

Complexo Porto Sul Projeto Conceitual Preliminar Ilhéus/ Bahia



Relatório Extraordinário Relatório Preliminar de Análise dos Acessos

Dezembro / 2011

Sumário

1. Introdução.....	3
1.1. Mapa de Localização	4
1.2. Seções Transversais – Tipo.....	5
2. Metodologia	6
3. Descrição dos acessos	7
3.1. Acesso pela Estrada de Itariri	7
3.2. Acesso pela variante da Estrada de Itariri.....	9
3.3. Acesso pela da Estrada de Sambaituba	12
3.4. Acesso pela BA-001.....	15
3.5. Demais acessos	17
3.6. Acessos Internos.....	17
4. Considerações Gerais	18
5. Referência	19
6. Anexos.....	20

Relatório de Análise dos Acessos

1. Introdução

Este documento tem como finalidade estabelecer as condicionantes de uso dos acessos existentes e dos acessos a serem construídos para a construção do Porto Sul com menor extensão, com melhores condições para circulação dos veículos com as características previstas.

Faz parte deste estudo:

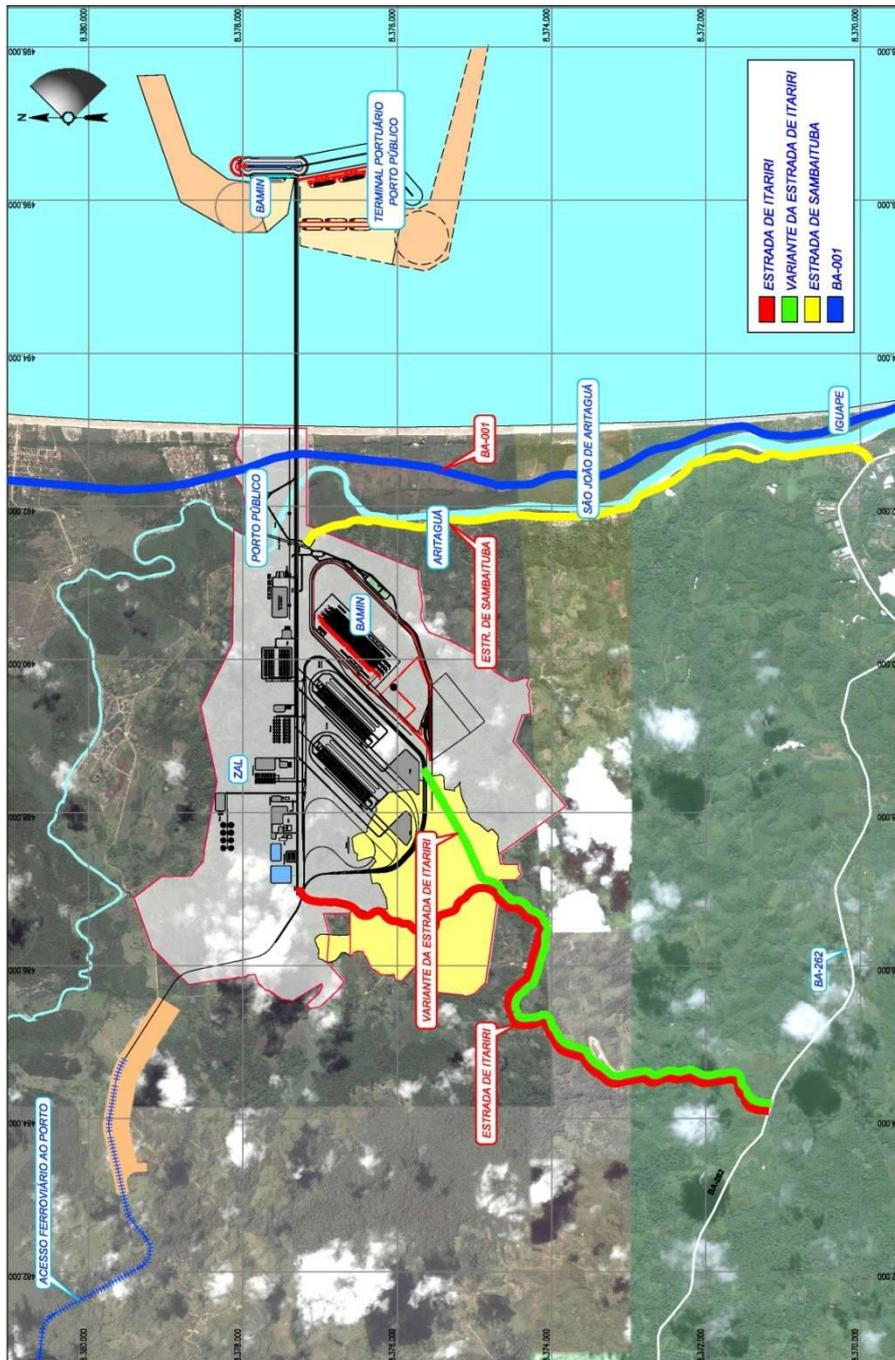
- O acesso por um trecho da BA-001 começando no trevo com a BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca) e chegando ao retroporto pela entrada leste para o Porto Sul e pela ponte sobre o Rio Almada ambos os acessos identificados no projeto.
- O acesso pela Estrada de Sambaituba, começando pela BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca), em Iguape, e chegando ao retroporto pelo corredor de serviço pelo lado leste e
- O acesso pela Estrada de Itariri começando na BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca) e chegando ao retroporto pelo corredor de serviço,
- O acesso pela variante da Estrada de Itariri começando na BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca) e chegando ao retroporto próximo ao pátio de minério de ferros pelo lado sul,

