei de Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo de Salvador - Lei Nº9.148/2016 (Em Vigor).....	35
3.5.	Partes a LOUOS Relativas Às Restrições de Usos.....	59

LISTA DE QUADROS

QUADRO 3-1 – Dispositivos legais	2
QUADRO 3-2 – Algumas NBRs da construção civil.....	5

3. LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Neste item será apresentado o conjunto de leis ambientais e regulamentos, nos níveis federal, estadual e municipal, verificando sua compatibilização com o empreendimento proposto.

3.1. Legislação Ambiental Aplicável

A seguir apresenta-se a síntese dos diplomas legais elencados na sequência das esferas de competência federal, estadual e municipal (**QUADRO 3-1**).

QUADRO 3-1 – Dispositivos legais.

DISPOSITIVO LEGAL	EMENTA
ESFERA FEDERAL	
Constituição Federal/1988	Dispõe sobre a Constituição da República Federativa do Brasil.
Lei nº 3.924/1961	Dispõe sobre os monumentos arqueológicos e pré-históricos.
Lei nº 5.197/1967	Lei de Fauna.
Lei nº 6.938/1981	Lei da Política Nacional do Meio Ambiente.
Lei nº 6.766/1979	Dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano.
Lei nº 9.433/1997	Instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos.
Lei nº 9.605/1998	Lei de Crimes Ambientais.
Lei nº 9.984/2000	Dispõe sobre a criação da Agência Nacional de Águas – ANA.
Lei nº 10.257/2001	Estatuto da Cidade.
Lei nº 11.124/2005	Dispõe sobre o Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social - SNHIS, cria o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social - FNHIS e institui o Conselho Gestor do FNHIS.
Lei nº 11.445/2007	Estabelece diretrizes nacionais para o Saneamento Básico.
Lei nº 11.977/2009	Dispõe sobre o Programa Minha Casa, Minha Vida.
Decreto nº 7.217/2010	Regulamenta a Lei nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007, que estabelece diretrizes nacionais para o saneamento básico, e dá outras providências.
Lei nº 12.305/2010	Institui a Política Nacional de Resíduos Sólidos.
Lei Complementar nº 140/2011	Dispõe sobre a repartição de competência entre os entes federados.
Lei nº 12.651/2012	Dispõe sobre a proteção da vegetação nativa (Novo Código Florestal).
Lei nº 12.727/2012	Altera a Lei nº 12.651/2012 (Novo Código Florestal).
Lei nº 12.587/2012	Institui diretrizes da política Nacional de Mobilidade Urbana.
Decreto nº 99.274/1990	Regulamenta a Política Nacional de Meio Ambiente.
Decreto nº 6.514/2008	Dispõe sobre as infrações e sanções administrativas ao meio ambiente.
Resolução CONAMA nº 01/86	Estabelece diretrizes gerais para a Avaliação do Impacto Ambiental.

DISPOSITIVO LEGAL	EMENTA
Resolução CONAMA n° 237/1997	Dispõe sobre o licenciamento ambiental.
Resolução CONAMA n° 307/2002	Estabelece diretrizes, critérios e procedimentos para a gestão dos resíduos da construção civil.
Resolução CONAMA n° 357/2005	Dispõe sobre a classificação dos corpos de água e diretrizes ambientais para o seu enquadramento, bem como estabelece as condições e padrões de lançamento de efluentes.
Resolução CONAMA n° 369/2006	Dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente-APP.
Instrução Normativa IBAMA n° 146/2007	Estabelece os critérios para procedimentos relativos ao manejo de fauna silvestre.
Instrução Normativa IBAMA n° 179/2008	Definir as diretrizes e procedimentos para destinação dos animais da fauna silvestre nativa e exótica.
Resolução n° 448/2012	Altera os arts. 2º, 4º, 5º, 6º, 8º, 9º, 10 e 11 da Resolução n° 307/2002.
Portaria MMA n° 443/2014	Lista das espécies da flora brasileira ameaçada de extinção.
Portaria MMA n° 444/2014	Lista das espécies da fauna brasileira ameaçadas de extinção.
Portaria N° 375/2018	Institui a Política de Patrimônio Cultural Material do Iphan e dá outras providências.
Instrução Normativa n° 001/2015	Estabelece procedimentos administrativos a serem observados pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional nos processos de licenciamento ambiental dos quais participe.
Resolução CONAMA n° 491/18	Dispõe sobre padrões de qualidade do ar.
Resolução CONAMA n° 001/90	Dispõe sobre a emissão de ruídos, em decorrência de quaisquer atividades industriais, comerciais, sociais ou recreativas, determinando padrões, critérios e diretrizes.
ESFERA ESTADUAL	
Lei n° 3.163/1973	Cria o Conselho Estadual de Meio Ambiente (CEPRAM)
Lei n° 6.529/1993	Modificou a composição do Conselho Estadual de Meio Ambiente (CEPRAM)
Lei n° 10.431/2006	Instituiu a Política de Meio Ambiente e de Proteção da Biodiversidade do Estado da Bahia
Lei n° 11.172/2008	Instituiu a Política de Saneamento Básico do Estado da Bahia
Lei n° 11.612/2009	Instituiu a Política Estadual de Recursos Hídricos
Lei n° 12.212/2011	Alterou a denominação do órgão ambiental estadual, criando o Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA)
Lei n° 12.932/2014	Institui a Política Estadual de Resíduos Sólidos
Lei n° 12.377/2011	Alterou dispositivos da Lei n° 10.431/2006
Decreto n° 14.024/2012	Regulamentou a Lei n° 10.431/2006
Decreto n° 14.032/2012	Alterou o Regulamento da Lei n° 10.431/2006

DISPOSITIVO LEGAL	EMENTA
Portaria INEMA nº 11.292/2016	Define os documentos e estudos necessários para requerimento junto ao INEMA dos atos administrativos para regularidade ambiental de empreendimentos e atividades no Estado da Bahia, revoga a Portaria INEMA nº 8578/2014 e dá outras providências.
ESFERA MUNICIPAL	
LEI Nº 8.915/2015	Dispõe sobre a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; institui o Cadastro Municipal de Atividades Potencialmente Degradadoras e Utilizadoras de Recursos Naturais - CMAPD e a Taxa de Controle e Fiscalização Ambiental - TCFA, no Município de Salvador, e dá outras providências.
Lei nº 9.148/2016	Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo do Município de Salvador e dá outras providências.
Lei s/nº 2016	Dispõe sobre a Lei Orgânica do Município de Salvador. Edição consolidada até a Emenda nº 34 Salvador – janeiro de 2016.
Lei nº 9069/2016	Política Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador.
Lei nº 9.281/2017	Institui normas relativas à execução de obras e serviços do Município do Salvador, e dá outras providências.
Lei nº 9374/2018	Institui a Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador, institucionaliza as determinações do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador e dá outras providências.
Decreto nº 29.929	Institui o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de Salvador - PLANMOB Salvador.
Decreto nº 29.921/2018	Regulamenta os dispositivos da Lei Municipal nº 8.915, de 26 de setembro de 2015, que dispõe sobre a Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável e institui o Cadastro Municipal de Atividades Potencialmente Degradadoras e Utilizadoras de Recursos Naturais -CMAPD, no Município de Salvador, e dá outras providências, e define na Seção IV do Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

3.2. Normas Técnicas Aplicáveis ao Projeto

NBR é uma sigla para Norma Brasileira, emitida e divulgada pela ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), podendo ser chamada também de ABNT NBR.

As NBRs da construção civil são um conjunto de normas técnicas definidas por especialistas do segmento, com consentimento de profissionais da área. Por terem sido aprovadas por uma entidade privada sem fins lucrativos, neste caso a ABNT, as NBR não têm, no geral, força de lei. O **QUADRO 3-2** apresenta algumas NBRs relacionadas à construção civil.

QUADRO 3-2 – Algumas NBRs da construção civil.

Acústica
NBR 10151 – “Acústica – Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade – Procedimento”.
NBR 10152 – “Níveis de ruído para conforto acústico – Procedimento”.
NBR 12179 – “Tratamento acústico em recintos fechados – Procedimento”.
Solos e Fundações
NBR 6122 – “Projeto e execução de fundações”.
NBR 6497 – “Levantamento geotécnico”.
NBR 8044 – “Projeto geotécnico – Procedimento”.
NBR 11682 – “Estabilidade de encostas”.
NBR 13441 – “Rochas e solos – Simbologia”.
NBR 16258 – “Estacas pré-fabricadas de concreto — Requisitos”.
NBR 19286 – «Muros em solos mecanicamente estabilizados – Especificação”.
Alvenaria estrutural
NBR 15961-1 – “Alvenaria estrutural — Blocos de concreto – Projeto”.
NBR 15812-1 – “Alvenaria estrutural — Blocos cerâmicos – Projetos”.
Proteção e combate a incêndio
NBR 9077 – “Saídas de emergência em edifícios”. 2002
NBR 11742 – “Porta corta-fogo para saída de emergência”. 2003
NBR 11785 – “Barra antipânico – Requisitos”. 1997
NBR 13434-1 – “Sinalização de segurança contra incêndio e pânico – Princípios de Projeto”.
NBR 13434-2 – “Sinalização de segurança contra incêndio e pânico – Símbolos e suas formas, dimensões e cores”.
NBR 13434-3 – “Sinalização de segurança contra incêndio e pânico – Requisitos e métodos de ensaio”.
NBR 13768 – “Acessórios destinados à porta corta-fogo para saída de emergência – Requisitos”.
NBR 14100 – “Proteção contra incêndio – Símbolos gráficos para projeto”.
Segurança no trabalho
NBR 6494 – “Segurança nos andaimes”.
NBR 7195 – “Cores para segurança”.
NBR 7678 – “Segurança na execução de obras e serviços de construção”.
NBR 12284 – “Áreas de vivência em canteiros de obras – Procedimento”.
NBR 12543 – “Equipamentos de proteção respiratória – Terminologia”.
NBR 14280 – “Cadastro de acidente do trabalho – Procedimento e classificação”.
NBR 15595 – “Acesso por corda - Procedimento para aplicação do método”
Resíduos na construção civil
NBR 15112 – “Resíduos da construção civil e resíduos volumosos - Áreas de transbordo e triagem - Diretrizes para projeto, implantação e operação”.

NBR 15113 – “Resíduos sólidos da construção civil e resíduos inertes - Aterros - Diretrizes para projeto, implantação e operação”.
NBR 15114 – “Resíduos sólidos da Construção civil - Áreas de reciclagem - Diretrizes para projeto, implantação e operação”.
NBR 15115 – “Agregados reciclados de resíduos sólidos da construção civil - Execução de camadas de pavimentação - Procedimentos”.
NBR 15116 – “Agregados reciclados de resíduos sólidos da construção civil - Utilização em pavimentação e preparo de concreto sem função estrutural – Requisitos”.

Por sua vez, NR é uma sigla estabelecida e divulgada pelo MTE (Ministério do Trabalho e Emprego). Uma vez que o MTE é uma instituição do Poder Público, as Normas Regulamentadoras tem caráter obrigatório.

Trata-se de um conjunto de direcionamentos e procedimentos técnicos referentes à segurança no trabalho. As Normas Regulamentadoras foram definidas e podem ser alteradas, por intermédio do MTE, de acordo com as necessidades da sociedade em geral, indicadores estatísticos, demandas de órgãos fiscalizadores e organizações empresariais.

As principais NRs na construção civil são:

- NR 4: esta norma fala a respeito do Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e em Medicina do Trabalho (SESMT). Seu intuito é proteger a integridade física do trabalhador e favorecer sua saúde no canteiro de obras;
- NR 5: esta NR obriga empresas com 20 colaboradores ou mais a constituir uma CIPA (Comissão Interna de Prevenção de Acidentes);
- NR 6: por sua vez, a NR 6 exige que as construtoras providenciem Equipamentos de Proteção Individual (EPI) para prevenção de riscos e acidentes durante a jornada de trabalho;
- NR 7: obriga as construtoras a adotarem o Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional (PCMSO), para diagnóstico e tratamento de malefícios à saúde ocasionados em função do trabalho;
- NR 8: estipula requisitos técnicos mínimos que as edificações devem apresentar, de modo a garantir a segurança de quem venha a ocupar após a entrega do empreendimento;
- NR 9: Programa de Prevenção de Riscos Ambientais. Tem como intuito proteger a saúde e a integridade física do trabalhador mediante avaliações e controle de riscos no canteiro de obras;
- NR 10: estipula requisitos e condições mínimas de trabalho que estejam relacionados às instalações elétricas, de modo a garantir a integridade do trabalhador;
- NR 12: estabelece referências técnicas e medidas de proteção à saúde e à integridade física do trabalhador que utiliza máquinas e equipamentos.
- NR 15: esta norma trata de atividades e operações insalubres, sendo seu conhecimento de vital importância para evitar possíveis processos trabalhistas;

- NR 16: esta NR trata das atividades consideradas perigosas, com maior risco para a segurança do trabalhador, estabelecendo recomendações de prevenção;
- NR 18: considera as condições e o meio ambiente de trabalho na construção civil;
- NR 26: esta NR define requisitos de sinalização de segurança, orientando a respeito das cores que devem ser usadas no canteiro de obras, de modo a evitar acidentes, identificar equipamento de segurança, entre outras atribuições;
- NR 35: a Norma Regulamentadora 35 está voltada à segurança das atividades profissionais desenvolvidas nas alturas, para minimizar acidentes.

3.3. Plano de Desenvolvimento Urbano (PDDU) -Salvador

Análise de compatibilidade entre o PDDU e território de implantação do VLT e seu entorno imediato.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) de Salvador- Lei Nº 9069/2016, tem como base os fundamentos expressos na Constituição Federal, na Constituição do Estado da Bahia, na Lei Orgânica do Município de Salvador e na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade.

3.3.1. Da Mobilidade Urbana:

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) estabelece no seu artigo 10º os princípios que regem a Política Urbana do Município de Salvador:

- I - a função social da cidade;
- II - a função social da propriedade urbana;
- III - o direito à cidade sustentável;
- IV - a equidade e inclusão racial, social e territorial;
- V - o direito à informação;
- VI - a gestão democrática da cidade.

§1º A função social da cidade no Município de Salvador corresponde ao direito à cidade para todos, compreendendo o direito à terra urbanizada, à moradia, ao saneamento básico, à segurança, à infraestrutura, aos serviços públicos, à mobilidade urbana, ao acesso universal a espaços e equipamentos públicos e de uso público, à educação, à saúde, ao trabalho, à cultura, ao lazer e à produção econômica.

§2º A propriedade urbana cumpre a sua função social quando atende ao princípio do interesse público, expresso na função social da cidade, e obedece às diretrizes fundamentais do ordenamento da cidade, estabelecidas neste Plano Diretor, sendo utilizada para as atividades urbanas permitidas, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

§3o A cidade sustentável corresponde ao desenvolvimento socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando garantir qualidade de vida para as gerações presentes e futuras.

Estabelece ainda os objetivos da Política Urbana do Município de Salvador, conforme artigos seguintes.

“Artigo 11:

I - elevar a qualidade de vida da população soteropolitana, especialmente no que se refere ao acesso à saúde, à educação, à cultura, às oportunidades de trabalho e de renda, à moradia digna, ao saneamento básico, **à mobilidade urbana**, à infraestrutura e aos serviços públicos, de forma a promover a inclusão social, a redução das desigualdades socioespaciais e a superação dos fatores de vulnerabilidade social e territorial que afetam particularmente a maioria negra de Salvador, distribuída nas diferentes regiões da Cidade;

V - garantir, em todos os bairros, o acesso da população aos **equipamentos sociais, à infraestrutura e aos serviços urbanos;**

VI - **expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e priorizar os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;**

Artigo 12:

São diretrizes da Política Urbana do Município:

V - **prioridade para o sistema de transporte coletivo e o uso de energia limpa;**
VII - **expansão da rede de transporte de média e alta capacidade**, consolidando a policentralidade urbana, valorizando os centros já instalados e com infraestrutura, gerando oportunidade para a criação de novas centralidades e promovendo a articulação entre elas;”

Conforme se depreende dos artigos citados acima, o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município de Salvador - PDDU, tem como objetivo e prioridade a melhoria da mobilidade urbana no município, estando o projeto do VLT – Veículo Leve sob monotrilho, compatível com o mesmo nesse aspecto. Ainda quanto a mobilidade urbana, o Plano Diretor Desenvolvimento Urbano – PDDU preconiza no seu artigo 195 e seguintes, que:

Art. 195. A mobilidade urbana decorrente do conjunto organizado e coordenado de modais de transporte que garantem a locomoção de pessoas ou mercadorias no espaço da cidade é efetivada por meio dos Sistemas de Circulação e Transportes, cumprindo a função de articulação intra e interurbana, sendo um dos mais fortes e importantes indutores do desenvolvimento urbano e regional.

Parágrafo único. As conceituações e diretrizes formuladas neste PDDU estão precisamente ajustadas às orientações da Política Nacional de Mobilidade Urbana, determinadas pela Lei Federal no 12.587 de 03 de janeiro de 2012.

Art. 196. O sistema de mobilidade compreende a articulação dos diversos modais de transporte, e suas respectivas infraestruturas, serviços, equipamentos e instalações operacionais, organizados e coordenados de forma a atender a mobilidade de pessoas e o deslocamento de mercadorias no espaço da cidade, visando assegurar a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção de todos

os usuários, em especial, daqueles com deficiência ou com mobilidade reduzida, e vulnerabilidade social, estimulando os diferentes modais a utilizar energia limpa, de forma a contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

Art. 197. A macro estratégia da mobilidade urbana definida nesta Lei tem como objetivo integrar os diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação para o transporte coletivo de passageiros, e que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

Art. 198. São componentes do sistema de mobilidade a infraestrutura e a operação dos serviços de transporte, de forma pública ou privada, relativos a:

- I - subsistema viário e de circulação de veículos;
- II - subsistema de circulação de pedestre;
- III - subsistema cicloviário;
- IV - subsistema de estacionamento de veículos;
- V - subsistema de transporte urbano de passageiros;
- VI - subsistema de transporte de conexão estadual e nacional;
- VII - subsistema dutoviário;
- VIII - subsistema de logística para o transporte de carga;
- IX - subsistema de equipamentos de conexão;
- X - subsistema de gestão do trânsito e transporte.

Art. 199. São consideradas amplitudes de alcance espacial da mobilidade:

- I - abrangência local, correspondente aos deslocamentos realizados dentro de um bairro;
- II - abrangência municipal, correspondente aos deslocamentos realizados entre distintas regiões do Município;
- III - abrangência metropolitana, correspondente aos deslocamentos realizados entre Municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador (RMS);
- IV - abrangência estadual, deslocamentos ocorridos entre Salvador e quaisquer Municípios baianos, que não sejam integrantes da RMS e possuam grande fluxo cotidiano de viagens com a capital;
- V - abrangência interestadual, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros Estados brasileiros;

VI - abrangência internacional, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros países.

Art. 200. Para consolidar a articulação entre os diversos modais dentro do Município, o Poder Executivo Municipal deve elaborar um Plano de Mobilidade de Salvador (PlanMob), com abrangência em todo o tecido urbano, inclusive insular e sua conexão continental, balizados pelas diversas diretrizes formuladas neste PDDU e em estrita coerência com as demais condicionantes urbanísticas determinadas nesta Lei.

