



Programa de educação e de melhorias do trânsito nas vias de acesso ao canteiro de obras

Barra Velha / SC

Outubro/2017



PROGRAMA DE EDUCAÇÃO E DE MELHORIAS DO TRÂNSITO
NAS VIAS DE ACESSO AO CANTEIRO DE OBRAS

Obras de fixação da barra do rio Itapocu, Município Barra Velha/SC

Processo de Licenciamento Ambiental FATMA DIV/686/CRN

Prefeitura Municipal de Barra Velha

Genos Consultoria Ambiental Ltda ME

Outubro de 2017



Sumário

1	Caracterização Geral	3
1.1	Localização	3
1.2	Caracterização e justificativa do empreendimento	4
1.3	Implantação do empreendimento	5
1.4	Impactos socioambientais envolvidos	6
1.4.1	Aumento do tráfego de veículos nas vias	7
1.4.2	Ocorrência de acidentes	7
2	Objetivos	8
3	Diretrizes do programa.....	9
3.1	Definir as vias de acesso a serem utilizadas e manutenção destas	9
3.2	Reduzir os incômodos à população residente nas proximidades das vias....	10
3.3	Minimizar a ocorrência de acidentes nas vias de acesso	11
	Anexo I – Ficha de treinamento para Segurança no Trânsito	12



APRESENTAÇÃO

Em atendimento às exigências da Licença Ambiental de Instalação (LAI) 040/2008, emitida pela Fundação do Meio Ambiente – FATMA, processo DIV/686/CRN é apresentado este documento, intitulado **Programa de Educação e de Melhorias do Trânsito nas Vias de Acesso ao canteiro de obras.**

O alvo do plano é a obra de abertura e fixação da barra através da construção de molhes, sob a responsabilidade da **Prefeitura Municipal de Barra Velha**, a fim de beneficiar a comunidade local, tendo como base o Estudo de Impacto Ambiental para a abertura da barra na foz do rio Itapocu, em Barra Velha/SC, elaborado em Abril de 2004.



1 CARACTERIZAÇÃO GERAL

Neste capítulo serão apresentadas características da obra e aspectos ambientais do local o qual será alvo dos planos e programas de monitoramento, no que se inclui o Plano Ambiental de Construção.

1.1 Localização

O município de Barra Velha, destacado na Figura 1.1, encontra-se na latitude 26°37'56" Sul e longitude 48°41'05" Oeste, a 120 km de distância da capital do estado, Florianópolis.



Figura 1.1 – Localização de Barra Velha no Estado de Santa Catarina

Na divisa entre Barra Velha e Araquari, encontra-se o estuário do Rio Itapocu (Figura 1.2), que deságua na porção central de uma laguna estreita e paralela à linha de costa com cerca de 10km de extensão (Schettini & Carvalho, 1998).



Figura 1.2 – Foz do rio Itapocu (fonte: Google Earth, 2016)

No local foram construídos os molhes Norte, que está completo, e Sul, parcialmente finalizado.

1.2 Caracterização e justificativa do empreendimento

A construção dos molhes consiste em uma estrutura de pedra, sendo que uma extremidade fica em terra e a outra no mar. As principais funções destas estruturas são proteger a região da ação das ondas e estabilizar a entrada de um canal. Além disso, a fixação da foz ou barra também tem a finalidade de facilitar a drenagem hídrica de bacia hidrográfica, como estabilizar as áreas ao entorno do local (Zasso, 2007).

A construção dos molhes “se faz importante por motivos econômicos e sociais, uma vez que a foz do rio Itapocu migra ao longo do cordão arenoso (restinga) prejudicando a comunidade ribeirinha que depende da passagem por este canal para atingir o oceano e assim desenvolver suas atividades pesqueiras, as quais, juntamente com o turismo, são responsáveis em grande parte pela economia dos municípios de Barra Velha e Araquari.



Quanto ao aspecto social, se faz importante pelo fato de permitir, nos períodos de altas descargas fluviais, a melhoria do escoamento d'água em direção ao mar, diminuindo a frequência de inundações nas áreas ribeirinhas, que tanta preocupação e prejuízos têm trazido aos moradores, geralmente de baixa renda" (EIA, 2004).