Foram identificados no campo os acessos viários federais, estaduais e municipais existentes, considerando a região em que se enquadram a sinuosidade dos trajetos encontrados, rampas, interferências locais com propriedades, edificações, culturas de cacau, matas.

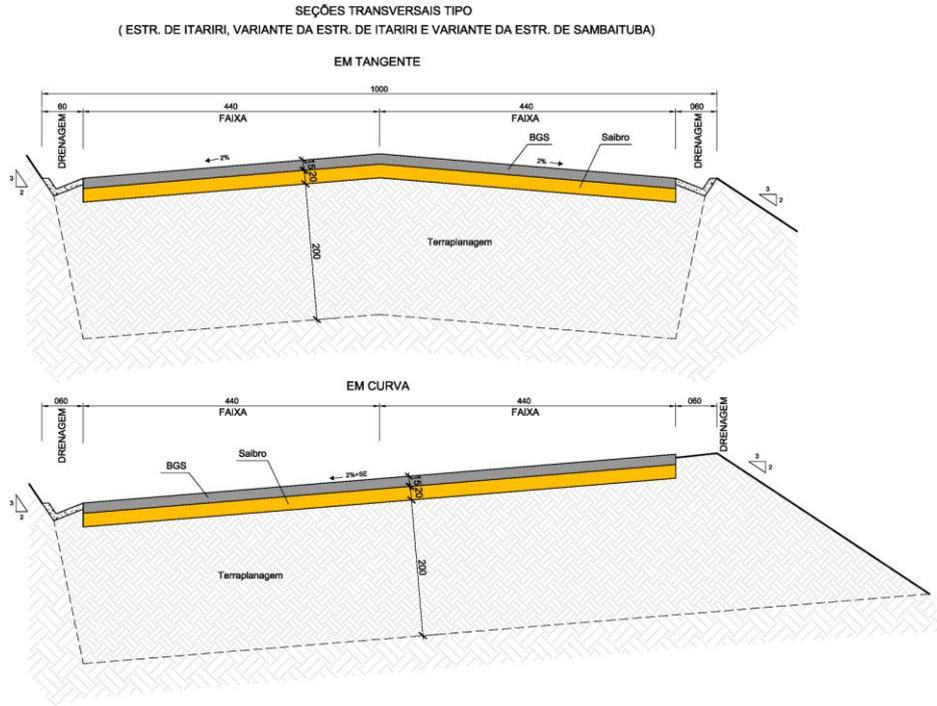
As informações coletadas, principalmente de campo foram devidamente avaliadas e consideradas quanto às diretrizes a serem seguidas para definição do projeto dos acessos, pois também foi incluída a via para chegada à Pedreira São José. Desta última a demanda de tráfego dos caminhões influenciará na concepção das duas interseções previstas com a BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca).

A BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca), a BR-415 (Rodovia Ilhéus-Itabuna), a BR-101 (Rodovia Translitorânea), a BA-130 e a BR-330 serão consideradas neste estudo, mas como são rodovias pavimentadas e em bom estado de conservação serão apenas citadas como pontos de partida para os acessos e/ou como passagem para se atingir os acessos.

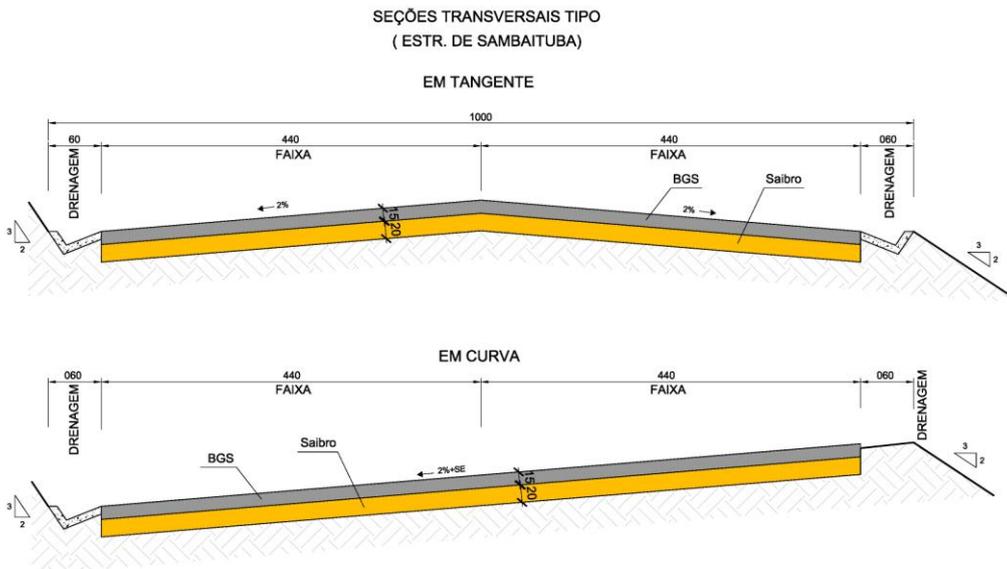
Como todos os acessos descritos e identificados acima serão utilizados durante as várias fases do empreendimento. Procurou-se aperfeiçoar e otimizar os usos e diminuir os impactos decorrentes da fase de construção, implantação e de operação dos mesmos.