§1o O PlanMob deve estar adequado às determinações da Lei Federal no 12.587 de 2012 e suas complementações.

§2o O PlanMob deve estar compatibilizado com outros planos setoriais de transporte da RMS e regionais do Estado da Bahia.

§3o As determinações do PlanMob deverão ser institucionalizadas por nova Lei Municipal específica, complementando este PDDU.

§4o As indicações constantes dos Mapas 04, 05 e 06 do Anexo 03 desta Lei devem ser consideradas como diretrizes básicas para a elaboração do PlanMob.

§5o O PlanMob deve conter, como diretrizes gerais para sua elaboração, aquelas aqui definidas especificamente para cada subsistema que o compõe.

3.3.2. Da Gestão dos Impactos Urbanísticos e Ambientais:

O novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano - PDDU estabelece em seus artigos 314 e 320, os aspectos a serem observados quanto a gestão dos impactos urbanísticos e ambientais causados por empreendimentos e atividades:

“Art. 314. São considerados empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas geradores de impacto aqueles que, por sua característica, porte ou natureza, possam causar impacto ou alteração no ambiente natural ou construído, sobrecarga na capacidade de atendimento de infraestrutura básica e que exijam licenciamento especial por parte dos órgãos competentes do Município.”

“Art. 320. Quando o impacto ambiental previsto corresponder, basicamente, a alterações das características ambientais, culturais, urbanas e sócioeconômicas de vizinhança, os empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas causadoras estarão dispensados de Licença Ambiental, mas estarão sujeitos à avaliação de EIV e seu respectivo Relatório de Impacto de vizinhança por parte do órgão municipal competente, previamente à emissão das licenças ou alvarás e autorizações de construção, ampliação ou funcionamento.”

O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) está previsto no arts. 36 a 38 do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01). A teor do que dispõe o art. 36, cabe a Lei Municipal definir os empreendimentos e atividades, públicos ou privados em área urbana, que dependerão de estudo prévio de impacto de vizinhança para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento, a cargo do Poder Público Municipal. Deve ser elaborado um projeto de lei definindo as atividades e os empreendimentos sujeitos ao

EIV, incluindo o pedido de ampliação e de funcionamento destes como momentos para exigência do EIV. O EIV, por sua vez, consiste em um estudo a ser elaborado pelo empreendedor, enfrentando as questões apontadas pelo Poder Público a serem analisadas, conforme podemos verificar abaixo nos artigos seguintes:

“Art. 36. Lei municipal definirá os empreendimentos e atividades privados ou públicos em área urbana que dependerão de elaboração de estudo prévio de impacto de vizinhança (EIV) para obter as licenças ou autorizações de construção, ampliação ou funcionamento a cargo do Poder Público municipal.

Art. 37. O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;
- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Parágrafo único. Dar-se-á publicidade aos documentos integrantes do EIV, que ficarão disponíveis para consulta, no órgão competente do Poder Público municipal, por qualquer interessado.

Art. 38. A elaboração do EIV não substitui a elaboração e a aprovação de estudo prévio de impacto ambiental (EIA), requeridas nos termos da legislação ambiental.”

O PDDU afirma ainda em seu art. 320, parágrafo 3º, que a Lei de Ordenamento e Uso do Solo – LOUOS deverá detalhar os objetivos do EIV-RIV e definir os seus parâmetros, procedimentos, prazos de análise, competência, conteúdo, e formas de gestão a serem adotadas na sua elaboração, análise e avaliação, compreendendo, no mínimo:

“I – os dados necessários a identificação do uso do solo pretendido;

II – a definição e características de sua área de influência;

III – a avaliação do espaço pretendido, demonstrando sua compatibilidade com o local e com a área de influência, os benefícios e ônus resultantes de sua implantação;

IV – a indicação de medidas corretivas ou compensatórias dos efeitos não desejados.

O EIV deverá contemplar os efeitos positivos e negativos de empreendimentos, atividades e intervenções urbanísticas, conforme parágrafo 4 da mesma Lei, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

I - adensamento populacional e seus efeitos sobre o espaço urbano e a população moradora e usuária da área;

- II - demanda de serviços, equipamentos e infraestruturas urbanas e comunitárias;
- III - alterações no uso e ocupação do solo e seus efeitos na estrutura urbana;
- IV - efeitos da valorização imobiliária;
- V - geração de tráfego e demandas por melhorias e complementações nos sistemas de transporte público e de circulação não motorizada, em especial de bicicletas e pedestres;
- VI - alterações na paisagem e obstrução de marcos visuais significativos para a imagem da cidade;
- VII - geração de ruídos e emissão de resíduos sólidos e de efluentes líquidos e gasosos;
- VIII - conservação do ambiente natural e construído;
- IX - ampliação ou redução do risco ambiental urbano.”

3.3.3. Do Macrozoneamento do Município de Salvador

No título VIII do PDDU, onde trata do ordenamento territorial do Município de Salvador, o capítulo II define e estabelece sobre o macrozoneamento do Município, vejamos:

“Art. 130. O macrozoneamento é o instrumento que define a estruturação do território face às ações estratégicas de desenvolvimento urbano e socioeconômico estabelecidas para o período de vigência do Plano Diretor, configurando-se como referência a ser observada pelo Poder Público e para o controle social.

§1o O macrozoneamento tem por finalidades:

- I - constituir a base espacial dos demais instrumentos do plano diretor e dos objetivos a se alcançar;
- II - conjugar as demandas sociais e econômicas de espaço com as necessidades de conservação do ambiente, de valorização da paisagem urbana e de melhoria dos padrões urbanos;
- III - racionalizar o uso e ocupação do território, em especial dos espaços dotados de melhores condições de infraestrutura ou com previsão para alocação de infraestrutura e serviços no horizonte temporal do Plano, promovendo economias de aglomeração;
- IV - fornecer bases para o dimensionamento e expansão das redes de infraestrutura, e para a implantação de equipamentos e serviços públicos;
- V - estabelecer os objetivos e diretrizes para o uso e ocupação do solo;

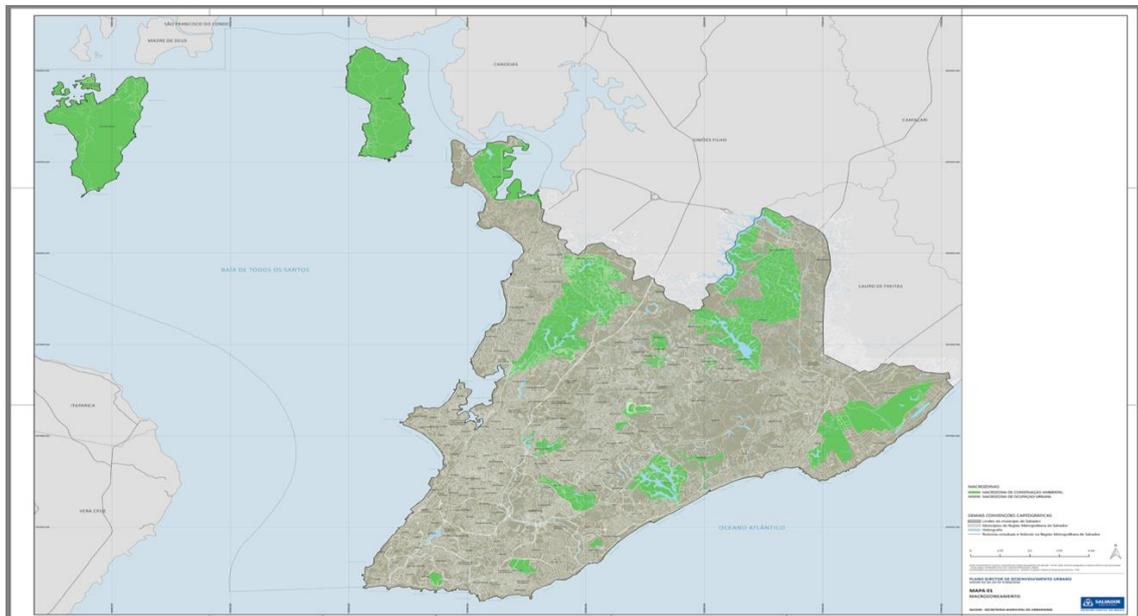
VI - prever a aplicação dos instrumentos jurídico-urbanísticos estabelecidos nos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, regulamentados pelo Estatuto da Cidade e pela Medida Provisória no 2.220/2001.

§2o O território do Município fica dividido em duas macrozonas, delimitadas no Mapa 01 do Anexo 03 desta Lei:

I - Macrozona de Ocupação Urbana;

II - Macrozona de Conservação Ambiental.

De acordo com o anexo 03, MAPA 01 do PDDU, que identifica as Macrozonas do Município de Salvador, no contexto do traçado do monotrilho – VLT, a quase totalidade das áreas fazem parte da Macrozona de Ocupação Urbana e uma pequena parcela faz parteda Macrozona de Conservação ambiental, em compatibilidade com o projeto do VLT.



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/PDDU_MAPA_01_MACROZONEAMENTO.pdf

3.3.4. Das Macroáreas

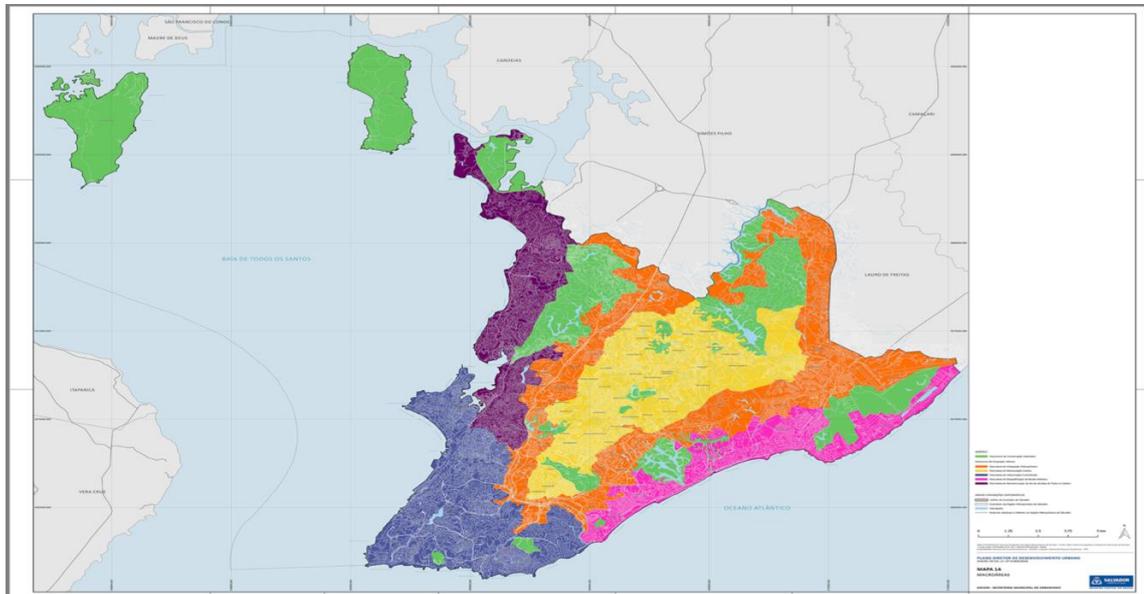
A Macrozona de Ocupação Urbana subdivide-se em 05 (cinco) macroáreas, conforme artigos abaixo:

“Art. 131. A Macrozona de Ocupação Urbana compreende os espaços urbanizados do Município em seus diversos estágios de estruturação, qualificação e consolidação, destinando-se à moradia, ao exercício de atividades econômicas e sociais predominantemente urbanas, comportando níveis diferenciados de densidade populacional e de ocupação do solo.

Parágrafo único. A Macrozona de Ocupação Urbana, de acordo com o estágio de adensamento, a disponibilidade de espaço, a oferta de infraestrutura e serviços, e a capacidade de suporte do meio ambiente, subdivide-se nas seguintes macroáreas, delimitadas no Mapa 01A do Anexo 03 desta Lei:

- I - Macroárea de Integração Metropolitana;
- II - Macroárea Urbanização Consolidada;
- III - Macroárea de Estruturação Urbana;
- IV - Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos;
- V - Macroárea de Requalificação da Borda Atlântica.

Observando os limites das macroáreas estabelecidos pela Lei, podemos concluir através da análise do anexo 03, mapa 1A, que no território objeto do estudo, há um pequeno trecho que faz parte das Macroáreas de Proteção e Recuperação Ambiental, uma parte que corresponde a Macroárea de consolidação urbana, enquanto que a grande maioria da área objeto de estudo corresponde a Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos, todas compatíveis com o projeto do VLT.



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wpcontent/uploads/2016/07/PDDU_MAPA_01A_MACROAREA_S.pdf

A. Quanto a Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos:

“Art. 145. A Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos se define como estratégica para o desenvolvimento urbano de Salvador por sua posição geográfica em relação à Baía de Todos os Santos e à Baía de Aratu, que apresentam condições propícias para atividades náuticas e portuárias e outras relacionadas à economia do mar, mas, também, pela necessidade do resgate urbanístico, econômico e social dos bairros que formam conjuntamente um extenso bolsão de pobreza, no qual são deficitárias as redes de infraestrutura e a provisão de equipamentos e serviços públicos, configurando um quadro de grande vulnerabilidade urbanística e social.

§1o Esta Macroárea compreende o chamado Subúrbio Ferroviário, desde o Lobato até São Tomé de Paripe, e bairros ao sul, localizados na parte alta da Falha Geológica, na região de São Caetano e Pirajá, configurando-se como área predominantemente residencial de padrão horizontal, ainda apresentando vazios intersticiais e abrigando população de baixa e média renda.

§2o As altas densidades populacionais e de ocupação do solo, caracterizada majoritariamente por assentamentos precários, associadas à geomorfologia e geotecnia do sítio, com incidência de solos frágeis inadequados para a ocupação humana, definem situações de risco real e potencial em grande parte deste território.

Art. 146. A Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos tem como objetivo geral reestruturar os espaços ocupados e ainda vazios, com foco em reduzir os quadros de segregação socioespacial, concentração de pobreza, precariedade habitacional, altos índices de violência, baixa oportunidade de emprego, alto grau de degradação ambiental das áreas de preservação e das praias e deficiência de infraestrutura, equipamentos sociais e serviços urbanos.

Art. 147. O ordenamento territorial da Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos tem como estratégias:

I - reestruturação urbana dos bairros da macroárea para fins de regularização urbanística e fundiária, produção de habitação de interesse social e de mercado popular e instalação de novas atividades econômicas, culturais e de lazer;

II - regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários (ZEIS), dotando-os de infraestrutura de saneamento básico, de acessibilidade aos modos de transporte, de equipamentos sociais e de serviços urbanos, estimulando a produção de Habitação de Interesse Social (HIS) e de atividades comerciais e de prestação de serviços, sempre que possível, em parceria com o setor privado;

III - complementação das redes de equipamentos de uso público e de serviços urbanos e ampliação e qualificação dos espaços públicos, de modo a atender aos níveis de demanda existentes e previstos;

IV - fortalecimento das centralidades de Periperi e Paripe e da centralidade linear da Av. Afrânio Peixoto, que conecta vários bairros desta macroárea;

V - consolidação da faixa de orla como espaço para a recreação, esporte e lazer dos moradores da cidade e de turistas, dotando-a de equipamentos de apoio ao uso da praia e à prática de esportes, bem como mobiliário urbano adequado aos espaços e condições ambientais, pontos de apoio para informações e serviços aos frequentadores e visitantes;

VI - regeneração de espaços e edificações com abertura para a frente marítima da Baía de Todos os Santos, contribuindo para a qualificação dos bairros, estimulando a diversidade de usos e a geração de oportunidades de negócios, postos de trabalho e de renda;

VII - consolidação do sistema viário estrutural de suporte ao transporte de média capacidade, mediante a execução de melhoramentos nas estruturas existentes;

VIII - adequação do sistema ferroviário do Subúrbio para o transporte urbano, mediante a substituição das estruturas viárias segregadas e dos comboios pesados por veículos leves sobre trilhos;

IX - implantação e modernização dos terminais hidroviários ao longo da borda marítima e de seu entorno, interligando-os às estações do transporte de média capacidade, visando à integração com as ilhas e com a Baía de Todos os Santos;

X - duplicação da rodovia BA-528, interligando-a à Avenida 29 de Março na intersecção com a rodovia BR-324 e com acesso ao terminal rodoviário de passageiros previsto para Águas Claras, integrado ao Metrô;

XI - implantação de corredor viário estrutural, a ser integrado pelas vias Coutos, Vale do Paraguari, Mané Dendê, Dique de Campinas e Lobato, criando nova conexão dos bairros do Subúrbio com o sistema viário estrutural da cidade;

XII - incentivo ao transporte não motorizado, mediante intervenções urbanísticas para melhoramento da acessibilidade, com a implantação de passeios, ciclovias, bicicletários, eliminação de barreiras e obstáculos, adequação do pavimento, proibição de atividades informais no espaço público destinado ao pedestre e regulamentação dos espaços para estacionamentos e para carga e descarga;

XIII - retomada da estratégia do Centro Náutico da Bahia (CENAB) para o desenvolvimento de um parque produtor de embarcações e equipamentos náuticos, no Subúrbio Ferroviário;

XIV - conservação das áreas integrantes do SAVAM, especialmente as Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN) da Bacia do Cobre, do Vale do Paraguari e de Aratu, e das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) de Plataforma, Nossa Senhora da Escada, Pirajá e São Thomé de Paripe, com a preservação da qualidade ambiental e dos atributos culturais;

XV - monitoração e fiscalização dos processos de ocupação irregular de áreas inadequadas para a ocupação humana, principalmente áreas de risco, aquelas ambientalmente frágeis e também as destinadas ao uso e gozo público;

XVI - ordenamento das atividades informais, criando ou requalificando espaços e equipamentos públicos para acolhimento, mediante capacitação dos ambulantes, formalização e disciplinamento do exercício das atividades;

XVII - implantação do Memorial da Cultura Negra integrado ao Parque Metropolitano de Pirajá/ São Bartolomeu, preservando e valorizando a herança cultural africana e as práticas religiosas do Candomblé;

XVIII - estímulo a projetos, programas e ações que visem potencializar as transformações urbanísticas e ambientais desejadas na macroárea.

Art. 148. Na Macroárea de Reestruturação da Borda da Baía de Todos os Santos aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta Lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I - regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano e demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

II - Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS);

III - outorga onerosa do direito de construir;

IV - Transferência do Direito de Construir (TRANSCON);

V - direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de equipamentos sociais de cultura, saúde, esportes e lazer;

VI - desapropriação urbanística e por zona;

VII - concessão urbanística;

III - Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV-RIV).

B. Quanto a Macroárea de Urbanização Consolidada:

“Art. 137. A Macroárea de Urbanização Consolidada se define estrategicamente como território material e simbólico das relações sociais, econômicas e políticas que construíram, interna e externamente, a imagem e a identidade de Salvador como metrópole, compreendendo os bairros mais tradicionais que evoluíram radialmente a partir do Centro Antigo até ocupar a ponta da península na qual está implantada a Cidade, entre a Baía de Todos os Santos e o Oceano Atlântico.

§1o Nesta Macroárea predominam bairros com condições satisfatórias de infraestrutura, dotados de equipamentos e serviços urbanos, nos quais se concentram atividades diversificadas, com significativa oferta de postos de trabalho.

