

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Propõe Incorporar na relação de Intervenções Viárias - Mapa 04 - Sistema Viário, “a implantação de uma nova ligação (Avenida do Atlântico), interligando as intervenções codificadas naquele Mapa como “117 - Viário da Av. da Paz” e “132 - Av. Nova Esperança (Estrada do Curralinho)”, transpondo, no seu trajeto, o Parque Metropolitano do Pituaçu”. SIM</p>	<p>Essa avenida há muito prevista no planejamento do sistema viário básico de Salvador, cria uma ligação direta desde o Centro de Convenções de Salvador e Avenida Luís Eduardo Magalhães até os bairros de Mussurunga e Piatã. Atende, também, às regiões do Imbuí, Boca do Rio, Jardim Imperial, Parque de Pituaçu, Patamares, Piatã, Alto do Coqueirinho, Bairro da Paz e Aeroporto Internacional.</p>
<p>Propõe devolver o Projeto de Lei 396/2015 da Revisão do PDDU. AGUARDAR</p>	<p>O projeto de Lei está em processo de análise pela CMS</p>
<p>Art. 21. Alteração do caput do artigo que conceitua áreas impróprias para ocupação humana e exclusão dos inc. I e II que definem essas áreas. SIM/SUGESTÃO</p> <p>Art. 21. Áreas impróprias para a ocupação humana são aquelas passíveis de ocorrência de sinistros, ou lesivas ao meio ambiente nos termos da legislação federal e estadual, especialmente as Leis Federais nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998, e nº 6.766 de 19 de dezembro de 1979 e suas modificações posteriores. I e II – suprimir</p> <p>Par. único. O Executivo realizará mapeamento das áreas impróprias para a ocupação humana, a ser incorporado pelo SIM-Salvador para fins de planejamento e monitoramento, complementando e atualizando as informações já reunidas pelo Plano Prev. de Defesa Civil.</p>	<p>A redação deste artigo apresenta caráter doutrinário e não abrange o universo de áreas impróprias, ao tempo em que não contempla as áreas impróprias previstas na legislação superior. Sugerimos manter o parágrafo único como §1º e acrescentar os §§2º e 3º com a seguinte redação:</p> <p>§2º. As áreas de risco de deslizamento constantes do Plano Diretor de Encostas de Salvador, e as mapeadas posteriormente pelo órgão competente integram este plano e são consideradas impróprias à ocupação humana.</p> <p>§3º. Fica o Executivo Municipal obrigado a atualizar o Plano Diretor de Encostas em prazo de 2 (dois) anos da promulgação desta Lei.</p>

<p>Art. 31. Substituição do termo “manutenção” III. manutenção dos visuais da Baía de Todos os Santos e do frontispício da cidade. III. desobstrução dos visuais da Baía de Todos os Santos e do frontispício da cidade. SIM</p>	<p>Na redação original, o termo “manutenção” poderá sugerir que os visuais da BTS e do frontispício da Cidade se encontram em padrão qualitativo adequado.</p>
<p>Art. 29. Complementação do Inc. I. e introdução de inciso IV que tratam de diretrizes para a monitoração e controle da poluição sonora. SIM I. avaliação da qualidade acústica nos espaços da cidade, identificando-se as áreas críticas de excesso de ruídos, de acordo com os níveis de impacto produzidos, segundo as características da zona, o tipo de atividade e principais fontes geradoras; IV. Zoneamento Sonoro.</p>	<p>Os níveis de impacto produzidos devem ser matizados de acordo às variáveis intervenientes citadas, e o zoneamento sonoro é um instrumento necessário para embasar a regulamentação e o controle da poluição sonora.</p>