1.1. Mapa de Localização



1.2. Seções Transversais – Tipo (Estrada de Itariri, Variante da Estrada de Itariri e Variante da Estrada de Sambaituba).



1.3. Seções Transversais – Tipo (Estrada de Sambaituba).

2. Metodologia

As informações iniciais constando neste relatório foram fornecidas em reuniões do consorcio realizadas em Salvador e em Ilhéus, nas quais foram esclarecidos os detalhes com respeito às alternativas previstas e às interferências prováveis.

Os dados coletados foram:

- Plantas da região com a localização da implantação do Porto e das Pedreiras, no sistema de coordenadas UTM, DATUM SAD 69.
- Arquivos **kmz** de estudos sobre imagens do Google Earth.
- Restituição aerofotogramétrica com curvas de nível de 5 em 5 metros fornecida pelo DERBA.
- Linhas do perímetro da área do decreto.
- Linhas do perímetro da área do assentamento.

Para manuseio dos dados foram utilizados os programas:

- AutoCAD
- Google Earth

Na inspeção em campo:

- GPS de navegação

Inspeção e reunião dos dados.

Dessa forma foram percorridos todos os trajetos, em veículo (quando sobre a via existente), e a pé, fazendo anotações, fotografando, observando e classificando cursos d'água, regiões de baixadas, meias encostas, divisores, declividades longitudinais, transversais, sinuosidades e interferências com meio ambiente e propriedades.

3. Descrição dos acessos

3.1. Acesso pela Estrada de Itariri

A Estrada de Itariri começa na BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca), passando ao largo do Aterro sanitário do Itariri, prosseguindo na direção norte até encontrar a entrada do corredor de serviço do retroporto. O acesso compreende uma distância de 9.300 metros todo em revestimento primário.