§2o Os padrões de uso e ocupação do solo são bastante heterogêneos, coexistindo estruturas remanescentes de ocupação antiga, espaços regularmente planejados e urbanizados, cujas edificações atendem às normas impostas pela municipalidade, e ocupações espontâneas de população de baixa renda, em geral precárias e consolidadas com alta densidade populacional e de área construída.

Art. 138. A Macroárea de Urbanização Consolidada tem como objetivo geral assegurar a sua vitalidade por meio de políticas de valorização da sua diversidade social e cultural, dos espaços urbanizados, do patrimônio edificado, da paisagem e das manifestações culturais, mantendo-a atrativa para a moradia e para as atividades econômicas, em especial o turismo, otimizando os investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura, serviços e equipamentos urbanos.

Art. 139. O ordenamento territorial da Macroárea de Urbanização Consolidada tem como estratégias:

I - valorização dos espaços urbanizados por meio de ações capazes de possibilitar a renovação urbanística e evitar a desvalorização imobiliária, a degradação física e social dos bairros comerciais e residenciais e a subutilização dos investimentos públicos e privados já realizados em habitação, infraestrutura e equipamentos urbanos;

II - estímulo ao adensamento populacional nos locais onde for possível dar melhor aproveitamento à infraestrutura existente, de forma conciliada com a manutenção da qualidade ambiental urbana e com a capacidade da rede viária e de transporte;

III - dinamização das centralidades já estruturadas ou potenciais, fortalecendo o seu papel enquanto espaços de concentração das atividades urbanas, de oportunidades de negócios, de trabalho e de geração de renda, e de atendimento às demandas sociais por serviços diversificados;

IV - incentivo à diversidade de usos em todos os bairros da macroárea, garantida a convivência equilibrada entre usos residenciais e não-residenciais, com prioridade para usos mistos no pavimento térreo das edificações, especialmente nas centralidades e nos eixos de revitalização e transformação urbana, estimulando a fruição pública;

V - integração dos assentamentos precários (ZEIS) à cidade, em especial no tocante à mobilidade, prevenção de riscos e acesso aos diversos serviços e bens urbanos, por meio de ações de regularização urbanística e fundiária que contemplem as demandas básicas da população residente;

VI - ampliação e requalificação dos equipamentos públicos existentes, por meio de intervenções urbanísticas que promovam a sua articulação espacial aos padrões adequados de mobilidade e acessibilidade, amplificando a integração com os espaços abertos públicos;

VII - ampliação da mobilidade em toda a macroárea por meio da implantação e operação de sistemas de transporte de passageiros de alta e média capacidade, apoiados na rede viária estrutural, e de sistemas de conexão dos diferentes modais, motorizados ou não, de modo a possibilitar, inclusive, a articulação das cumeadas dos altiplanos densamente ocupados aos vales onde estão localizados os corredores de transporte;

VIII - implantação de sistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade no corredor Av. Antônio Carlos Magalhães/Av. Juracy Magalhães/Av. Vasco da Gama, com integração intermodal com o Metrô no Terminal da Lapa;

IX. implantação de sistema de transporte coletivo de passageiros de média capacidade para integração da Calçada com a Península de Itapagipe, com o Comércio;

X - fortalecimento do Centro Antigo como território estratégico para o desenvolvimento de Salvador, por meio da recuperação e valorização da sua qualidade ambiental e urbanística, da preservação do patrimônio histórico, cultural e humano, da manutenção e ampliação dos usos institucionais públicos e privados, do incentivo ao uso habitacional e da implantação de ações estratégicas na área da cultura, da economia criativa e do turismo;

XI - requalificação dos espaços degradados, ou em processo de degradação, mediante transformações urbanísticas estruturais, de forma conciliada com a legislação ambiental e de proteção do patrimônio histórico e cultural, e por meio de projetos estruturadores, como o Centro Administrativo Municipal na Cidade Alta, com a realização de retrofit em imóveis ociosos ou subutilizados;

XII - promoção de incentivos para a restauração das edificações de valor histórico e arquitetônico, requalificando-as para usos diversificados, inclusive residenciais, compatíveis com a natureza de bens preservados;

XIII - atração de empreendimentos ligados à cultura, à economia criativa e ao turismo, por meio de incentivos fiscais, visando à recuperação e requalificação de antigos solares, trapiches, fortes, mercados e cineteatros reconhecidos pela população como inerentes à sua experiência de cidade;

XIV - revitalização dos bairros tradicionais do Centro Antigo, promovendo o readensamento populacional com diversidade social para melhor aproveitamento da infraestrutura instalada e equilíbrio da relação entre oferta de empregos e moradia;

XV - incorporação do território negro da Liberdade à dinâmica da economia de Salvador, enquanto polo de produção cultural e da economia criativa, associada à matriz africana, especialmente no que diz respeito à moda, ao design, à música e à dança;

XVI - incentivo à renovação urbanística de bairros tradicionais da macroárea, como Graça, Vitória, Barra, Brotas, Federação, Rio Vermelho, Ribeira, Bonfim e Liberdade, estabelecendo o diálogo entre novas e antigas estruturas, com a preservação das identidades e especificidades locais e a manutenção ou promoção da qualidade urbana;

XVII - fortalecimento da dinâmica urbana da Barra e dos bairros da Orla Atlântica de Salvador, território estratégico para o desenvolvimento da Cidade, mediante o incentivo à implantação de atividades econômicas diversificadas, requalificação dos espaços públicos, recuperação ou substituição de imóveis degradados, adequação da mobilidade urbana, promoção da acessibilidade universal e proteção ao uso residencial e dos usos conexos de apoio à moradia;

XVIII - manutenção da qualidade urbana dos bairros mais novos desta macroárea, como Pituba e Itaigara, assegurando densidades compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura instalada, notadamente quanto ao sistema viário de acesso local, em face ao crescimento da taxa de motorização e o conseqüente aumento da produção de viagens motorizadas;

XIX - reestruturação das áreas de entorno das estações do Metrô nos bairros de Brotas e Nazaré, mediante intervenções urbanísticas na microacessibilidade e incentivo à renovação dos usos existentes, favorecendo usos residenciais de alta densidade populacional e a localização de equipamentos voltados a grandes demandas de público, apoiados no sistema de transporte de alta capacidade;

XX - execução de política de requalificação de toda a faixa costeira da Cidade Baixa, contemplando a abertura visual e urbanística para a Baía de Todos os Santos, por meio da ampliação de acessos ao mar com novos mirantes e espaços de convivência, terminais turísticos, marinas e centros náuticos;

XXI - reinserção das áreas obsoletas do Porto de Salvador à vida urbana da Cidade, mediante a reconversão desses espaços, visando à modernização do terminal turístico de passageiros do Porto de Salvador, o desenvolvimento de atividades culturais, náuticas e de lazer, e a abertura dos visuais para o mar da Baía de Todos os Santos;

XXII - conservação das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, promovendo o acesso e o uso sustentável dos espaços públicos abertos integrantes do SAVAM, bem como a integridade dos territórios associados à matriz cultural africana, como os Terreiros de Candomblé, nas encostas da Av. Vasco da Gama e suas comunidades integradas aos bairros negros do Engenho Velho da Federação e Engenho Velho de Brotas;

XXIII - promover a reestruturação da área do entorno do Dique de Tororó e da Arena Fonte Nova, incorporando Engenho Velho de Brotas, Boa Vista de Brotas, Galés, Fazenda Garcia, Barris, Tororó, Nazaré e Saúde, fazendo uso de instrumentos da política urbana previstos nesta Lei.

Art. 140. Na Macroárea de Urbanização Consolidada aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de política urbana, dentre os previstos nesta Lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I - operação urbana consorciada;

II - regularização fundiária compreendendo: usucapião especial de imóvel urbano e demarcação urbanística e legitimação de posse, concessão de direito real de uso e concessão de uso especial para fins de moradia;

III - zonas especiais de interesse social (ZEIS);

IV - outorga onerosa do direito de construir;

V. outorga onerosa de alteração de uso em zonas predominantemente residenciais;

VI - parcelamento, edificação ou utilização compulsórios;

VII - transferência do direito de construir (TRANSCON);

VIII - direito de preferência, para a aquisição de terrenos para implantação de equipamentos urbanos, em especial, os relacionados à atividade de transporte, equipamentos sociais de educação, cultura, saúde, esportes e lazer;

IX - concessão urbanística;

X - desapropriação;

XI - estudo de impacto de vizinhança (EIV-RIV).

C. Quanto a Macrozona de Conservação Ambiental:

Art. 153. A Macrozona de Conservação Ambiental é integrada por ecossistemas de interesse ambiental e por áreas destinadas à proteção, preservação, recuperação ambiental e ao desenvolvimento de usos e atividades sustentáveis. Compreende as ilhas na Baía de Todos os Santos, as áreas de proteção rigorosa das APA, os parques urbanos, as áreas indicadas para Unidades de Conservação ambiental e pequenos ecossistemas de espécies endêmicas remanescentes no território municipal.

Parágrafo único. Nesta Macrozona, os usos e a ocupação do solo estão subordinados à necessidade de manter ou restaurar a qualidade do ambiente natural e respeitar a fragilidade dos elementos que o constituem.

Art. 154. Integram a Macrozona de Conservação Ambiental:

I - as Áreas de Proteção Ambiental (APA), instituídas no território de Salvador pelo Governo do Estado da Bahia;

II - áreas, indicadas nesta Lei, passíveis de constituírem Unidades de Conservação (UC) de uso sustentável ou de proteção integral, de acordo com seus atributos, atendendo aos critérios de classificação e enquadramento do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC);

III - as áreas correspondentes aos parques urbanos, conforme definição do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM).

Parágrafo único. O enquadramento de novas áreas deverá realizar-se mediante estudos ambientais específicos, em conformidade com as diretrizes, normas e procedimentos estabelecidos pela legislação ambiental vigente.

Art. 155. A Macrozona de Conservação Ambiental tem como objetivo geral assegurar a preservação dos ecossistemas e das áreas de interesse ambiental, especialmente os mananciais, promovendo o desenvolvimento econômico e social sustentável do território e das comunidades.

Art. 156. O ordenamento territorial da Macrozona de Conservação Ambiental tem como objetivos específicos:

I - compatibilizar a legislação municipal com as diretrizes do zoneamento ambiental de cada APA, especialmente nos subespaços em que o zoneamento remete ao Município a definição de critérios e restrições de uso e ocupação do solo;

II - construir instrumentos capazes de viabilizar políticas ambientais a serem consideradas nas estratégias do desenvolvimento urbano, conciliando crescimento econômico, desenvolvimento social e conservação ambiental;

III - validar e aprimorar o Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural – SAVAM como um instrumento importante para a reversão do quadro progressivo de degradação ambiental, que pode comprometer as possibilidades de negócios e qualidade de vida das gerações futuras;

IV - articular os objetivos e diretrizes da Política e do Plano Municipal de Meio Ambiente que identificam a importância da conservação das áreas, as quais, reconhecidamente, contribuem para a qualidade ambiental e para melhoria dos padrões urbanos de uso e ocupação do território;

V - apoiar a preservação das manifestações culturais locais de matriz africana, rural e indígena, e suas relações com o meio ambiente, enquanto instrumentos de preservação, consciência e educação ambiental;

VI - definir indicadores ambientais que orientem a conservação, a preservação e possível ocupação dessas áreas, objetivando sua consolidação de forma sustentável através da valorização social com espaços de lazer, de cultura, de qualidade ambiental, de preservação de espécies nativas, conservação de ecossistemas, de mananciais e das áreas remanescentes de dunas;

VII - incorporar as Ilhas de Maré, dos Frades e de Bom Jesus dos Passos ao desenvolvimento urbano e metropolitano de Salvador, promovendo a melhoria da mobilidade da população moradora dessas localidades, em especial da locomoção das crianças às escolas, aos serviços de

saúde, promoção de funções diversificadas de moradia, lazer e serviços, potencializando seu caráter ambiental e turístico;

VIII - incentivar o desenvolvimento de polos ecoturísticos nas ilhas de Maré, Frades e Bom Jesus dos Passos, associando a preservação ambiental ao desenvolvimento turístico sustentável, pelo aproveitamento de atividades de pesca e artesanato;

IX - promover ações de conservação dos poucos remanescentes de manguezais, a exemplo do Passa Vaca, fortemente pressionados pela ocupação urbana, como marcos de um passado quando eram abundantes nos estuários dos rios;

X - promover ações de preservação da cobertura vegetal ainda presente na Macrozona como elementos importantes para a qualidade ambiental da cidade, já que interferem diretamente sobre a permeabilidade dos solos, minimiza os processos erosivos sobre os cursos d'água e os mananciais de abastecimento;

XI - estabelecer instrumentos de controle do uso e ocupação do solo, de modo a controlar o adensamento populacional em áreas remanescentes de Mata Atlântica nas bacias hidrográficas, onde se refletem claramente as dinâmicas populacionais da cidade, mais expressivas nas proximidades da Represa de Ipitanga, com ameaças aos fragmentos ainda existentes;

XII - viabilizar ações articuladas e efetivas entre a Prefeitura e o Governo do Estado, responsável pelas APA, de modo a mitigar os problemas gerados por projetos geradores de impactos negativos sobre essas áreas de proteção;

XIII - garantir a conservação das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, integrantes do SAVAM;

XIV - reestruturar e qualificar o transporte náutico, de modo a melhor articular os bairros do Subúrbio e Ilhas, passando a integrar a futura Rede Única de Transporte Coletivo da cidade;

XV - consolidar o Subsistema de Áreas de Valor Urbano Ambiental como espaços públicos ou privados, dotados de atributos materiais e/ou simbólicos relevantes do ponto de vista ambiental e/ou cultural, significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental, para a conservação da memória local, das manifestações culturais e também para a sociabilidade no ambiente urbano;

XVI - incentivar o turismo de base comunitária, especialmente nas Ilhas e na região do vetor Ipitanga, gerando emprego e renda e garantindo a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental;

XVII - controlar o processo de ocupação irregular, por meio de planos e projetos desenvolvidos com ampla participação das comunidades envolvidas, privilegiando a melhoria das condições de moradia, a preservação das relações de vizinhança e a adoção de política de ordenamento consequente com os padrões de uso e ocupação do solo, adequados a cada caso, inclusive com a produção de HIS e HMP, conforme o caso;

XVIII - implementar as diretrizes contidas no Plano Urbanístico e Ambiental do Vektor Ipitanga, em especial aquelas relacionadas aos padrões de uso e ocupação do território, de maneira mais equilibrada frente aos valores sociais, culturais e ambientais da área.

Art. 157. São objetivos específicos para as áreas integrantes da Macrozona de Conservação Ambiental ainda não institucionalizadas por lei específica como Unidades de Conservação:

I - conservar a cobertura vegetal dos cursos d'água, a morfologia e as características do solo, bem como proteger as espécies da fauna e flora representativas da biodiversidade do ambiente;

II - intensificar a fiscalização, de modo a evitar ocupações irregulares e o comprometimento dos recursos ambientais;

III - elaborar estudos técnicos e audiências públicas, nos termos requeridos pela legislação ambiental vigente, para enquadramento e institucionalização das áreas numa das categorias previstas no SNUC, de modo a atender às necessidades específicas de conservação de acordo com seus atributos ambientais e características de propriedade e utilização.

Parágrafo único. Os procedimentos para a criação de unidades de conservação atenderão ao disposto na Lei Municipal nº 8.915, de 25 de setembro de 2015 (Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável), e na legislação federal, notadamente a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000 (Lei do SNUC).

Art. 158. São objetivos específicos da Macrozona Conservação Ambiental, nos casos de áreas já ocupadas, localizadas nas Unidades de Conservação:

I - manter a densidade populacional e de ocupação do solo em níveis compatíveis com a sustentabilidade do ambiente e restringir usos que possam comprometer a qualidade ambiental da área ou de espaços vizinhos de relevante valor ecológico;

II - elevar os padrões de qualidade dos assentamentos precários ou implantados indevidamente nas imediações de áreas de relevante valor ambiental;

III - promover a recuperação ambiental, com a promoção de usos que possam ser compatibilizados com a sustentabilidade ambiental da área;

IV - estabelecer densidades populacionais e de ocupação do solo compatíveis com o uso sustentável da área, nos casos de áreas de interesse ambiental passíveis de ocupação;

V - compatibilizar os planos de parcelamento do solo e os projetos de urbanização com a conservação das áreas de preservação permanente, em especial das faixas de proteção à rede hídrica;

VI - vedar usos que possam comprometer o meio ambiente pela descarga de efluentes líquidos ou gasosos ou disposição de resíduos sólidos sem tratamento adequado.

Art. 159. Na Macrozona de Conservação Ambiental aplicam-se prioritariamente os seguintes instrumentos de Política Urbana, entre aqueles previstos por esta Lei e facultados pelo Estatuto da Cidade:

I - zoneamento ambiental;

II - instituição de Unidades de Conservação;

III - Transferência do Direito de Construir (área de origem de TRANSCON);

IV - incentivos fiscais e financeiros para a conservação das unidades;

V - direito de preferência;

VI - desapropriação urbanística e por zona;
VII - pagamento por serviços ambientais.”

3.3.5. Das Zonas de Uso

O município de Salvador foi dividido em zonas de uso dentro das Macrozonas e Macroáreas, conforme veremos abaixo:

“Art. 160. A divisão do território do Município de Salvador em zonas de uso deve observar os objetivos, definidos nesta Lei para as Macrozonas e Macroáreas.

Art. 161. O Município de Salvador, compreendendo as macrozonas e as macroárea, atendendo às diferentes especificidades do território, fica dividido nas seguintes zonas de uso:

I - ZPR – Zona Predominantemente Residencial;

II - ZEIS – Zona Especial de Interesse Social;

III - ZCMe – Zona Centralidade Metropolitana;

IV - ZCMu – Zona Centralidade Municipal;

V - ZCLMe – Zona Centralidade Linear Metropolitana;

VI - ZCLMu – Zona Centralidade Linear Municipal;

VII - ZUSI – Zona de Uso Sustentável nas Ilhas;

VIII - ZIT – Zona de Interesse Turístico;

IX - ZDE – Zona de Desenvolvimento Econômico;

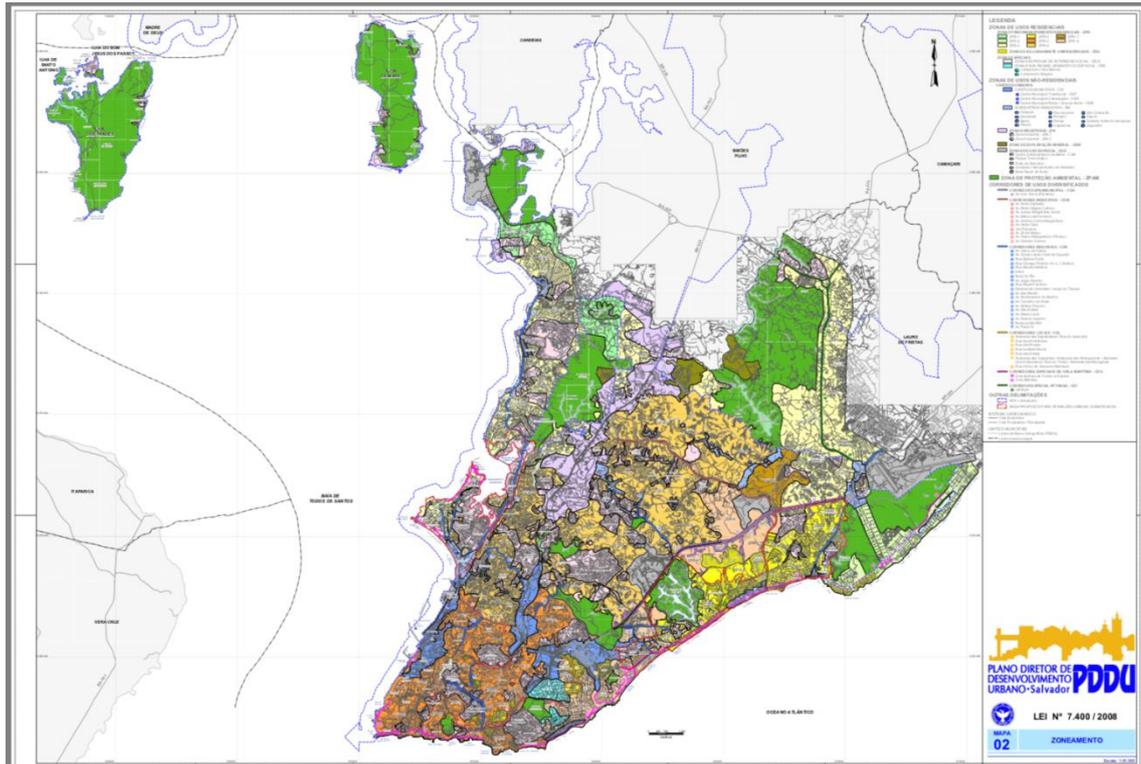
X - ZEM – Zona de Exploração Mineral;

XI - ZUE – Zona de Uso Especial;

XII - ZPAM – Zona de Proteção Ambiental.

