

Continuação

Parágrafo único. São objetivos específicos da Macroárea Marinha de Uso Intensivo:

I – fomentar a indústria naval de reparos, possibilitando o acesso de navios de grande calado aos estaleiros do município e ao porto através de obras de dragagem do canal de São Lourenço, com abertura, recuperação e manutenção da ligação preexistente entre as águas do entorno da Ilha da Conceição, permitindo a circulação das embarcações;

II – incentivar a Economia do Mar, tanto no que se refere às atividades intensivas em capital e de grande escala, como pesca industrial, processamento de peixe, indústria naval e serviços portuários de apoio náutico, quanto às atividades de menor escala, como pesca artesanal ou de pequeno porte, turismo relacionado à praia, prática de esportes náuticos, cultivo de mexilhões, mercado de peixes, entre outros;

III – reaproveitar o espaço eventualmente ocioso do setor naval para outras atividades relacionadas à Economia do Mar, como serviços portuários, reparação de navios e pesca industrial;

IV – valorizar a vocação náutica da cidade para sediar atividades de prestação de serviços ligados ao turismo, cultura, esporte e lazer;

V – melhorar a qualidade das águas que alimentam a Baía de Guanabara, monitorar os corpos hídricos, coletar e tratar o esgoto e recuperar as matas ciliares e a vegetação de mangue;

VI – consolidar e capacitar as colônias de pescadores e as entidades representativas dos pescadores profissionais, promovendo as ações necessárias ao reconhecimento, regularização e profissionalização, viabilizando a instalação de infraestrutura adequada e acessível para operação e comercialização do pescado;

VII – destinar área apropriada para os resíduos das embarcações, e capacitar os trabalhadores e empresários buscando a conscientização através de ações de educação ambiental;

VIII – requalificar a infraestrutura de atraque das embarcações na Ilha da Conceição, garantindo livre acesso à orla;

IX – destinar área apropriada para as embarcações abandonadas;

X – recuperar e preservar os ecossistemas costeiros, fiscalizar e regularizar os esgotos clandestinos que ainda não estão interligados à rede, promover a regularização fundiária das ocupações de baixa renda consolidadas e conter novas ocupações irregulares;

XI – ordenar, legalizar e padronizar o comércio ambulante na orla e nas praias do município;

XII – incentivar os esportes náuticos e ordenar as atividades esportivas na areia da praia;

XIII – incentivar e regularizar a atividade marisqueira;

XIV – implantar ciclovias na orla do município, ordenar o trânsito, criar e regularizar áreas de estacionamento e promover acessibilidade universal nos acessos e nas faixas de areia;

XV – regularizar e requalificar quiosques na orla, em diálogo com os quiosqueiros que ali trabalham, assegurando sua manutenção, e implantar infraestrutura para atendimento ao turismo inclusive com previsão de instalação de sanitários públicos;

XVI – regulamentar a colocação de poitas e a localização de garagens náuticas, atracadouros e boias.

Seção II**Da Macroárea Marinha de Proteção Integral e Uso Sustentável**

Art. 26. A Macroárea Marinha de Proteção Integral e Uso Sustentável abrange a área costeira do município voltada para o Oceano Atlântico, envolvendo a área da Reserva Extrativista Marinha de Itaipu, onde deverá ser promovida a preservação dos ecossistemas existentes, garantindo o uso para turismo náutico, pesca artesanal, manejo de recursos marinhos, instalação de estruturas de apoio náutico compatíveis, pesquisa científica, educação e ecoturismo.

Parágrafo único. São objetivos específicos da Macroárea Marinha de Proteção Integral e Uso Sustentável:

I – incentivar polos gastronômicos relacionados a pescados, como fatores de desenvolvimento econômico e atração do turismo;

II – consolidar e capacitar as colônias de pescadores existentes, promovendo as ações necessárias ao reconhecimento, regularização e profissionalização, viabilizando a instalação de infraestrutura adequada e acessível para operação e comercialização do pescado;

III – regularizar e requalificar os quiosques na orla e implantar infraestrutura para os serviços de salva-vidas, atendimento ao turismo e banheiros públicos;

IV – promover acessibilidade universal para as praias da região que apresentam desnível acentuado em relação às áreas urbanas adjacentes;

V – promover estudos, analisar resultados e iniciar solução de proteção aos avanços das ressacas na orla da praia de Piratininga;

VI – ordenar as atividades desenvolvidas na areia, tais como a prática de esportes, comércio de bebidas e aluguel de cadeiras e barracas, quiosques e vendedores ambulantes;

VII – adotar medidas integradas em relação ao aporte de poluentes nas praias, oriundos da Baía de Guanabara, de plataformas de petróleo e de embarcações;

VIII – priorizar a preservação, recuperação e manutenção das condições ambientais do cordão arenoso litorâneo;

IX – ordenar as atividades esportivas e sinalizar os setores de riscos ao esporte náutico;

X – realizar o planejamento específico para a área da Vila dos Pescadores de Itaipu, que compatibilize os múltiplos interesses existentes no trecho: urbanização, pesca, comércio, moradia, lazer, turismo, preservação, esportes, acessibilidade e outros;

XI – adotar as diretrizes do plano de manejo do Parque Estadual da Serra da Tiririca relativas a Zona Marinha de Proteção Integral junto à Enseada do Bananal;

XII – realizar o planejamento específico para a área da Praia do Sossego, que compatibilize os múltiplos interesses existentes no trecho: pesca, moradia, lazer, turismo, preservação, acessibilidade e outros.