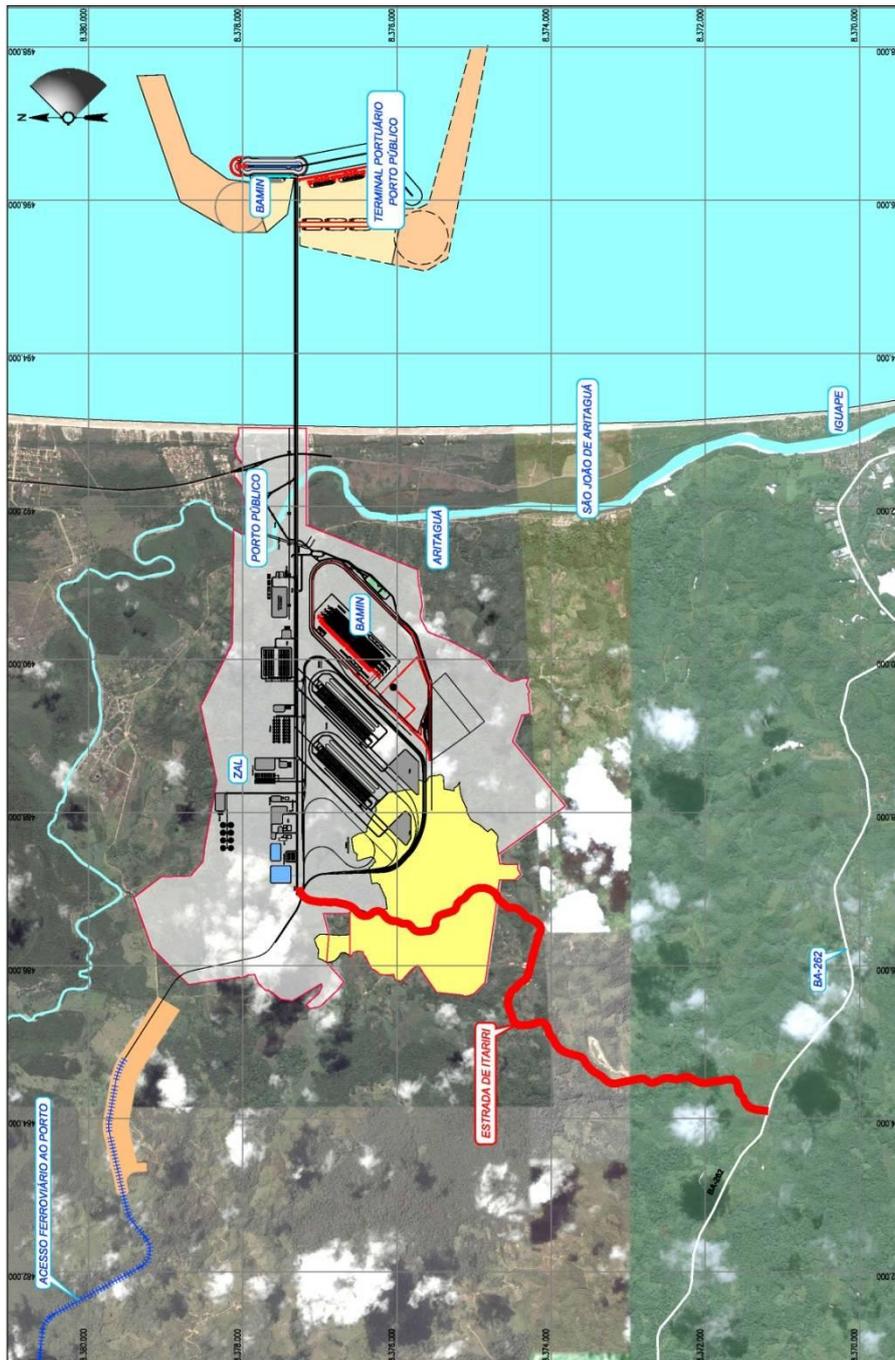
O início do acesso está localizado em um ponto de boa visibilidade, e portanto aí deve permanecer para elaboração da interseção. Pelos estudos de tráfego será definida a concepção da mesma, se em mesmo nível ou em níveis diferentes, através de uma PI (Passagem Inferior) sobre a BA-262, conforme o volume de tráfego em 10 anos de vida útil.

De modo geral o traçado é sinuoso e com lombadas e depressões, porém permite uma adequação geométrica satisfatória, com alguns pontos com curvas de raio pequeno, enquadrando o acesso na velocidade diretriz de 30 km/h, conforme indicado nos desenhos em anexo.

A seção prevista para o acesso será de 10 metros de largura, incluindo os dispositivos de drenagem, conforme seção transversal apresentada no desenho anexo.

Serão necessárias obras para melhoria do pavimento, terraplanagem e drenagem sem causar grandes impactos, por se tratar de acesso já existente.

Para este acesso esta prevista a passagem de parte do transporte de rocha para o quebra-mar do Porto Sul e parte dos insumos para as obras civis.



3.1.1 Acesso - Estrada de Itariri



3.1.2 Estrada de Itariri

3.2. Acesso pela variante da Estrada de Itariri

A variante da Estrada de Itariri começa na BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca), passando ao largo do Aterro sanitário do Itariri, prosseguindo na direção norte, daí segue para leste até encontrar o pátio de armazenamento do retroporto. O acesso compreende uma distância de 5.680 metros por estrada existente e 2.320 metros, por estrada a ser construída. Todo o trecho existente é constituído com revestimento primário.

O início do acesso está localizado em um ponto de boa visibilidade, portanto deve permanecer para elaboração da interseção. Pelos estudos de tráfego será definida a concepção da mesma, se em mesmo nível ou em níveis diferentes, conforme o volume em 10 anos de vida útil.

