

PROSUB-EBN-01358

Itaguaí, 12 de novembro de 2012.

Secretaria Municipal de Transporte de Itaguaí - RJ
Avenida Piranema, 284 – Centro
Itaguaí – RJ – Brasil
CEP: 23830-001

A/C.: **Secretário de Transporte**

Referência: **PROSUB-EBN**

Assunto: **Plano Anual de Transporte**

Anexo: **Plano Anual de Transporte 2012/2013**


Prezado Secretário,

Em atendimento ao Plano Básico Ambiental – PBA, referente à Licença de Instalação (LI nº 711/2010), emitida pelo IBAMA, para o Empreendimento de Construção do Estaleiro Naval e Base Naval da Marinha do Brasil, vimos pela presente, apresentar o Plano Anual de Transportes referente ao período de outubro de 2012 a setembro de 2013, para apreciação deste conceituado órgão.

O documento em anexo tem por objetivo prover informações sobre fluxo viário das obras em referência, que fazem parte do Programa de Desenvolvimento de construção de submarinos de propulsão convencional e nuclear (EBN-PROSUB).

Agradecemos vossa atenção e nos colocamos à disposição para os esclarecimentos que se façam necessário.

Atenciosamente,



José Luís Alexandre Ramos
Diretor de Contrato Obras Civis
PROSUB – Estaleiro e Base Naval

Original.....1
Arquivo.....1

PROSUB – EBN

PLANO ANUAL DE TRANSPORTES

PERÍODO: SETEMBRO DE 2012 À SETEMBRO DE 2013

REVISÃO 01

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	3
2	OBJETIVO.....	3
3	PRINCIPAIS ATIVIDADES.....	4
3.1	MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS NO PERÍODO DE OUTUBRO DE 2012 A SETEMBRO DE 2013	4
3.2	MEDIDAS MITIGADORAS	6
4	CONCLUSÃO	9

1 INTRODUÇÃO

Para o processo de licenciamento ambiental, o Projeto de Construção de Estaleiro e Base Naval da Marinha do Brasil - Prosub-EBN, foi objeto de avaliação quanto aos efeitos de sua implantação e operação, retratados em um Estudo de Impacto Ambiental – EIA RIMA (MRS, 2009) e um Relatório do Local – RAL (ECEN, 2009), submetidos, respectivamente, ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos naturais Renováveis - IBAMA e à Comissão Nacional de Energia Nuclear - CNEN.

Como produto desses estudos foi desenvolvido o Plano Básico Ambiental – PBA, onde foram sugeridas ações preventivas de controle, mitigação e/ou de compensação, com foco nas demandas locais e regionais e nos impactos identificados. As medidas estabelecidas no PBA foram discutidas em Audiências Públicas, apresentadas às partes interessadas e submetidas à anuência do IBAMA, antes da emissão da Licença de Instalação/IBAMA nº 711/2010.

O PBA foi estruturado em Seções, Programas, Projetos e Subprojetos. Dentre esses, encontra-se na SEÇÃO III - Programa Ambiental da Construção, o Projeto 5 – Mitigação das Interferências no Sistema Viário. Neste, destaca-se que a intensificação do fluxo de veículos pesados para o transporte de cargas, materiais e insumos necessários para as obras, altera as condições locais de acessibilidade e trafegabilidade das vias locais.

A elaboração do presente documento, denominado Plano Anual de Transportes, justifica-se como parte integrante do planejamento no uso das vias pelas partes interessadas, visto que, o mesmo foi previsto no PBA e deve ser enviado anualmente para apreciação e acompanhamento das autoridades de trânsito locais.

2 OBJETIVO

Necessidade de mitigação, monitoramento e controle permanente das intervenções nas vias de acesso às obras do Prosub-EBN, de forma a minimizar os possíveis impactos sobre o meio ambiente, a saúde da mão de obra e da população do entorno; apresentar respostas rápidas aos eventuais impactos ambientais a que estão sujeitos, e ainda:

- Planejar o uso das vias de acesso aos canteiros;
- Manter as condições de tráfego da via;

- Manter a segurança da via para pedestres e demais usuários;
- Programação da limpeza, lavagem, raspagem, conservação e umectação das vias.