CAPÍTULO IV**DO SISTEMA DE ESTRUTURAÇÃO TERRITORIAL**

Art. 27. O Sistema de Estruturação Territorial é caracterizado pela articulação dos Eixos de Estruturação da Qualificação Urbana, da Rede de Centralidades Locais e da Rede Territorial Ambiental, conforme as áreas representadas nos Mapas 04, e 05, respectivamente, dispostos no anexo desta Lei.

Seção I**Dos Eixos de Estruturação da Qualificação Urbana**

Art. 28. Os Eixos de Estruturação da Qualificação Urbana são as infraestruturas da rede de transporte público coletivo de Niterói que conectam as centralidades municipais.

Art. 29. Os Eixos de Estruturação da Qualificação Urbana a serem definidos pelo Plano Integrado de Mobilidade, concentrarão os objetivos estratégicos propostos pelo Plano Diretor, ao longo dos quais será necessário um processo de transformação do uso do solo, com os adensamentos populacionais e construtivo articulados a uma qualificação urbanística dos espaços públicos, mudança dos padrões construtivos e ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos com vistas ao alcance de padrões urbanos mais sustentáveis, a serem definidos na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do solo.

Art. 30. As áreas que integram os Eixos de Estruturação da Qualificação Urbana serão definidas por faixas de influências do sistema estrutural de transporte público coletivo que alcançam as macroáreas que integram a Macrozona de Estruturação e Qualificação do Ambiente Urbano, considerando os corredores de transporte público municipal e intermunicipais, bem como as linhas, ativas ou em planejamento, de metrô, monotrilho, Veículo Leve sobre Trilhos ou Veículo Leve sobre Pneus.

Art. 31. São objetivos a serem observados pelos Eixos de Estruturação da Qualificação Urbana os seguintes:

I – promover o desenvolvimento urbano de forma sustentável, com melhor aproveitamento do solo nas proximidades dos eixos de estruturação da mobilidade por meio do aumento na densidade construtiva,

demográfica, habitacional e de atividades urbanas na sua faixa de influência;

II – qualificar as centralidades existentes e estimular a criação de novas centralidades incrementando a oferta de comércio, serviços e emprego, em especial nas macroáreas de Qualificação Urbana e de Promoção da Equidade e Recuperação Ambiental;

III – ampliar a oferta de habitações de interesse social na proximidade do sistema estrutural de transporte coletivo;

IV – promover a qualificação urbanística e ambiental, incluindo a ampliação de calçadas, enterramento da fiação e instalação de galerias para uso compartilhado de serviços públicos;

V – promover a diversificação de usos do solo e qualificação da paisagem ao longo dos eixos de estruturação e de qualificação urbana, em especial nas macroáreas de Qualificação Urbana e de Promoção da Equidade e Recuperação Ambiental;

VI – compatibilizar o adensamento com o respeito às características ambientais e aos bens e áreas de valor histórico, cultural e paisagístico;

VII – garantir espaço para a ampliação da oferta de serviços e equipamentos públicos;

VIII – desestimular o uso do transporte individual motorizado, articulando o transporte público coletivo com os modos não motorizados;

IX – orientar a produção imobiliária da iniciativa privada de modo a gerar:

a) diversificação nas formas de implantação das edificações nos lotes;

b) maior fruição pública das fachadas nos pavimentos térreos dos empreendimentos e edifícios;

c) ampliação das calçadas, dos espaços livres, das áreas verdes e permeáveis nos lotes;

d) convivência entre os espaços públicos e privados e entre usos residenciais e não residenciais;

e) ampliação da produção de Habitação de Interesse Social.

X – promover a implantação de pequenos mercados populares com áreas para o comércio ambulante e usos complementares, em especial em locais com grande circulação de pedestres, observando-se a compatibilidade entre o equipamento, as instalações, o fluxo seguro de pedestres e as normas de acessibilidade.

Seção II**Da Rede de Centralidades Locais**

Art. 32. A Rede de Centralidades Locais compreende diferentes porções do território, de diferentes hierarquias, e oferece apoio aos seus habitantes para articular as políticas públicas setoriais no espaço da cidade, para garantir os direitos de cidadania e reduzir a desigualdade sócio territorial, conforme o Mapa 04 em anexo.

§ 1º A Rede de Centralidades promove o desenvolvimento urbano local, mediante integração de políticas e investimentos públicos em habitação, saneamento, drenagem, áreas verdes, mobilidade e equipamentos urbanos e sociais, especialmente nas áreas de maior vulnerabilidade social e ambiental.