Art. 162. Nas áreas onde houver parcelamentos aprovados pela Prefeitura com restrições convencionais através de Termo de Acordo e Compromisso (TAC), prevalecem sobre este as disposições de dimensionamento de lote e de uso e ocupação do solo das zonas de uso em que se localizem, observadas as disposições desta Lei e da LOUOS, exceto os loteamentos Itaigara e Vela Branca, onde as regras estabelecidas nos respectivos Termos de Acordo e Compromisso (TAC) prevalecem sobre o zoneamento de uso previsto nesta Lei e na LOUOS.

Quanto a identificação das zonas de uso dentro do território de implantação do traçado do VLT, conforme mapa de zoneamento do município de Salvador, conferido pelo PDDU de 2008, podemos encontrar zonas predominantemente residenciais e zonas especiais de interesse social, estas, compatíveis com o projeto do VLT.



FONTE: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/mapa02.pdf>

1.1 - Quanto as Zonas Predominantemente Residenciais (ZPR):

Na área objeto do Estudo é possível identificar, de acordo com o Mapa 03 do anexo 03, que o traçado irá abranger áreas que se localizam basicamente em zonas predominantemente residenciais e zonas especiais de interesse social. Quanto as zonas predominantemente residenciais, predominam a ZPR3, de alta densidade construtiva e demográfica, porém, não há qualquer impedimento para o projeto do VLT.

Art. 165. As ZPR são porções do território destinadas ao uso predominantemente uni e multiresidencial, admitindo-se outros usos desde que compatíveis com o uso residencial, de acordo com os critérios e restrições estabelecidos pela LOUOS, sendo classificadas em:

I - ZPR-1, de baixa densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão horizontal, situadas em áreas residenciais consolidadas, dotadas de infraestrutura, mas também em áreas residenciais periféricas inseridas em APA ou em APRN;

II - ZPR-2, de média densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão horizontal e vertical de pequeno e médio porte, situadas em áreas residenciais que contam com diversidade de usos não residenciais;

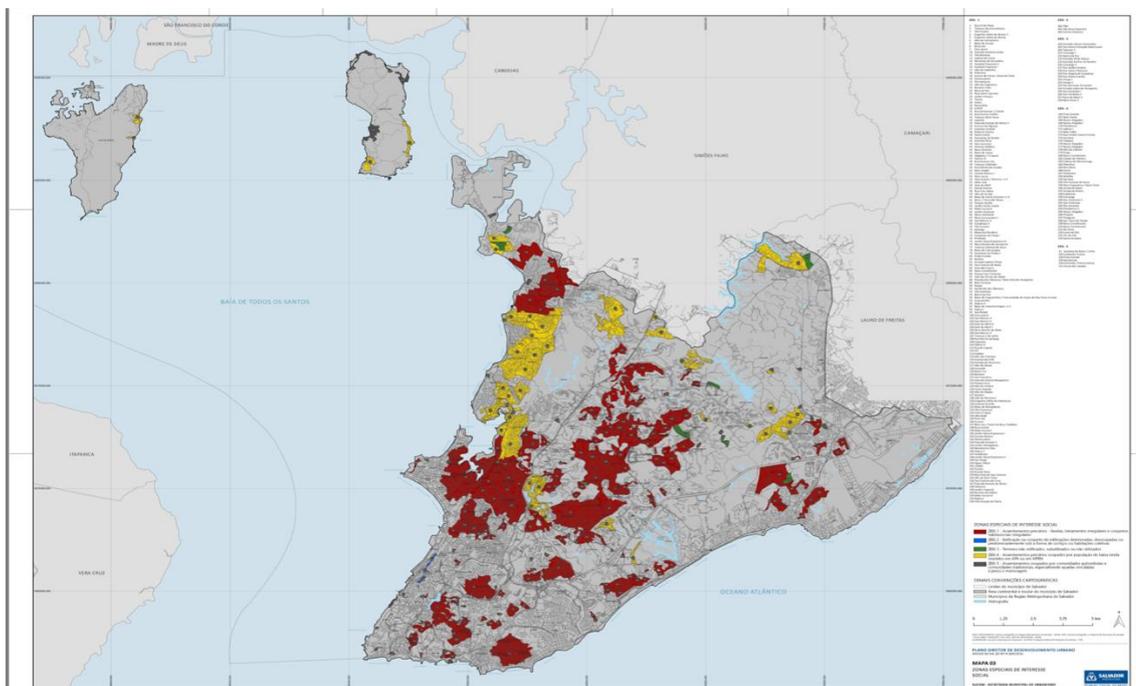
III - ZPR-3, de alta densidade construtiva e demográfica, compreendendo edificações com padrão vertical de grande porte, destinados a usos residenciais, admitindo também usos não residenciais.

§1o Serão enquadradas como ZPR as quadras destinadas à habitação uniresidencial e multiresidencial, tendo como referência o coeficiente de aproveitamento máximo das edificações desses loteamentos para o enquadramento em ZPR-1, ZPR-2 ou ZPR-3, prevalecendo sobre esses loteamentos as regras de uso e ocupação do solo definidas nos respectivos Termos de Acordo e Compromisso, conforme estabelece o art. 162 desta Lei.

§2o Nas ZPR são admitidas edificações com uso misto, com atividades comerciais e de prestação de serviços, desde que com entrada independente do uso residencial.

1.2 Quanto as Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS):

É possível identificar de acordo com o MAPA 03 DO ANEXO 03 do PDDU, no traçado do VLT, a incidência de algumas zonas especiais de interesse social, tais como ZEIS -1, ZEIS – 4 E ZEIS – 5, não havendo incompatibilidade com a implantação do mesmo.



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/SSA_PDDU_MAPA_03_ZEIS.pdf

De acordo com a referida legislação as zeis se classificam da seguinte forma:

“Art. 166. As ZEIS são destinadas à regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – e à produção, manutenção ou qualificação da Habitação de Interesse Social (HIS) e Habitação de Mercado Popular (HMP), atendendo às diretrizes estabelecidas no Capítulo III do Título VI desta Lei, sendo classificadas em:

I - ZEIS-1: correspondente aos assentamentos precários – favelas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares – habitados predominantemente por população de baixa renda e situados em terrenos de propriedade pública ou privada, nos quais haja interesse público em promover a regularização fundiária e produzir HIS e HMP;

II - ZEIS-2: correspondente à edificação ou conjunto de edificações deterioradas, desocupadas ou ocupadas predominantemente sob a forma de cortiços, habitações coletivas, vilas ou filas de casas, localizados em regiões com infraestrutura urbana consolidada, nos quais haja interesse público em promover a regularização edilícia, sua reutilização e a regularização das unidades imobiliárias, destinando-as prioritariamente a HIS e HMP;

III - ZEIS-3: correspondente aos terrenos não edificadas, subutilizados ou não utilizados, nos quais haja interesse público na implantação de HIS e HMP;

IV - ZEIS-4: correspondente aos assentamentos precários ocupados por população de baixa renda, inseridos em APA ou em APRN, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental, considerando a legislação específica vigente;

V - ZEIS-5: correspondente aos assentamentos ocupados por comunidades quilombolas e comunidades tradicionais, especialmente aquelas vinculadas à pesca e mariscagem, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental e medidas necessárias à manutenção de suas tradições e cultura.

§1o As ZEIS e suas respectivas tipologias estão indicadas no Mapa 03 do Anexo 03 desta Lei.

§2o Verificada a necessidade de ajuste de perímetro das ZEIS, quando da elaboração do Plano de Regularização Fundiária, este poderá ser realizado por meio de lei específica.

§3o É permitida a implantação de usos não residenciais nas ZEIS, atendidas as disposições desta Lei.

§4o O Executivo implementará a ZEIS 5 no horizonte de curto prazo, conforme estabelecido no art. 8o desta Lei.

Art. 167. As ZEIS têm como objetivos:

I - promover a regularização fundiária sustentável, levando em consideração as dimensões patrimonial, urbanística e ambiental, dando segurança jurídica da posse da terra e da edificação aos moradores de áreas demarcadas;

II - assegurar as condições de habitabilidade e integrar os assentamentos precários ao conjunto da cidade;

III - incentivar a utilização de imóveis não utilizados e subutilizados para programas habitacionais de interesse social;

IV - permitir a participação e controle social na gestão desses espaços urbanos;

V - promover o respeito às áreas de proteção cultural e ambiental;

VI - flexibilizar os parâmetros urbanísticos com vistas à regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – dos assentamentos precários, cortiços e conjuntos habitacionais.

Art. 168. Atendidos os critérios estabelecidos nesta Lei, novas ZEIS poderão ser enquadradas mediante:

I - indicação do PMH, de planos e projetos específicos ou de programas habitacionais;

II - solicitação de entidade representativa da comunidade interessada, após parecer favorável do órgão de habitação.

§1o O enquadramento e a delimitação de novas ZEIS, por constituírem em alteração do zoneamento do Município, serão feitos, obrigatoriamente, por lei específica.

§2o Nas ZEIS-3, além dos critérios adotados por esta Lei, poderão ser enquadradas as glebas e lotes considerados não edificados, subutilizados e edificações desocupadas nas quais incidem o instrumento do parcelamento, edificação e utilização compulsória.

Art. 169. Nas ZEIS 1, 2, 3 e 4 o licenciamento de edificação nova ou de reforma com mudança de categoria de uso deverá atender à destinação de percentuais mínimos de área construída total para HIS e HMP.

§1o As exigências estabelecidas no caput aplicam-se aos imóveis dotados de área de terreno superior a 1.500 m² (mil e quinhentos metros quadrados), ficando excetuados os imóveis públicos destinados a equipamentos sociais e infraestrutura urbana.

§2o A reforma sem mudança de uso que envolver a demolição ou ampliação de 50% (cinquenta por cento) ou mais do total da área construída no lote será considerada edificação nova para fins de aplicação das exigências estabelecidas no caput deste artigo. “

2. Quanto ao Coeficiente de Aproveitamento:

“Art. 163. Aplicam-se às zonas de uso integrantes do Zoneamento do Município de Salvador, os coeficientes de aproveitamento mínimo, básico e máximo constantes do Quadro 01 do Anexo 02 desta Lei.

Parágrafo único. Coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificada, excluída a área não computável, e a área do lote, podendo ser:

I - básico (CAB), que resulta do potencial construtivo gratuito inerente aos lotes e glebas urbanos;

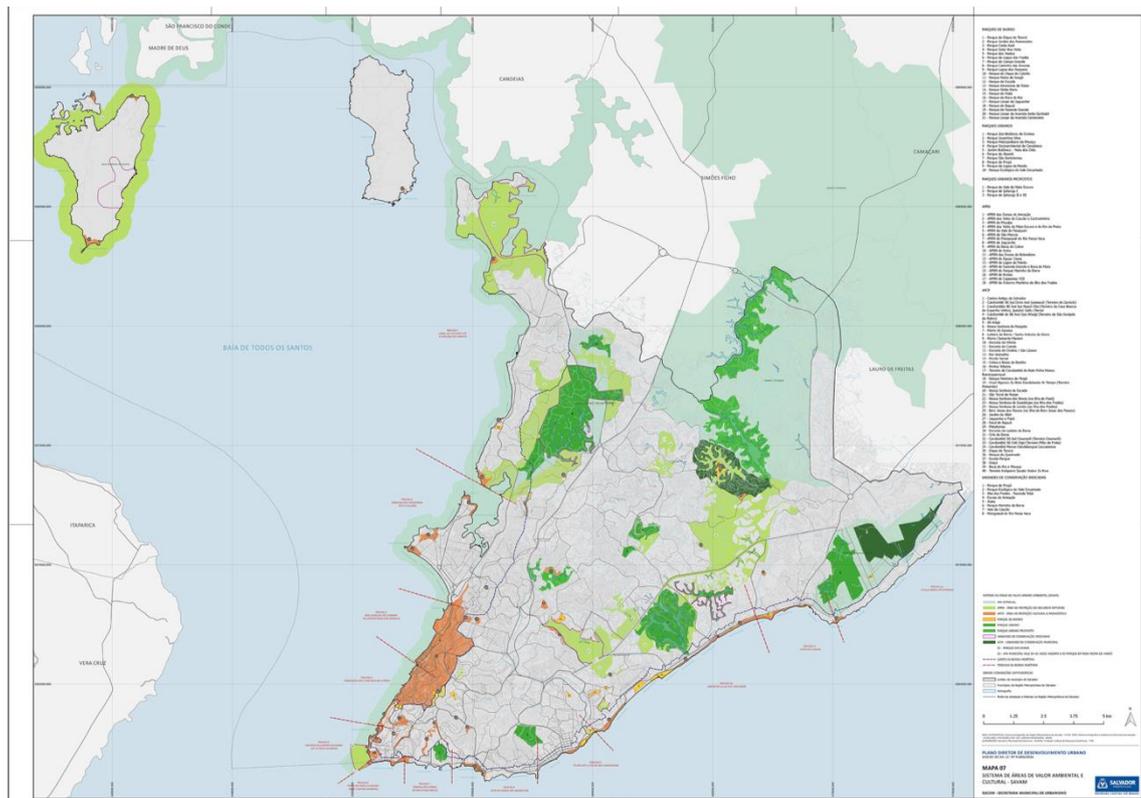
II - máximo (CAM), que define o limite máximo acima do CAB a ser autorizado pelo Poder Público por meio da aplicação dos instrumentos da Política Urbana, não podendo ser ultrapassado;

III - mínimo (CAMín), abaixo do qual o imóvel poderá ser considerado subutilizado, excetuando as áreas onde não se aplica, tais como: os imóveis de interesse ambiental, em que a utilização seja impedida por pendências judiciais, ou que a atividade econômica não necessite de edificação para ser exercida.

Art. 164. A revisão da LOUOS deverá adotar as zonas de uso descritas nos artigos 165 a 191.”

3.3.6. Do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM)

Conforme estabelece o mapa abaixo, no território de implantação do veículo leve sob monotrilho - VLT, encontram-se algumas áreas de valor ambiental e cultural, como as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística - APCP, quais sejam: APCP – Centro Histórico de Salvador, instituída pela lei 3.289 de 21 de setembro de 1983; APCP da penha/ribeira; APCP do parque histórico de pirajá; APCP de Nossa Senhora de Escada e APCP de São Tomé de Paripe; e Áreas de Proteção de Recursos Naturais APRN, quais sejam: APRN- Aratu; APRN -Bacias do Cobre e Paraguari.



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/07/PDDU_MAPA_07_SAVAM.pdf

Importante destacar a legislação do PDDU/2016 pertinente as áreas que abrangem o SAVAM:

“Art. 244. O Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM) compreende as áreas do Município de Salvador que contribuem de forma determinante para a qualidade ambiental urbana e para as quais o Município, no âmbito de sua competência, estabelecerá planos e programas de gestão, ordenamento e controle, visando à proteção ambiental e cultural, de modo a garantir a perenidade dos recursos e atributos existentes.

Parágrafo único. São integrantes do SAVAM as áreas apresentadas no Mapa 07 e no Mapa 7Ado Anexo 03 desta Lei, sem prejuízo do enquadramento de novas áreas que venham a ser identificadas e institucionalizadas por lei.

Art. 245. O SAVAM é composto de:

I - **Subsistema de Unidades de Conservação**, constituído por áreas de relevante valor ecológico e sociocultural, de grande importância para a qualidade ambiental do Município, por conformarem sítios naturais raros, singulares, de notável beleza cênica e diversidade biológica, com funções de proteção aos mananciais e à qualidade dos recursos hídricos, controle da erosão, equilíbrio climático e conservação de espécies da flora e fauna específicas;

II - **Subsistema de Áreas de Valor Urbano-Ambiental**, constituído por áreas cujos valores naturais encontram-se parcialmente descaracterizados em relação às suas condições originais, mas que contribuem para a manutenção da permeabilidade do solo, para o conforto climático, sonoro e visual no ambiente urbano, e também áreas que compreendem elementos, cenários e marcos de referência vinculados à imagem, história e cultura local, e ainda espaços abertos urbanizados utilizados para o lazer e recreação da população.

Do Subsistema de Áreas de Valor Urbano-Ambiental

Subseção
Das Disposições Gerais

Art. 262. Áreas de Valor Urbano-Ambiental são espaços públicos ou privados, dotados de atributos materiais e/ou simbólicos relevantes do ponto de vista ambiental e/ou cultural, significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental, para a conservação da memória local, das manifestações culturais e também para a sociabilidade no ambiente urbano.

Art. 263. As Áreas de Valor Urbano-Ambiental subdividem-se em:

- I. Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN);
- II. II. Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP);
- III. III. Área de Borda Marítima (ABM)
- IV. Parques Urbanos;
- V. V. Parques de Bairro;
- VI. VI. Praças e Largos;
- VII. VII. Áreas de remanescentes do Bioma Mata Atlântica (RMA).

Art. 264. As Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN) e as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) serão regulamentadas por lei específica baseada nesta Lei, da qual deverá constar:

I - a delimitação da área;

II - o zoneamento, quando couber, estabelecendo as áreas de proteção rigorosa e áreas de amortecimento;

III - os critérios para proteção dos elementos naturais ou bens culturais inseridos na área;

IV - os critérios e restrições incidentes de uso e ocupação do solo, inclusive para parcelamento, quando for o caso;

V - orientações para aplicação dos instrumentos de Política Urbana;

VI - normas específicas para o licenciamento urbanístico e ambiental que se fizerem necessárias.

Parágrafo único. Até que se conclua os estudos e se regulamentem, através de lei específica, as ACP e APRN já existentes e aqui instituídas, fica mantido e assegurado o regime para uso e ocupação do solo, previsto no zoneamento estabelecido na LOUOS e nas demais disposições previstas em lei, em que estiver inserido o imóvel.