3 PRINCIPAIS ATIVIDADES

As atividades realizadas rotineiramente pelo empreendimento que podem causar algum tipo de impacto ao sistema viário da região são:

- Transporte de concreto entre os Canteiros Norte e Sul – Ilha da Madeira;
- Transporte de rochas das pedreiras para o Canteiro Sul;
- Transporte de bota-fora proveniente das embocaduras norte e sul do túnel;
- Fornecimento de combustíveis (gasolina e diesel) e de óleos lubrificantes entre os Canteiros Norte e Sul.

Há outros tipos de transporte que ocorrem eventualmente, ou por períodos determinados, sendo diretamente relacionados aos tipos de atividades em desenvolvimento, quando identificada necessidade, como:

- Transporte de material proveniente de demolição;
- Transporte de material proveniente de limpeza e supressão vegetal;
- Transportes de material resultante de escavação em solo;
- Transporte de material para montagem de canteiro;
- Transporte de brita para acessos internos dos canteiros de obras.

3.1 MOVIMENTAÇÃO DE VEÍCULOS PESADOS NO PERÍODO DE OUTUBRO DE 2012 A SETEMBRO DE 2013

A frequência de viagem e o volume de veículos tendem a aumentar no período em questão.

O transporte diário de colaboradores que integram o projeto de seus locais de residência e/ou hospedagem até os canteiros de obras é realizado por ônibus, vans e veículos leves.

Atualmente, são utilizadas 07 (sete) linhas de ônibus fretados pelo empreendedor com itinerários diferentes, totalizando cerca de 60 ônibus, com 47 lugares cada, totalizando o transporte de aproximadamente 2.400 viagens e 56.400 passageiros por mês.

Ressalta-se que estão sendo quantificadas apenas as linhas que têm como destino localidades de Itaguaí, assim como as linhas que utilizam vias de seu território municipal para direcionarem-se a outras localidades.

O fluxo de transporte terrestre de grandes cargas é efetuado por carretas simples. Há também transporte de resíduos gerados nos refeitórios, sanitários, escritórios e canteiros de obras.

Para o bota-fora, a previsão é que haja aumento do número de viagens para o ano de 2013.

Dessa forma, considerando o transporte de veículos pesados de movimentação de carga e maquinário, totaliza-se uma média de 10.000 viagens/mês, chegando ao pico de até 13.000 viagens/mês.

Na Figura 1 é apresentado o número médio de viagens das principais atividades realizadas pelo empreendimento, previstas para serem realizadas no período entre setembro de 2012 a setembro de 2013.