<p>Art. 194. Altera o §2º: que trata da “classificação dos usos e atividades” O uso não residencial será classificado em subcategorias, segundo níveis de incomodidade e compatibilidade com o uso residencial, em: I. não incômodas, que não causam impacto nocivo ao meio ambiente urbano; II. incômodas compatíveis/compatibilizáveis com o uso residencial; III. incômodas incompatíveis com o uso residencial. SIM</p>	<p>A alteração proposta admite apenas atividades incômodas que possam vir a ser compatibilizadas com o uso residencial, mas o artigo merece revisão por não prever a incompatibilidade de atividades não residenciais entre si, critérios de porte de empreendimentos e para definir o limiar e alcance das atividades, de modo a balizar a distribuição espacial dos usos. A expressão “usos e atividades” é conceitualmente inadequada.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 194. Altera incisos I e II – que tratam da classificação dos usos a serem adotados na LOUOS. Propõe Incluir “usos recreacionais e rurais”. SUGESTÃO: Manter as categorias de uso vigentes, conforme proposto por Francisco Mota: Residencial; Comercial e de Serviços; Institucional; Industrial; Misto; Especial. As atividades recreativas são enquadradas na categoria de Uso Especial.</p>	<p>O território do Município é urbano em sua totalidade, não comportando a indicação de atividades rurais. Quanto às atividades recreativas, observa-se que essas e outras não encontram enquadramento entre as categorias de uso do art. 194 do PL, o que poderá gerar insegurança jurídica.</p>
<p>Arts. 88 a 101: Propõe a definição de metas, indicadores e prazos no PL. NÃO NECESSARIAMENTE.</p>	<p>Os artigos citados compõem o Título VII – Da Infraestrutura, Equipamentos e Serviços Urbanos Básicos. De acordo ao Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) o PDDU deve definir as prioridades das propostas em seu horizonte temporal. Metas e indicadores específicos podem ser objeto de planos setoriais com base nos objetivos e diretrizes do PDDU.</p>
<p>Artigo 108. Propõe a criação de parágrafo objetivando a Inclusão da temática da juventude no Capítulo VI - Do Lazer, Recreação e Esportes, e de artigos específicos que tragam diretrizes relativas à esse estrato social. SIM</p>	<p>A proposta de parágrafo e artigos não foi formulada.</p>
<p>Enquadra a área conhecida como “campo de Periperi” como Zona Especial de Interesse Social – ZEIS. NÃO</p>	<p>Zonas Especiais de Interesse Social são áreas ocupadas ou destinadas a assentamentos habitacionais de população de baixa renda. Sugerimos a desapropriação do equipamento e sua requalificação.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 68.º §2º, III. Complementação III. ZEIS-3: compreende terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, desapropriados nos termos da Lei 10.257/2001. SIM</p>	<p>A complementação do artigo tem por base o disposto no Estatuto da Cidade sobre a aplicação do instrumento de parcelamento, edificação e utilização compulsórios. A proposta visa ajustar o enunciado à lei federal imprimindo a devida segurança jurídica na aplicação deste instrumento de política urbana</p>
<p>Art. 166. III. Complementação ZEIS-3: correspondente aos terrenos não edificados, subutilizados ou não utilizados, desapropriados nos termos da Lei 10.257/2001, para fins de construção de HIS e HMP. Idem art. 66. SIM</p>	<p>Idem à observação anterior.</p>
<p>Quadro 5, Anexo 2. Propõe acrescentar a Avenida Tamburugy como Zona Centralidade Linear Municipal (ZCLMu). SIM</p>	<p>A avenida é compatível com a descrição da ZCLMu constante do projeto de Lei, possibilitando ampliar a oferta de atividades diversificadas de maior porte e especialização naquela região.</p>
<p>Art. 289. § 2º, I e §3º. Tratam do valor real da indenização devida pela desapropriação do imóvel decorrente da aplicação do parcelamento, edificação e utilização compulsória e condicionantes. SIM I. refletirá o valor de mercado, descontado o montante incorporado em função de obras realizadas pelo Poder Público na área, após a notificação ao proprietário; §3º. Os títulos de que trata este artigo não terão poder liberatório para pagamento de tributos, desde que sejam pagos na data do vencimento.