Subseção

Das Áreas de Proteção de Recursos Naturais (APRN)

II

Art. 265. As APRN são destinadas à conservação de elementos naturais significativos para o equilíbrio e o conforto ambiental urbano, devendo ser instituídas por ato do Chefe do Poder Executivo, precedido de estudos técnicos específicos, consulta pública, delimitação e enquadramento de acordo com os seguintes critérios:

I - áreas representativas de ecossistemas singulares remanescentes no território do Município;

II - áreas cujos valores naturais encontram-se parcialmente descaracterizados em relação às suas condições originais, mas que justificam proteção em razão das funções desempenhadas no ambiente urbano;

III - áreas localizadas no entorno de Unidades de Conservação, nas quais a intensidade ou as características do uso e a ocupação do solo podem interferir no equilíbrio ambiental dessas Unidades;

IV - áreas parcialmente urbanizadas ou em processo de urbanização que requeiram a adoção de critérios e restrições específicos de modo a conciliar o uso e ocupação do solo com a preservação dos atributos ambientais existentes.

Art. 267. São diretrizes para as APRN:

b) restrição de qualquer uso nesta área até que se conclua os estudos ambientais indicando as formas possíveis de manejo;

V - para a APRN do Vale do Paraguari:

a) delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e áreas úmidas nas margens do Rio Paraguari;

b) estabelecimento de critérios e restrições específicos para controle do adensamento das áreas habitacionais incluídas na APRN, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;

c) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta Lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

IX - para a APRN da Bacia do Rio do Cobre:

a) monitoração do impacto ambiental do uso e ocupação do solo das áreas densamente ocupadas integrantes da APRN, que são contíguas à APA da Bacia do Cobre/ São Bartolomeu;

- b) delimitação das áreas de preservação permanente, em especial as faixas de proteção às nascentes e margens do rio do Cobre e de seus afluentes;
- c) definição de critérios para monitoração da extração de minérios na proximidade da represa do Cobre, de modo a reduzir o dano ambiental resultante da atividade;
- d) estabelecimento de critérios e restrições específicos para controle do adensamento das áreas habitacionais incluídas na APRN, compatibilizando o uso do solo com a proteção ambiental;
- e) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a implantação de saneamento básico e urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta Lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

X - para a APRN de Aratu:

- a) zoneamento da APRN, com delimitação das áreas de preservação permanente e áreas de amortecimento, considerando o uso e ocupação do solo existente;
- b) realização de estudos ambientais para institucionalização, como Unidade de Conservação, das áreas de mangues e de floresta densa associadas ao domínio de Mata Atlântica integrantes da APRN, atendidos os critérios da legislação pertinente;
- c) definição de critérios especiais de uso e ocupação do solo para as áreas urbanizadas ou de ocupação espontânea adjacentes às áreas de proteção rigorosa;
- d) compatibilização dos usos industriais com a conservação ambiental;
- e) implementação de programas de recuperação ambiental, compreendendo a urbanização dos assentamentos precários urbanizáveis existentes na data da publicação desta Lei e o reassentamento das áreas não urbanizáveis, a critério do Executivo;

Das Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP)

Art. 268. As Áreas de Proteção Cultural e Paisagística (APCP) são áreas especialmente protegidas que se associam ao meio ambiente cultural, seja por vincularem-se à imagem da cidade e caracterizar monumentos históricos significativos da vida e construção urbanas, seja por se constituírem em meios de expressão simbólica de lugares importantes no sistema espacial urbano, seja por se associarem ao direito à manutenção de uma cultura própria de certas comunidades.

§1º O enquadramento das APCP deverá atender a, pelo menos, um dos seguintes critérios:

- I - conter conjuntos de edificações, monumentos e logradouros tombados, ou passíveis de tombamento, pelo seu valor histórico e/ou cultural, reconhecido pela União, pelo Estado ou pelo Município;
- II - possuir tipologia de edificações características de épocas, significativas para fixação da memória da cidade, em termos de espaço construído;
- III - possuir reconhecido interesse arqueológico, podendo incluir:

- a) os espaços em que há superposições de ocupações;
- b) conjuntos de edifícios com unidade cronológica e funcional, vestígios únicos de dado momento de construção da cidade ou representativos de determinado grupo social, religioso ou étnico;
- c) locais identificados ou com probabilidade de existência no subsolo, com base em notícias documentais e bibliográficas, de aldeamentos indígenas, áreas de antiga ocupação colonial e pós-colonial degradadas, ruínas, áreas de eliminação de vestígios comprovadas;

IV - possuir elementos de paisagem natural como flora, formação geológica e geomorfológica, espelhos d'água ou outras condições naturais que configurem um referencial cênico e/ou simbólico significativo para a estrutura urbana;

V - conter terras certificadas ocupadas por remanescentes das comunidades quilombolas, de conformidade ao Decreto Federal nº 4.887, de 20 de novembro de 2003, e a Plano Estratégico Nacional de Áreas Protegidas, instituído pelo Decreto nº 5.758, de 13 de abril de 2006.

§2º As APCP poderão comportar uma Área de Proteção Rigorosa (APR) e uma Área Contígua à Área de Proteção Rigorosa (ACPR) no ato de sua regulamentação, com as seguintes características:

I - Área de Proteção Rigorosa (APR): cujos arranjos espaciais dos elementos da paisagem construída refletem ambiências significativas para o desenho e imagem da cidade, tanto pelo valor simbólico associado à história da cidade, como por sua integração ao sítio urbano em termos de visuais e paisagem resultante;

II - Áreas de Proteção Contíguas às Áreas de Proteção Rigorosa (ACPR): adjacentes e contíguas às APR, cujas condições topográficas do sítio, gabaritos de altura, volumetria ou disposição de edificações podem vir a afetar marcos visuais históricos e a silhueta das zonas centrais, ou tamponar visuais importantes.

§3º A criação de APCP será precedida de estudos técnicos específicos, visando ao seu enquadramento e delimitação nos termos deste artigo, consulta pública e aprovação legislativa.

Art. 270. São diretrizes gerais para as APCP:

I - regulamentação, mediante legislação específica, das áreas enquadradas nesta Lei para institucionalização como APCP;

II - identificação, mapeamento e delimitação de novas áreas do Município, passíveis de enquadramento como APCP, que serão institucionalizadas mediante lei específica;

III - atualização, ampliação e/ou complementação da legislação municipal vigente, em parceria com órgãos públicos de outros níveis de governo com competência correlata na proteção do patrimônio cultural, abrangendo as áreas de interesse cultural e paisagístico no Município;

IV - preservação e valorização dos sítios, dos monumentos e seu entorno quanto a modificações na morfologia, volumetria das edificações, visuais internas e externas, ambiência e silhueta urbana;

V - elaboração de projetos urbanísticos, normas, procedimentos específicos e programas de intervenção, com a participação da comunidade, priorizando o uso para o lazer, atividades educativas, culturais e turísticas;

VI - definição de projetos estruturantes que possam funcionar como catalisadores de desenvolvimento para áreas em processo de deterioração do tecido urbano, com ênfase na questão habitacional;

VII - estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas para a conservação, recuperação e gestão dos bens culturais integrantes das APCP;

VIII - para as áreas de interesse arqueológico:

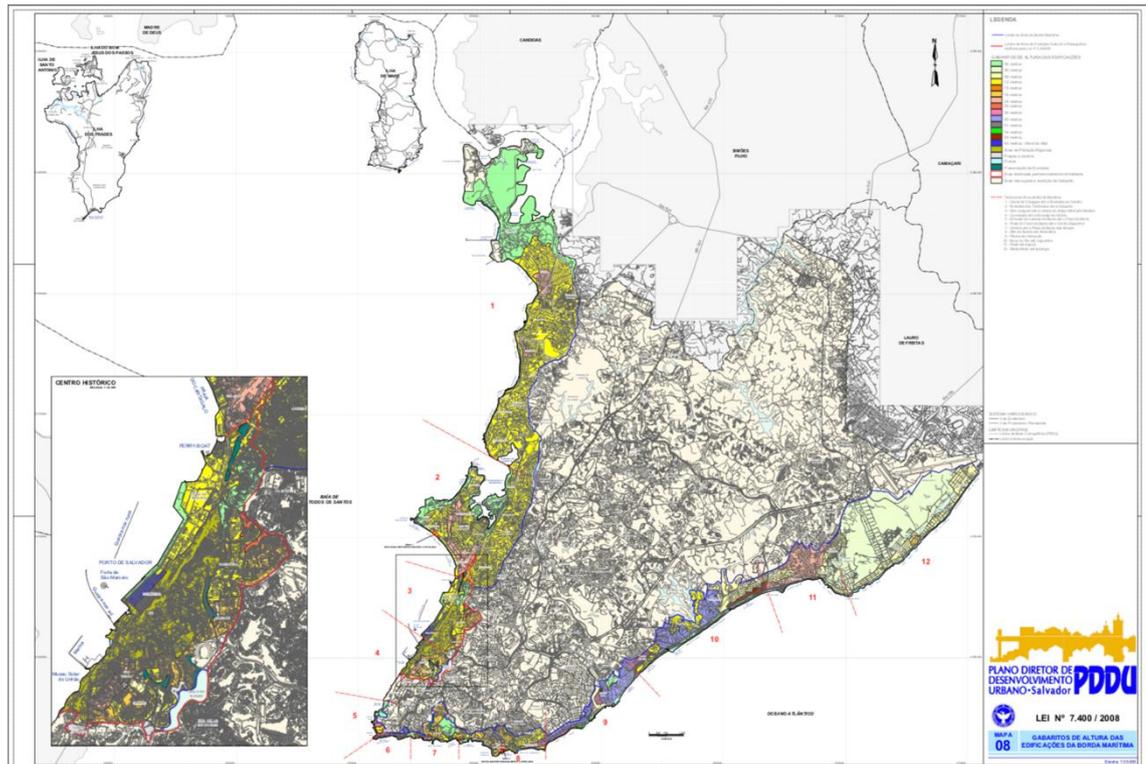
a) complementação da legislação municipal vigente, com vistas a disciplinar as pesquisas e intervenções nas áreas de interesse arqueológico;

b) exigência de Termo de Responsabilidade para licenciamento de empreendimentos em sítios arqueológicos;

c) controle da integridade dos elementos e áreas de interesse arqueológico, e recuperação daqueles degradados.

3.3.7. Do Gabarito das Edificações da Borda Marítima

Quanto ao gabarito estabelecido pela legislação nas áreas objeto de estudo, conclui-se após análise do mapa de zoneamento do município de Salvador abaixo, que a grande maioria possui gabarito de 12 metros e há pequenos trechos em que o gabarito corresponde a 06 metros, estando compatível com a implantação do monotrilho – VLT.



Fonte: <http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2014/11/mapa08.pdf>

3.4. LOUOS - Lei de Ordenamento de Uso e Ocupação do Solo de Salvador - Lei Nº9.148/2016 (Em Vigor)

Compatibilidade entre a nova LOUOS e o território de implantação do VLT e seu entorno imediato.

3.4.1. Quanto aos Impactos Urbanísticos e Ambientais Previstos Na Nova LOUOS:

“Art. 133. Os usos residenciais e não residenciais potencialmente geradores de impactos urbanísticos e ambientais serão enquadrados conforme as seguintes subcategorias especiais:

I - Polos Geradores de Tráfego - PGT: empreendimentos ou atividades que atraem ou produzem grande número de viagens ao longo do dia e/ou período determinado, causando impacto no sistema viário e de transporte, podendo ocasionar comprometimento da acessibilidade, da mobilidade e na segurança de veículos e pedestres, e que devem observar as diretrizes e condicionantes estabelecidas por órgão municipal competente;

II - Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança - EGIV: empreendimentos ou atividades que, pela natureza ou porte, podem gerar impactos significativos na estrutura urbana,

relacionados à sobrecarga na capacidade de atendimento da infraestrutura urbana e viária, bem como à deterioração das condições da qualidade de vida do entorno;

III - Empreendimentos Geradores de Impacto Ambiental - EGIA: aqueles que possam causar alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente e que, direta ou indiretamente, afetem:

- a) a saúde, a segurança e o bem-estar da população;
- b) as atividades sociais e econômicas;
- c) a biota;
- d) as condições paisagísticas e sanitárias do meio ambiente;
- e) a qualidade dos recursos ambientais.

Art. 134. O Executivo, através dos seus órgãos competentes, responsáveis pela análise e aprovação dos usos residenciais e não residenciais potencialmente geradores de impactos urbanísticos e ambientais, enquadrados nas subcategorias especiais PGT, EGIV e EGIA, exigirá dos interessados que arquem com todas as despesas de pesquisas, estudos específicos e logística, necessários para a análise do projeto, e que realizem, às suas expensas, as melhorias e as obras ou serviços públicos relacionados à mitigação dos impactos decorrentes da implantação do empreendimento ou atividade, em especial na operação do sistema viário, apontados nos estudos de cada caso específico.

Parágrafo único. Poderão ser exigidos:

I - adaptação geométrica do viário do entorno;

II - sinalização viária horizontal e vertical de regulamentação, advertência, orientação e semafórica;

III - adaptação do sistema viário estrutural inserido na área de influência;

IV - complementação ou implantação do sistema viário e equipamentos necessários à circulação no entorno do empreendimento ou atividade, para os EGIV e EGIA;

V - implantação de sistema e equipamentos de apoio ao transporte público, exclusivamente para os EGIV e EGIA;

VI - implantação de sistema e equipamentos de monitoramento e gerenciamento de trânsito, exclusivamente para os EGIV e EGIA;

VII - mitigação dos impactos apontados nos estudos.

Seção **Dos Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança – EGIV**

II

Art. 137. Os Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança - EGIV são os seguintes:

I - empreendimentos não residenciais constituídos por uma ou mais atividades que apresentarem área construída total superior a 40.000m² (quarenta mil metros quadrados);

II - usos industriais;

III - uso residencial com área construída total superior a 40.000m² (quarenta mil metros quadrados) ou que apresentem mais de 600 (seiscentas) vagas de estacionamento;

IV - empreendimentos constituídos por usos residenciais e não residenciais, cujo somatório das áreas construídas totais seja superior a 40.000m² (quarenta mil metros quadrados);

V - urbanização integrada a partir de 1.500 (mil e quinhentas) unidades habitacionais;

VI - parcelamento e urbanização do solo com área superior a 30ha (trinta hectares);

VII - alteração de uso ou reforma de edificação existente em lotes com dimensões superiores a 20.000m² (vinte mil metros quadrados);

VIII - usos especiais enquadrados como nR3-14, conforme Quadro 07 do Anexo 01 desta Lei;

IX - empreendimentos sujeitos à apresentação de EIA – RIMA, nos termos da legislação pertinente;

X - empreendimentos de hospedagem com área de terreno superior a 5.000m² (cinco mil metros quadrados);

XI - hospital e maternidade;

XII - shopping center.

Parágrafo único. O enquadramento dos empreendimentos como EGIV poderá ser revisto através de lei específica.

Art. 138. Os Empreendimentos Geradores de Impacto de Vizinhança - EGIV são sujeitos à elaboração de **Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV e do respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança - RIV**, de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos da atividade ou empreendimento quanto aos impactos na qualidade de vida da população residente num raio de influência de quinhentos metros, devendo considerar:

I - localização do empreendimento e sua área de influência de, no mínimo, 500m (quinhentos metros) em relação às divisas do terreno onde será implantado o empreendimento ou a atividade;

II - o adensamento populacional e seus efeitos sobre o espaço urbano e a população moradora e usuária da área;

III - os equipamentos urbanos e comunitários;

IV - o uso e a ocupação do solo;

V - a valorização imobiliária;

VI - a geração de tráfego (área de estacionamento, entrada e saída de veículos, área para carga e descarga, embarque e desembarque de passageiros e horário de funcionamento) e a demanda por transporte público;

VII - a capacidade de atendimento das redes de infraestrutura (esgoto, água, comunicações, energia elétrica e gás canalizado);

VIII - a ventilação e iluminação naturais, a geração de ruído e a emissão de resíduos sólidos e de efluentes líquidos e gasosos;

IX - a conservação do ambiente natural e construído;

X - a ampliação ou redução do risco ambiental urbano;

XI - as alterações na paisagem urbana e nos padrões urbanísticos e ambientais da vizinhança;

XII - a definição das medidas mitigadoras e/ou compensatórias dos impactos negativos, bem como daquelas intensificadoras dos impactos positivos.

§ 1º O Relatório de Impacto de Vizinhança – RIV refletirá as condições do Estudo de Impacto de Vizinhança – EIV, ressaltando, nas análises e conclusões, os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade, além de apresentar a indicação de medidas corretivas ou compensatórias dos efeitos não desejados e a estimativa dos custos de cada ação mitigadora.

§ 2º As atividades e os empreendimentos classificados como geradores de impacto de vizinhança ficam sujeitos à aprovação do EIV/RIV, antes da emissão de suas respectivas licenças.

§ 3º Após a análise e aceitação do órgão competente, as disposições estabelecidas no EIV/RIV serão referendadas pela CNLU para a obtenção das suas respectivas licenças.

§ 4º Para a obtenção do alvará de "habite-se" do empreendimento, fica o empreendedor obrigado a cumprir todas as exigências relacionadas ao EIV/RIV.

§ 5º A instalação de uso gerador de impacto de vizinhança, definido nesta Lei, em edificação regular existente estará sujeita à prévia aprovação de Estudo de Impacto de Vizinhança e respectivo Relatório de Impacto de Vizinhança – EIV/RIV pelo órgão municipal competente, antes da emissão do Termo de Viabilidade de Localização.

§ 6º O órgão municipal competente poderá solicitar complementação do conteúdo do EIV/RIV quando avaliar necessário, conforme as especificidades da atividade ou do empreendimento ou da região onde se pretende implantar o uso.

§ 7º A elaboração do EIV/RIV para Operações Urbanas Consorciadas, nos termos da Lei Federal no 10.257, de 2001 – Estatuto da Cidade e do PDDU, não dispensará a elaboração de EIV/RIV para empreendimento inserido no perímetro da respectiva Operação Urbana Consorciada.

3.4.2. Quanto à Mobilidade Urbana

A Nova Lei de Ordenamento e Uso e Ocupação do Solo de Salvador no que tange a mobilidade urbana, estabelece que:

“Art. 2º Constituem objetivos e estratégias do ordenamento urbano no Município de Salvador:

IX - melhorar o desenho e a forma urbana, valorizando a escala do pedestre e universalizando a mobilidade e acessibilidade, com atenção aos princípios do desenho universal;

XIV – promover a otimização do uso do solo, buscando melhorias na mobilidade urbana de pedestres e passageiros de veículos automotores.”

Há ainda aspectos legislativos quanto a mobilidade urbana presentes no capítulo IV da Lei 8.167/2012, que devem ser observados, senão vejamos:

“Capítulo IV - Da mobilidade urbana

Art. 187. Entende-se como mobilidade urbana a locomoção de pessoas ou mercadorias no espaço da cidade, utilizando um modo de deslocamento em função de um ou mais motivos de viagem.

Parágrafo único. A mobilidade urbana, por meio do Sistema de Circulação e Transportes, cumpre a função de articulação intra e interurbana, sendo importante indutor do desenvolvimento urbano e regional.