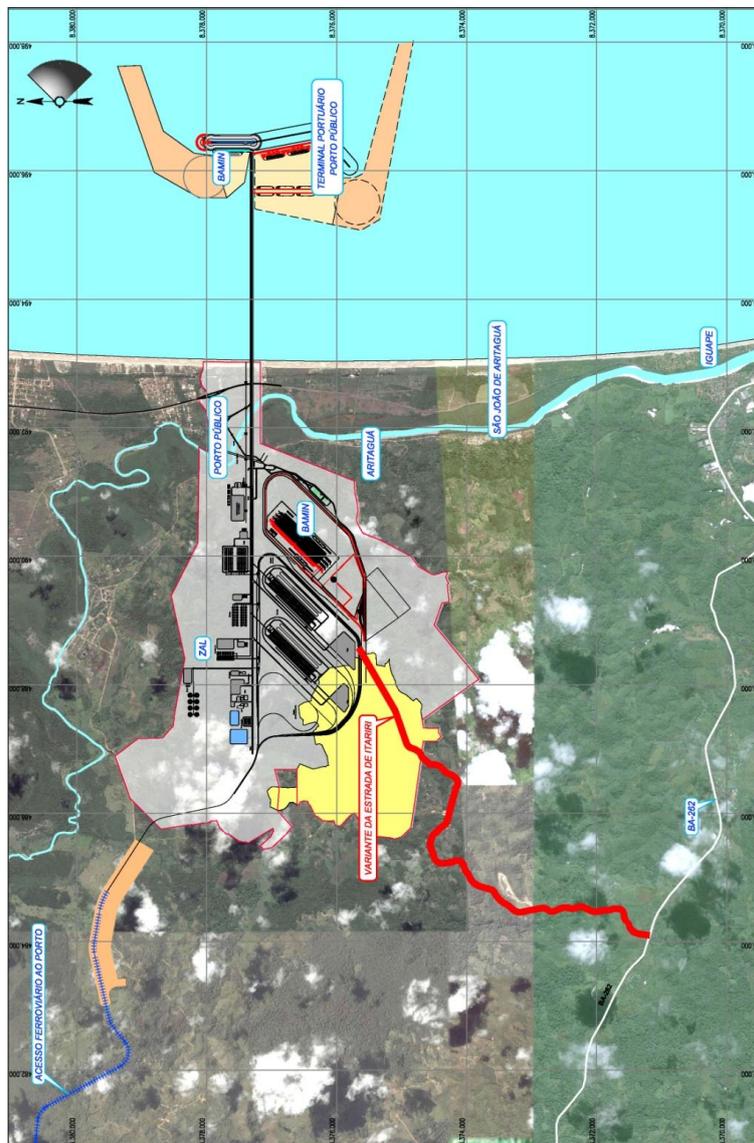
De modo geral o traçado é bem sinuoso e com muitas lombadas e depressões, porém permite uma adequação geométrica satisfatória, com alguns pontos com curvas de raio muito pequeno, enquadrando o acesso na velocidade de 40 km/h, conforme indicado nos desenhos em anexo.

A seção prevista para o acesso será de 10 metros de largura, incluindo os dispositivos de drenagem.

Serão necessárias obras para melhoria do pavimento, terraplanagem e drenagem sem causar grandes impactos por se tratar de acesso já existente.

Para este acesso estão previstos parte do transporte de rocha para o quebra-mar do Porto Sul e insumos para as obras civis.

O trecho novo passa em sua maioria por plantações de cacau, mata apenas no início, mas logo já está passando pelas terras da fazenda Boa Esperança e de outras propriedades. Não cruza com mata atlântica em momento algum, e os cursos d'água se apresentam como filete, parecendo valetas que vão serpenteando pela frente. Não há curso d'água relevante, embora se necessite de vários bueiros de grota, de greide, valetões e descidas d'água.



3.2.1 Acesso – Variante da Estrada de Itariri



3.2.2 Mosaico – Vistas de Acesso - Variante da Estrada de Itariri



3.3. Acesso pela da Estrada de Sambaituba

A Estrada de Sambaituba começa na BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca), em trevo existente, passando por dentro de Iguape, prosseguindo na direção norte até encontrar o corredor de serviço do retroporto pelo lado leste. Ela, também, é conhecida como Estrada Centenária. O acesso compreende uma distância de 8.440 metros quase todo com revestimento primário.

Como o início deste acesso passa por dentro do Iguape, onde existem lombadas, a pista de acesso é estreita e com grande adensamento populacional, para o transporte dos insumos, faz-se necessária a construção de uma variante de 740 metros passando por fora do Iguape, na direção Norte, conforme indicado nos desenhos em anexo.

De um modo geral o traçado é pouco sinuoso permitindo uma boa adequação geométrica, enquadrando o acesso na velocidade diretriz de 40 km/h. Ao longo deste acesso existem dois pontos críticos no traçado:

- São João do Aritaguá e
- Aritaguá.