</p>	<p>A proposta ajusta e complementa o inc. I §2º e §3º do art. 289 visando à segurança jurídica na aplicação do instrumento do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 291. Propõe alteração no §4º e introdução de inciso III. que trata da Desapropriação para Fins Urbanísticos de Área Contigua e por Zona. SIM</p> <p>§4º O pagamento ao expropriado do terreno e da área contígua ao desenvolvimento da obra objeto da desapropriação para fins urbanísticos poderá ocorrer com a revenda dos imóveis valorizados, ou com o resultado da valorização dos imóveis urbanos, de acordo com o que dispõe o art. 2º, inciso XI, da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, garantindo-se:</p> <p>III. que os ex proprietários do terreno desapropriado na área contígua terão automaticamente a reversão dos bens em seu favor e não serão obrigados a pagar pela valorização dos imóveis, caso o pagamento não seja feito no prazo de 02 (dois) anos após a conclusão das obras.</p>	<p>A alteração ao §4º imprime maior clareza à redação, e a introdução do inciso III possibilita maior segurança jurídica na aplicação do instrumento da desapropriação para fins urbanísticos.</p>
<p>Art. 191. Propõe a extinção das Zonas de Proteção Ambiental – ZPAM. SIM</p>	<p>Proposta também apresentada pela prof^a. Érica Rusch: a ZPAM não se enquadra entre as categorias de unidades de conservação do SNUC, além de se sobreporem às unidades de conservação legalmente constituídas em desacordo à legislação federal.</p>
<p>Art. 194. Inc. I e II. Propõe manter as mesmas categorias de uso do solo da Lei 3.377/84 (LOUOS): R/CS/IN/ID/E/M e conceitua uso misto, admitindo sua ocorrência em toda a cidade como ocorre até hoje. SIM</p>	<p>As categorias de uso do PL não cobrem as atividades de “uso especial”, e não contemplam a classificação do CNAE (separa atividades comerciais e de serviços); A supressão do uso misto mostra-se inadequada à realidade de Salvador. No conjunto enseja insegurança jurídica.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 203. Propõe compatibilizar a classificação das vias com o Código de Trânsito Brasileiro - CTB, Lei 9.503/97 e suas alterações posteriores. SIM</p>	<p>Embora o art. 203 do PL mencione a compatibilização da classificação das vias com o CTB, não há correspondência da classificação proposta com o disposto no art. 60 do Código.</p>
<p>Propõe acrescentar no Quadro 07 do Anexo 02 do PL 386/2015, a seguinte Nota: (**) Para vias já existentes não deve ser exigido canteiro central, e a faixa lateral de domínio mínima é de 7,0 (sete) metros com canteiro separador da pista de rolamento de no mínimo 3,0 (três) metros, com largura do passeio correspondente ao alinhamento existente. SIM</p>	<p>A alteração se refere às vias arteriais II (VAII), as quais correspondem vias existentes no tecido urbano consolidado, onde o PL estabelece largura de faixa lateral de 14,00m, canteiro central com 3,00metros, e 4 metros de largura de passeio, o que é inviável (Barra-Pituba/M.Dias/Cons. Pedro Luiz/Av. Sete, etc.).</p>
<p>Art. 382. Propõe suprimir o inc. III, e acrescentar inc. VII e VIII. SIM/SUGESTÃO III. aplicação da Contribuição de Melhoria nas áreas em que forem implantados equipamentos de infraestrutura e transportes e outros que resultem em valorização imobiliária, identificada como impacto positivo em EIV ou outro instrumento de avaliação de impacto no meio ambiente urbano; VII. regulamentação do ITIV previsto no inciso II do Art. 153 da Lei Orgânica do Município do Salvador (...); VIII. as certidões dos instrumentos de Outorga Onerosa</p>	<p>O art. 382 trata de Diretrizes para a Legislação Tributária e de Rendas. Sugerimos alterar o inc. III com a seguinte redação: III. aplicação da Contribuição de Melhoria nas áreas em que forem implantados equipamentos de infraestrutura e transportes e outros que resultem em valorização imobiliária nos termos da legislação federal. A Contribuição de Melhoria depende de lei específica, em que o fato gerador é a valorização do imóvel em decorrência de obra pública, mas não basta a realização da obra para gerar a obrigação, nem a avaliação do EIV de conformidade à norma superior. Os incisos VII e VIII</p>

do Direito de Construir e da TRANSCON serão analisados segundo as leis vigentes à época da sua expedição.	acrescentados visam à segurança jurídica.
PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
Propõe que o perímetro das ZEIS abranja todo o bairro. NÃO.	A ZEIS é destinada à população de baixa renda em área com inadequação habitacional, sendo seu perímetro limitado a essa condição.
Propõe que o Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga/Cassange seja incorporado integralmente ao PDDU.	A proposta poderá ser contemplada nas diretrizes para a APA de Joanes/Ipitanga (Art. 258) nos seguintes termos: “gestões junto ao Governo do Estado visando à implantação do Parque do Ipitanga, nos termos da Lei 9.985/2000, e do Plano Urbanístico e Ambiental do Vetor Ipitanga”.
Art. 88. Que trata dos objetivos da Política de Infraestrutura e Serviços Urbanos Básicos, Propõe acrescentar inc. IX: “Trazer segurança p/ os modais ã motorizados em cada modificação de infraestrutura viária, nos projetos de infraestrutura nova, modificada ou ampliada, respeitando as recomendações do Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (...)”. SIM com ressalvas. Vide SUGESTÃO	IX. promover a segurança no trânsito aos modais ã motorizados, assegurando a compatibilidade dos projetos viários aos padrões e normas técnicas específicas, notadamente para os modos a pé e cicloviário. A implantação de ciclovias e ciclofaixas depende das características do tráfego e das condições viárias. Nem todas as vias existentes são adequadas ao tráfego de bicicletas.

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 197. Propõe alterar o artigo que trata da macro estratégia da mobilidade urbana:</p> <p>A estratégia da mobilidade urbana definida nesta Lei tem como objetivo prover mobilidade sustentável com segurança no trânsito criando condições para o aumento da segurança viária integrar os diversos espaços do Município, proporcionando acessibilidade universal às diversas regiões, mediante a definição de uma rede multimodal hierarquizada, com prioridade de circulação aos modos não motorizados, como transporte cicloviário e transporte a pé e o transporte coletivo de passageiros, e que possibilite fluidez, conforto e segurança no trânsito de pedestres e de veículos motorizados ou não em suas diferentes necessidades. NÃO. MANTER REDAÇÃO ORIGINAL / VIDE SUGESTÃO.</p>	<p>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 motorizados e não motorizados em suas diferentes necessidades de deslocamento.</p> <p>A redação original contempla integralmente as preocupações dos proponentes. A expressão “segurança no trânsito” subsume tecnicamente a “segurança viária”. A prioridade ao nível macro espacial da mobilidade é o transporte coletivo de passageiros considerando-se o raio de abrangência desse modal, o que não significa que os meios não motorizados de transporte sejam secundários, mas sim que estes são modos complementares, e não concorrente do transporte público de passageiros.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 206, §3º. Introduce 2 incisos, sendo um relativo a redução de velocidade em vias expressas (60 km/h) e em vias arteriais (50 km/h). Outro propõe ciclovias ou ciclofaixas em todas as vias existentes e em novas vias a serem implantadas. NÃO/VIDE SUGESTÃO:</p> <p>§3º. Para cada uma das novas ligações viárias e para as vias indicadas para serem duplicadas ou ampliadas, constantes do Quadro 08 do Anexo 02 e Mapas 04 e 05 do Anexo 03, o Poder Executivo deverá elaborar Projetos Funcionais, observando:</p> <p>I. os parâmetros mínimos fixados no Quadro 07 do Anexo 02; II. a institucionalização por meio de Decretos de Alinhamento Viário, específicos a cada projeto, até a promulgação de nova Lei de Adequação Viária; III. a inclusão de ciclovias/ciclofaixas</p>	<p>A definição de velocidade máxima é atribuição da autoridade de trânsito, de acordo ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei Federal n 9.503/1997 e suas alterações posteriores. Nem todas as vias existentes são adequadas à implantação de ciclovias ou ciclofaixas, dependem da inclinação longitudinal, espaço disponível na pista, volume e velocidade do tráfego, dentre outros critérios técnicos.</p>