Este tipo de empreendimento gera forte impacto no meio ambiente, assim, o estudo e acompanhamento das variáveis ambientais com o objetivo de identificar e avaliar as condições dos recursos naturais, juntamente com informações sobre os organismos, que pode definir padrões de distribuição das espécies e suas densidades, pode-se prever situações de desequilíbrio do ecossistema. Estas informações sobre o estado do meio ambiente são fundamentais para tomadas de decisão relacionadas ao desenvolvimento sustentável, além de auxiliar na gestão de políticas ambientais.

1.3 Implantação do empreendimento

Atualmente, o molhe Norte está completo, e as próximas etapas da obra contemplarão a finalização da construção do molhe Sul, que está parcialmente construído, de acordo com a geometria estabelecida em projeto elaborado pela Alleanza Projetos e Consultoria, em 2017, como mostra a Figura 1.3.

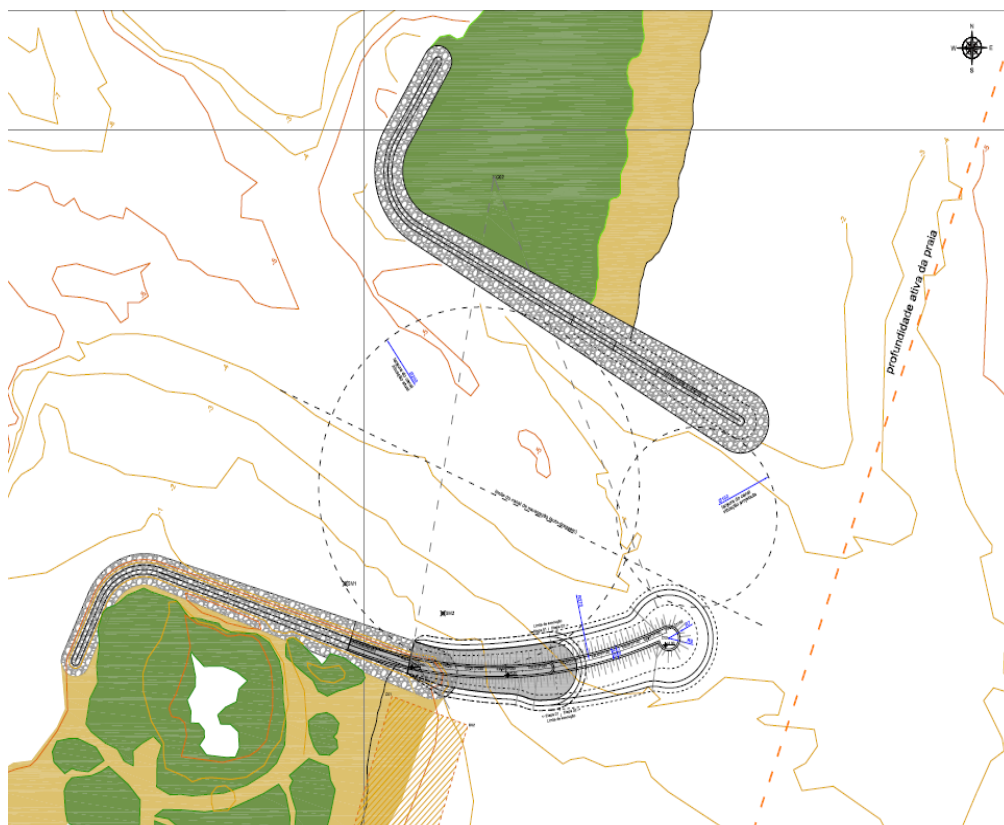


Figura 1.3 – Projeto de construção do molhe Sul (fonte: Alleanza Projetos e Consultoria, 2017)

A obra será dividida em 2 etapas, conforme disponibilidade de recursos financeiros. A obra será constituída ampliação do molhe sul na primeira etapa, seguindo uma geometria diferente da atual, com extensão de 90,00m e 7,00 de largura de crista, dimensionado para suportar o impacto das ondas e correntes normais de maré. A segunda etapa da obra será destinada a conclusão do molhe sul, em mais 76,00m, totalizando a ampliação em 163,00m e o molhe resultará em uma extensão total de 416,84m.