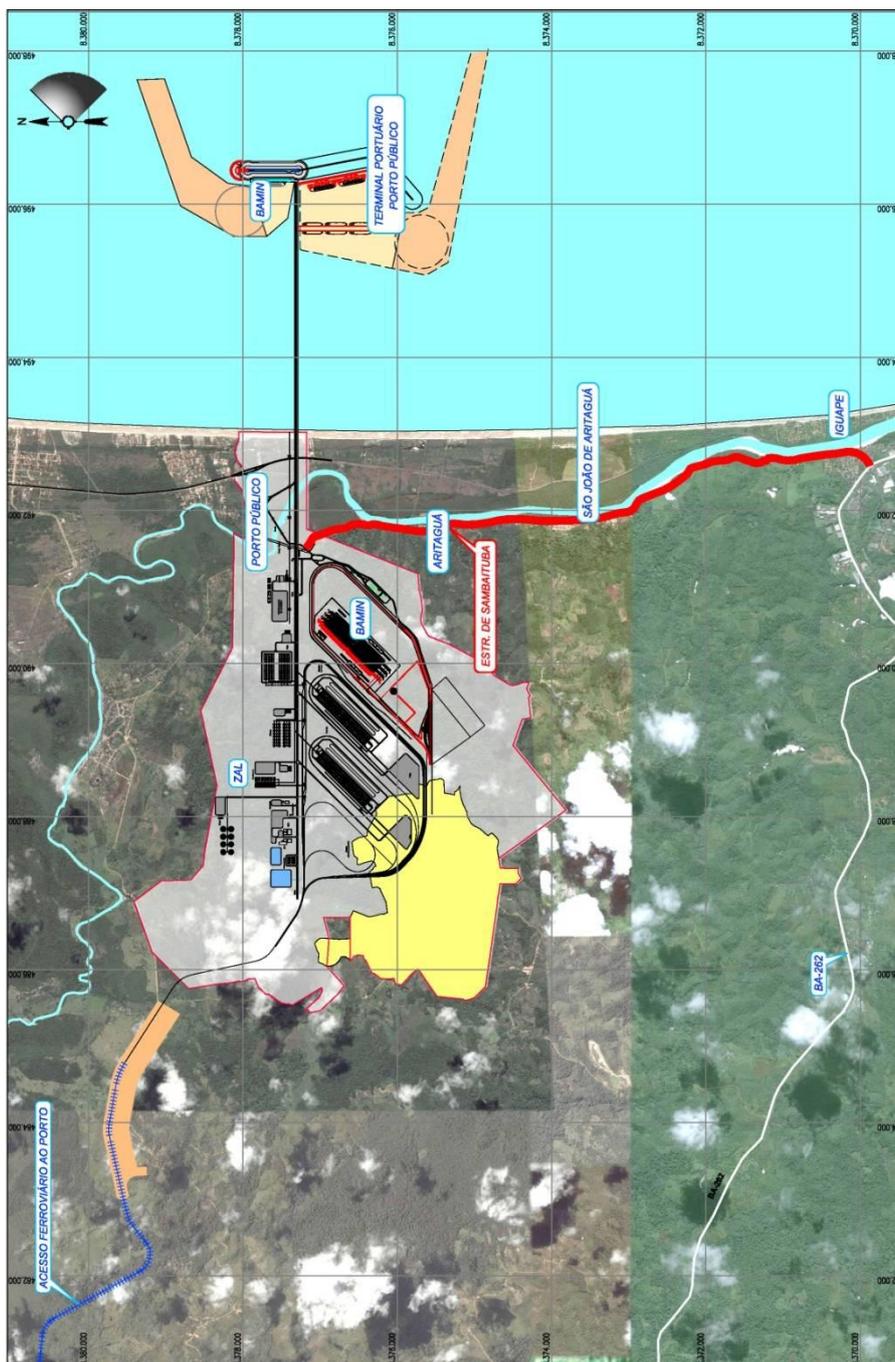
Nestes pontos a velocidade deverá ser limitada para 10 km/h e haverá sinalização específica de contenção para os trechos.

A seção prevista para o acesso será de 10 metros de largura, incluindo os dispositivos de drenagem.

Serão necessárias obras para melhoria do pavimento, terraplanagem e drenagem sem causar grandes impactos por se tratar de acesso já existente.

Para este acesso estão previstas parte do transporte de rocha para o quebra-mar do Porto Sul e insumos para as obras civis.

Será prevista a construção de bueiros celulares para a transposição de dois cursos d'água.