Art. 188. A estratégia da mobilidade urbana definida nesta Lei tem como objetivo integrar os diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade às diversas regiões, mediante a definição de uma rede viária multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação ao transporte coletivo de passageiros, e que possibilite fluidez, conforto e segurança ao tráfego de pedestres e veículos em suas diferentes necessidades de deslocamento.

Art. 189. A mobilidade urbana é composta pelo sistema viário, como estrutura física, combinado:

I - Aos modos operantes;

II - Às amplitudes de abrangência espacial;

III - Às tipologias de transportes, coletiva e individual;

IV - Às categorias de transporte de passageiros e de cargas complementadas com os equipamentos conectores;

V - Às capacidades dos sistemas, classificadas em baixa, média e alta.

§ 1º São considerados modos operantes da mobilidade:

I - O modo a pé, que é o deslocamento efetuado por uma pessoa no seu modo primitivo, caminhando;

II - O modo à tração animal, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de animais, ou veículo tracionado por animais;

III- O modo cicloviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de bicicleta ou triciclo;

IV- O modo rodoviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de veículo sobre pneus;

V- O modo ferroviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de veículo sobre trilhos;

VI- O modo hidroviário, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias efetuadas por meio de embarcações;

VII- O modo aeroviário, correspondente

VIII - O modo dutoviário, correspondente ao deslocamento de produtos através de dutos;

IX- Modo funicular, correspondente ao deslocamento de pessoas ou mercadorias por meio de veículo tracionado por cabos acionados por motor estacionário, para vencer grandes desníveis.

§ 2o São consideradas amplitudes de alcance espacial da mobilidade:

I - Abrangência local, correspondente aos deslocamentos realizados dentro de um bairro;

II - Abrangência municipal, correspondente aos deslocamentos realizados entre distintas regiões do Município;

III - Abrangência metropolitana, correspondente aos deslocamentos realizados entre Municípios integrantes da Região Metropolitana de Salvador, RMS;

IV - Abrangência megametropolitana, correspondente aos deslocamentos realizados entre Salvador e cidades localizadas fora de sua Região Metropolitana, que mantêm grande intensidade de fluxos com a capital;

V - Abrangência estadual, deslocamentos ocorridos entre Salvador e quaisquer Municípios Baianos que não sejam integrantes da Região Metropolitana e da rede megametropolitana;

VI- Abrangência interestadual, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros Estados;

VII- Abrangência internacional, compreendendo os deslocamentos entre Salvador e cidades de outros países.

Seção II - Da Estrutura Viária

Art. 190. A estrutura viária do Município orienta-se pela definição de uma rede hierarquizada de vias abrangendo todo o território, compatibilizada com o Código de Trânsito Brasileiro, CTB, e adequada às características físicas das vias existentes.

Art.191. Compõem a rede viária do Município os seguintes tipos de via:

I - Vias para pedestres

II - Ciclovias;

III - Vias para veículos

IV - Vias especiais

V - Hidrovias.

Art. 192. Para efeito da hierarquização do sistema viário do Município são consideradas as seguintes categorias:

I - Via expressa, VE, com a função principal de promover a ligação entre o sistema rodoviário interurbano e o sistema viário urbano, constituindo-se no sistema de penetração urbana no Município e contando, obrigatoriamente, com faixas segregadas para o transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada à sua implantação;

II - Via arterial I, VA-I, com a função principal de interligar as diversas regiões do Município, promovendo ligações intra-urbanas de média distância, articulando-se com as vias expressas e com outras, de categoria inferior, contando, obrigatoriamente, com faixas segregadas para o transporte coletivo, que terão prioridade sobre qualquer outro uso projetado ou existente na área destinada a sua implantação;

III - Via arterial II, VA-II, com a mesma função da Via Arterial I, diferindo apenas pelas suas características geométricas, em razão da impossibilidade de implantação de via marginal e contando, sempre que possível, com faixas exclusivas ou preferenciais para o transporte coletivo;

IV - Via marginal, VM, com função complementar ao sistema de vias expressas e arteriais, desenvolve-se paralela a estas, possibilitando o acesso às propriedades lindeiras, bem como a interligação com vias hierarquicamente inferiores;

V - Via coletora de conexão, VCN, com a função de articular vias de categorias funcionais distintas, de qualquer hierarquia, atendendo preferencialmente ao tráfego de passagem;

VI - Via coletora I, VC-I, com a função principal de coletar e distribuir os volumes de tráfego local e de passagem em percursos entre bairros;

VII - Via coletora II, VC-II, com a função principal de coletar e distribuir os volumes de tráfego local dos núcleos dos bairros;

VIII - Via local, VL, utilizada estritamente para o tráfego local, tem a função de dar acesso às moradias, às atividades comerciais e de serviços, industriais, institucionais, e a estacionamentos, parques e similares.

Parágrafo único. As vias expressas e arteriais I e II compõem o Sistema Viário Estrutural do Município.

Art. 193. O enquadramento das vias que integram a rede viária do Município do Salvador nas categorias a que se refere o art. 192 será realizado por meio de lei específica, a qual deverá ser atualizada a cada decurso de dois anos, atendendo aos critérios funcionais e geométricos definidos nos Quadros 02 e 03, do Anexo 2 desta Lei.

Parágrafo único. A rede viária do Município, hierarquizada segundo os critérios referidos no caput, é a representada no Mapa 04, do Anexo 3 desta Lei.

Art. 194. São diretrizes para a rede viária do Município:
I - Elaboração e implementação do Plano Diretor do Sistema Viário, PDSV;

II - Consolidação, complementação e promoção da integração em rede do sistema viário urbano;

III - Estruturação do sistema viário, apoiada na rodovia BR - 324 e na Avenida Luís Viana Filho (Av. Paralela), e articulada à rodovia BA-526 (CIA - Aeroporto), que compõem o sistema de vias expressas no Município;

IV - Complementação das ligações transversais entre a Orla Atlântica e a Orla da Baía de Todos os Santos por meio da implantação de novas vias arteriais, dando continuidade ao sistema viário existente;

V - Compatibilização das solicitações de abertura de novos arruamentos com o sistema viário existente, assegurando a continuidade da malha viária em áreas de expansão urbana;

VI - Estruturação e adequação das características físicas das vias em áreas consolidadas a fim de promover a melhoria operacional do trânsito;

VII- Definição de novas ligações e trechos viários municipais e regionais necessários à estruturação do sistema;

VIII - Desenvolvimento de planos funcionais para as vias expressas e arteriais, que integram o sistema viário estrutural, institucionalizando-os por meio de Decreto;

IX - Desenvolvimento de plano funcional para a Via Portuária, entendida como corredor primário de transporte de cargas, para consolidar acesso especial ao Porto de Salvador, a partir da BR-324, garantindo fluxo ininterrupto de veículos;

X - Definição de indicadores para monitoração, avaliação e controle sistemático dos níveis de poluição causados pela emissão de gases de veículos automotores;

XI - Implantação e manutenção de paisagismo nas áreas livres do sistema viário estrutural;

XII - Valorização do potencial ecológico nos projetos de vias que atravessam ou tangenciam Unidades de Conservação.

Parágrafo único. As principais intervenções a serem executadas na rede viária do Município, para adequá-la aos requisitos físicos e operacionais de desempenho requeridos, são relacionadas no Quadro 04 do Anexo 2 desta Lei.

Seção V - Do Transporte Coletivo de Passageiros

Art. 198. O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, está estruturado em rede hierarquizada, que obedece a uma lógica operacional multimodal e garante a acessibilidade por meio do modelo físico-operacional.

Parágrafo único: O Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, compreende os seguintes subsistemas:

I- Subsistema Estrutural, que corresponde à rede de serviço regular do transporte público de passageiros, sendo composto por linhas integradas troncais, auxiliares e alimentadoras, e linhas convencionais;

II - Subsistema Complementar, que opera em roteiros não atendidos pelo Subsistema Estrutural, com a função de complementá-lo;

III - Subsistema Auxiliar, que tem como função facilitar o deslocamento a pé, possibilitando a acessibilidade aos diversos modos de transporte atuantes nos demais subsistemas.

Art. 199. São consideradas para efeito de hierarquização do Sistema de Transporte Público de Passageiros, as seguintes categorias:

I - Transporte de Alta Capacidade, modalidade de transporte de passageiros que opera em vias segregadas, alimentado por estações de integração, atendendo a demandas acima de 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros / hora / sentido;

II - Transporte de Média Capacidade, modalidade de transporte de passageiros que opera em vias segregadas ou faixas exclusivas, atendendo a demandas entre 12.000 (doze mil) e 35.000 (trinta e cinco mil) passageiros / hora / sentido;

III - Transporte de Baixa Capacidade, modalidade de transporte de passageiros, complementar ao sistema de alta e média capacidade, que opera garantindo a micro acessibilidade do sistema de transporte, circulando em tráfego misto.

Parágrafo único. Os corredores de transporte coletivo de passageiros, hierarquizados segundo as categorias de alta, média e baixa capacidade, são aqueles representados no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei.

Art. 200. São diretrizes gerais para o transporte coletivo de passageiros:
I - Elaboração e implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano de Passageiros, PDTU, em conformidade com a legislação pertinente;

II - Implantação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC, resultante de um novo modelo físico operacional no Município;

III - Definição de um sistema hierarquizado dos corredores de transporte coletivo, que levará em consideração o crescimento progressivo da demanda ao longo do tempo e os modais de transporte que possam atender as demandas crescentes mediante substituição de suas tecnologias;

IV - Garantia de uma programação operacional, adequando a oferta do serviço à demanda, mediante a utilização de instrumentos de aferição;

V- Implantação de vias segregadas do tráfego misto, exclusivas para a circulação do transporte coletivo nos corredores, compatíveis com os níveis de demanda existente ou futura, conforme estabelecido no inciso III;

VI - Garantia do tratamento preferencial para o serviço de transporte coletivo, nos projetos do sistema viário;

VII- Exigência do cumprimento, pelos veículos de transporte coletivo, dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas;

VIII - Articulação dos sistemas metropolitano e municipal de transportes, visando a racionalização da circulação das linhas, nas vias, estações de transbordo e terminais de Salvador;

IX - Promoção de medidas de melhoria no sistema de informação ao usuário do transporte público de passageiros;

X - Consolidação da articulação dos terminais portuário e aeroportuário de passageiros ao Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC;

XI - Definição e monitoração dos locais de pouso, decolagem e circulação no espaço aéreo urbano, de helicópteros, hidroaviões e veículos aerostáticos;

XII - Estimulo à modernização tecnológica utilizando sistemas

XIII- Definição e implantação de política de transportes de passageiros para as ilhas do Município, integrada ao sistema urbano continental;

XIV- Implantação, nas áreas de tráfego hidroviário regular, de sinalização indicativa das rotas de transporte, zonas de fundeio e das áreas de proibição de pesca e mergulho;

XV - Implantação do novo terminal rodoviário para o atendimento às demandas de viagens de longa distância, integrado à rede de transporte de alta capacidade no Município;

XVI - Utilização do atual terminal rodoviário para o atendimento às demandas de viagens intermunicipais de média distância.

Art. 201. São diretrizes para o transporte de alta capacidade:
I - Implantação da Linha 01 do transporte de alta capacidade, Cajazeiras/Lapa, com construção já iniciada;

II- Implantação da Linha 02 do transporte de alta capacidade, Mussurunga/Fuzileiros Navais;

III - Implantação dos trechos de expansão complementar as linhas 01 e 02 do transporte de alta capacidade;

IV - Implantação da Linha 03 do transporte de alta capacidade, STIEP/Fuzileiros Navais;

V - Fomento à implantação do ramal do trem regional a partir da estação da Calçada;

VI - Implantação de vias segregadas para a circulação do transporte coletivo nos corredores estruturais, compatibilizando-os com as demandas existentes e futuras;

VII- Promoção de medidas de eficiência física e operacional na integração multimodal nos equipamentos de conexão.

Art. 202. São diretrizes para o transporte de média capacidade:
I - Implantação do Corredor Longitudinal Multimodal da Orla da Baía de Todos os Santos;

II - Implantação dos Corredores Transversais interligando a Orla da Baía de Todos os Santos à Orla Atlântica;

III - Implantação dos Corredores Centrais interligando as regiões da área urbana consolidada;

IV- Adoção de medidas que priorizem o transporte público coletivo nos corredores de média capacidade;

V - Fomento à utilização de energias renováveis nos veículos que operem nos corredores de transportes.

Art. 203. São diretrizes para o transporte de baixa capacidade:
I - Garantia da integração físico-operacional do transporte de baixa capacidade .

no Sistema Integrado de Transporte Coletivo, SITC;
II - Institucionalização e regulamentação do transporte hidroviário no SITC; III - Regulamentação do transporte coletivo complementar no Município;

IV - Implantação de transporte público coletivo regular nas ilhas do Município articulado ao SITC;

V - Implantação, ampliação e consolidação das instalações hidroportuárias no Município;

VI- Implementação, ampliação e consolidação do sistema de navegação turístico-recreativa.

Seção VII - Dos Equipamentos de Conexão

Art. 207. São considerados equipamentos de conexão:

I- Terminais, equipamentos destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, localizados nas extremidades dos roteiros de transporte;

II- Estações de transbordo, equipamentos destinados ao embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas, para onde convergem os roteiros de transporte com o objetivo de permitir a transferência de passageiros e/ou cargas de um roteiro para outro;

III - Estacionamentos, espaços públicos ou privados destinados à guarda ou permanência prolongada de veículos automotores;

IV- Ascensores, equipamentos tracionados por cabos, utilizados para o transporte de passageiros e/ou mercadorias, que possibilitam o deslocamento no plano vertical ou inclinado, interligando locais de diferentes níveis altimétricos por meio de uma estrutura fixa;

V - Atracadouros, equipamentos utilizados para o embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas do transporte hidroviário;

VI- Hidoporto, equipamento utilizado para o embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas do transporte hidroviário;

VII- Heliportos e helipontos, equipamentos utilizados para o embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas do transporte aeroviário realizado por meio de helicópteros;

VIII - Aeroporto, equipamento utilizado para o embarque e desembarque de passageiros e/ou cargas do transporte aeroviário.

Art. 208. São diretrizes para os equipamentos de conexão:

I - Adequação gradativa da acessibilidade dos equipamentos de conexão e do seu entorno segundo os critérios do desenho universal e promoção da articulação destes, com os modos de transporte;

II- Adoção de equipamentos e mecanismos que reduzam o tempo de integração nos ambientes de transbordo, garantindo conforto e segurança ao usuário;

III - Implantação dos terminais rodoviários de integração vinculados às estações de integração das linhas de alta e média capacidade.

Art. 215. A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS deve ser estruturada em modelo hierarquizado, obedecendo a uma lógica operacional multimodal, com projetos adequados para garantir a acessibilidade universal, possuindo modelo de integração física, operacional e tarifária, considerando todos os modais de transportes, motorizados e não motorizados.

Art. 216. A Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS compreende os seguintes subsistemas:

I - Subsistema Estrutural de alta capacidade, composto pelas linhas 1 e 2 do Metrô, e de média capacidade, com o uso do sistema VLT - Veículo Leve sobre Trilhos, em substituição ao trem de subúrbio vigente, e pelo sistema BRT - Bus Rapid Transit, podendo, ainda, fazer uso de outras tecnologias adequadas ao atendimento da demanda;

II - Subsistema Municipal Convencional, de baixa capacidade, que corresponde à rede de serviço regular do transporte coletivo de passageiros, operando sobre pneus, sendo composto por linhas troncais integradas, em terminais de transbordo, e que percorrem predominantemente vias arteriais, ou coletoras, além das demais linhas de ônibus convencionais no acesso aos centros de bairro;

III - Subsistema Municipal Complementar, que opera em roteiros não atendidos pelos subsistemas Estrutural e Convencional, com a função de complementá-los localmente;

IV - Subsistema Municipal de Serviços Especiais, que opera com serviços diferenciados, seletivos, executivos, turísticos e destinados ao atendimento de parcela da demanda com necessidades específicas, podendo ter atendimento expresso, total ou parcialmente, com conforto diferenciado no veículo, ou para transporte de malas, no caso de acesso a aeroportos e rodoviárias;

V - Subsistema Auxiliar Local, motorizado ou não motorizado, de fundamental e estratégica relevância, que tem como função facilitar o acesso em regiões topograficamente acidentadas e garantir a conexão entre os diversos modos de transporte operantes, fornecendo a microacessibilidade em todo o Município, tais como passeios, rampas e escadarias especiais, escadas rolantes, ascensores verticais, planos inclinados e teleféricos;

VI - Subsistemas Metropolitano e Intermunicipal, sob a gestão do Estado da Bahia, porém com algum tipo de articulação, integração, complementação ou compartilhamento com os sistemas de transporte e com a infraestrutura viária de Salvador, que poderão adentrar o Município de Salvador apenas até a primeira estação do transporte de alta ou média capacidade, lindeiros aos seus corredores de transporte de penetração no Município.

Parágrafo único. A circulação e paradas do subsistema metropolitano e/ou intermunicipal deverá se ater aos percursos e locais de estacionamento e parada dos veículos, pré-definidos pelo órgão gestor do trânsito municipal e regulamentados pelo Executivo Municipal.

Art. 217. São consideradas para efeito de hierarquização e estruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros as seguintes categorias:

I - Transporte de Alta Capacidade - modalidade de transporte de passageiros que opera em vias totalmente segregadas, alimentado nas estações de transbordo, atendendo a demandas acima de 20.000 (vinte mil) passageiros/hora/sentido;

II - Transporte de Média Capacidade - modalidade de transporte de passageiros que opera em vias parcialmente segregadas ou contendo faixas exclusivas, alimentado de usuários, em pontos de parada, atendendo a demandas entre 10.000 (dez mil) e 30.000 (trinta mil) passageiros/hora/sentido;

III - Transporte de Baixa Capacidade - modalidade de transporte de passageiros, complementar aos sistemas de alta e média capacidade, que opera garantindo a microacessibilidade do sistema de transporte ao interior dos bairros, circulando em tráfego misto, compartilhando o uso do sistema viário com os demais veículos, atendendo demandas inferiores a 12.000 (doze mil) passageiros/hora/sentido.

Parágrafo único. Os corredores e eixos de transporte coletivo de passageiros, hierarquizados segundo as categorias de alta, média ou baixa capacidade, são aqueles representados no Mapa 05 do Anexo 03 desta Lei.

