



6.3.12 Alteração no tráfego devido ao aumento do volume de caminhões

Meio afetado pelo impacto:

Meio físico	
Meio biótico	
Meio socioeconômico	x

Fase do empreendimento:

Planejamento	
Instalação	
Operação	x

a) IDENTIFICAÇÃO DO IMPACTO AMBIENTAL POSSÍVEL:

- AUMENTO DO VOLUME DE CAMINHÕES

A síntese da caracterização do IMPACTO AMBIENTAL POSSÍVEL devido ao aumento do volume de caminhões é apresentada no Quadro 6.3.12-1



Quadro 6.3.12-1 Caracterização do impacto ambiental possível de aumento do volume de caminhões

Natureza	Positivo	Negativo						
		X						
Ocorrência	Direta	Indireta						
	X							
Extensão	Imediato/ Curto prazo	Médio prazo	Longo prazo					
	X							
Abrangência	ADA	AID	AII					
		X	X					
Duração	Temporário	Permanente						
		X						



Como critério de avaliação do parâmetro ambiental fluidez e eficiência no trânsito, foram observados índices técnicos – no que se refere às rodovias de acesso, e índices técnicos e a opinião colhida junto à população local, no que se refere à malha urbana próxima. Com base nas projeções sobre as cargas a serem movimentadas, foi projetado o fluxo de veículos (caminhões e carretas) que deverão acessar as instalações do TPMD anualmente. Esse fluxo deverá evoluir de 46.603 veículos (2011) para 72.567 (em 2020) e, finalmente, para 128.158 (2030), com incrementos decenais de, respectivamente, 55,7% e 76,6%.

Considerando que o TPMD manterá uma operação ininterrupta (365 dias no ano, 24 horas por dia), o Volume Diário Médio de Tráfego previsto para 2011, que é de 5,32 caminhões ou carretas por hora (ou 128 caminhões/dia), deverá elevar-se para 8,3 e 14,6 caminhões ou carretas por hora, respectivamente em 2020 e 2030. Para a avaliação dos impactos relacionados a este incremento do fluxo previsto de veículos que deverá se servir da infra-estrutura de acesso ao terminal proposto, é necessário abordar tanto a atual situação dessas rodovias, como as intervenções previstas.

Quanto às rodovias de acesso à região portuária, o ponto crítico para veículos pesados no que se refere à capacidade de tráfego, está centrado na descida da serra. Esse trecho geralmente é operado pela pista sul da Rodovia Anchieta, com duas faixas de rolamento, sendo que a descida de veículos leves ocorre pela Rodovia dos Imigrantes e, excepcionalmente, por uma pista da Anchieta. De acordo com os estudos disponíveis, o trecho em questão já opera em condição não satisfatória (nível de serviço entre o C e o D, segundo definição do "Highway Capacity Manual").

Já o trecho de baixada da Rodovia Anchieta e o viaduto da Alemoa apresentam nível de serviço satisfatório (nível de serviço B). Devido a essa situação estão sendo desenvolvidos estudos tanto no sentido de permitir o tráfego de veículos pesados na pista descendente da Rodovia dos Imigrantes, como para a construção de uma terceira pista exclusiva para esses veículos nessa mesma rodovia. Outro projeto em gestação refere-se a um sistema de estacionamentos de cargas abrangendo os municípios de São Bernardo do Campo, Santos e Guarujá, com função de regulação do tráfego.

Considerando o conjunto dos empreendimentos em implantação ou planejados como o TPMD, mesmo considerando-se um significativo incremento da participação proporcional do transporte ferroviário conforme planejado pela CODESP, deverá verificar-se um acentuado crescimento do tráfego pela Rodovia Anchieta, estimando-se que seu trecho de serra passará a operar com nível de serviço insatisfatório (nível E). Nesse contexto, a elevação do fluxo de veículos a ser provocado pela operação do TPMD, deve contribuir para o agravamento de uma situação que tende a tornar-se crítica enquanto não forem implementadas as ações de mitigação anteriormente apontadas.