<p>Art. 204. Introduce o modo cicloviário em artigo que trata das características físicas e funcionais das vias, cuja classificação deve ser compatibilizada com o disposto no Código de Trânsito Brasileiro. NÃO.</p>	<p>O art. 204 deve compatibilizar-se com a hierarquia viária constante do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). O artigo deve tratar das características físicas e funcionais das vias e não de modos de transporte.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 210. Altera o inciso II que trata de diretrizes para o transporte cicloviário. NÃO/VIDE SUGESTÃO.</p> <p>II. continuidade do planejamento, projeto e implantação de rede cicloviária contínua e articulada aos outros modos de transporte, principalmente aos vinculados à Rede Integrada Multimodal do Transporte Coletivo do Salvador;</p> <p>II. dar continuidade do planejamento e implantação de sistema cicloviário contínuo e interligado, composto por ciclovias, ciclofaixas e ciclo-rotas, integrada aos outros modos de transporte, principalmente aos sistemas de transporte coletivo como prevê a Lei Municipal 8.040/2011, art. 3º, inciso I, no contexto do Plano de Mobilidade Urbana do Município de Salvador, em conformidade com a Lei Federal nº 12.587/2012 e legislação pertinente.</p> <p>SUGESTÃO:</p> <p>II. continuidade do planejamento, projeto e implantação de rede cicloviária contínua e articulada aos outros modos de transporte, principalmente aos vinculados à Rede Integrada Multimodal do Transporte Coletivo, de conformidade à legislação municipal e à Lei Federal nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012;</p>	<p>A lei federal de política nacional de mobilidade urbana é quem orienta a legislação municipal, e a lei municipal citada antecede a Lei 12.587/2012. Por rede ou sistema cicloviário entende-se o conjunto de estruturas compostas por ciclovias, ciclo faixas e ciclos-rota, sendo prescindível o destaque. Lado outro, o sistema de transporte coletivo pode ser constituído por uma rede integrada multimodal ou não, o que vale dizer que esses termos não são cambiáveis. No nosso caso pretende-se que esse sistema venha a ser constituído por uma rede multimodal integrada (ônibus, Metro, VLT, BRT). Tecnicamente e conceitualmente, o termo adequado para se referir a um conjunto de pontos que se comunicam é a rede. A rede cicloviária deve formar uma malha articulada para que esse modal possa se tornar em uma alternativa de transporte. Assim sendo, o objetivo central para esse modal deve ser a conformação de uma rede cicloviária. Atente-se ainda para a técnica de redação legislativa da alteração proposta.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 210. Substitui o Parágrafo único. Propõe espacializar as ciclovias no Mapa 04 que trata da rede viária do sistema estrutural. Propõe “política ostensiva de redução de velocidades máximas” e determina que as ciclos-rotas só podem ser implantadas em vias com velocidade máxima de 30km/h. NÃO</p>	<p>O modo cicloviário consta do Mapa 05 – Transporte de Passageiros. O Mapa 04 informa o sistema viário básico municipal (vias expressas, coletoras e arteriais), ciclovia não se inclui no sistema viário estrutural da cidade, assim como as vias locais. Lado outro, a definição de velocidades máximas é de competência da autoridade de Trânsito, cf. o CTB, não comportando sua definição ao nível do plano diretor. Além disso, projetos de ciclovia, ciclofaixa e ciclo-rotas possuem normas técnicas específicas que deverão ser seguidas nos projetos.</p>