Art. 218. São diretrizes gerais para o transporte coletivo de passageiros:

I - elaboração e implementação de Plano do Transporte Coletivo;

II - reestruturação do Subsistema de Transporte Coletivo por Ônibus - STCO, resultante de novo modelo físico-operacional e tarifário no Município, decorrente da implantação dos sistemas estruturais de alta e média capacidade;

III - consolidação do Subsistema Auxiliar Local, garantindo a microacessibilidade dos bairros lindeiros aos sistemas de transporte coletivo em todo o Município;

IV - complementação e regulamentação dos Serviços Especiais, de forma a minimizar seu impacto na operação do trânsito em geral e nas operações dos sistemas de transporte municipais, promovendo o uso desse modal em substituição ao transporte individual, incluindo o serviço de transporte ao Aeroporto;

V - promoção da gestão da demanda por transportes, aproveitando as densidades do uso e ocupação do solo ao longo dos corredores estruturais de alta e média capacidade, de forma a contribuir para o uso mais equilibrado da oferta dos transportes, principalmente nos períodos de

pico, reduzindo os movimentos pendulares e aproveitando melhor a oferta no contra fluxo normalmente ocioso;

VI - caracterização do sistema hierarquizado dos corredores de transporte coletivo, que levará em consideração o crescimento progressivo da demanda ao longo do tempo e os modais de transporte que possam atender a essas demandas crescentes, mediante eventual substituição de suas tecnologias;

VII - implantação de vias segregadas do tráfego geral com exclusividade para a circulação do transporte coletivo nos corredores, compatíveis com os níveis de demanda existente ou futura, conforme estabelecido no inciso anterior, e respeitando os parâmetros definidos no art. 219;

VIII - tratamento preferencial para a circulação dos serviços de transporte coletivo nos projetos do sistema viário, incluindo otimização semafórica nos principais corredores que favoreçam o desempenho do transporte coletivo;

IX - programação operacional, adequando a oferta do serviço à evolução da demanda, mediante a utilização de instrumentos de aferição e gestão;

X - exigência do cumprimento dos requisitos de acessibilidade universal estabelecidos nas normas técnicas específicas pelos veículos de transporte coletivo;

XI - promoção de medidas de melhoria no sistema de informação e comunicação com os usuários do transporte de passageiros;

XII - estímulo à modernização tecnológica, utilizando sistemas inteligentes de controle da oferta e uso de veículos de transporte;

XIII - articulação física, operacional e tarifária dos sistemas metropolitano e municipal de transportes coletivo, visando à racionalização da circulação das linhas nas vias, estações de transbordo e terminais de Salvador, agilizando a forma de cobrança tarifária dos passageiros;

XIV - regulamentação dos serviços de fretamento, de forma a minimizar seu impacto na operação do trânsito em geral e nas operações dos sistemas de transporte municipais, considerando as adequadas conexões para integração e estacionamento dos veículos utilizados;

XV - consolidação da articulação dos terminais marítimos e aeroportuário de passageiros à Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador/RMS;

XVI - definição e implantação de política de transportes de passageiros para as ilhas do Município, integrada ao sistema continental;

XVII - adoção de medidas que minimizem os impactos ambientais na implementação dos modais de transporte, como o uso de fontes renováveis de energia e soluções menos poluentes, uso racional da água e instalações sanitárias adequadas.

Art. 219. São diretrizes para a determinação da macroestrutura dos subsistemas de transporte de alta e média capacidade:

I - conclusão da implantação da Linha 01 do Metrô, Lapa/Pirajá, e sua expansão até a região de Águas Claras;

II - continuidade da construção da Linha 02 do Metrô, Acesso Norte/Lauro de Freitas;

III - articulação, por meio do subsistema de alta e média capacidade, da conexão com as linhas de transporte dos municípios das RMS;

IV - implantação de vias segregadas para a circulação do transporte coletivo nos corredores estruturais, compatibilizando-os com as demandas existentes e futuras, numa forma progressiva para seu atendimento, e adequando a tecnologia veicular às mesmas;

V - implantação do Corredor Longitudinal Multimodal da Orla da Baía de Todos os Santos, utilizando sistema de média capacidade em substituição à infraestrutura do trem de subúrbio existente, para atendimento às regiões do Comércio e da Lapa, com ramal interligando a região da Calçada à Ribeira;

VI - análise da viabilidade técnica da implantação de subsistema de média capacidade para a estruturação do Corredor Longitudinal Multimodal da Orla Atlântica, interligando o bairro de Itapuã ao Centro Antigo;

VII - implantação de subsistema de média capacidade nos principais corredores de transporte coletivo da Macroárea de Urbanização Consolidada, em especial nas interligações: Aeroporto/Pituba; Pituba/Comércio e Lapa/Iguatemi;

VIII - implantação dos Corredores Transversais à Macroárea de Estruturação Urbana, interligando a Orla da Baía de Todos os Santos e a Orla Atlântica com a operação de subsistema de média capacidade, através das diretrizes das avenidas: Luiz Eduardo Magalhães/San Martin; Gal Costa/Pinto de Aguiar; 29 de Março/Orlando Gomes; São Cristóvão/Dorival Caymmi;

IX - estabelecimento de tratamentos preferenciais ao ônibus na circulação do tráfego pelas vias indicadas como corredores secundários, atuais ou a serem implementados;

X - promoção de medidas de eficiência física e operacional na integração multimodal nos equipamentos de conexão;

XI - previsão nos projetos das estações metroviárias e dos pontos de parada de VLT e BRT de áreas contíguas para o estacionamento de veículos do transporte individual, para bicicletários e áreas de parada rápida destinada ao embarque e desembarque de passageiros de automóveis e pontos de táxi;

XII - fomento à utilização de fontes de energias renováveis nos veículos que operem o subsistema BRT ou outra tecnologia ajustada à demanda.

Parágrafo único. A macroestrutura dessa Rede Integrada e Multimodal do Transporte Coletivo de Salvador está indicada no Mapa 05 do Anexo03.

3.4.3. Das Zonas de Uso

Conforme artigo 18 da LOUOS o zoneamento do Município de Salvador se compõe das seguintes zonas de uso, previstas no PDDU:

- I - ZPR – Zona Predominantemente Residencial;
- II - ZEIS – Zona Especial de Interesse Social;

- II - ZCMe – Zona Centralidade Metropolitana;
- IV - ZCMu – Zona Centralidade Municipal;
- V - ZCLMe – Zona Centralidade Linear Metropolitana;
- VI - ZCLMu – Zona Centralidade Linear Municipal;
- VII - ZUSI – Zona de Uso Sustentável nas Ilhas;
- VIII - ZDE – Zona de Desenvolvimento Econômico; I
- X - ZIT – Zona de Interesse Turístico;
- X - ZEM – Zona de Exploração Mineral;
- XI - ZUE – Zona de Uso Especial;
- XII - ZPAM – Zona de Proteção Ambiental.

§ 1o As ZCMe, ZCMu, ZCLMe e ZCLMu são consideradas zonas centralidade.

§ 2o Nos terrenos abrangidos por mais de um tipo de zona de uso, deverão ser atendidas as restrições e os parâmetros da zona de uso que contiver a maior porção.

§ 3o Nos termos do art. 162 do PDDU, as disposições de dimensionamento de lote e de uso e ocupação do solo das zonas de uso previstas nesta Lei prevalecem sobre as restrições convencionais dos Termos de Acordo e Compromisso – TAC dos parcelamentos aprovados pela Prefeitura, exceto nos casos de lotes inseridos nos loteamentos Vela Branca e Itaipara, para os quais todas as disposições dos respectivos TAC permanecerão vigentes.

Seção

Das Zonas Predominantemente Residenciais – ZPR

Art. 19. As Zonas Predominantemente Residenciais - ZPR são porções do território destinadas prioritariamente ao uso residencial, admitindo-se outros usos, desde que conciliáveis com os usos residenciais, sendo subdivididas em:

- I - ZPR – 1, de baixa densidade construtiva e demográfica;
- II - ZPR – 2, de média densidade construtiva e demográfica;
- III - ZPR – 3, de alta densidade construtiva e demográfica.

Seção

Das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS

Art. 20. As Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS são destinadas à regularização fundiária – urbanística e jurídico-legal – e à produção, manutenção ou qualificação da Habitação de Interesse Social – HIS e da Habitação de Mercado Popular – HMP, e se classificam em 5 (cinco) categorias:

I- ZEIS-1: corresponde aos assentamentos precários – favelas, loteamentos irregulares e conjuntos habitacionais irregulares –, habitados predominantemente por população de baixa renda e situados em terrenos de propriedade pública ou privada, nos quais haja interesse público em promover a regularização fundiária e produzir HIS e HMP;

II- ZEIS-2: corresponde à edificação ou conjunto de edificações deterioradas, desocupadas ou ocupadas predominantemente sob a forma de cortiços ou habitações coletivas, localizados em regiões com infraestrutura urbana consolidada, nos quais haja interesse público em promover a regularização edilícia, sua reutilização e a regularização das unidades imobiliárias, destinando-as prioritariamente a HIS e HMP;

III - ZEIS-3: corresponde aos terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, nos quais haja interesse público na implantação de HIS e HMP, nos termos da Lei 10.257/2001 – Estatuto da Cidade;

IV- ZEIS-4: corresponde aos assentamentos precários ocupados por população de baixa renda, inseridos em APA ou em APRN, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental, considerando a legislação específica vigente;

V - ZEIS-5: corresponde aos assentamentos ocupados por comunidades quilombolas e comunidades tradicionais, especialmente aquelas vinculadas à pesca e à mariscagem, localizados em áreas públicas ou privadas, nos quais haja interesse público em promover os meios para a regularização fundiária e recuperação ambiental e medidas necessárias à manutenção de suas tradições e cultura.

§ 1o Aplicam-se às ZEIS todas as disposições da Seção VII do Capítulo III do Título VI do PDDU.

§ 2o As ZEIS e suas respectivas categorias estão indicadas no Mapa 01 B do Anexo 02 desta Lei.

§ 3o Verificada a necessidade de ajuste de perímetro das ZEIS, quando da elaboração do Plano de Regularização Fundiária, este poderá ser realizado por meio de lei específica, nos termos do PDDU.

§ 4o Atendidos os critérios estabelecidos no PDDU, novas ZEIS poderão ser enquadradas mediante:

a) indicação do PMH, de planos e projetos específicos ou de programas habitacionais;

b) solicitação de entidade representativa da comunidade interessada, após parecer favorável do órgão municipal de habitação.

§ 5o O enquadramento e a delimitação de novas ZEIS, por constituírem em alteração do zoneamento do Município, serão feitos, obrigatoriamente, por lei específica.

§ 6o Nas ZEIS-3, além dos critérios adotados pelo PDDU, poderão ser enquadradas as glebas e lotes considerados não edificados, subutilizados e edificações desocupadas, nas quais incidem o instrumento do parcelamento, edificação e utilização compulsória.

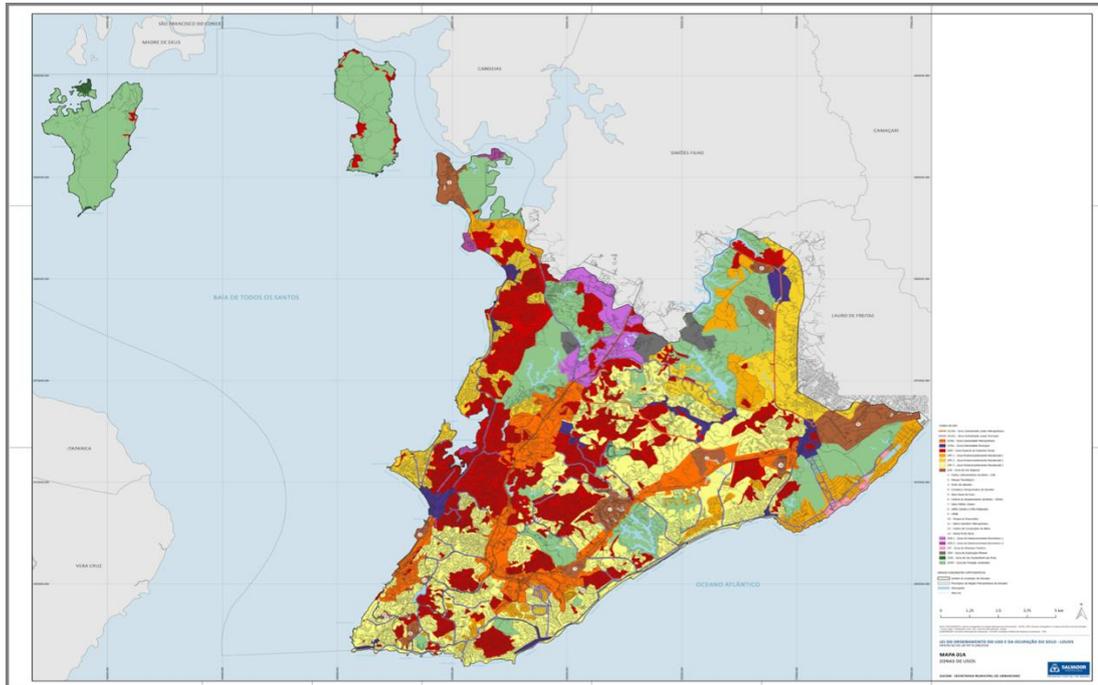
Art. 21. Nas ZEIS 1, 2, 3 e 4, o licenciamento de edificação nova ou de reforma com mudança de categoria de uso deverá atender à destinação de percentuais mínimos de área construída total para HIS e HMP, estabelecidos no PDDU.

§ 1o As exigências estabelecidas neste caput aplicam-se aos imóveis dotados de área de terreno superior a 1.500 m² (mil e quinhentos metros quadrados), ficando excetuados os imóveis públicos destinados a equipamentos sociais e infraestrutura urbana.

§ 2o A reforma sem mudança de uso que envolver a demolição ou ampliação de 50% (cinquenta por cento) ou mais do total da área construída no lote será considerada edificação nova, para fins de aplicação das exigências estabelecidas no caput deste artigo.

Art. 22. Nos terrenos inseridos em ZEIS e que sejam lindeiros a ZCLMe ou a ZCLMu, ficam admitidos os mesmos usos não residenciais e parâmetros de ocupação do solo permitidos nas Zonas Centralidade Linear, respeitados os parâmetros de incomodidade das ZEIS.

Quanto a identificação das zonas de uso dentro do território de implantação do traçado do VLT, conforme mapa 01 A de zoneamento do município de Salvador da Nova LOUOS, podemos encontrar zonas predominantemente residenciais e zonas especiais de interesse social, estando compatível com o mesmo.



FONTE: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/09/SSA_LOUOS_01A_ZONEAMENTO.compressed.pdf

3.4.4. Das Zonas Especiais

Na área de abrangência do Projeto VLT encontram-se 13 áreas que se configuram de interesse social e identificadas em toda a extensão da linha do VLT. As Zonas especiais de interesse social – ZEIS são: 27- Alagados Uruguai, 36-Fazenda Grande, 56-Lobato, 57-Marechal Rondon, 65-Novos Alagados, 66-Ilha Amarela, 85- Paraguarí, 86-Nova Constituinte, 89-Bate Coração, 110-Pilar, 112-Alto do Bom Viver, 115-Pirajá, 116 São Tomé de Paripe.

As ZEIS na área de abrangência do VLT, segundo Relatório do RDC integrado para o Anteprojeto do VLT, páginas 104 e 105, produzido pela Companhia de Transporte do Estado da Bahia – Governo do Estado, têm as seguintes características:

“A identificação de muitas Zonas Especiais de Interesse Social se justifica pela ocupação desordenada desta região, sendo que a Bacia do Rio Paraguari, que se localiza neste subúrbio recebe em seu curso lançamento de esgotos sanitários diuturnamente. Nesta área, a ZEIS - Nova

Constituinte tem várias edificações em cima da calha inundável e edificações em áreas ocupadas pelo Rio Paraguari.

A ZEIS de Lobato, na enseada dos Tainheiros e do Cabrito, sofreu uma ocupação desordenada com a descoberta do petróleo em 1939.

A Península de Itapagipe na Bacia do Rio Itapagipe, no século passado foi quase totalmente ocupada e extensas áreas do mar foram aterradas além da construção de palafitas, encontra-se atualmente com muitas marcas de ocupação desordenada e precária infraestrutura.

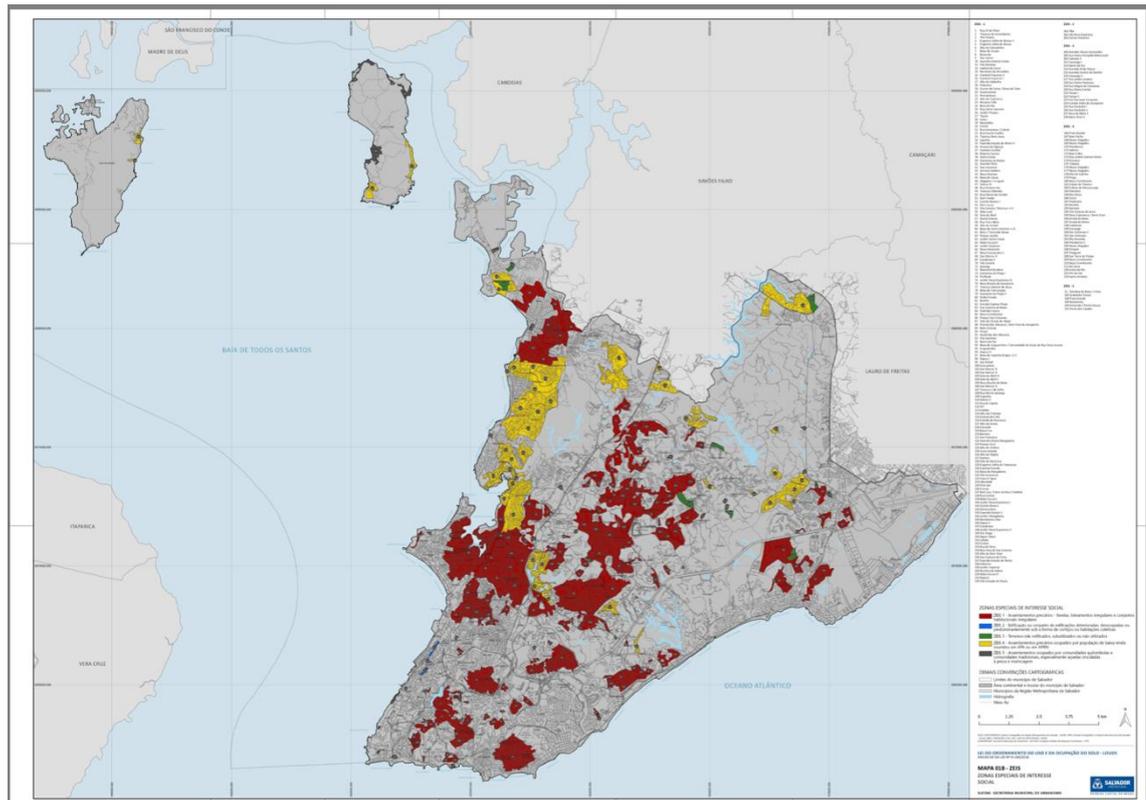
Questão relevante é a contaminação das águas por mercúrio deixados pela CQC – antiga indústria Companhia Química do Recôncavo. A península de Itapagipe que é parte do Subúrbio Ferroviário tem a maior contaminação por esgotos e metais pesados da Bahia de Todos os Santos.

A ZEIS do Uruguai, Alagados e Massaranduba localiza-se em bairros que surgiram em processo de ocupação espontânea em terrenos alagadiços e casas em sua maioria palafitas construídas sobre o mangue. Na década de 1950 teve início a urbanização, mais recentemente recebeu melhorias, mas o processo de urbanização lento, trouxe grandes problemas de aterramento e entulho.

A ZEIS - São Tomé de Paripe, na Bacia de Drenagem do mesmo nome, tem um manguezal localizado próximo ao Quilombo do Tororó, cujos descendentes do quilombo vivem da variedade de mariscos colhidos neste mangue, que foi sendo prejudicado pelo aterramento da COCISA fábrica de cimento que deixou de funcionar em 1990.

As descrições destas zonas especiais no percurso do VLT identificam os grandes problemas que ainda existem no território do subúrbio ferroviário de Salvador.