1.4 Impactos socioambientais envolvidos

A finalização da construção do molhe Sul tem o potencial de gerar diversos impactos ambientais devido ao grande porte da obra, envolvendo e afetando os trabalhadores da construção civil, moradores da região e motoristas que transportam os blocos de rochas ao local de construção. Alguns dos impactos diretamente envolvidos com o Programa de



Educação e de Melhorias do Trânsito nas Vias de Acesso ao canteiro de obras estão listados a seguir.

1.4.1 Aumento do tráfego de veículos nas vias

“O impacto decorrente do transporte de insumos, principalmente blocos rochosos (...), para as obras, provocará um aumento significativo da circulação de veículos de carga nas vias de acesso à área do empreendimento. Este acesso se dá por vias da zona urbana do município, e o aumento no tráfego deverá resultar em sobrecarga do pavimento destas vias, cuja construção não previu trânsito de veículos desta natureza, e neste volume” (EIA, 2004).

Nas vias de acesso sobre a restinga, apesar do pequeno tráfego usual, também será observado algum impacto, associado principalmente ao porte dos veículos pesados, que deverão diminuir a velocidade de circulação dessas vias, afetando a fluidez do tráfego e os deslocamentos cotidianos dos usuários locais.

1.4.2 Ocorrência de acidentes

“O aumento de tráfego de caminhões em áreas urbanas poderá ter como consequência um maior risco de acidentes de tráfego nas vias envolvidas. Consideram-se como população exposta ao risco de acidentes os habitantes das localidades que incluem o percurso desde a pedreira até a área do empreendimento. Essa população corresponde a um número de pessoas que podem estar sujeitas a acidentes, tais como atropelamentos, e que deve ser considerada como público-alvo de um programa de comunicação social.

Se por um lado, estima-se uma intensa movimentação de caminhões neste percurso, por outro há que se considerar que a velocidade de deslocamento tenderá a ser pequena, pois tanto a carga quanto o tipo das vias inviabiliza o desenvolvimento de altas velocidades” (EIA, 2004).



2 OBJETIVOS

Para este programa, o principal objetivo é conscientizar os motoristas e população residente nas proximidades das vias de acesso e proporcionar melhorias na qualidade e segurança no trânsito e das vias de acesso ao canteiro de obras. Como objetivos específicos têm-se:

- Definir as vias de acesso a serem utilizadas e realizar a manutenção destas vias;
- Reduzir os incômodos à população residente nas proximidades das vias de acesso;
- Minimizar a ocorrência de acidentes nas vias de acesso e no canteiro de obras.



3 DIRETRIZES DO PROGRAMA

O acompanhamento das obras deverá ser frequente, orientado para garantir que as diretrizes sejam desenvolvidas dentro de um padrão de qualidade voltado à minimização dos impactos ambientais e sociais.

Os monitoramentos serão realizados mediante vistorias periódicas de equipe especializada independente, que será responsável pela coordenação geral dos procedimentos de controle, monitoramento e documentação ambiental das obras.

Para cada objetivo definido, o programa prevê algumas atividades a serem desenvolvidas.

3.1 Definir as vias de acesso a serem utilizadas e manutenção destas

Pelo planejamento realizado em etapa de projeto da finalização dos molhes sul é previsto a utilização das seguintes vias de acesso para o transporte do material rochoso até a obra:

- ✓ Utilização da BR 101 até o município de Barra Velha, acessando a Av. Gov. Celso Ramos, a Rua Paraná e finalmente a Rua Dr. Armando Petrelli até o canteiro de obras;
- ✓ Caso haja a necessidade de modificações no trajeto a ser utilizado, deverão se priorizar as vias com maior largura, asfaltadas devendo-se evitar as áreas de grande circulação e centrais;
- ✓ Quaisquer modificações nas rotas devem ser notificadas e registradas.