<p>Propõe a Inclusão de artigo novo estabelecendo indicadores para o controle social de metas de ciclomobilidade. NÃO</p>	<p>O planejamento do modo cicloviário apresenta vários níveis ou escalas de abordagem. No PDDU deverão constar diretrizes gerais para a mobilidade e suas conectividades com outros subsistemas de transporte e trânsito. As diretrizes gerais de política para este modal no PDDU se desdobrarão em um Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob), que deve ser complementado por quadro normativo (leis e decretos) regulando a circulação cicloviária. A definição de indicadores deve ser objeto do PlanMob ou de plano específico para o Modo Cicloviário.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 233. Acrescenta inciso XV ao relativo ao transporte de carga:</p> <p>XV. estimular o uso de bicicletas cargueiras para o transporte de cargas menores e/ou entregas ao consumidor final de produtos. SIM</p>	<p>Entende-se que o uso da bicicleta como modo de transporte requer a implantação de uma rede de penetração articulada. Partindo daí, será viável o deslocamento por este modal, qualquer que seja o motivo da viagem.</p>
<p>Inclusão Inciso XVII, Art. 103 – Consolidação do processo de implantação do Programa de Assistência à saúde da população negra com foco no combate à anemia falciforme e às úlceras ou feridas. SIM</p>	
<p>Alteração do o Quadro 01, Anexo 2</p> <p>Manter coeficiente básico CAB = 2 e CAM=3 na ZUE 2 - Parque Tecnológico. SIM</p>	<p>Existe proposta para a extinção das ZUE e seu enquadramento como Complexo Urbano (Uso Especial), em que prevalece o Plano Mestre de cada, e não parâmetros aleatórios de ocupação.</p>
<p>Art. 68, §2º, Inc. IV (ZEIS V). Propõe a regularização de áreas urbanizáveis ocupadas por terreiros de matriz africana. SIM/SUGESTÃO:</p> <p>Seção IV – Da Regularização Fundiária das Áreas Ocupadas Urbanizáveis</p> <p>Art. 72. O Programa de Regularização Fundiária priorizará, em seu atendimento:</p> <p>I. os assentamentos já urbanizados ou em fase final de implantação de obras; II. os assentamentos em terrenos de propriedade do Município; III. os terreiros de matriz africana.</p>	<p>O artigo indicado não é apropriado, pois se inclui na Seção III – “Da Urbanização dos Assentamentos Precários” e os terreiros não se configuram como tal. A alteração poderá ser feita no Art. 72 que integra a Seção IV - Da Regularização Fundiária das Áreas Ocupadas Urbanizáveis, nos termos formulados.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 139. Altera Inc. XVIII e XXI SIM</p> <p>No inc. XVIII enfatiza a importância de assegurar densidades compatíveis com a capacidade de suporte da infraestrutura instalada dos bairros da Pituba e Itaipara. No inc. XXI desvincula a reestruturação do Porto de Salvador à reconversão dos Armazéns, considerando que estes não mais atendem à função portuária.</p>	<p>Inciso VIII- A qualidade desses bairros tende a decrescer devido ao crescente volume de tráfego em decorrência do aumento vertiginoso da taxa de motorização. No caso do Itaipara, deve-se, ainda, ao adensamento das áreas de entorno do bairro, transformando vias de acesso local em corredores de passagem dos assentamentos vizinhos, e de outros bairros próximos.</p> <p>Inciso XXI – A liberação dos armazéns obsoletos do Porto de Salvador visando à reconversão dessas instalações a novas funções e à sua reinserção à vida urbana não depende da reestruturação das instalações portuárias, vez que os armazéns não são mais utilizados para funções portuárias na atualidade.</p>