A degradação ambiental e econômica foi expressiva nesta região, praias calmas foram sendo contaminadas pela ocupação desordenada em quase toda sua extensão. A ocupação da parte mais bonita da Baía de Todos os Santos, infelizmente, ocorreu com forte degradação ambiental sendo hoje ocupada por uma população com níveis de renda significativamente menores do que as demais áreas de praia de Salvador.”



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/09/SSA_LOUOS_01B_ZEIS.compressed.pdf

3.4.5. **Das Áreas Especiais e do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural (SAVAM)**

Conforme estabelece o Mapa abaixo, no território de implantação do monotrilho VLT, encontram-se algumas áreas de valor ambiental e cultural, como as áreas de proteção cultural e paisagística - APCP, quais sejam: APCP – Centro Histórico de Salvador, instituída pela Lei 3.289 de 21 de setembro de 1983; APCP da Penha/Ribeira; APCP do Parque Histórico de Pirajá; APCP de Nossa Senhora de Escada e APCP de São Tomé de Paripe, que deverão observar a legislação abaixo pertinente.

“Art. 34. As Áreas Especiais compreendem setores para os quais são estabelecidas ordenações especiais de uso e ocupação do solo, que se sobrepõem e prevalecem em relação às das zonas, e que deverão ser observadas em qualquer tipo de empreendimento e/ou atividade.

Art. 35. As Áreas Especiais são as seguintes:

I - áreas integrantes do Sistema de Áreas de Valor Ambiental e Cultural – SAVAM, definidas no PDDU e sujeitas à legislação específica, subdivididas em:

a) Subsistema de Unidades de Conservação, compostos por dois grupos de áreas com características específicas:

1. Unidades de Proteção Integral;
2. Unidades de Uso Sustentável;

b) Subsistema de Áreas De Valor Urbano-Ambiental, composto por:

1. Áreas de Proteção de Recursos Naturais - APRN;
2. Áreas de Proteção Cultural e Paisagística - APCP;
3. Áreas de Borda Marítima - ABM;
4. Parques Urbanos;
5. Parques de Bairro;
6. Praças e Largos;
7. Áreas de Remanescentes do Bioma Mata Atlântica – RMA.

II - Áreas Sujeitas à Legislação Específica:

a) áreas e/ou imóveis que são ou venham a ser tombados ou protegidos por legislação de preservação e tombamento municipal, estadual ou federal, dentre os quais os integrantes do acervo arquitetônico tombado pelos órgãos de preservação e tombamento: pelo IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, na esfera federal; pelo IPAC – Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural, na esfera estadual; e pela FGM – Fundação Gregório de Mattos, na esfera municipal;

b) faixas de domínio dos sistemas de infraestrutura, zonas de proteção do entorno de edificações militares, zonas de proteção de aeroportos, aeródromos, helipontos e heliportos;

c) a Ilha dos Frades, através do Zoneamento Ecológico-Econômico (ZEE) estabelecido no Decreto Municipal 23.719/2012, aprovado pelo Conselho Gestor da APA da Baía de Todos os Santos, bem como as demais ilhas regulamentadas pelo Decreto Municipal 23.709, de 24 de dezembro de 2012, e Mapa 02 C do Anexo 2 desta Lei;

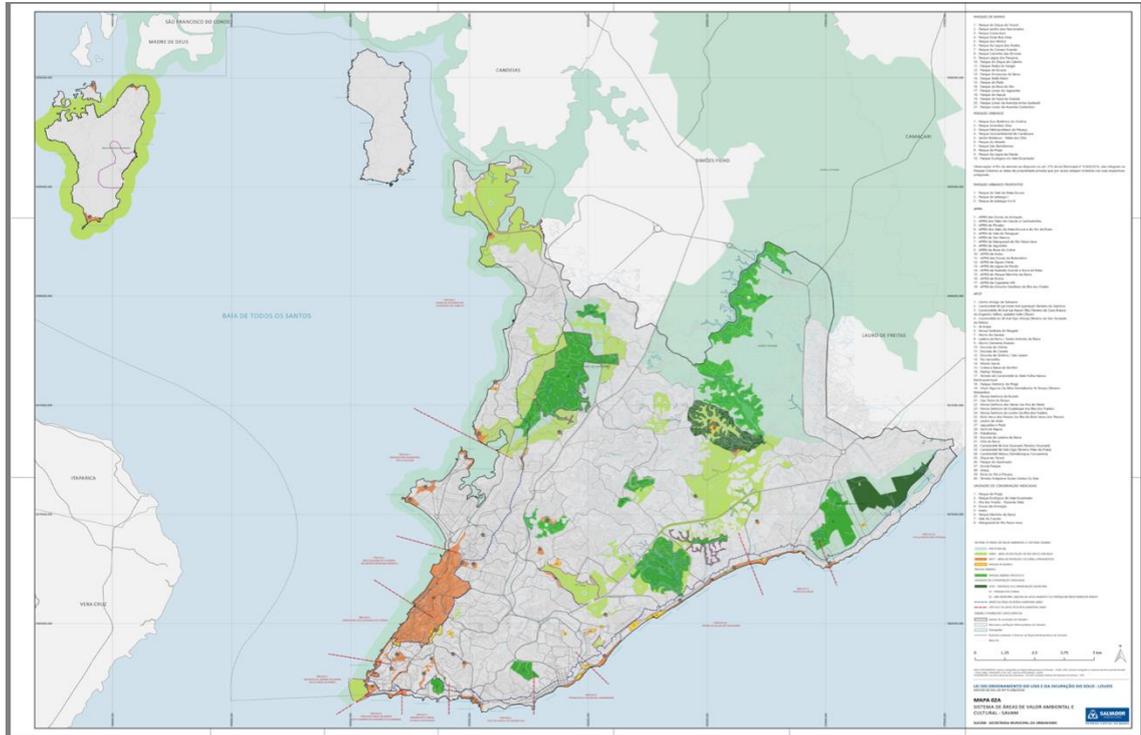
d) o Terminal de Gás Natural Liquefeito – GNL, localizado na Baía de Todos os Santos, onde fica proibida toda e qualquer modalidade de pesca e fundeio na ZMII (Zona Marítima de Interferência - II).

§ 1º Integram o SAVAM as áreas apresentadas nos Mapas 02 A, 02 B e 02 C do Anexo 02 desta Lei, sem prejuízo do enquadramento de novas áreas que venham a ser identificadas e institucionalizadas por lei.

§ 2º Até a regulamentação específica de cada área, as solicitações de alvarás de construção para empreendimentos e o licenciamento de atividades em Parques Urbanos, Parques Urbanos Propostos, Áreas de Proteção de Recursos Naturais – APRN e em Áreas de Proteção Cultural e Paisagística – APCP deverão ser analisados pela Comissão Normativa da Legislação Urbanística - CNLU, que deliberará à luz das diretrizes desta Lei, do PDDU e das normas pertinentes da legislação ambiental, ouvido o órgão de planejamento e o órgão ambiental do Município.

§ 3º Até que os Parques Urbanos, Parques Urbanos Propostos, as APCP e as APRN sejam regulamentados através de Lei específica, fica mantido e assegurado o regramento para uso e ocupação do solo previsto na zona de uso que estiver inserido o imóvel, com base nos Mapas 1 A, 1 B e 1 C do Anexo 2 desta Lei.

§ 4o Na APA das Lagoas e Dunas do Abaeté, as áreas parceladas de propriedade privada situadas na Zona de Uso Especial (ZUE) poderão se integrar à Zona de Ocupação Controlada (ZOC) desde que aprovado pelo Órgão Gestor da APA.



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/09/SSA_LOUOS_02A_SAVAM.compressed.pdf

A Lei 8.167/2012 descreve o que são as **Áreas de Proteção Cultural e Paisagística**, cita as que já foram reconhecidas como tais e fornece as diretrizes que devem ser observadas nas referidas áreas:

“Art. 229. As Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, APCP, são destinadas à conservação de elementos significativos do ponto de vista cultural, associados à memória, pluralidade e diversidade de manifestações e formas de expressão das identidades da sociedade local, e para a imagem ambiental urbana, compreendendo:

I - Sítios integrados por conjuntos monumentais ou monumentos individuais e seu entorno, de valor histórico e/ou cultural reconhecido pela União, o Estado ou o Município;

II - Áreas com tipologias de edificações e ambiências de valor simbólico e/ou significativo para a fixação da memória e a cultura da cidade, ou de um determinado grupo social, religioso ou étnico;

III - Áreas de interesse arqueológico, constituídas por segmentos do meio físico modificados pela ação humana segundo comportamentos culturalmente determinados e manifestações materiais que têm potencial informativo sobre relações e processos socioculturais passados, incluindo:

a) os espaços em que há superposições de ocupações;

b) conjuntos de edifícios com unidade cronológica e funcional, vestígios únicos de dado momento de construção histórica da cidade ou representantes de um determinado grupo social, religioso ou étnico;

c) locais identificados ou com probabilidade de existir no subsolo material indígena, com base em notícias documentais e bibliográficas de aldeamentos indígenas, áreas de antiga ocupação colonial e pós-colonial degradadas, ruínas, áreas de eliminação de vestígios comprovadas;

IV- Elementos de paisagem natural, como flora, formação geológica e geomorfológica, espelhos d'água ou outras condições naturais que configurem referencial cênico e/ou simbólico.

Parágrafo único. As Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, APCP, deverão incluir, no ato de sua regulamentação, o entorno paisagístico no qual deverão ser preservadas os visuais do exemplar e/ou do conjunto a ser protegido.

Art. 230. Sem prejuízo do enquadramento e delimitação de outras áreas por lei específica, são enquadradas como Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, APCP, aquelas delimitadas no Mapa 07 do Anexo 3, integrante desta Lei:

I - APCP compreendendo o Centro Histórico de Salvador e outras áreas indicadas, instituída pela Lei nº 3.289, 21 d e setembro de 1983;

XVI - APCP da Penha/Ribeira;

XVIII - APCP do Parque Histórico de Pirajá;

XX - APCP de Nossa Senhora de Escada;

XXI - APCP de São Tomé de Paripe;

Art. 231. São diretrizes gerais para as Áreas de Proteção Cultural e Paisagística, APCP:

I - Regulamentação, mediante legislação específica, das áreas indicadas nesta Lei para institucionalização como APCP;

II - Identificação, mapeamento e delimitação de novas áreas do Município, passíveis de enquadramento como APCP, que serão institucionalizadas mediante lei específica;

III- Atualização, ampliação e/ou complementação da legislação municipal vigente, em parceria com órgãos públicos de outros níveis de governo com competência correlata na proteção do patrimônio cultural, abrangendo as áreas de interesse cultural e paisagístico no Município;

IV - Preservação e valorização dos sítios, dos monumentos e seu entorno quanto a modificações na morfologia, volumetria das edificações, visuais internas e externas, ambiência e silhueta urbana;

V - Elaboração de projetos urbanísticos, normas, procedimentos específicos e programas de intervenção, com a participação da comunidade, priorizando o uso para o lazer, atividades educativas, culturais e turísticas;

VI- Definição de projetos estruturantes que possam funcionar como catalisadores de desenvolvimento para áreas em processo de deterioração do tecido urbano, com ênfase na questão habitacional;

VII - Estabelecimento de parcerias com instituições públicas e privadas para a conservação, recuperação e gestão dos bens culturais integrantes das APCP;

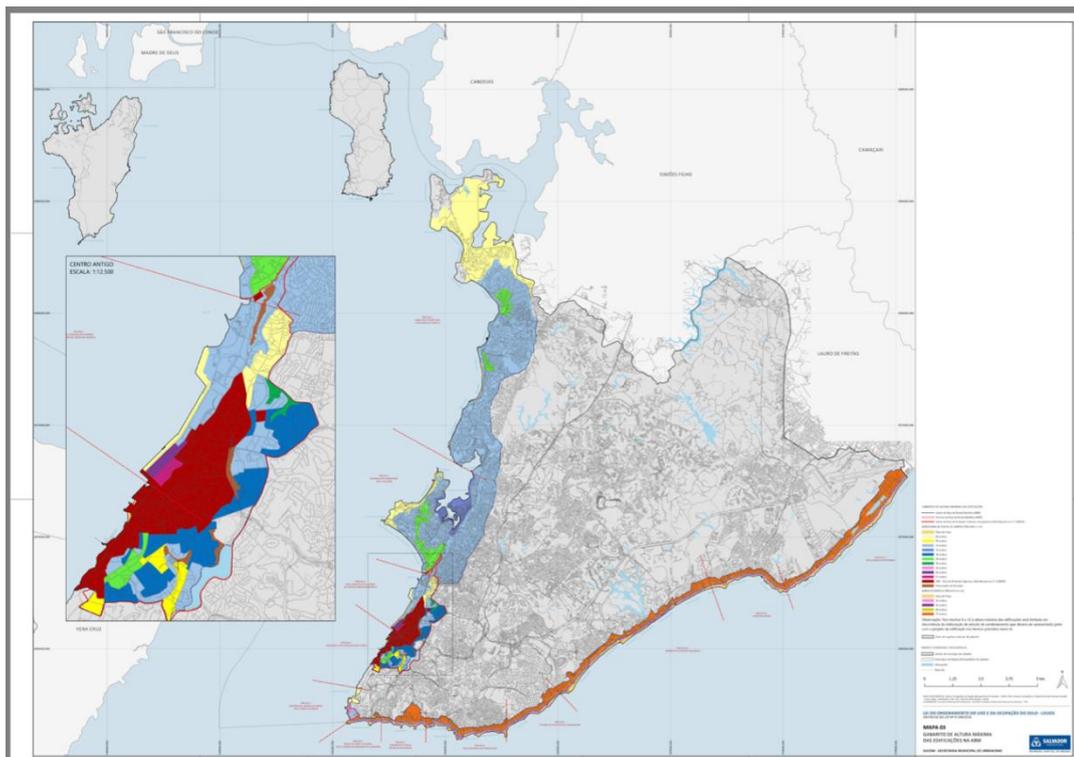
VIII - Para as áreas de interesse arqueológico:
a) complementação da legislação municipal vigente, com vistas a disciplinar as pesquisas e intervenções nas áreas de interesse arqueológico;

b) exigência de Termo de Responsabilidade para licenciamento de empreendimentos em sítios arqueológicos;

c) controle da integridade dos elementos e áreas de interesse arqueológico, e recuperação daqueles degradados.”

3.4.6. Do Gabarito das Edificações da Borda Marítima

Quanto ao gabarito estabelecido pela legislação nas áreas objeto de estudo, conclui-se após análise do mapa 03, anexo 03 da Nova LOUOS do município de Salvador, abaixo, que a grande maioria possui gabarito de 12 metros e há pequenos trechos em que o gabarito corresponde a 06 metros, estando compatível com a implantação do monotrilho – VLT.



Fonte: http://www.sucom.ba.gov.br/wp-content/uploads/2016/09/SSA_LOUOS_03_GABARITO-ABM.compressed.pdf

3.5. Partes a LOUOS Relativas Às Restrições de Usos

Quanto as Restrições de Uso e Ocupação Aplicáveis aos Empreendimentos e ou Atividades que estão situados em Áreas ou Imóveis Integrantes do Acervo Arquitetônico Tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN é importante observar:

“Art. 37. Os empreendimentos e atividades localizados em áreas ou imóveis sujeitos à legislação específica de preservação e tombamento, dentre os quais os integrantes do acervo arquitetônico tombado pelo IPHAN e/ou pelo IPAC e/ou pela FGM, estão isentos do cumprimento das exigências desta Lei naquilo em que essas exigências forem contrárias às determinações dos referidos órgãos, e só poderão ser licenciados após aprovação prévia dos órgãos competentes de preservação e tombamento, obedecidas ainda as disposições da Lei nº 3.289, de 1983, e demais leis detombamento em nível municipal, estadual e federal.

§ 1º As normas gerais para elaboração e apresentação desses projetos serão fornecidas por cada órgão, de acordo com a sua competência.

§ 2º Para facilitar o conhecimento público, o Executivo, através do seu órgão competente, divulgará a relação dos bens tombados pelo IPHAN, pelo IPAC e pela FGM.

Art. 38. Nos imóveis tombados individualmente ou localizados nos conjuntos arquitetônicos tombados, os recuos, gabaritos de altura, ocupação, volumetria, agenciamento de fachadas e tratamento de telhados estarão condicionados às exigências dos órgãos competentes de preservação e tombamento, obedecendo, também, às normas específicas estabelecidas nesta Lei, no que couber.

Parágrafo único. Nas ampliações, e/ou reformas, e/ou reconstruções de edificações nos imóveis referidos no caput deste artigo, o coeficiente de aproveitamento será resultante da volumetria permitida pelo órgão competente de preservação e tombamento.

Art. 39. Nas áreas de entorno de imóveis ou conjuntos arquitetônicos tombados, até um raio de 200m (duzentos metros), os gabaritos, volumetria e agenciamento de fachadas serão os estabelecidos pelos órgãos competentes de preservação e tombamento, obedecidas as demais exigências específicas desta Lei.”

O patrimônio cultural abrange todos os "bens e direitos de valor artístico, estético, histórico, turístico e paisagístico", devendo ter preservadas as suas características essenciais. Segundo Relatório do RDC integrado para o Anteprojeto do VLT (Governo do Estado da Bahia):

“Como parte do patrimônio histórico, existem duas edificações de cunho religioso localizadas em Escada e Ilha de Maré. A igreja Nossa Senhora da Escada foi tombada pelo Patrimônio Histórico em 1953 e a igreja Nossa Senhora das Neves em 1962.

Apesar de sua importância histórica e arquitetônica a igreja de São Tomé de Paripe ainda não é tombada. Existem áreas e galpões remanescentes na faixa de domínio do trem, em Periperi, e em outras áreas vazias nas proximidades das Paradas de Calçada, de Plataforma, Escada e Paripe. Essas áreas, já identificadas, serão objeto de estudos futuros para implantação projetos de cunho social que revitalizem a região.”

Quanto as Restrições de Uso e Ocupação do Solo na Área de Borda Marítima é importante observar:

“Art. 36. A Área de Borda Marítima – ABM integrante do SAVAM, representada cartograficamente no Mapa 03 do Anexo 02 desta Lei, está sujeita a restrições de gabarito de altura máxima para as edificações e a normas específicas para os recuos e ocupação, estabelecidas nesta Lei, e subdivide-se em:

I - Borda da Baía de Todos os Santos, compreendendo:

- a) Trecho 1 - Canal de Cotegipe até a Enseada do Cabrito;
- b) Trecho 2 - Enseada dos Tainheiros até a Calçada;
- c) Trecho 3 - São Joaquim até a rampa do antigo Mercado Modelo;
- d) Trecho 4 - Conceição até a Encosta da Vitória;
- e) Trecho 5 - Encosta da Ladeira da Barra até o Farol da Barra;

II - Borda Atlântica, compreendendo:

- a) Trecho 6 - Praia do Farol da Barra até o Morro da Aeronáutica (Ondina);
- b) Trecho 7 - Ondina até a Praia da Bacia das Moças;
- c) Trecho 8 - Alto da Sereia até Amaralina;
- d) Trecho 9 - Pituba até a foz do Rio Camaragibe;
- e) Trecho 10 - Jardim de Alah até Jaguaribe;
- f) Trecho 11 - Piatã até Itapuã;
- g) Trecho 12 - Stella Maris até Ipitanga.

Parágrafo único. As normas estabelecidas nos artigos 102 a 105 desta Lei, referentes a recuos e ocupação na ABM, prevalecem sobre as demais normas estabelecidas nesta Lei.