No âmbito local, as dificuldades em manobras de dirigibilidade e estacionamento causadas pelo estreitamento das ruas em função da presença de veículos longos e mais largos que os carros de passeio nas vias principais de acesso aos bairros do entorno da AID, passarão a ser realidade constante com a operação do TPMD e o fluxo permanente de caminhões.

O número de acidentes de trânsito é diretamente proporcional ao volume de tráfego existente e, portanto, trata-se de mais um impacto negativo associado ao aumento do número de caminhões em circulação, que ocorrerá de forma permanente na fase de operação, aspecto que também foi citado pelos moradores dos bairros do entorno da AID como interferência negativa das atividades portuárias. Numerosos moradores do entorno da AID fizeram relatos de casos de atropelamentos com vítimas fatais em razão do tráfego de caminhões nos bairros, em ruas estreitas, e com grande circulação de crianças.



Ainda segundo a percepção dos residentes locais o crescimento do número de caminhões também deverá incrementar o fluxo de passagem de pessoas estranhas à população dos bairros, que já vem ocasionando transtornos na ordem pública e em relação à segurança dos moradores.

No que se refere ao acesso local, que gera uma série de conflitos e agravantes à população residente, bem como deseconomias no transporte de cargas, estão em estudo ou implantação projetos de remodelação do sistema viário que visam dar maior racionalidade e fluidez ao tráfego. Destaca-se a implantação em curso da nova Avenida Portuária da Margem Direita, em relação à qual estima-se que poderá desafogar o pesado trânsito urbano ao longo do acesso às instalações do TPMD, absorvendo o incremento previsto de veículos pesados.

b) MAGNITUDE DO IMPACTO AMBIENTAL POSSÍVEL

O aumento do volume de tráfego rodoviário e urbano constitui um impacto NEGATIVO, a ser agravado IMEDIATA e DIRETAMENTE pelo empreendimento, de caráter PERMANENTE. Sua abrangência é mais aguda na AID, mas também atinge a AII, sendo ainda avaliado como REVERSÍVEL. No contexto em que se insere de grande aumento do volume de cargas a serem movimentadas, com grande participação do modal rodoviário, e de uma série de iniciativas de regularização da interface porto – cidade e de ampliação do sistema regional de infraestruturas de acesso ainda não inteiramente definidas no que se refere a prazos e fontes de investimento, pode-se considerar que o IMPACTO POSSÍVEL do aumento do volume de tráfego é de MAGNITUDE MEDIA.

c) MEDIDAS DE MONITORAMENTO E CONTROLE

Considerando que o fluxo de caminhões determinado pela capacidade de carga do TPMD pode ser considerado proporcionalmente pouco significativo dentro do conjunto do fluxo relativo ao Porto de Santos, será facilitado o planejamento de ações viáveis de mitigação, conforme constam do Programa de Monitoramento dos impactos decorrentes da Circulação no entorno imediato da AID, apresentado no Capítulo 7, item 7.21. Com relação à maior probabilidade de acidentes e outros efeitos adversos na malha urbana local, completam o quadro de medidas mitigadoras aquelas descritas no Programa de Resposta a Situações de Emergência (Capítulo 7, item 7.19), assim como no Programa de Apoio às Comunidades da AID (Capítulo 7, item 7.22).

d) SIGNIFICÂNCIA DO IMPACTO AMBIENTAL PROVÁVEL

Considerando-se que o IMPACTO POSSÍVEL do aumento do volume de tráfego é de MAGNITUDE MÉDIA, considerando-se a existência de medidas mitigatórias que tendem a ter alguma efetividade, mas que só serão significativas dentro do contexto de ampliação das estruturas viárias em implantação e programadas prevê-se que produzirá um IMPACTO PROVÁVEL SIGNIFICATIVO.