§ 2º São objetivos da Rede de Centralidades Locais:

I – integrar o macro e microacessos pelo reconhecimento, consolidação, qualificação e estruturação de centralidades ao longo dos principais eixos de conexão do Município, incrementando a oferta de comércios, serviços e emprego;

II – implantar os equipamentos, serviços e espaços públicos que consolidem e qualifiquem as centralidades considerando suas potencialidades;

III – promover intervenções, mediante projetos urbanísticos, que integrem as políticas e investimentos públicos, especialmente nas áreas de risco da Macroárea de Promoção da Equidade e Recuperação Ambiental;

IV – requalificar os sistemas ambientais da cidade, a partir da constituição e articulação de espaços livres que contribuam para a requalificação dos espaços públicos, melhoria da moradia, da rede de equipamentos urbanos e sociais e de parques lineares, existentes ou planejados;

V – aprimorar e articular o sistema de mobilidade local ao sistema de transporte público coletivo, priorizando os modos de transporte não motorizados, objetivando qualificar as centralidades e garantir acessibilidade;

VI – promover o desenvolvimento econômico local visando ao incremento de atividades produtivas articuladas às transformações do território como mecanismo de inclusão social;

VII – incentivar a diversidade dos usos do solo, como forma de redução das distâncias de deslocamento, consumo de combustível e custos de qualificação do solo urbano;

VIII – promover a correção gradativa das desigualdades ambientais, econômicas e sociais entre áreas de um mesmo bairro, buscando garantir a implantação da rede básica de equipamentos e de serviços públicos de caráter local nas áreas de educação, saúde, cultura, esporte, lazer, segurança, áreas verdes e atendimento ao cidadão, dimensionados para atender à totalidade da população residente.

§ 3º Será estimulada a criação de corredores verdes urbanos ligando os fragmentos florestais urbanos, e fica criado o corredor verde ligando o Parque Natural Municipal de Niterói - Setor Viração e do Parque Estadual da Serra da Tiririca, nas áreas indicadas no Mapa 05 desta Lei.

Seção III**Da Rede Territorial Ambiental**

Art. 33. A Rede Territorial Ambiental é constituída pelo conjunto de fragmentos florestais protegidos, sistemas lagunares, cursos d'água, áreas de drenagem natural, nascentes, olhos d'água e planícies aluviais, e de parques urbanos, áreas verdes significativas e fragmentos florestais protegidos e espaços livres, que define o patrimônio ambiental do Município e desempenha funções estratégicas para garantir o equilíbrio e a sustentabilidade urbanos.

§ 1º A Rede Territorial Ambiental tem como unidade territorial de estudo e planejamento as bacias hidrográficas, bem como as bacias aéreas, respeitadas as unidades político-administrativas do Município e consideradas as diferentes escalas de planejamento e intervenção, conforme os mapas 06 e 07 em anexo.

§ 2º São objetivos relacionadas à recuperação e proteção da Rede Territorial Ambiental:

I – ampliar progressivamente as áreas permeáveis ao longo dos fundos de vales e cabeceiras de drenagem, as áreas verdes significativas e a arborização, especialmente na Macrozona de Qualificação Urbana, para minimização dos processos erosivos, enchentes e ilhas de calor;

II – ampliar os parques urbanos e lineares para equilibrar a relação entre o ambiente construído e as áreas verdes e livres e garantir espaços de lazer e recreação para a população;

III – integrar as áreas de vegetação significativa de interesse ecológico e paisagístico, protegidas ou não, de modo a garantir e fortalecer sua proteção e preservação e criar corredores ecológicos;

IV – proteger as nascentes, olhos d'água, cabeceiras de drenagem e planícies aluviais;

V – recuperar as áreas degradadas, qualificando-as para usos adequados;

VI – articular os espaços livres e os parques urbanos e lineares por meio de caminhos de pedestres e ciclovias.

§ 3º Fica criado o Corredor Ecológico ligando os fragmentos florestais do Parque Natural Municipal de Niterói - Setor Viração e do Parque Estadual da Serra da Tiririca, indicado no Mapa 05 desta Lei.

§ 4º Fica criado o Corredor Ecológico ligando os fragmentos florestais do Sistema Municipal de Áreas de Proteção Ambiental - Morro da Antena da Embratel - Vila Maria e Florália as ZEIS/ZCVs de Matapaca e Vila Progresso ao Parque Estadual da Serra da Tiririca, indicado no Mapa 05 desta Lei.

§ 5º Fica criado o Corredor Ecológico englobando toda área arbórea entre os fragmentos do PESET na parte lagunar e as margens dos rios afluentes com sua vegetação ciliar.

TÍTULO III**DA POLÍTICA URBANA**

Art. 34. A Política de Desenvolvimento Urbano do Município define as ações que devem ser implementadas pelo Executivo para cumprir os objetivos estratégicos deste Plano Diretor e para garantir um desenvolvimento urbano sustentável e equilibrado entre as várias visões existentes no Município sobre seu futuro, orientando o pleno desenvolvimento das diversas funções sociais da Cidade e garantindo o resgate da dignidade urbana, o bem-estar e a melhoria da qualidade de vida de seus habitantes, com utilização de critérios ecológicos e de justiça social.