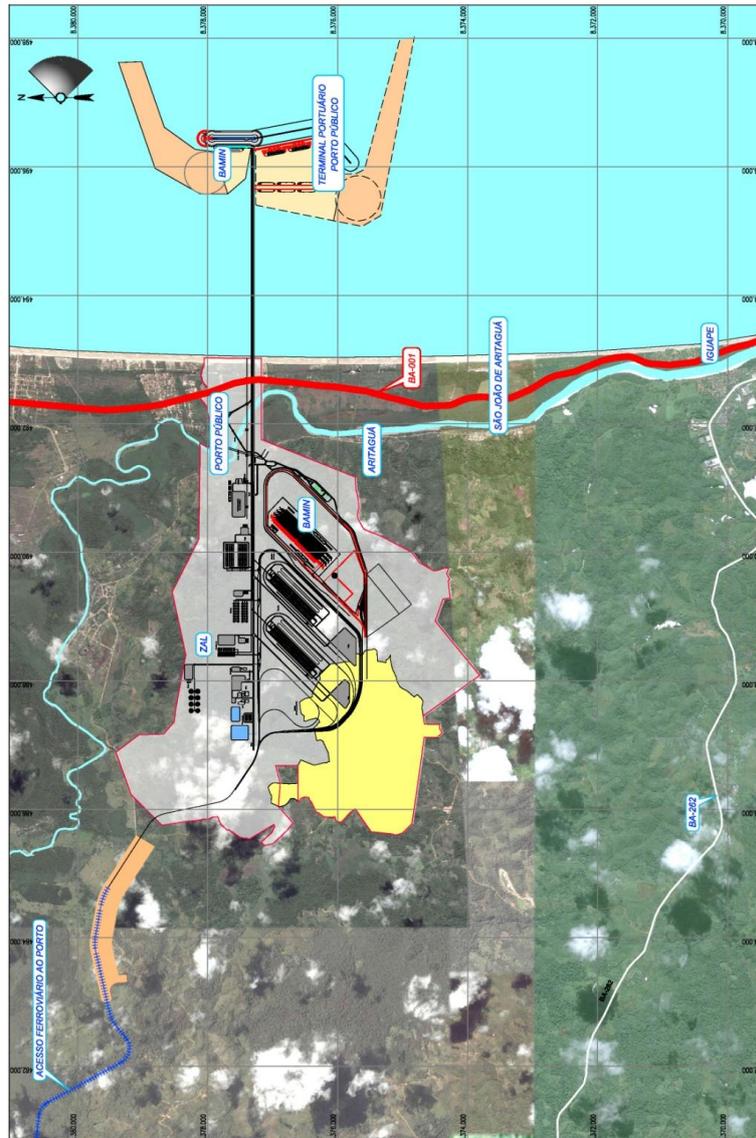
3.3.1 Acesso - Estrada de Sambaituba



3.3.2 Mosaico – Vistas da Estrada de Sambaituba

3.4. Acesso pela BA-001

O acesso por um trecho da BA-001 começa no trevo com a BA-262 (Rodovia Ilhéus-Uruçuca) e chega ao retroporto pela entrada leste para o Porto Sul e pela ponte sobre o Rio Almada ambos os acessos identificados no projeto. O acesso compreende uma distância de 8.480 metros todo com revestimento em CBUQ e bem conservado.

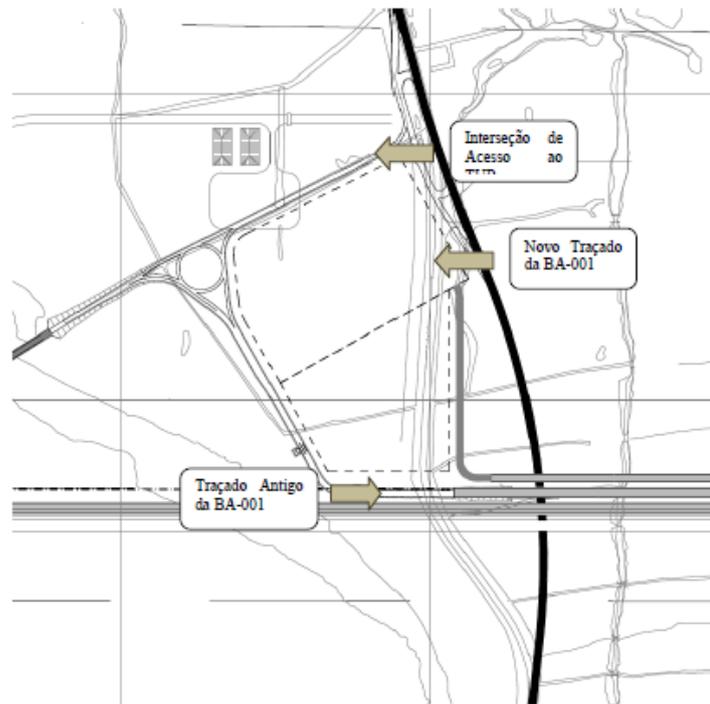


3.4.1 Acesso - BA-001

O traçado é bom, pouco sinuoso e de boa adequação geométrica, enquadrando o acesso na velocidade diretriz de 80 km/h, a partir do ponto de travessia do Rio Almada, próximo a Ilhéus.

Para este acesso estão previstos parte do transporte de insumos e pessoal para as obras civis de implantação da Retroárea e também para a construção do Porto Marítimo e suas estruturas.

Esta prevista a implantação de uma variante em Aritaguá, permitindo a implantação de uma rotatória para o acesso ao Porto Publico através da Portaria Principal e também o acesso à ponte de acesso ao Terminal Marítimo do Porto Público e o da Bamin, tudo conforme indicado na figura abaixo 3.4.2.



3.4.2 BA-001

Neste local, será feita a construção de uma ponte sobre o Rio Almada, possibilitando o acesso ao Retroporto e a parte terrestre do Terminal da Bamin e também o transporte do material rochoso a ser utilizado na construção do Quebra-Mar.

3.5. Demais acessos

A região é servida por uma malha rodoviária já implantada e uma operação formada por várias rodovias que permitem uma boa variação de acessos principais, oferecendo uma boa distribuição de alternativas, para chegada dos principais insumos, equipamentos, fornecedores e prestadores de serviços, como se pode verificar a seguir.

BA-262 - Rodovia estadual asfaltada (estudo de tráfego em andamento) que será utilizada em um trecho de 43 km em área rural (não passa em nenhuma área urbana).

BR-101 - Rodovia asfaltada que será utilizada em um trecho de 49 km em área rural e 1,5 km na periferia de Ubaitaba.