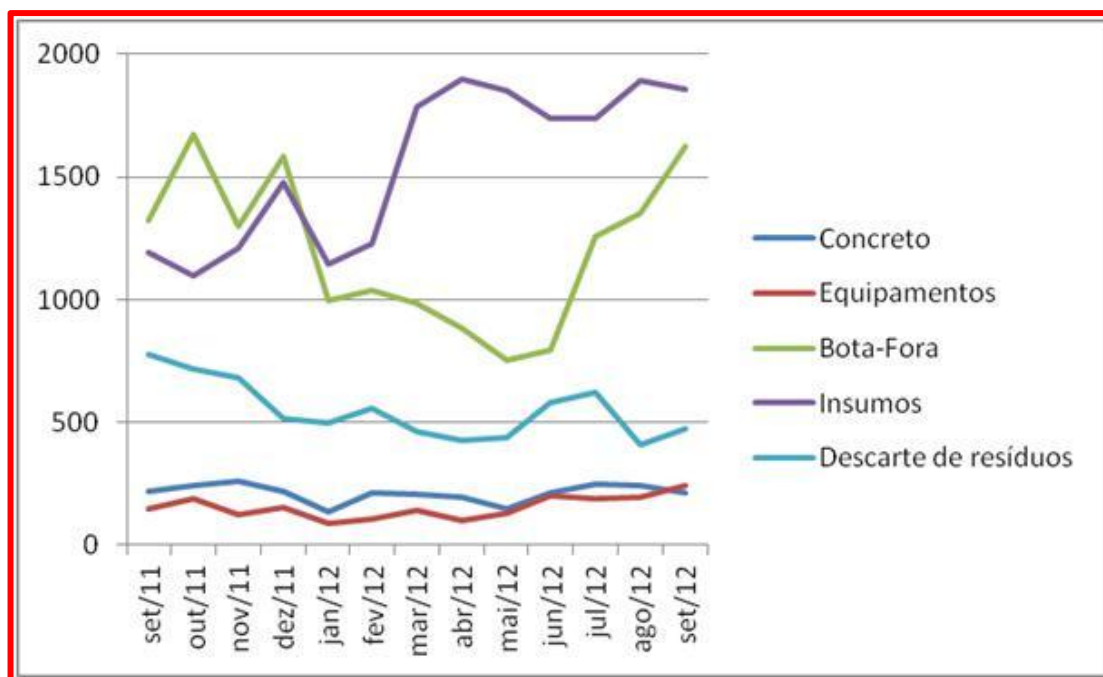


Figura 1 – Previsão de viagens no período entre setembro de 2012 a setembro de 2013

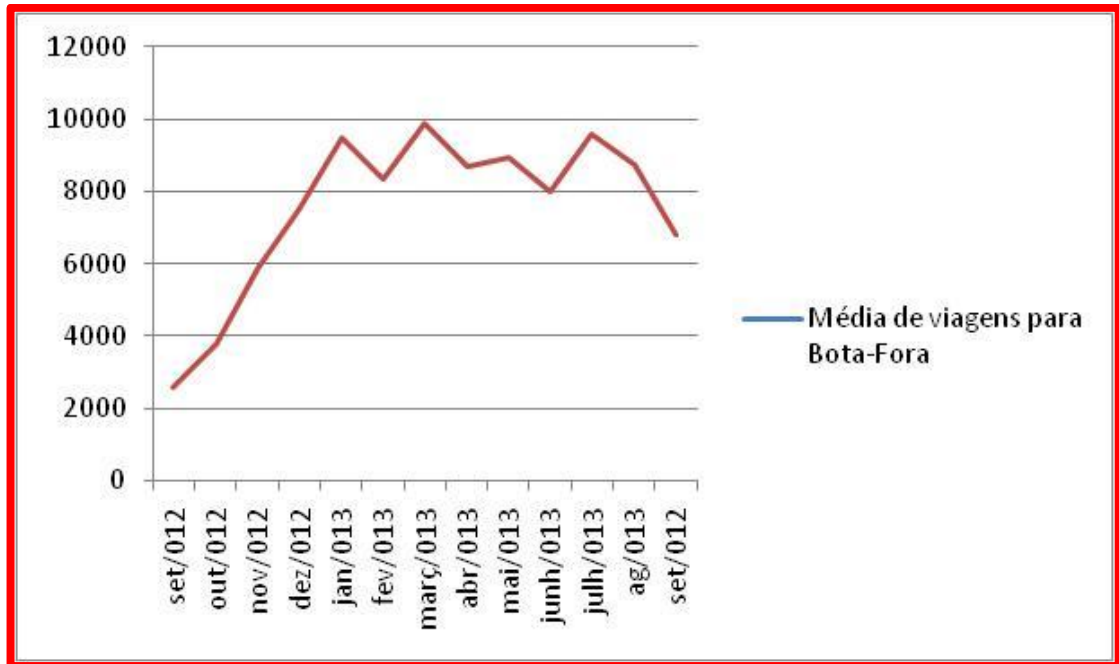


Figura 2 - Previsão de viagens ao bota-fora no período entre setembro de 2012 a setembro de 2013

3.2 MEDIDAS MITIGADORAS

Como medidas de controle para a segurança viária foi adotado um programa de sinalização nas proximidades ao empreendimento, com especial atenção as áreas de entrada e saída de veículos, manobras de caminhões e travessias de pedestres.

Todo o trecho entre a NUCLEP e os canteiros de obras Norte e Sul encontra-se devidamente sinalizado, assegurando a garantia de todos os usuários da via.

Os locais sujeitos ao acesso de veículos estão sinalizados, e existem funcionários no local, devidamente treinados, e fazendo uso de rádio, garantindo os bloqueios ao tráfego onde necessário e a segurança de passantes.