<p>Art. 151. Propõe alteração do inc. VII visando à compatibilização das categorias do SAVAM com a legislação federal e estadual. SIM</p> <p>VII. conservação das áreas integrantes do SAVAM: APRN, APCP, E APA das Lagoas e Dunas do Abaeté, com a preservação da qualidade ambiental e dos atributos paisagísticos.</p>	<p>A proposta vai ao encontro das apresentadas pela prof^a. Érica Rusch.</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 157 Propõe a exclusão do inc. IV e do parágrafo único do artigo que veta o licenciamento de usos em áreas indicadas para estudos ambientais, até a conclusão dos mesmos. SIM/VIDE SUGESTÃO</p>	<p>IV. instituir limitações administrativas provisórias ao exercício de atividades e empreendimentos efetiva ou potencialmente causadores de degradação ambiental, quando, a critério do órgão ambiental competente, houver risco de dano grave aos recursos naturais ali existentes, de conformidade à Lei Federal 9.985 de 18 de julho de 2000.</p> <p>Parágrafo único. Os procedimentos para a criação de unidades de conservação atenderão ao disposto na Lei Municipal 8.915 de 25 de setembro de 2015 (Política Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável), e à legislação federal, especialmente a Lei 9.985 de 18 de julho de 2000 (Lei do SNUC).</p>
<p>Art. 158 Propõe alteração dos incisos I a VI do artigo que trata de objetivos para as áreas ocupadas nas Unidades de Conservação legalmente constituídas, enfatizando a prevalência dos zoneamentos ecológico-econômicos instituídos, o controle do uso e ocupação do solo e o compartilhamento do município na gestão das UC. SIM</p>	<p>Para as UC regulamentadas com ZEE e Plano de Manejo, caberão ações para a implantação dos mesmos. Para as que ainda não tem, como o Parque de Pituaçu, cabem gestões junto ao órgão gestor para a regulamentação com a participação do Município. Como todas as UC no Município foram criadas pelo Governo do Estado, o órgão gestor é estadual, e o Município não pode regulamentá-las ou alterar seus regulamentos a revelia do órgão gestor, de conformidade à Lei Federal</p>

PROPOSTAS	OBSERVAÇÕES
<p>Art. 161. Propõe a exclusão das zonas ZUSI, ZUE e ZPAM do zoneamento do PL e a manutenção da Zona Industrial (ZIN), ainda que com área reduzida. SIM</p>	<p>As zonas citadas não se caracterizam como zonas de uso. As ZUSI se referem projeto urbanístico, as ZUE são estruturas que se caracterizam como “complexos urbanos”, e as ZPAM estão se sobrepondo sobre espaços especialmente protegidos com regramento próprio. A ZIN deve ser repensada no contexto da RM</p>
<p>Art. 272 Propõe a substituição do artigo que trata das restrições de gabarito na ABM. Introduce a obrigatoriedade de elaboração de Estudo de Imagem e Desenho Urbano como requisito para a delimitação da ABM e a definição de gabaritos de altura; limita a 45 metros no máximo o gabarito da orla Atlântica; mantém os gabaritos da ABM da Orla da BTS. SIM</p>	<p>A definição de gabaritos de altura das edificações está vinculada, fundamentalmente, à imagem ambiental urbana desejada, cabendo ao Plano Diretor estabelecer requisitos que assegurem o conforto ambiental, a preservação das visuais e do patrimônio histórico-cultural, o não sombreamento das praias, e a valorização da morfologia do sítio.</p>
<p>Art. 273 Propõe alteração ao artigo que define diretrizes para a ABM da BTS e para o Trecho 1 – Canal de Cotegipe, indicando a elaboração de projeto integrado, destacando: o Centro Histórico a Região do Comércio, o complexo portuário da Baía de Todos os Santos, a revitalização do trem do Subúrbio e intervenções na região do Subúrbio visando melhorias na microacessibilidade, dentre outros. SIM</p>	<p>A alteração proposta levou em consideração a necessidade de dotar a ABM da BTS de um projeto integrado. A proposta agregou as diretrizes para a ABM da BTS em torno de um projeto global, ainda que sua implantação possa se dar por fases ou trechos. Também, se acrescentou a necessidade de se implementar uma política de estreitamento da relação porto-cidade, visando ao enfrentamento de problemas comuns que afetam tanto a competitividade do complexo portuário da BTS, quanto a urbe, incluindo-se, aí, as questões ambientais</p>