BR-415 - Rodovia asfaltada que será utilizada em um trecho de 15 km, sendo 8 km em área rural e 7 km pela periferia de Itabuna.

BA-130 - Rodovia asfaltada que será utilizada em um trecho de 6 km em área rural e 1 km na periferia de Ipiaú.

BR-330 - Rodovia asfaltada que será utilizada em um trecho de 47 km em área rural.

3.6. Acessos Internos

O acesso às instalações do Porto Sul será feito através de uma via principal de mão dupla. Este acesso se inicia a partir da Portaria Principal, passando pela ponte sobre o Rio Almada, com aproximadamente 220 m de comprimento. De forma a não comprometer o acesso a Sambaituba será construída uma Passagem Inferior sob o acesso às instalações do Porto Sul, com aproximadamente 32 m de extensão, isolando o tráfego local, do Porto Público.

Para o Porto Público, a ponte de acesso ao píer passará sobre a estrada de acesso à Sambaituba não causando, portanto, qualquer interferência sobre esta.

As áreas administrativas e de apoio operacionais serão implantadas de forma que garantam acesso de veículos leves e comerciais em todas as unidades. Está previsto um estacionamento principal atendendo a área administrativa, um estacionamento para ônibus e vans, além de outro estacionamento atendendo as oficinas e aos almoxarifados.

O acesso principal ao pátio da oficina e almoxarifado e à área industrial (pátio de estocagem, virador de vagões, salas elétricas e de controle, e subestações) será feito através de via de mão dupla circundante ao pátio, permitindo fluxo de veículos de maior porte, como por exemplo, veículos articulados. Além do multi - acesso principal, o pátio contará com acessos ao longo da via férrea, garantindo acesso livre ao pátio, havendo ou não composições paradas.

4. Considerações Gerais

Logo após a obtenção da Licença de Instalação, na fase de mobilização dos equipamentos e materiais, o acesso ao retroporto se dará pela Estrada Centenária e o acesso às obras offshore se dará pela BA-001. Nesta fase a principal movimentação de cargas será de equipamentos para os serviços de terraplenagem, materiais para construção de canteiros e equipamentos para construção do Porto sobre o Rio Almada e Portaria do Porto Público.

Para acesso as diversas frentes de trabalho dentro do retroporto na área contemplada pela LI, serão construídos caminhos internos de serviço.

Cabe ressaltar que serão adotadas todas as ações de controle operacional, ambiental e de segurança de tráfego, adequados à natureza e ao volume de cargas e dos veículos previstos. Nas vias mais estreitas serão utilizadas sinalizações especiais, para controle e contenção do tráfego, cordão de isolamento e uso de batedores durante o tráfego de veículos especiais. As vias dentro das áreas urbanas receberão revestimento em calçamento de pedras para proporcionar maior conforto. Nas vias de revestimento primário serão usados caminhões pipas para aspersões constantes para minimização de poeira.

As atividades de adequação da Estrada do Itariri e de construção da ponte sobre o Rio Almada estão planejadas para conclusão dentro dos primeiros dez meses de implantação. Após esta conclusão, parte da carga que se destina ao retroporto ou as obras off-shore, poderão ser transportadas através da BA-262, passando pela estrada do Itariri, caminhos de serviço internos e ponte sobre o rio Almada. A partir deste momento, o uso da Estrada Centenária e da BA-001 será minimizado, priorizando-se o acesso pessoal, de serviços e de cargas menores.

As cargas especiais com excesso de peso e dimensões, como os Equipamentos de Pátio, chegarão ao Porto Sul após o primeiro ano do início da implantação do empreendimento, portanto, essas cargas, não utilizarão a Estrada de Sambaituba (Estrada Centenária) e a BA-001.

O transporte de material rochoso para a construção do Quebra-mar ocorrerá durante 48 meses (sendo os primeiros cinco meses para estoque dentro da área licenciada e a partir daí, para aplicação na construção do Quebra-Mar).

Parte do material que seria fornecido por pedreiras da região, será transportado pela ampla malha rodoviária disponível, segundo prioritariamente, na sua parte final, pela BA-262, entrando na Estrada do Itariri para acessar a Retroárea e ao Porto.

O volume de rocha originário da pedreira Aninga da Carobeira será transportado apenas por vias internas ao empreendimento sem interferência com vias públicas.

5. Referência

- Plantas da região com a localização da implantação do Porto e das Pedreiras, no sistema de coordenadas UTM, DATUM SAD 69.
- Arquivos kmz de estudos sobre imagens do Google Earth.
- Restituição aerofotogramétrica com curvas de nível de 5 em 5 metros fornecido pelo DERBA.
- Linhas do perímetro da área do decreto.
- Linhas do perímetro da área do assentamento.
- Relatório técnico RL-4000-B-002.
- Relatório técnico RL-4040-X-001.

CONSÓRCIO



transplan
planejamento e projetos s.a.



6. Anexos