Como procedimento preventivo, as máquinas e equipamentos que transitam nas vias no entorno do empreendimento são inspecionadas periodicamente pelo setor de Equipamentos (Plano de Manutenção Preventiva), evitando vazamentos de óleo e emissões de particulados acima do permitido.

Nas vias de acesso aos canteiros de obras, será mantida a rotina de conservação por meio de varrição, umectação, lavagem e conservação asfáltica (Figura 3 e Figura 4). As rodas de veículos e equipamentos são lavadas periodicamente, minimizando a quantidade de sedimentos transportados para as vias.



Figura 3 - Atividades de manutenção e umectação das vias



Figura 4 - Atividades de manutenção e umectação das vias

Nos pátios de estocagem de areia e brita será mantido o sistema de aspersão com água para manutenção da umidade em um nível adequado a fim de se evitar a propagação de poeira.

Todas as caçambas de caminhões de transporte de terra e brita são cobertas, evitando-se a emissão de poeira em suspensão.

Os materiais úmidos são transportados em caçambas, vedadas e com coberturas que impedem o vazamento de material ou de água residual. Todo o material transportado é adequadamente protegido para se evitar acidentes, seja em zonas rurais ou urbano.

Os possíveis ruídos decorrentes das atividades de construção do empreendimento serão monitorados visando à manutenção do atendimento à Resolução CONAMA nº 01 de 1990, nos períodos noturno e diurno.

Visando garantir os Padrões Nacionais de Qualidade do Ar, Resolução CONAMA nº 03 de 1990, e garantir a proteção da saúde de colaboradores e comunidade e do meio ambiente, as fontes emissoras de poluentes atmosféricos permanecerão monitoradas.

Para conscientização dos motoristas, incluindo terceirizados, são ministradas palestras de integração orientando quanto aos cuidados relativos ao trânsito, áreas que envolvam riscos para animais e pessoas. Os profissionais em questão possuem curso de Direção Defensiva.

A área de Comunicação Social do empreendimento promove a manutenção das relações com a comunidade próxima ao trecho de sob interferência do empreendimento visando deixá-la ciente sobre os possíveis impactos ambientais da obra, bem como as medidas mitigadoras propostas em relação aos mesmos.

Para isto foi montado um Centro de Atendimento, Informação e Comunicação do Estaleiro e Base Naval, localizado na Ilha da Madeira, próximo ao Canteiro Norte do projeto. Relatórios com reclamações, dúvidas e sugestões são mantidos e criados, mediante a necessidade e demanda da comunidade do entorno. Para estes casos, medidas são imediatamente tomadas.



Figura 5 - Vista detalhada do Centro de Atendimento ao Público

Além disso, sempre que necessário, são elaborados e divulgados informativos contendo informações relevantes sobre o empreendimento para a comunidade em questão.

4 CONCLUSÃO

O presente Plano de Transporte foi elaborado na tentativa de prever as demandas de transporte com veículos leves e pesados que envolvam as vias de acesso aos canteiros de obras do empreendimento.

Foram levantadas as principais atividades (rotineiras e eventuais), sendo estas relacionadas com o cronograma de atividades das obras previsto para o período compreendido entre Outubro de 2012 e Setembro de 2013.

A Base Naval é dividida entres as áreas norte e sul. A área Norte da Base Naval permanecerá ocupada por um canteiro industrial que dará suporte as obras do Estaleiro e da Base Naval, situadas área sul. Haverá um túnel interligando as duas áreas, por onde passarão o transporte de grandes cargas e de passageiros que irão acessar a área sul do empreendimento.

Em maio de 2012 as obras de drenagem e de pavimentação nos trechos da rua no entorno do canteiro de obras da área Norte foi concluída. Foi feito também um calçamento para o trânsito de pedestres. Mesmo depois da conclusão do asfaltamento, o trabalho de conservação das vias no entorno do canteiro de obras continua. Sempre que necessário será realizada a manutenção das mesmas.

O transporte de material pesado para os canteiros continuará sendo realizado diariamente (segunda-feira à sexta-feira). Não há pontos de cargas e descargas nas vias de acesso e nem a interrupção parcial ou total da via, assegurando o acesso a todas as propriedades da Ilha da Madeira (moradias e comércio).

As medidas mitigadoras descritas no PBA com relação ao sistema viário são mantidas e monitoradas.