A fim de prezar pela preservação da qualidade das vias de acesso:



- ✓ Anteriormente ao início das obras deve-se realizar a manutenção preventiva das vias de acesso a serem utilizadas, caso seja necessário, melhorando a qualidade e resistência das vias;
- ✓ Deve-se evitar o transporte de cargas acima das capacidades permitidas;
- ✓ Possíveis danos às vias públicas e a bens particulares deverão ser recuperados e/ou ressarcidos a quem de direito.

3.2 Reduzir os incômodos à população residente nas proximidades das vias

- ✓ Deve-se evitar o tráfego de veículos para a obra nos horários de pico (das 7h às 9h; das 12h às 14h e das 17h às 19h). O transporte também não deve ser realizado antes das 7h nem após as 19h;
- ✓ Deve-se conduzir em velocidade reduzida nas zonas centrais de grande circulação;
- ✓ Deve-se realizar a fiscalização constante da utilização das vias de acesso definidas para a obra;
- ✓ Os veículos utilizados devem estar regulados, evitando a alta emissão de poluentes atmosféricos, materiais particulados e ruídos;

Destaca-se que as demais diretrizes abordadas no Plano Ambiental de Construção, relativas à poluição atmosférica e poluição sonora, indiretamente já contribuem para a redução nos incômodos à população residente nas proximidades das vias de acesso.



3.3 Minimizar a ocorrência de acidentes nas vias de acesso

- ✓ Os deslocamentos de grandes cargas devem ser realizados com as devidas medidas de segurança, realizando acompanhamento visual das larguras e comprimentos dos veículos;
- ✓ Devem-se respeitar os limites de velocidade das vias e os limites de segurança para o tipo de veículo e carga transportada;
- ✓ Deve-se manter uma boa sinalização nas vias de acesso à obra.

Deve ainda ser realizada a conscientização dos motoristas responsáveis pelos transportes dos materiais da obra e a comunidade diretamente afetada, segundo as seguintes diretrizes:

- ✓ Informar à população a respeito das rotas de transporte para a obra e sobre o aumento do tráfego de veículos nas vias de acesso ao canteiro de obras e os riscos envolvidos;
- ✓ Os informativos devem ser realizados em consonância com o Programa de comunicação social;
- ✓ Em relação aos colaboradores, serão realizadas conversas com os colaboradores da obra, sendo que os tópicos a serem abordados estão listados na Ficha 5 – Segurança no Trânsito (Anexo I).



ANEXO I – FICHA DE TREINAMENTO PARA SEGURANÇA NO TRÂNSITO

Ficha de treinamento 5: Segurança no Trânsito	
Tema: Prevenção de acidentes	Duração: 15 à 20 minutos
Público alvo: Todos os motoristas.	Material didático: Ficha temática 5 – Segurança no Trânsito
Objetivo: Conscientizar todos os colaboradores da obra da necessidade de adotar medidas para a prevenção de acidentes na obra e no trânsito nas vias de acesso.	
Resultado esperado: Não haver ocorrências de acidentes causados por atividades para a obra e nos arredores.	
Cronograma: Treinamento a ser realizado na integração de todos os colaboradores.	
Conteúdo programático: <ul style="list-style-type: none">• Apresentação dos riscos de acidentes decorrentes do transporte• Cuidados a serem tomados para evitar acidentes<ul style="list-style-type: none">○ Respeitar os limites de velocidade○ Utilização das vias de acesso definidas○ Adoção de medidas de segurança• Procedimento em caso de acidentes	
Procedimento de treinamento: <ul style="list-style-type: none">• Início do treinamento e assinatura da lista de presença• Discussão: Riscos de acidentes no transporte e consideração sobre o tema• Apresentação dos tópicos abordados na <u>ficha temática 5</u>:• Encerramento	
Forma de acompanhamento: <ul style="list-style-type: none">• Acompanhamento dos casos de acidentes no transporte de materiais e de reclamações da população residente nas vias de acesso	



<http://www.genos.eco.br/>
Passeio dos Ipês, 320. Edifício Londres,
Sala 107. São Carlos, SP. Brasil